



Compte-rendu Balade à vélo



24/09/2025



18:00 > 20:15



Gare de Vénissieux à
Vaulx-en-Velin la
Soie



12 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.

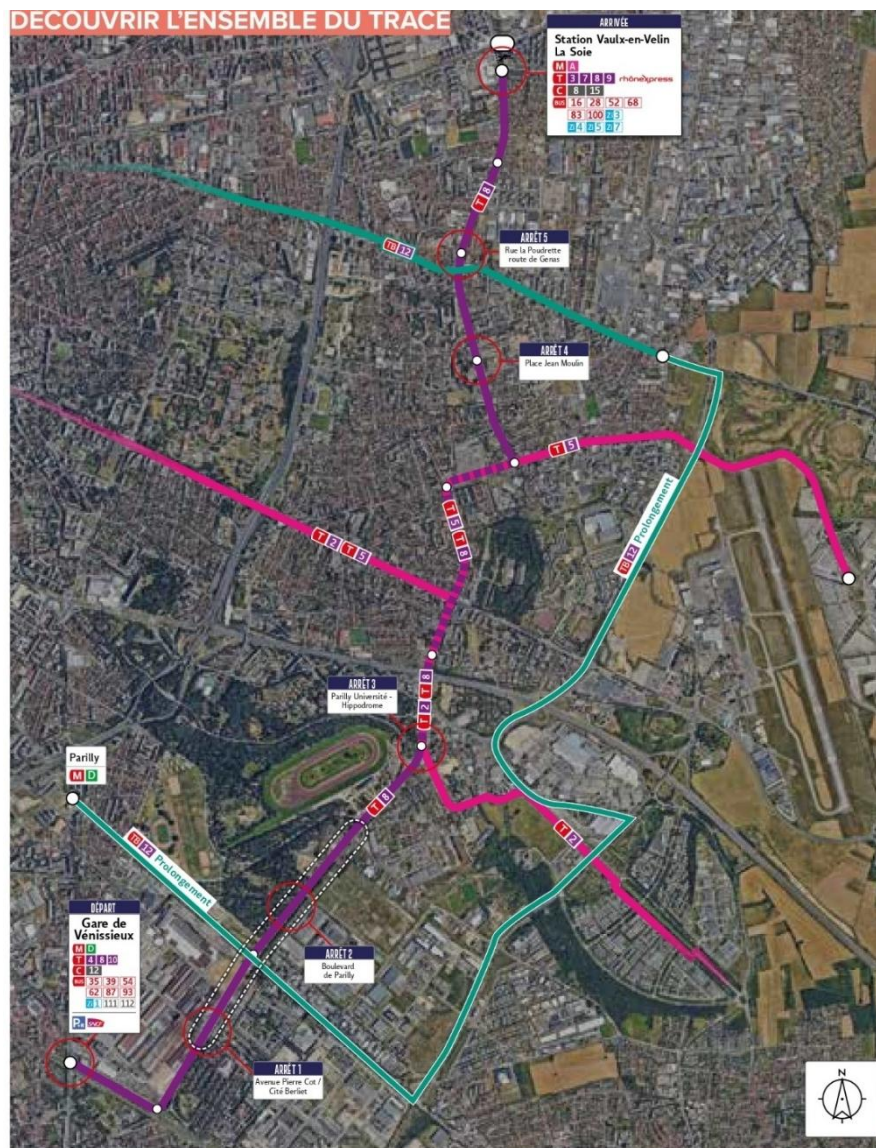
La balade du 24 septembre s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable liée au projet de création du tramway T8 de Vaulx-en-Velin à Vénissieux, organisée du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025. La concertation vise à interroger **l'opportunité** du projet sur les différentes 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 in situ** l'ensemble du **tracé** du projet **à vélo**.

Plusieurs arrêts étaient prévus : le terminus du T8 en gare de Vénissieux, l'intersection avec la Cité Berliet avenue C, la route de Lyon, le campus Porte des Alpes, la place Jean-Moulin dans le quartier Bron-Terraillon, le terminus sur l'avenue du Bataillon Carmagnole Liberté à Vaulx-en-Velin.

Faute de temps, l'arrêt au croisement de l'avenue Pierre Brossolette avec la route de Genas n'a pas été effectué mais a été présenté lors de l'arrêt Jean Moulin.

La balade avait vocation à échanger en particulier sur **l'intermodalité vélo-transports en commun, les déplacements à vélo** et à appréhender **l'insertion urbaine** du T8, en particulier au niveau des carrefours de circulation.



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.

Les participants étaient invités à donner leur avis sur :

- l'opportunité du projet et le besoin de desserte, le tracé et les grands principes d'insertion ;
- l'aménagement des espaces publics traversés par le T8 ;
- l'interface avec les autres modes de déplacement.

Intervenants et intervenantes :

- **Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8 SYTRAL Mobilités ;
- **Isabelle NARDOU-THIMONET**, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- **Jean-Luc CAMPAGNE**, garant du processus de concertation, CNDP ;
- **Gilles NUSSBAUMER**, maîtrise d'œuvre T8, Folia, agence d'urbanisme, architecture et paysage ;
- **Pauline ROUX**, maîtrise d'œuvre T8, Citec bureau d'études en ingénierie Transport et Mobilité ;
- **Marion FAYARD**, maîtrise d'œuvre T8, Ingerop bureau d'études en ingénierie Transport et Mobilité ;
- **Marieke VERBRUGGHE** et **Lucas LEPAGE**, AMO Concertation, Planète Citoyenne.

Profil des participants

La balade à vélo s'est déroulée en fin de journée en présence de plusieurs associations d'usagers du vélo, dont La Ville à Vélo de Bron et Saint-Priest et l'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V). Une douzaine de participants étaient présents, parmi lesquels le service voirie de la Ville de Vénissieux ainsi que plusieurs habitants de Vénissieux, Bron-Terraillon et Vaulx-en-Velin.

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

- Des mails aux associations d'usagers du vélo ;
- 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 de la concertation préalable sur le projet de tramway T8. Celle-ci 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. La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité publique indépendante, créée par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », et chargée de veiller à la transparence du processus de concertation.

Jean-Luc CAMPAGNE détaille les **différentes étapes 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, pour rédiger un bilan de la concertation 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. Ce tramway 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 du 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 de réduire les impacts sur l'environnement 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 partir de **mi-2026**.

Synthèse de la balade

À chaque arrêt, **Alice MÜLLER** présente les enjeux de déplacements spécifiques au secteur, en lien avec les cheminements cyclables. Un temps d'échanges est ensuite organisé pour recueillir les questions des participants. L'animatrice, **Marieke VERBRUGGHE** pose plusieurs questions pour inciter les participants à partager leurs retours d'usage en matière de mobilité cyclable, telles que :

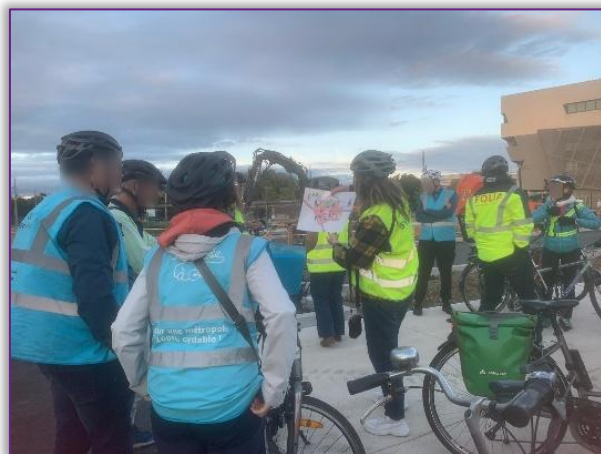
- À l'aide des illustrations de l'aménagement, comment percevez-vous l'aménagement de la voirie pour les circulations à vélo ?
- Comment organiser le partage de l'espace public entre le tramway, les voitures, les vélos et les piétons ?
- Quels sont les principaux dysfonctionnements ou obstacles que vous percevez/anticipez, à la suite de la création du T8 sur cette portion du tracé ?
- Est-ce que des aménagements cycles seraient nécessaires ? si oui lesquels ?

Premières remarques sur le projet

Les participants mettent en avant **un enjeu de continuité et de sécurisation des pistes cyclables**. C'est l'une des conditions de réussite pour que le projet T8 puisse améliorer la desserte en transports en commun des communes desservies (Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest, Vénissieux), mais aussi les trajets à vélo entre communes de l'est métropolitain.

Si le projet de tram est positivement perçu, des aménagements sont demandés pour **sécuriser** :

- les **pistes cyclables** et les séparer des voitures et piétons ;
- les **traversées des carrefours de circulation**.



Un participant a exprimé le souhait que des **panneaux M12** soient installés à chaque feu le long des voies de tramway. Ces dispositifs permettraient aux cyclistes de **franchir le feu rouge**, sauf dans les cas où celui-ci concerne un virage du tramway.

Départ au terminus du T8, gare de Vénissieux :

Alice MÜLLER présente les objectifs du projet T8. En gare de Vénissieux, le terminus serait situé avant le parking-relais et le quai de la gare TER. Il n'est pas possible d'assurer une correspondance directe avec l'arrêt actuel du T4 sur le boulevard Ambroise Croizat, car les voies de tramway sont déjà saturées en raison de l'arrivée du futur T10. Le projet T8 prévoit de réorganiser l'ensemble de la gare, en déplaçant son centre de gravité vers la rue des Combats du 24 Août 1944. Cela permettrait d'améliorer l'accessibilité globale du site et de rendre l'espace moins insécurisant. Des travaux sur la structure du bâtiment seraient réalisés pour améliorer la transparence architecturale de la gare. Le pôle bus serait réaménagé et étendu. Un escalier serait construit à l'arrière du bâtiment, au niveau de l'actuelle passerelle reliant le parking-relais et la gare actuelle, pour relier rapidement terminus T8 et les stations T4/T10.



Illustration présentée à titre indicatif. L'insertion du T8 et l'aménagement de l'espace public sur ce secteur pourront différer des principes illustrés ici.

Alice MÜLLER ajoute que différentes options d'aménagements de la rue des Combats sont possibles car les terrains le long de la voie de chemin de fer appartiennent à la Métropole de Lyon. Les aménagements pourraient permettre d'empêcher les véhicules de stationner sur les pistes cyclables et les trottoirs. Des places de stationnement pourraient aussi être reconstituées.

Lors du temps d'échanges, les questions ont porté sur : les **parkings-vélos**, les **cheminements cyclables** au niveau du **pont de Berliet**, mais aussi la possibilité d'une **infrastructure cyclable sécurisée** pour relier la rue des Combats du 24 Août 1944 et le boulevard Ambroise Croizat.

- *Un participant demande comment a été établi le tracé et si des tracés alternatifs peuvent être proposés et pris en compte d'ici la fin de la concertation préalable le 10 octobre 2025.*

Alice MÜLLER invite les participants à formuler leur avis sur l'opportunité du tracé proposé et d'éventuelles idées alternatives, d'ici la clôture de la concertation préalable prévue le 10 octobre.

Elle précise que plusieurs scénarios de tracé ont été étudiés. Le tracé proposé à la concertation est le scénario le plus optimal en termes d'attractivité du temps de parcours et de coûts. Dans le secteur nord, le tracé emprunte la rue de la Poudrette et l'avenue Pierre Brossolette, en raison notamment de l'étroitesse des rues parallèles et du souhait de SYTRAL Mobilités de ne pas impacter le bâti existant. Au centre du tracé, le projet reprend l'infrastructure T2/T5 pour diminuer les coûts du projet et les travaux. Dans le secteur sud, le tracé du T8 est moins contraint. Un tracé direct a été pensé par le boulevard de Parilly, pour garantir un temps de trajet attractif sur l'ensemble de la ligne et faire de T8 une ligne de rocade efficace pour rejoindre les autres lignes du réseau TCL.

Les variantes étudiées à l'Est, passant par le boulevard des Droits de l'Homme à Saint-Priest, offraient une desserte comparable en termes de population, mais rallongeaient le temps de parcours et réduisaient fortement l'attractivité de la ligne.

- *Un participant demande si des parkings-vélos sécurisés sont prévus en gare de Vénissieux.*
- *Un participant indique qu'il est difficile de trouver l'entrée du parking-relai vélos et de savoir comment y accéder avec des entrées piétonnes et une entrée voiture avec barrières.*

Alice MÜLLER indique que deux types de stationnement sécurisé existent aujourd'hui pour les vélos : des box à fermer avec son cadenas le long des voies ferrées et un parking sécurisé à l'intérieur du parking relai. Elle annonce qu'un nouvel espace de parking vélos accessible via un contrôle d'accès, sera aménagé à la gare de Vénissieux. Sa localisation précise reste à déterminer lors des études d'insertion urbaine, qui seront menées en 2026 si l'opportunité du projet est confirmée.

- *Un participant demande si une voie cyclable est prévue pour traverser les voies ferrées, en traversant le pont de Berliet.*

Alice MÜLLER indique que le Pont de Berliet pourrait être réaménagé dans le cadre d'un projet porté par la SNCF visant à créer quatre voies entre Saint-Fons et Grenay. Toutefois, ce projet interviendrait après les aménagements du T8, puisque la fin des travaux est prévue en 2035. SYTRAL Mobilités, en tant que maître d'ouvrage du projet T8, pourra étudier les aménagements de voirie nécessaires pour sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes en sortie du Pont Berliet, au croisement entre l'avenue Pierre Cot et la rue des Combats du 24 Août 1944.

- *Un participant demande si une liaison cyclable directe est prévue pour relier la rue des Combats du 24 Août 1944 et le boulevard Ambroise Croizat, en traversant le pôle bus de la gare de Vénissieux. Cela permettrait d'avoir une connexion directe depuis la rue des Combats pour rejoindre le sud de Vénissieux.*

Alice MÜLLER répond qu'une piste cyclable n'est pas envisagée à ce stade, le long de la voie ferrée, pour rejoindre directement le boulevard Ambroise Croizat, faute d'espace disponible. La connexion cyclable entre la rue des Combats du 24 août 1944 et le boulevard Ambroise Croizat ne fait pas partie du projet T8 à ce stade.



- *Plusieurs participants soulignent que la piste cyclable rue des Combats est souvent occupée par du stationnement sauvage. Ce sont des voitures qui se garent en journée pour accéder aux transports en commun et qui n'ont pas de place dans le parking-relai.*
- *Un autre souhaiterait bénéficier d'une jonction cyclable avec la Voie Lyonnaise 5 depuis la gare de Vénissieux.*

Point d'arrêt 1 : Avenue porte C – Cité Berliet

Alice MÜLLER souligne que l'aménagement de la rue Pierre Cot prévoirait : une voie de circulation automobile dans chaque sens, une voie verte partagée entre cyclistes et piétons sur 4,5 mètres de largeur le long de Renault Trucks, deux voies de tramway et un trottoir. Cette liaison cyclable serait parallèle à la future Voie Lyonnaise 5 située plus à l'est sur le boulevard des Droits de l'homme à Saint-Priest.

Au premier point d'arrêt, les échanges portent sur la dangerosité des traversées cycles sur la sortie du pont de Berliet et la difficile cohabitation entre cyclistes et piétons sur la future voie verte le long du T8 avenue Pierre Cot.



Illustration présentée à titre indicatif. L'insertion du T8 et l'aménagement de l'espace public sur ce secteur pourront différer des principes illustrés ici.

- Plusieurs participants sont partagés sur le choix d'une voie verte ouverte à la fois aux piétons et aux cycles. Ils soulignent les futurs conflits d'usages entre cyclistes et piétons. Ils estiment que l'avenue est assez large pour une piste bidirectionnelle à l'emplacement actuel de la piste cyclable en passant dans le parking.
- Un membre de l'association la Ville à vélo regrette le signal donné par le choix d'une voie verte qui renvoie à une pratique du vélo associée à un loisir ou à la promenade, plutôt qu'à un moyen de transport rapide et sécurisé. Il estime que la cohabitation des cyclistes et des piétons sur la même voie alimente un ressenti « anti-vélo » au sein de la population. Il souligne que la hausse des flux cyclistes est de l'ordre de 30 à 40% ces dernières années au sein des communes périphériques de la Métropole. Il est nécessaire de prendre en compte l'évolution des usages et la progression à la hausse des flux vélos.
- Un autre membre de l'association anticipe des accidents à venir entre cyclistes et piétons au niveau des traversées de stations et de la voie verte, notamment la nuit où les piétons sont moins visibles. Il suggère de prévoir au niveau des stations des passages piétons distinguant les cheminements piétons des cheminements cyclables. Cet aménagement préviendrait les accidents à la sortie du tramway.

Gilles NUSSBAUMER, maîtrise d'œuvre T8 - Folia, agence d'urbanisme, architecture et paysage, précise que le profil de la voirie est suffisamment large pour une piste bidirectionnelle sur le sud de l'avenue Pierre Cot. Mais il est beaucoup plus contraint au nord de l'avenue Pierre Cot. En l'état actuel des études, il a été fait l'hypothèse de conserver une continuité cyclable du même côté pour le boulevard de Parilly et pour l'avenue Pierre Cot. Changer de côté la piste cyclable nécessite des traversées pour les cyclistes ce qui rend le trajet moins attractif et moins sécurisant. Il indique que le débat reste ouvert.

- Un participant indique que beaucoup de cyclistes empruntent le pont de Berliet depuis le sud de Vénissieux et seront contraints de traverser les voies automobiles et de tramway pour rejoindre la voie verte. La position actuelle de la piste cyclable sur l'avenue Pierre Cot facilite la liaison cyclable.
- Un autre participant considère qu'une piste cyclable côté ouest de l'avenue, située le long des usines Renault Trucks, répond à un objectif de transit, mais ne répond pas aux besoins de desserte à vélo des habitants de la cité Berliet et des cités-jardins situées à l'est de l'avenue (7 000 habitants environ sont évoqués). Il estime que les parents ne laisseront pas leurs enfants traverser la route à vélo, en raison du passage du tramway.
- Un participant demande si la piste cyclable doit nécessairement se situer du même côté de la voirie, entre l'avenue Pierre Mendès France, le boulevard de Parilly et l'avenue Pierre Cot.
- Un autre participant souligne l'intérêt de conserver une piste cyclable côté ouest de l'avenue pour desservir le parc de Parilly (attirant environ 1,6 million de visiteurs chaque année).
- Enfin, un participant propose un aménagement cyclable entre les rangées de platanes de l'avenue, tout en reconnaissant les impacts fonciers nécessaires au nord (parking, entreprises...).
- Un membre de l'association la Ville à vélo souligne la nécessité de sécuriser les traversées cyclables au niveau du carrefour entre l'avenue Pierre Cot et le pont de Berliet. Le virage du tramway T8 (vers la droite) en direction de la rue des Combats du 24 Août 1944 entrera en

conflit avec la traversée (vers la gauche) des cyclistes du pont. A cette intersection, les participants font remarquer le manque de traversées piétonnes sécurisées.

Alice MÜLLER précise que la sécurisation des traversées serait prévue pour les piétons et les cycles dans le cadre de la réalisation du T8. Elle ferait l'objet d'études techniques, si l'opportunité du projet est confirmée en 2026.

- *Un participant indique dans son carnet de balade qu'il faudrait prévoir un ouvrage sécurisé pour traverser les voies SNCF.*
- *Un participant demande si le projet prévoit des aménagements cyclables sur les rues connectées à l'avenue Pierre Cot. Cela permettrait de faciliter les connexions cyclables au quotidien ou pour un usage familial.*

Alice MÜLLER précise que le maillage cyclable est étudié dans le cadre du projet de tramway T8.

Ensuite, les échanges ont évoqué les impacts du projet sur la végétation et le positionnement de la piste cyclable côté est ou ouest du boulevard de Parilly.

- *Un participant demande si les arbres seront coupés sur l'avenue Pierre Cot.*

Alice MÜLLER indique qu'il est trop prématuré à ce stade, pour apporter des réponses techniques sur l'insertion fine du tramway dans l'espace public et ses impacts sur les arbres. Des études d'insertion plus précises seront menées en 2026, si l'opportunité du projet est confirmée. Elle ajoute que la largeur de voie sur l'avenue Pierre Cot devrait permettre la sauvegarde de l'alignement d'arbres, excepté sans doute au niveau des carrefours routiers.



Point d'arrêt 2 : Route de Lyon, parc de Parilly

Alice MÜLLER indique que le nombre de stations sur le boulevard de Parilly n'est pas défini. C'est l'un des sujets travaillés dans le cadre de la concertation préalable jusqu'au 10 octobre. Seule la station au croisement du boulevard de Parilly et de la Route de Lyon est prévue dans le tracé, afin d'assurer une correspondance avec la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) TB12.

Sur le boulevard de Parilly, les contraintes techniques sont plus importantes que sur l'avenue Pierre Cot : la présence de réseaux, dont une canalisation d'eau potable d'un mètre de diamètre alimentant l'est lyonnais et des infrastructures électriques de RTE, limitent fortement les marges de manœuvre pour le positionnement de la plateforme et des stations. Dans ces conditions, il est peu probable que le tram soit positionné au centre de la voirie : il sera plutôt décalé à gauche ou à droite. Les études d'insertion permettront de préciser le positionnement du tram mi-2026, si l'opportunité du projet est confirmée.

La cheffe de projet souligne la qualité de la piste cyclable existante au sein du parc de Parilly (entre la route de Lyon et le poste RTE au nord de l'avenue des Temps Modernes). La présence de cette voie verte dans le parc ne rendrait pas forcément nécessaire la création d'un aménagement cyclable sur cette portion. L'éclairage la nuit pourrait être étudié, sous réserve que cela ne nuise pas à la biodiversité.

Les échanges soulignent le besoin de créer une voie dédiée aux cyclistes boulevard de Parilly :

- *Plusieurs participants souhaitent une voie cyclable dédiée qui ne passe pas dans le parc de Parilly. Ils soulignent que le parc est très fréquenté le weekend par des familles avec enfants. Sur la voie verte située au sud du parc, près du boulevard de Parilly, de nombreux piétons et coureurs empruntent aujourd'hui la voie verte. Un participant fait état actuellement de conflits d'usages entre cyclistes et piétons et suggère d'aménager une piste cyclable en bordure du parc, séparée des voies piétonnes, en travaillant également le marquage au sol au niveau des carrefours, pour bien délimiter les flux.*

Gilles NUSSBAUMER précise que le passage des vélos au sein du parc reste encore une option ouverte à ce stade. Concernant l'éclairage de la voie verte, celle-ci n'est pas éclairée aujourd'hui pour protéger les espèces animales présentes au sein du parc.

- *Sur le sujet de l'éclairage, un membre de la Ville à Vélo souligne qu'il s'agit d'une condition indispensable pour permettre aux cyclistes d'utiliser la piste de nuit.*

Les participants ont ensuite évoqué l'enjeu de cohabitation entre cyclistes et automobilistes.

- *Un participant souligne le besoin de réduire la vitesse des voitures, par exemple entre la rue Jean Zay et le boulevard de Parilly. Il suggère de réduire le rayon de courbure des carrefours, afin d'améliorer la visibilité et de diminuer la vitesse des voitures.*
- *Sur un carnet de balade, un enjeu de sécurité est soulevé pour le boulevard de Parilly avec la voie existante qui est partagée entre les bus et les vélos.*

Alice MÜLLER souligne que le passage de 2x2 voies, comme actuellement, à une voie par sens réduirait la vitesse des véhicules.

Point d'arrêt 3 : Campus Porte des Alpes

Alice MÜLLER présente le projet au niveau de l'université Lyon 2. Si l'opportunité du projet est confirmée, une piste cyclable bidirectionnelle est prévue au nord de l'avenue Pierre Mendès France compte tenu de la largeur de la voie. En revanche, une piste cyclable bidirectionnelle n'est pas envisagée près du centre équestre, au sud de l'avenue Pierre Mendès France, afin d'éviter des impacts fonciers.

A proximité du campus, l'implantation exacte de la station n'est pas connue à ce stade des études. L'option d'un emplacement de station « côté université » serait privilégiée afin de faciliter les correspondances avec T2 et les flux vers le campus. Mais cela obligera le piéton à traverser l'avenue Pierre Mendès France pour rejoindre le pôle bus. L'emplacement serait validé mi-2026 si l'opportunité du projet est validée.

Deux voies de circulation automobile seront conservées sur l'avenue Pierre Mendès France.

- *La majorité des participants s'expriment pour un emplacement de station situé du côté de l'université pour faciliter la liaison avec l'établissement universitaire et le tramway.*
- *Un autre membre de l'association critique le maintien de la voie verte dans le parc de Parilly. Il insiste sur le besoin de séparer les flux cyclistes et piétons. Selon lui, un nombre en progression continue de « vélotafeurs » utilise les pistes cyclables comme un axe de transport et non comme un axe de promenade. Les pistes cyclables le long du tracé T8 devront être rapides et efficaces pour offrir des déplacements domicile-travail aussi rapides en transports en commun qu'en vélo. Il souligne que certains « vélotafeurs » parcourent 15 à 30 km par jour et souhaitent des liaisons directes, sans ralentissements. Dans cette optique, une voie directe longeant l'avenue Pierre Mendès France est souhaitée, pour ne pas entrer dans le parc de Parilly.*

Alice MÜLLER répond qu'il faudra analyser cette possibilité lors des études d'insertion urbaine, prévues en 2026 si le projet est confirmé. Le profil de l'avenue Pierre Mendès-France est contraint au niveau du centre équestre, mais aussi aux abords de l'université. L'avenue devra notamment accueillir une nouvelle voie piétonne et une plateforme tramway de 7m de large.

Elle ajoute qu'un atelier spécifique lors de la concertation continue pourrait être envisagé pour approfondir avec les associations l'insertion fine du tramway et le profil des voiries.

Les échanges ont ensuite porté sur la sécurisation des cheminements cyclables le long de l'avenue Pierre Mendès-France, sous le pont de l'A43 et le long de l'infrastructure T2/T5 :

- *Un membre de la Ville à Vélo souligne la cohabitation difficile entre cyclistes et piétons, sous le pont de l'autoroute A43 à proximité du campus. Il demande si des aménagements cyclables sont prévus pour séparer les flux ;*
- *Un participant propose à l'écrit de mettre à sens unique l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et ainsi de libérer de l'espace pour créer une piste cyclable sécurisée.*

Alice MÜLLER répond qu'aucun aménagement cyclable nouveau n'est prévu le long de l'infrastructure du T2, y compris sous le pont de l'autoroute A43. En effet, lorsque le projet T8 utilise une infrastructure de tramway déjà existante, les profils de voirie ne sont pas réaménagés dans le cadre du projet.

- *Une piste cyclable bidirectionnelle entre l'avenue Pierre Mendès France et le boulevard de l'Université est souhaitée, pour pouvoir rejoindre la Voie Lyonnaise 8 de façon sécurisée. A l'écrit, un participant propose à l'écrit de créer un aménagement cyclable dédié qui connecte la Voie Lyonnaise 8 boulevard de l'université et la future VL5 qui passera Boulevard Urbain Est.*
- *A l'écrit, un participant ajoute que les passages piétons de certaines stations, comme celles « De Tassigny-Curial » sur le T5 ou de « Rebufer » sur le T2, renforcent la sécurité des piétons et des cyclistes, en leur imposant un temps d'arrêt avant de traverser les voies de tram.*

Point d'arrêt 4 : Place Jean Moulin, Bron

Le quatrième point d'arrêt permet d'échanger autour de l'insertion du T8 sur la place Jean Moulin et sur l'avenue Pierre Brossolette. **Alice MÜLLER** indique que la Métropole et la Ville de Bron portent le projet de réaménagement de la place afin d'en faire une centralité du quartier. La rue ne faisant que 15 mètres de large, il faudrait probablement empiéter sur la place pour positionner la station de tramway. Ce projet aura des effets – encore inconnus - sur la circulation automobile. A ce stade, il n'est donc pas possible de donner plus de détails sur l'insertion urbaine des infrastructures cyclables.

Au niveau du sud de l'avenue Pierre Brossolette, la largeur de la rue est contrainte et ne permettrait pas l'insertion de stationnements et d'un alignement d'arbres, sans impacter le bâti.

Ainsi, deux profils de voirie sont étudiés par l'équipe de maîtrise d'œuvre :

- Un premier profil de voirie pour le nord de l'avenue à 20 m de largeur, comprenant deux voies de tram, une voie à sens unique voiture, une bande cyclable de 2 m, deux voies piétonnes, un alignement d'arbres et une voie de stationnement maintenus ;
- Un second profil à 16 m de largeur dans lequel la file de stationnement et l'alignement d'arbres seraient supprimés. L'espace n'est également pas suffisant pour intégrer une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée. La voie automobile et cyclable serait mixte.

Les études d'insertion urbaine permettront de déterminer précisément l'aménagement de l'avenue, si le projet est confirmé début 2026, et seront alors partagées lors de la concertation continue mi-2026.

Des échanges avec les bailleurs sont en cours pour pouvoir éventuellement dégager 1 à 1,5 mètre de largeur supplémentaire au nord de l'avenue Pierre Brossolette pour permettre un profil à 20 mètres.

Alice MÜLLER ajoute que la piste cyclable se trouverait entre le trottoir et le tramway, pour éloigner le tram des sorties d'immeubles.

Des réflexions sont en cours pour améliorer le maillage cyclable sur l'ensemble du quartier, au niveau des rues parallèles au tracé T8 dans le secteur des Brosses-Carré de Soie.

Les échanges suivants se sont concentrés sur le manque de sécurité des pistes cyclables le long de l'avenue Pierre Brossolette/rue de la Poudrette :

- *Plusieurs membres de l'association la Ville à Vélo soulignent l'intérêt de sens uniques pour les voitures sur l'avenue Pierre Brossolette et sur la rue de la Poudrette pour apaiser la circulation et améliorer la sécurité des vélos. L'enjeu de limiter les flux de véhicules sur la rue de la Poudrette, près de la route de Genas, est mentionné à l'écrit.*
- *Un participant, habitant le long du tracé, souligne que la rue de la Poudrette est dangereuse à vélo le matin. La nécessité de faire respecter les limitations de vitesse est évoquée.*

Alice MÜLLER souligne qu'il s'agit d'une compétence de la police et non de SYTRAL Mobilités.

- *Un autre participant souligne à l'écrit l'absence d'aménagements cyclables le long de l'avenue Pierre Brossolette. Il souligne l'intérêt de sécuriser les cheminements car l'axe est emprunté par de nombreux « vélotafeurs ».*
- *A l'écrit, d'autres participants critiquent le passage à vélo depuis Saint-Priest jusqu'à La Soie. Ils constatent le manque d'aménagements cyclables sur une portion longeant le T2, puis la piste unidirectionnelle sans séparation avec la voie automobile. Enfin, une bande cyclable est aménagée rue de la Poudrette. Ils estiment que le secteur n'est pas cyclable pour les enfants ou les usagers non aguerris.*
- *Un participant souligne les stationnements sauvages sur les pistes cyclables du nord de l'avenue Pierre Brossolette et s'interroge sur les solutions pour les éviter.*

Alice MÜLLER souligne que la séparation des bandes cyclables et des espaces de stationnement constitue une première piste pour sécuriser la circulation des vélos face au stationnement sauvage. La verbalisation du stationnement sauvage relève, en revanche, de la police.

Gilles NUSSBAUMER ajoute que des aménagements de voirie peuvent être aussi envisagés pour sécuriser les cyclistes. Il s'agit de bordures ou de l'augmentation de la hauteur des trottoirs.

- *Un autre participant suggère de mettre le tramway en voie unique sur les sections étroites, comme pour le T6 secteur nord, pour pouvoir créer une piste cyclable bidirectionnelle.*

Alice MÜLLER répond que cette option n'a pas été retenue car SYTRAL Mobilités souhaite construire une infrastructure en mesure d'évoluer dans le futur, notamment pour pouvoir adapter la ligne à une hausse de la demande dans l'avenir. Une seule voie de tramway nuirait à la fréquence et à la fiabilité du service. Il deviendrait en effet impossible d'augmenter la fréquence en dessous de 10 minutes. Et cette option complexifierait fortement l'exploitation de la ligne car elle imposerait des alternances de circulation complexes.

Terminus : Avenue Carmagnole Liberté, Vaulx-en-Velin

Alice MÜLLER indique que 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'échange multimodal et à proximité immédiate du terminus de futur T9 (reliant la Soie à Charpenne). Il serait difficile 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 compliquerait le carrefour. L'enjeu sur ce secteur est notamment de faciliter les correspondances 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 l'avenue du Bataillon Carmagnole Liberté et l'avenue des Canuts. En revanche, une mise à sens unique de la rue de la Poudrette, à partir de son croisement avec l'avenue du Bataillon Carmagnole, serait nécessaire pour permettre l'insertion du tramway. Une emprise supplémentaire devrait également être nécessaire sur le dépôt de bus TCL situé le long de cette rue.

Alice MÜLLER évoque enfin la saturation du parking relais de la Soie. Elle rappelle que les études sur l'origine des utilisateurs de parkings-relais montrent une forte proportion d'habitants résidant à moins de 2 kilomètres et prenant le métro. Pour offrir une alternative à la voiture sur de petits trajets et désengorger le parking-relais de la Soie, SYTRAL Mobilités étudiera – en lien avec la Métropole et les communes - la possibilité de créer des solutions de rabattement en transports en commun pour éviter l'arrivée de ces automobilistes à la Soie.

Au terminus, les échanges se concentrent sur la réorganisation du réseau de bus et la sécurisation des flux entre l'avenue du Bataillon Carmagnole Liberté, la rue de la Poudrette et l'avenue des Canuts.

- *Un participant se questionne sur le doublon que constituerait la ligne du T8 avec les lignes de bus déjà existantes, comme le C15.*

Alice MÜLLER rappelle que tout projet de tramway entraîne une réorganisation du réseau de bus. La ligne de bus C15 pourrait voir son tracé réajusté. Il est cependant trop prématuré, à ce stade des études, pour préciser le tracé. Si le projet se confirme en 2026, des études dites « origines-destinations » identifieront les habitudes actuelles des usagers du réseau de bus.

À la suite des études, le réseau de bus sera redessiné avec comme objectif de maintenir les dessertes existantes (avec le tramway sur son tracé et avec le réseau de bus au-delà), de proposer des temps de parcours égaux voire réduits.

- *A l'écrit, plusieurs suggestions sont proposées pour organiser un partage de la voirie plus sécurisé au niveau du terminus : un participant propose de limiter la circulation des véhicules avenue Bataillon Carmagnole Liberté. Un autre suggère de créer une piste cyclable séparée du trottoir par une bordure en béton.*

En résumé

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

- un **enjeu de séparation des voies routières, piétonnes et cyclistes**, via une piste cyclable bi-directionnelle et des bordures, dès que la largeur de la voirie le permet. Sur l'avenue Pierre Cot et le boulevard de Parilly, les participants ont exprimé une attente de séparation entre cyclistes et piétons, plutôt qu'un aménagement en voie verte partagée, jugé source de conflits d'usage ;
- un **enjeu de limiter le nombre de changements de côté** des divers **aménagements cyclables**. Les traversées de la rue et de la voie de tram augmentent le risque d'accidents pour les cyclistes et les piétons ;
- un **enjeu d'aménagements des carrefours**, pour sécuriser les cyclistes et les piétons. Plusieurs aménagements sont proposés au niveau des carrefours : en angles droits « à la hollandaise » et non avec des courbes douces de type clothoïde ; installer des feux « à la suisse » qui interdisent le tourne-à-droite lorsque le feu est vert pour les piétons et cyclistes...
- un enjeu de **créer des continuités cyclables** avec le sud de Vénissieux, les Voies Lyonnaises 5 et 8 et les rues perpendiculaires au tracé de T8 ;
- un **enjeu cyclable avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et avenue du 8 mai 1945** (Bron) : en l'absence de travaux de reprise de la voirie, l'association La Ville à Vélo invite à améliorer la partie du tracé commune avec le T2 au nord de Parilly-Université via des aménagements spécifiques : ralentisseurs, priorités vélo, etc.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Marieke VERBRUGGHE** remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Elle récupère les carnets de balade et invite les participants à se rendre sur la plateforme en ligne du projet, pour déposer un avis ou formuler une contribution jusqu'à la clôture de la concertation préalable le 10 octobre. Elle invite les participants à participer au forum final en ligne, le **jeudi 9 Octobre de 18h30 à 20h30**.

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.

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



Départ –Terminus T8 Vénissieux



Arrêt 1 – Avenue C



Arrêt 2 – Route de Lyon



Arrêt 3 – Campus Porte des Alpes