

LA SOIE ↔ GARE DE VÉNISSIEUX

CONCERTATION PRÉALABLE

23 JUIN > 19 JUILLET PUIS
25 AOÛT > 10 OCTOBRE 2025

ENSEIGNEMENTS ET ENGAGEMENTS ISSUS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE T8

Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/t8

SYTRAL
MOBILITÉS

SOMMAIRE

LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION PRÉALABLE	4
1. LE PROJET DE TRAMWAY T8	4
2. LE MAÎTRE D'OUVRAGE	7
LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	8
1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	8
2. UNE CONCERTATION PRÉALABLE PRÉPARÉE AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DU PROJET	12
3. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	13
4. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET.....	21
5. LES MODALITÉS POUR S'EXPRIMER PAR ÉCRIT	24
6. LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	26
7. LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE	38
L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	40
1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET.....	41
2. LE TRACÉ.....	44
3. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS	46
4. L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT	50
5. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT.....	52
6. LES EFFETS SUR LE CADRE DE VIE.....	54
7. LES ENJEUX FONCIERS	58
8. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET.....	58
9. LA CONCERTATION ET LE DIALOGUE AUTOUR DU PROJET.....	59
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	60
1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ CONFIRMÉE.....	60
2. L'IMPLANTATION DES STATIONS FAIT GLOBALEMENT CONSENSUS	60
3. DES ATTENTES EN MATIÈRE D'INTERMODALITÉ ET DE MOBILITÉS ACTIVES	61
4. CIRCULATION ET STATIONNEMENT : DES SUJETS DE PRÉOCCUPATION.....	62
5. ESPACES PUBLICS : DES ATTENTES DE REQUALIFICATION ET DE VÉGÉTALISATION.....	63
6. DES ATTENTES ET POINTS DE VIGILANCE SUR LES MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET	63

PRÉAMBULE

Le projet de nouvelle ligne de tramway T8 relierait Vaulx-en-Velin – La Soie et la Gare de Vénissieux à l'horizon 2030. Il est porté par SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais.

En parallèle des études de faisabilité, le projet T8 a fait l'objet d'une concertation préalable du 23 juin au 19 juillet, puis du 25 août au 10 octobre 2025, conformément aux articles L.121-8-II et L.121-9 du Code de l'environnement. Cette démarche réglementaire a été réalisée sous l'égide de deux garants, Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de certains projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Elle intervient avant toute demande d'autorisation administrative (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale, déclaration de projet, procédure loi sur l'eau...). Dans le cadre du projet T8, cette démarche réglementaire avait pour objectif d'interroger l'opportunité du projet en mettant en débat l'ensemble de ses composantes, notamment la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions ou encore la végétalisation. Elle a permis aux citoyens de s'informer, donner leur avis, poser des questions et formuler des propositions lors des rencontres, sur la plateforme dédiée, ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation préalable. Cette démarche a été pensée pour inclure l'ensemble des acteurs concernés : habitants, usagers des transports, commerçants, entreprises, associations, collectivités locales...

Le dossier des enseignements et des engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable publié par SYTRAL Mobilités permet de synthétiser les contributions recueillies sur les différents sujets et thématiques du projet. Il répond également au bilan et aux recommandations des garants. Il présente en conclusion les engagements de SYTRAL Mobilités pour la suite du projet.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique, conformément à la réglementation en vigueur.

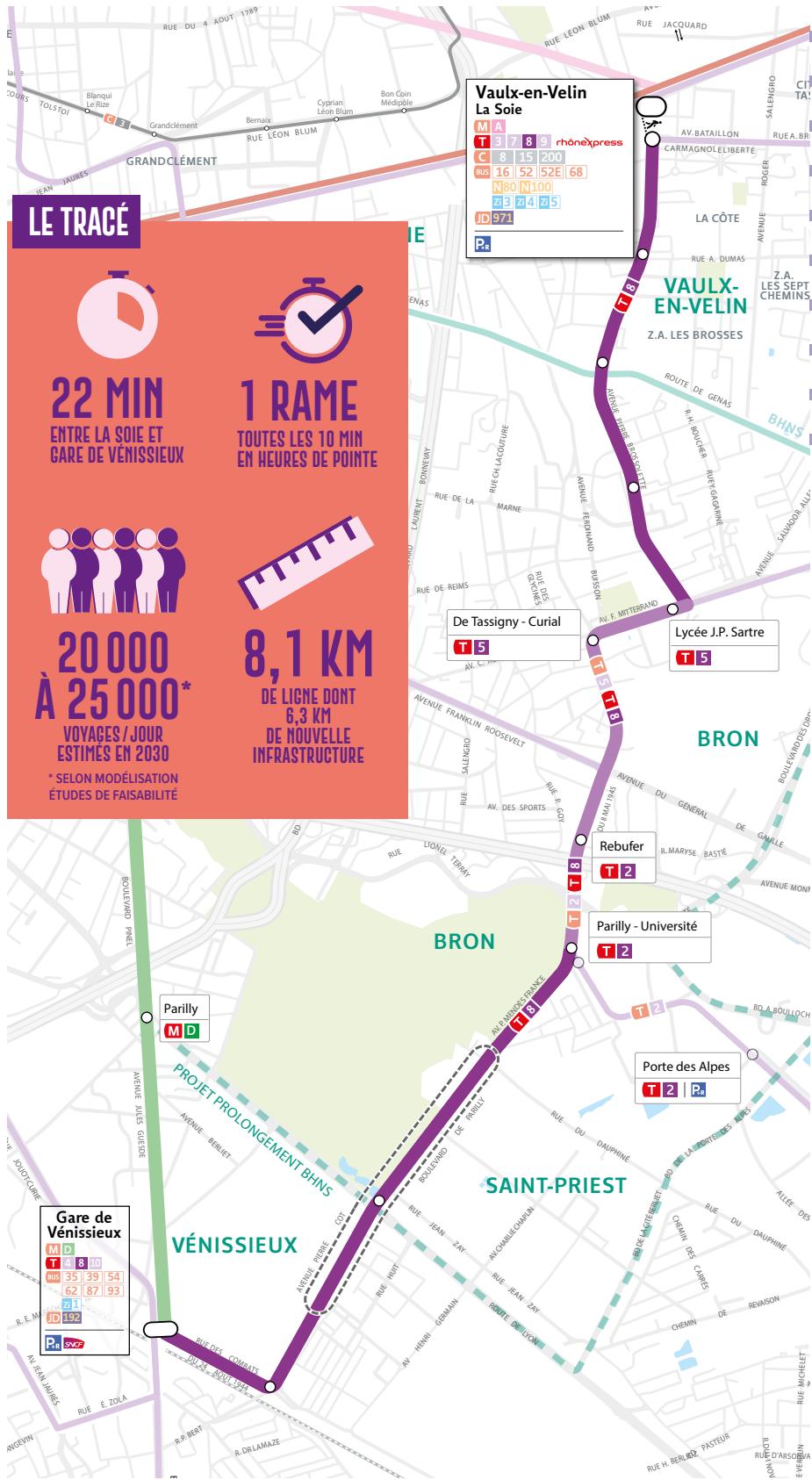


LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION PRÉALABLE

1. LE PROJET DE TRAMWAY T8

Les enjeux du projet

En 2030, l'Est de la Métropole de Lyon pourrait disposer d'une nouvelle ligne forte de transports en commun, reliant Vaulx-en-Velin - La Soie et 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. Ce projet structurant devrait faciliter les déplacements de périphérie à périphérie, sans passer par le centre de Lyon, en connectant directement les communes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux. Cette future infrastructure viendrait ainsi compléter les lignes de tramway T9 et T10 pour constituer un axe structurant de rocade dans l'Est de la Métropole de Lyon connecté aux lignes radiales (les lignes MA, MD, T3, T2, T4) qui permettent de rejoindre le centre. Elle s'articulerait également avec le prolongement du Bus à Haut Niveau de Service / TB12, renforçant ainsi la cohérence d'ensemble du maillage de l'Est de la Métropole de Lyon. La mise en service de T8 constituerait une étape majeure dans le développement du réseau de trans-





ports en commun de l'Est de la Métropole de Lyon. Porté par SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage, le projet T8 s'inscrit dans une ambition de mobilité durable, inclusive et accessible. Il contribuerait aussi à l'amélioration de la qualité de l'air, à la cohésion territoriale et à l'accompagnement de plusieurs projets de renouvellement urbain majeurs sur le territoire.

Parce qu'elle traverserait des quartiers en pleine transformation – comme Carré de Soie, Terraillon-Chénier, ou encore le secteur Grande Porte des Alpes – la future ligne T8 constituerait également un levier d'aménagement urbain, au service des habitants, des étudiants et des actifs de l'Est de la Métropole.

La ligne de tramway T8 est intégrée dans les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise, du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) approuvé par la Métropole en 2019 et du Plan de Mobilité des territoires lyonnais adopté lors du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités le 2 octobre 2025.

Le projet s'inscrit ainsi dans les orientations des documents de planification en matière d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité et répond également aux besoins exprimés lors des concertations récentes des projets T9 et T10 sur le territoire.

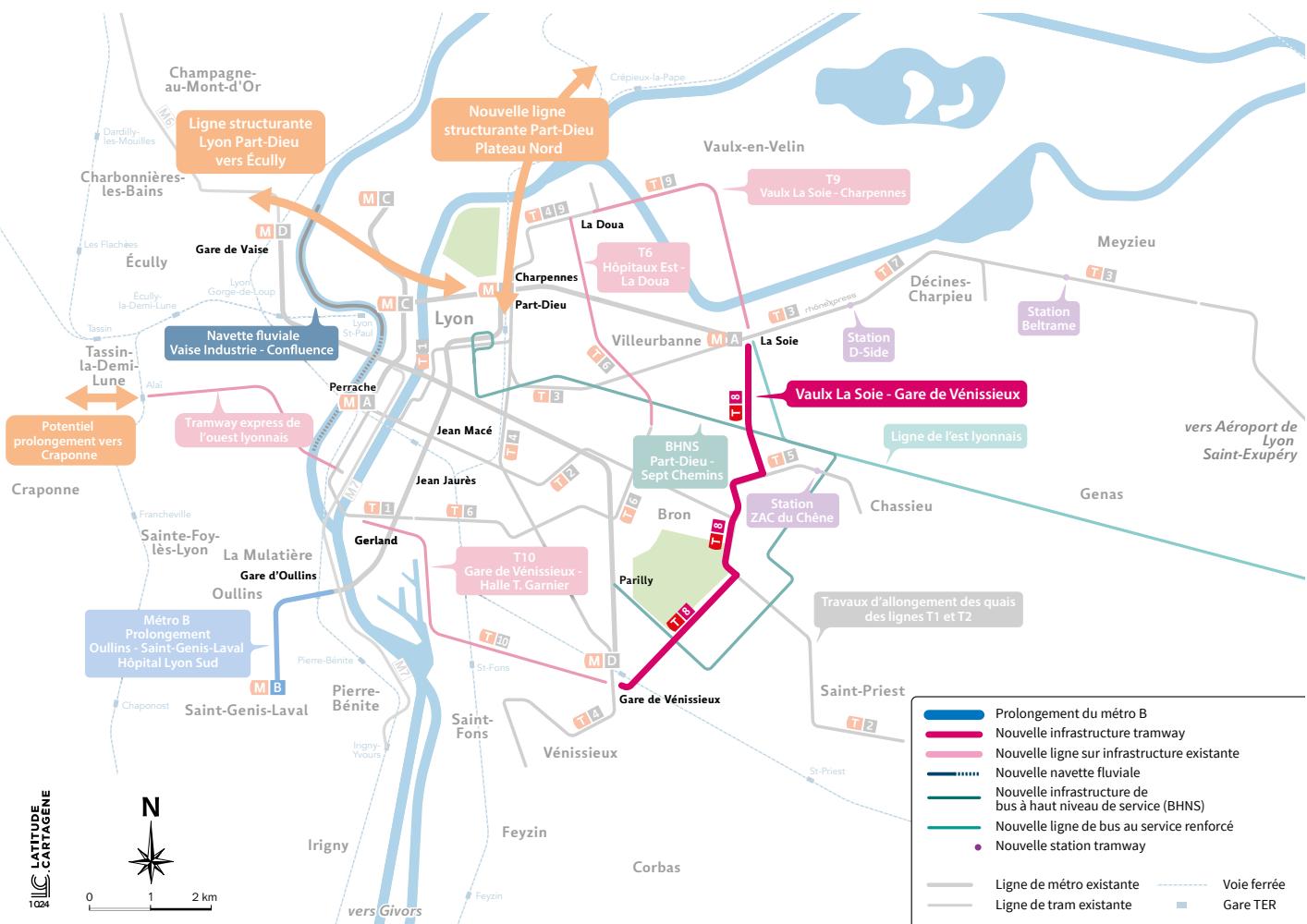
La naissance du projet de tramway T8

Dès 1997, le besoin d'une ligne structurante de transports collectifs pour accompagner le développement de l'Est de l'agglomération lyonnaise est mentionné dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Il est précisé en 2017, dans le PDU révisé, autour d'un axe nord ↔ sud reliant Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Saint-Fons, nommé axe A8.

En 2020, SYTRAL Mobilités réalise une étude de faisabilité pour la création de lignes structurantes sur l'ensemble de l'axe A8, puis lance en 2021 le plan de mandat Destinations 2026. Celui-ci intègre les projets de tramway T9 (A8 nord) et T10 (A8 sud) et le BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins. En 2024, de nouvelles études de faisabilité sont réalisées pour :

- la ligne de tramway T8, pour une desserte nord ↔ sud des secteurs habités et du Campus de la Porte des Alpes ;
- le prolongement du BHNS vers Parilly pour une connexion plus rapide entre les zones d'activités de l'Est de la Métropole et la ville-centre.

En 2025, les deux projets sont soumis à concertation préalable.





Le budget et le calendrier prévisionnel

Le coût du projet est estimé à 250 millions d'euros*, incluant l'acquisition de matériel roulant et un montant d'aléas de 30 millions d'euros. La mise en service prévisionnelle du tramway est prévue fin 2030.

*estimation budgétaire réalisée en 2025.

PRINTEMPS 2025

Objectifs : collecte de données, prises de contacts, premiers comités de pilotage et études.

JUIN-OCTOBRE 2025

Objectif : informer et débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, recueillir des avis et des contributions sur les tracés étudiés et l'insertion du tramway en vue d'alimenter les études de conception.

NOVEMBRE 2025

Bilan et recommandations des garants.

DÉCEMBRE 2025

Bilan de la concertation établi par SYTRAL Mobilités et réponses aux observations formulées par les garants

MARS 2026

Décision de SYTRAL Mobilités quant à la réalisation du projet.

FIN 2026

Enquête publique visant à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers conformément au code de l'Environnement.

MI 2027

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui permet l'acquisition de terrains privés par voie d'expropriation.

2030

Essais et mise en service

TRAVAIL PRÉPARATOIRE
CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

ÉTUDES : POURSUITE ET FINALISATION

TRAVAUX PRÉPARATOIRES
TRAVAUX DE DÉVIATION DES RÉSEAUX

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES
ESSAIS ET MISE EN SERVICE

2025

2026

2027

2028

2029

2030

À PARTIR DU 2^È TRIMESTRE 2026
CONCERTATION CONTINUE

Objectif : répondre et donner suite aux engagements de la concertation préalable, alimenter les études, préfigurer la phase travaux.

INFORMATION DE PROXIMITÉ PENDANT LES TRAVAUX



2. LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de création de la ligne de tramway T8 de Vaulx-en-Velin – La Soie à la Gare de Vénissieux est porté par l'établissement public local SYTRAL Mobilités agissant en tant qu'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. En tant que maître d'ouvrage, **SYTRAL Mobilités pilote, finance et fait réaliser le projet**. C'est à ce titre que SYTRAL Mobilités a organisé la concertation préalable.

SYTRAL Mobilités est l'**autorité organisatrice des mobilités pour l'ensemble de la Métropole de Lyon et du département du Rhône**. Il couvre 262 communes, soit 1,9 million d'habitants. En tant qu'établissement public local, il pilote les projets de développement du réseau de transports en commun, conçoit les infrastructures, organise les services de mobilité et veille à la cohérence de l'offre.

FACILITER LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

L'objectif majeur de SYTRAL Mobilités est de proposer une offre de transport performante et adaptée aux besoins de tous les habitants et de tous les territoires pour renforcer l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

UN RÉSEAU ET DES SERVICES DE MOBILITÉ

Sa mission consiste à organiser et à développer le réseau unifié de transports en commun TCL. SYTRAL Mobilités confie ensuite l'exploitation de son réseau à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public. Il assure aussi la gestion de plusieurs services liés à la mobilité, comme les parkings relais, l'intermodalité via son service de covoiturage ou le transport à la demande.

DES PROJETS POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les projets menés par SYTRAL Mobilités ont une triple vocation :

- rééquilibrer les modes de déplacements en offrant un panel de solutions alternatives équilibré pour les habitants ;
- mettre en place des transports en commun performants à énergie propre ;
- aménager l'espace et accompagner l'évolution du développement urbain pour favoriser la cohésion sociale et l'attractivité des territoires.

LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le cadre réglementaire

Compte tenu des caractéristiques de l'opération, d'un budget estimatif compris entre 230 et 455 millions d'euros et conformément aux articles L121-8 II et R121-2 du Code de l'environnement, le Président de SYTRAL Mobilités a saisi la CNDP. Lors de sa séance du 4 décembre 2024, celle-ci a décidé d'organiser une concertation préalable relative au projet de ligne de tramway T8, reliant Vaulx-en-Velin – La Soie à la Gare de Vénissieux.

Par délibération n°25-021 en date du 3 juin 2025, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a approuvé les objectifs et modalités de la concertation préalable.

Conformément à l'article L121-15-1 du Code de l'environnement, la concertation préalable permet de **débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire**. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, de son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

Les garants de la concertation

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Son rôle est de veiller au respect du droit à l'information et à la participation du public au processus d'élaboration des projets, plans et programmes ayant un impact sur l'environnement, et présentant de forts enjeux socio-économiques : transition énergétique, mobilités, industries, etc.

La CNDP a désigné deux garants : Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne. Leur rôle est de s'assurer de la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation préalable, de la sincérité des informations données au public, de la transparence des éléments portés à la connaissance du public et, à l'issue de la démarche, d'en établir le bilan. Ce dernier a nourri le présent dossier des enseignements de la concertation préalable de SYTRAL Mobilités.



Valérie Dejour



Jean-Luc Campagne

Les objectifs et sujets de la concertation

Durant les onze semaines de concertation, SYTRAL Mobilités a souhaité présenter aux habitants le projet dans toutes ses dimensions mais aussi recueillir leurs avis et expressions sur :

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

Organisée en amont des décisions définitives, cette concertation préalable visait à recueillir les avis, attentes et propositions du public avant la finalisation du tracé, des aménagements et des études techniques menées par SYTRAL Mobilités. Elle constitue une étape réglementaire essentielle pour alimenter les études ultérieures, mais aussi pour éclairer la décision politique sur la poursuite du projet et les choix retenus parmi les options soumises à la concertation.

SYTRAL Mobilités a également recueilli les avis des habitants sur des enjeux propres aux secteurs concernés :

- **Carré de Soie / rue de la Poudrette** : réorganisation des espaces publics, articulation du T8 avec les autres modes de déplacement, aménagement urbain et amélioration du cadre de vie.
- **Route de Genas / Terraillon / lycée Jean-Paul Sartre** : aménagements urbains en lien avec la rénovation de la place Jean Moulin.
- **Parc de Parilly** : nombre et emplacement des stations, aménagements pour les modes actifs et cohérence avec les projets du parc (voies vertes, accès).
- **Secteur Berliet / Gare de Vénissieux** : fonctionnement du parking-relais, gestion des correspondances multimodales et cheminement piétons et cyclables.



Le périmètre et les cibles de la concertation préalable et de la communication

Afin de mobiliser l'ensemble des personnes concernées par le projet, trois périmètres de communication et de concertation complémentaires ont été définis pour toucher différents publics cibles :

- **un périmètre d'influence large** du futur T8 : comprenant les élus de SYTRAL Mobilités, de la Métropole et des territoires voisins, les usagers des lignes du réseau TCL, les associations liées aux situations de handicap, les associations de mobilités ;
- **un périmètre intermédiaire**, constitué des villes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Bron et Saint-Priest ainsi que le club Porte Des Alpes Entreprises (PDAE) ;
- **un périmètre dans la proximité** du tracé comprenant les riverains, les associations locales et de commerçants, les acteurs économiques des pôles d'emploi (Carré de Soie, ZA Les Brosses, Renault Trucks, commerces de l'avenue Pierre Brossolette, Université Lyon 2), les automobilistes pendulaires, les bailleurs sociaux (EMH, LMH, Alliade Habitat), les établissements scolaires (Camus, Lamartine, Duclos, Musset, Sartre) ainsi que les structures sociales et culturelles (Maison de Quartier des Brosses, centre social Gérard Philippe, centre social Peyri).



Les parti-pris de la concertation préalable

Le processus de concertation préalable a été pensé selon trois grands principes :

Un calendrier optimisé propice à la participation, prenant en compte

- la période de réserve préélectorale débutant le 1^{er} septembre 2025 dans la perspective des élections municipales et métropolitaines de mars 2026. Pendant cette période, la communication des collectivités est particulièrement encadrée. La CNDP invite également, pendant cette période, les candidates et candidats aux élections à ne pas prendre la parole dans le cadre des concertations ;
- la période estivale moins propice à la mobilisation des publics ;
- la durée réglementaire de trois mois maximum.

Fort de ce contexte et conformément aux recommandations des garants, SYTRAL Mobilités a choisi de déployer la concertation préalable entre le 23/06 et 10/10 avec une pause estivale entre le 20/07 et 24/08.

Une mobilisation de publics cibles et diversifiés

Pour aller au-devant des publics (habitants, riverains, futurs usagers, acteurs institutionnels et économiques), SYTRAL Mobilités a mis en œuvre différents formats de rencontres :

- rencontres mobiles tout au long du tracé ;
- ateliers dédiés ;
- balades urbaines ;
- réunions publiques.

Une approche multi-échelle du territoire et des usages

Les différents formats de concertation visaient à aborder le projet avec plusieurs niveaux d'analyse :

- les rencontres de proximité pour identifier des besoins individuels et quotidiens de mobilité ;
- les balades, ateliers et forum intermédiaire pour mettre en perspective des enjeux plus globaux, à l'échelle d'un secteur ou d'un territoire.

Ces modalités ont été déployées en deux temps :

- temps 1 : rencontres de proximité ;
- temps 2 : approfondissement.



L'implication de SYTRAL Mobilités dans la concertation préalable

Les élus de SYTRAL Mobilités ont souhaité s'impliquer directement dans la préparation et la conduite de la concertation préalable et seront attentifs au bilan pour orienter les décisions à venir sur le projet. Ainsi, Bruno Bernard, Président de SYTRAL Mobilités, a présenté le projet lors de la conférence de presse de lancement de la concertation préalable. À chacune des réunions publiques communales, Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités, était présente.

Ces rencontres directes avec les citoyens ont permis d'écouter leurs observations et de répondre à leurs questions. Les équipes techniques de SYTRAL Mobilités dédiées au projet T8 se sont également mobilisées pour ces rencontres.

Le processus de concertation sur le temps long

Si la décision est prise de poursuivre les études en vue de la réalisation du projet T8, les échanges se poursuivront sous la forme d'une concertation continue à partir du deuxième trimestre 2026. La Commission Nationale du Débat Public désignerait alors un garant dédié à ce temps de dialogue.

Il s'agirait d'enrichir le projet global et d'informer sur l'avancée des études puis des travaux et sur les dispositifs d'accompagnement en abordant différents thèmes : insertion urbaine, vie urbaine et économique en phase travaux, connexions et intermodalité (en cohérence avec les réflexions menées sur la réorganisation du réseau de bus), cadre de vie et conception environnementale (modalités de replantation et de végétalisation, choix des essences, aménagements et équipements cyclables...). L'objectif de la concertation continue est d'informer et de faire participer le public pour affiner le projet dans sa conception jusqu'à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

2. UNE CONCERTATION PRÉALABLE PRÉPARÉE AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DU PROJET

Une étude de contexte avec les acteurs locaux

Une étude de contexte a été réalisée par SYTRAL Mobilités avec 30 entretiens d'acteurs locaux. L'objectif était d'échanger sur **leurs attentes, remarques et questionnements vis-à-vis du projet et de la concertation**. Ont été rencontrés entre février et mars 2025 :

- **des élus et des services techniques des Villes** de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux ;
- **des acteurs du logement** : bailleurs sociaux Lyon Métropole Habitat et Alliade Habitat, CROUS ;
- **des acteurs économiques** : Renault Trucks, Association Porte des Alpes Entreprises (PDAE) ;
- **des acteurs associatifs et sociaux** : Centre social Peyri (Vaulx-en-Velin), Centre social Gérard Philipe (Bron), Maison sociale des Brosses (Villeurbanne) et les associations La Ville à Vélo, Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité (CARPA) et Se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise (DARLY) ;
- **des équipements publics** : Université Lumière Lyon 2, Hippodrome de Parilly, Parc de Parilly, caserne de pompiers SDMIS de Saint-Priest ;
- **des acteurs institutionnels** : les équipes projet de Carré de Soie, Bron Terrailly et de la Gare de Vénissieux, ainsi que la Maison des services publics Autre Soie (Villeurbanne).

Ces partenaires ont également été impliqués dans la préparation de la concertation préalable, dans le cadre d'une démarche itérative initiée par SYTRAL Mobilités, en particulier sur la définition des modalités de concertation, les publics cibles de la concertation, la définition des thématiques à soumettre à concertation, etc.



Des réunions préparatoires avec les communes

La Métropole de Lyon, les Villes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux sont les partenaires du projet T8. Ils sont associés à toutes les décisions concernant le projet T8.

C'est dans le cadre de différentes rencontres qu'ont été décidées de manière concertée les grandes orientations du projet, au fil des études réalisées. Ces premiers arbitrages ont permis de préciser le projet et le tracé qui ont été soumis à concertation préalable.



Des réunions régulières avec les garants de la CNDP

Les garants ont veillé à l'avancement de l'ensemble du processus de concertation préalable et à sa bonne mise en œuvre. Ils se sont assurés que leurs prescriptions concernant les dates, les modalités de concertation, le dossier de concertation et les outils de participation ont bien été prises en compte.

3. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La communication légale

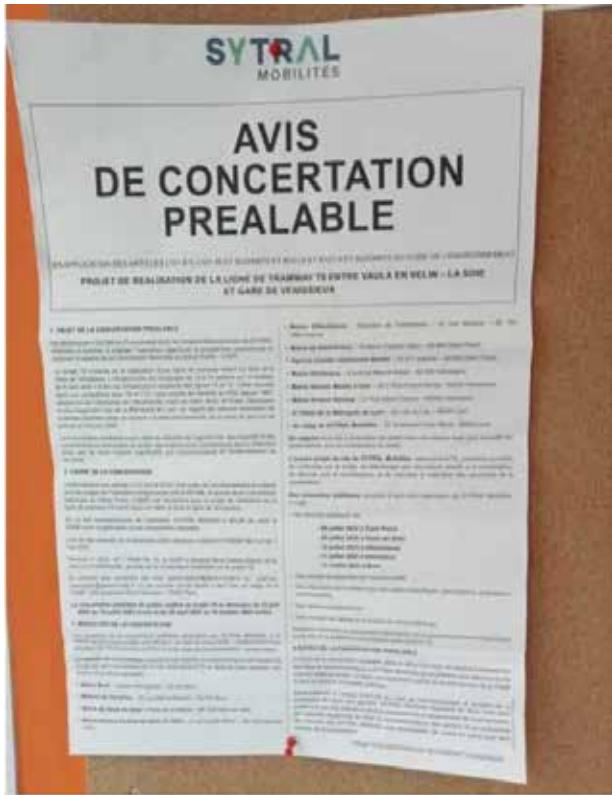
L'annonce légale de la concertation préalable s'est déroulée en trois temps :

Publication de l'avis de concertation dans la presse

- Le Progrès Rhône, le vendredi 6 juin 2025 ;
- Les Échos, le vendredi 6 juin 2025 ;
- Le Nouvel Économiste du 6 juin 2025.

Publication de l'avis de concertation sur le site internet de SYTRAL Mobilités

- Article publié le 12 juin 2025, incluant un lien vers la plateforme dédiée à la concertation du projet.



Affichage de l'avis de concertation dans les lieux permanents de la concertation, entre le 4 juin et le 10 octobre 2025

- Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac, 69003 Lyon ;
- Siège de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon ;
- Mairie de Vaulx-en-Velin, Place de la Nation, 69120 Vaulx-en-Velin ;
- Mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin, 4 rue Joseph-Blein, 69120 Vaulx-en-Velin ;
- Mairie de Villeurbanne, Direction de l'Urbanisme, 27 rue Verlaine, 69100 Villeurbanne ;
- Mairie de Bron, Place Weingarten, 69500 Bron ;
- Maison du Terraillon, 62 rue Marcel Bramet, 69500 Bron ;
- Mairie de Saint-Priest, 14 place Charles-Ottina, 69800 Saint-Priest ;
- Agence postale communale de la Cité Berliet, 629 2ème Avenue, 69800 Saint-Priest ;
- Mairie de Vénissieux, 5 avenue Marcel-Houël, 69200 Vénissieux ;
- Mairie de quartier de Vénissieux, 21 rue Albert Camus, 69200 Vénissieux ;
- Mairie de quartier de Moulin à Vent, 44C rue Ernest Renan, 69200 Vénissieux.



L'affichage

Des affiches génériques d'annonce

- 1 affiche générique a été mise à disposition des partenaires et collectivités aux formats A0, A1, A3, A4 et A5 ;
- 1 affiche générique pour le lancement de la concertation aux formats A3, A4.

Des visuels de promotion en stations

- Les Alizés, à Bron, sur le T2 ;
- Parilly Université Hippodrome à Bron, sur le T2 ;
- Gare de Vénissieux sur le T4.

Des affiches détaillant le programme par commune

- 6 affiches spécifiques pour 6 stands mobiles aux formats A3 et A4 ;
- 3 affiches spécifiques pour 3 ateliers aux formats A3 et A4 ;
- 1 affiche spécifique pour le forum intermédiaire aux formats A3 et A4.



Sur le temps 1 de la concertation de juin-juillet :

- Vaulx-en-Velin : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Villeurbanne : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Bron : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Saint-Priest : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Vénissieux : 10 affiches aux formats A3 et A4.

Sur la pause de la concertation :

- Vaulx-en-Velin : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Villeurbanne : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Bron : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Saint-Priest : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Vénissieux : 10 affiches aux formats A3 et A4.

Sur le temps 2 de la concertation de septembre-octobre :

- Vaulx-en-Velin : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Villeurbanne : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Bron : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Saint-Priest : 10 affiches aux formats A3 et A4 ;
- Vénissieux : 10 affiches aux formats A3 et A4.

En complément, deux campagnes d'information et d'affichage ont été réalisées : une pour annoncer les réunions publiques et une pour annoncer le forum intermédiaire. 213 affiches ont été diffusées en format A4 / A5 dans les commerces le long du tracé, dans les halls d'immeubles et les structures associatives.



Le dépliant du projet

Conçu pour informer le public et faciliter la compréhension du projet, ce dépliant en 3 volets au format A5, présentait de manière synthétique les principaux éléments relatifs au projet et au déroulement de la concertation. Il intégrait notamment une cartographie situant le tracé envisagé dans le territoire ainsi qu'un QR code renvoyant vers la plateforme en ligne, afin de permettre à chacun de donner son avis.

Au total, 12 075 exemplaires ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains du tracé du T8 dans les 5 communes concernées de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux. En complément, 150 dépliants du projet ont été distribués dans chacun des 12 lieux permanents de la concertation. 2 250 exemplaires ont été mis à disposition des villes et partenaires pour une diffusion large dans les lieux accueillant du public. 950 dépliants ont été distribués lors des événements de la concertation préalable. Une version numérique du dépliant a également été proposée sur la plateforme participative.



T8 EN CHIFFRES

- 11 À 13 STATIONS ENVISAGÉES
- 8,1 KM DE LIGNE SUR 9,3 KM DE NOUVELLE INFRASTRUCTURE
- DE NOMBREUSES CORRESPONDANCES
- MAD (hôpitaux)
- T 2 3 4 5 7 9 10
- BUS
- TER
- TAXI
- LE TRAMWAY T8
- 1 RAME
- ENVIRON 22 MIN
- ENVIRON 8 MIN
- ENVIRON 20 000 À 25 000 VOYAGES/JOUR ESTIMÉS EN 2030
- 1 RAME TOUTES LES 10 MIN EN HEURES DE Pointe
- ENVIRON 22 MIN ENTRE LA SOIE ET GARE DE VÉNISSIEUX
- ENVIRON 8 MIN ENTRE PARilly - UNIVERSITÉ ET GARE DE VÉNISSIEUX
- ENVIRON 8 MIN ENTRE VÉNISSIEUX ET GARE DE VÉNISSIEUX

INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS, CONTRIBUEZ !

5 RÉUNIONS PUBLIQUES

- à Saint-Priest, mardi 8 juillet, 19h30 - 21h30, au gymnase Berliet
- à Vaulx-en-Velin, mercredi 9 juillet, 21h - 21h30, à la mairie centre du sud, 4 rue Joseph Blain
- à Villeurbanne, jeudi 10 juillet, 19h - 21h, au Collège Lamartine
- à Vénissieux, vendredi 11 juillet, 19h - 21h, au Centre 2000, à la salle Jolios-Curie
- à Bron, mardi 15 juillet, 18h - 20h, à l'Hôtel de ville, salle d'honneur

SUR INTERNET

- Retrouvez toutes les informations du projet sur sytral-mobilites.fr
- Envoyez votre avis en répondant au questionnaire.
- Posez vos questions.

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE : DEUX GARANTS

Le projet de tramway T8 est organisé par SYTRAL Mobilités et la Commission Nationale du Débat Public qui détermine tous les aspects de la concertation.

POURQUOI LE PROJET DE TRAMWAY T8 ?

La concertation porte sur l'ensemble du projet de tramway T8.

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Accéder aux quartiers de périphérie à priorité.
- Offrir une desserte importante aux habitants des quartiers traversés, aux étudiants et aux actifs.
- Contribuer au renouvellement urbain de quartiers prioritaires.
- Soire à Villeurbanne et Vaulx-en-Velin
- Bel-Air Les Brosses à Villeurbanne et Vénissieux
- Terrillon à Bron
- Offrir aux usagers du TER (Gare de Vénissieux) de nouvelles destinations vers l'Est de la métropole de Lyon.

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- Une amélioration de la qualité de l'air, grâce au report modal.
- Une amélioration de l'accès aux équipements et aux campus de la Porte des Alpes et des bassins périphériques de l'Est de la métropole de Lyon.
- Une attractivité des quartiers traversés, notamment pour l'habitat résidentiel.
- Un développement économique du territoire.
- Des cheminement plus qualitatifs pour les piétons et les cyclistes.

UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

POURQUOI UN TRAMWAY ?

Le tramway T8 permet d'assurer un service plus particulièrement adapté à vos besoins et vos préoccupations :

- L'opportunité du projet et le besoin de desserte, le tracé et les grands principes de conception.
- Le nombre et l'aménagement des stations dans le secteur sud.
- L'aménagement des espaces publics traversés par T8.
- Les accès et correspondances aux réseaux TCL et TER.

POURQUOI CE TRACÉ ?

- Garantir un temps de trajet rapide.
- Limiter les impacts fonciers.
- Assurer une desserte importante urbaine de quartiers en mutation.
- Dépoussiérer les équipements de transport en commun et améliorer leur attractivité.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

PRÉTÉ 2024
Tous les documents préparatoires : études préliminaires et études d'ensemble.

DU 23 JUIN AU 19 JUILLET PUIS DU 25 AOUT AU 10 OCTOBRE 2025
TRAVAIL PRÉPARATOIRE

2025
CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

MARS 2025
RÉALISATION DES GARANTIES

JANVIER 2026
BREVET DE CONCERTATION

MARS 2026
SYTRAL MOBILITÉS QUOTE LA RÉALISATION DU PROJET.

2026
ÉTUDES (POURSUITE ET FINALISATION)

2027
TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET DE DÉVIATION DES RESEAUX

2028
TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES

2029
ESSAI

2030
MISE EN SERVICE PRÉVISIONNELLE

À PARTIR D'AVRIL 2026
SYTRAL répondra et donnera suite aux engagements de la concertation préalable.

INFORMATION DE PROXIMITÉ PENDANT LES TRAVAUX



Les relations presse

L'annonce de la concertation a fait l'objet d'une conférence de presse le 3 juin 2025 au dépôt des Pins, 98 avenue Lacassagne à Lyon 3^e, en présence de Bruno Bernard, Président de SYTRAL Mobilités, de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée et Vincent Monot, 8^e Vice-Président Transition énergétique du patrimoine et pollution de l'air. Un dossier de presse et un communiqué de presse ont ensuite été associés.

DATE DE PARUTION	TITRE DE PRESSE	TITRE DE L'ARTICLE
03/06/2025	Conférence de presse SYTRAL Mobilités	Dossier de presse SYTRAL Mobilités
03/06/2025	BFM Bonsoir Lyon	T8 Vaulx-Vénissieux : la concertation débute
03/06/2025	Tribune de Lyon	Tramway T8, Bus Express : l'Est lyonnais sera encore bien servi
03/06/2025	Lyon PoleInmo	Des concertations sur le T8 et le prolongement du BHNS
03/06/2025	L'Essentiel Lyon	Le futur tram T8 se précise
03/06/2025	Radio Scoop	Du nouveau sur le réseau TCL : donnez votre avis sur les futures lignes de tramway
03/06/2025	Le Progrès	« Passer d'une banlieue à une autre » : la concertation autour du tram T8 bientôt lancée
04/06/2025	Actu Lyon	TCL à Lyon. Nouveau tramway T8, bus à haut niveau de service... Les projets avancent
05/07/2025	Le Progrès	Transports en commun : les tracés du BHNS et du T8 sont-ils trop proches ?
10/07/2025	Le Progrès	Futur tram T8 : le tracé est déjà acté, des habitants de Saint-Priest dénoncent « un simulacre de concertation »
11/07/2025	Le Progrès	« On n'a rien sans rien » : le futur tram T8, une bonne nouvelle pour les habitants du sud de Vaulx-en-Velin
13/07/2025	Le Progrès	T8 : « Emparez-vous des sujets de la concertation ! »
15/07/2025	Le Progrès	Tramway T8 : le projet à 250 millions d'euros peine à mobiliser les habitants de Vénissieux
17/07/2025	Le Progrès	Selon le maire de Bron, le tram T8 est « une chance » : qu'en pensent les habitants ?
01/09/2025	Le Progrès	Un stand mobile à la gare pour échanger sur le tram T8
04/09/2025	Le Progrès	« Agréablement étonné par le temps de parcours » : le futur tramway T8 séduit les usagers
24/09/2025	Actu Lyon	TCL à Lyon : le projet du tramway T8 avance, une nouvelle étape franchie
24/09/2025	Le Progrès	Une balade à vélo sur le tracé du futur tram T8 ce mercredi à Vénissieux
25/09/2025	Presse Agence	LYON : Tramway T8, une nouvelle rocade verte pour connecter...
25/09/2025	L'Essentiel Lyon	Nouvelle étape pour le T8
03/10/2025	Ville Rail et Transports	Ingérop pilotera la construction du tram T8 à Lyon
08/10/2025	Info presse SYTRAL Mobilités	Rappel forum de clôture
08/10/2025	Le Progrès	Tram T8, Mas du Taureau, trafic de stupéfiants, dépôts sauvages... Que vont voter les élus de Vaulx-en-Velin ce jeudi ?
13/10/2025	Le Progrès	Projet de tramway T8 : ce qu'il faut retenir de la concertation
14/10/2025	Lyon Capitale	Lyon : la première phase de concertation sur le T8 est terminée



Les relations presse (suite)

LE PROGRÈS

Actualité ▾ Départements ▾  Vidéos Sport ▾ Sorties et loisirs ▾

Métropole de Lyon

« Passer d'une banlieue à une autre » : la concertation autour du tram T8 bientôt lancée

Le T8 doit relier Vaulx-en-Velin La Soie et Gare de Vénissieux, les métros A et D, les tramways 9 et 10, en 22 minutes. Si le tracé entre cinq villes de l'Est (Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Priest et Vénissieux) reste fixé, l'opportunité du projet entre en concertation.

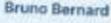
Vincent Sartorio - 03 juin 2025 à 18:00 | mis à jour le 05 juin 2025 à 15:35 - Temps de lecture : 3 min

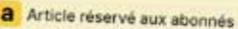


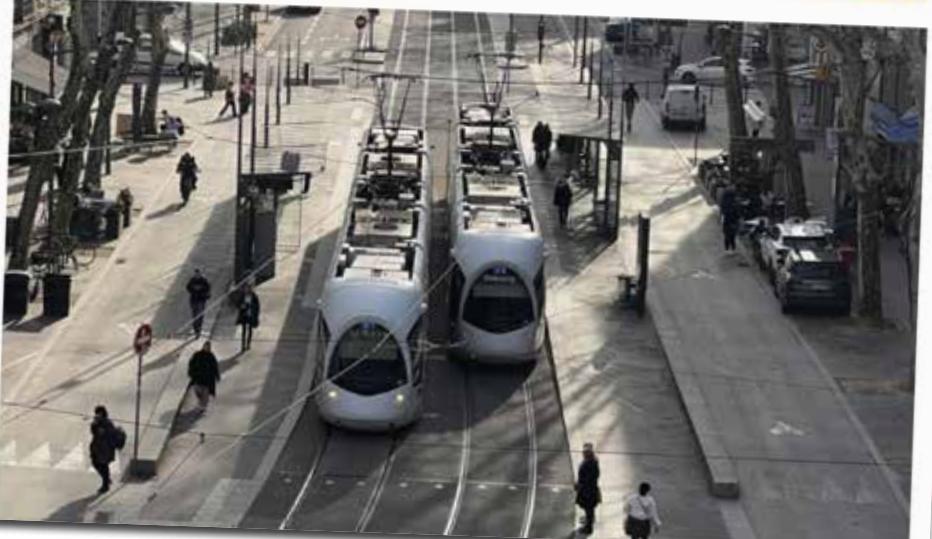
actuLyon

TCL à Lyon. Nouveau tramway T8, bus à haut niveau de service... Les projets avancent

Les projets de tramway T8 et de prolongement du Bus à haut niveau de service entre Sept-Chemins et Lyon-Parilly avancent. De nouvelles étapes sont désormais connues.

Bruno Bernard  Transports en commun lyonnais (TCL)  Travaux



L'annonce sur les réseaux sociaux

SYTRAL Mobilités a annoncé la concertation préalable sur les réseaux sociaux : Facebook, LinkedIn et Instagram.

DATE	RÉSEAU SOCIAL	OBJET DU POST	NB DE PERSONNES TOUCHÉES
12/06/2025	Site web - Article dans actualités + page projet dédiée	Présentation sommaire projet / modalités concertation	4 493 vues
03/06/2025	Post Facebook	Annonce du projet et de l'ouverture de la concertation	2 700 vues, 40 réactions, 6 commentaires, 10 partages
03/06/2025	Post LinkedIn	Annonce du projet et de l'ouverture de la concertation	12 184 vues, 195 réactions, 12 commentaires, 8 partages
08/07/2025	Post Instagram	Annonce lancement concertation	26 240 vues, 566 réactions, 96 commentaires, 14 partages
08/07/2025	Post Facebook	Motion vidéo 2 minutes présentation synthétique du projet + agenda des rencontres de juillet	1 657 vues, 23 réactions, 3 commentaires, 5 partages
08/07/2025	Post LinkedIn	Présentation synthétique du projet + agenda des rencontres de juillet	3 598 vues, 66 réactions, 1 commentaire, 4 partages
21/08/2025	Post LinkedIn	Reprise de la concertation	8 924 vues, 99 réactions, 0 commentaire, 9 partages
21/08/2025	Post Facebook format 1080x1080 px	Annonce reprise concertation	4 541 vues, 34 réactions, 9 commentaires, 4 partages
11/09/2025	Post Facebook format 1080x1080 px	Annonce forum intermédiaire + agenda des rencontres de septembre	2 625 vues, 16 réactions, 2 commentaires, 7 partages
11/09/2025	Post LinkedIn	Agenda des rencontres de septembre	3 160 vues, 58 réactions, 0 commentaire, 7 partages
06/10/2025	Post Facebook	Annonce forum final	1 284 vues, 23 réactions, 3 commentaires, 1 partage
06/10/2025	Post LinkedIn	Annonce forum final	1 354 vues, 21 réactions, 0 commentaire, 1 partage



Le relais de l'information par les acteurs locaux

L'annonce de la concertation préalable a été relayée par les 5 communes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux, grâce à un kit de communication transmis par SYTRAL Mobilités contenant :

- les versions numériques des affiches et de l'ensemble des documents d'information ;
- une bannière pour les réseaux sociaux ;
- la carte du tracé.

DATE	INTITULÉ	VAULX-EN-VELIN	VILLEURBANNE	BRON	VÉNISSIEUX	SAINT-PRIEST
19 - 22/05/2025	Concertation T8 : Éléments de langage et visuels, logo, plan	22/05/2025	19/05/2025	19/05/2025	19/05/2025	/
06/06/2025	Concertation T8 : tous les supports de communication	x	x	x	x	x
06-13/06/2025	T8 – livraison de vos supports de communication	13/06/2025	13/06/2025	x	x	06/06/2025
19/06/2025	Concertation T8 – relais de communication	x	x	x	x	x
03/07/2025	Concertation T8 – post réseaux sociaux pour la réunion publique	x	x	x	x	x
22/07/2025	Concertation T8 : première phase terminée et rendez-vous pour la reprise le 25 août !	x	x	x	x	x
21/08/2025	Concertation T8 : deuxième phase de concertation à partir du 25 août !	x	x	x	x	x
03-09/09/2025	Concertation T8 : les rendez-vous à ne pas manquer	09/09/2025	09/09/2025	03/09/2025	09/09/2025 + 24/09/2025	03/09/2025



Les villes ont relayé la concertation sur différents canaux (site web, post sur les réseaux sociaux et magazines municipaux).

VILLE	CANAUX	EXEMPLAIRES / NOMBRE DE PERSONNES TOUCHÉES
SAINT-PRIEST	Magazine municipal « Couleur » - juin Entrefilet dans la rubrique « brèves citoyennes »	26 000 exemplaires
	Site web - Article dans actualités. - Présentation sommaire du projet + annonce concertation + annonce réunion publique - 18 juin	2 700 vues, 40 réactions, 6 commentaires, 10 partages
	Post Instagram - Annonce réunion publique - 5 juillet	18 j'aime, 10 partages
	Post Instagram - Annonce réunion publique - 5 juillet	15 j'aime
VAULX-EN-VELIN	Magazine municipal « Vaulx-en-Velin, le Journal » - 18 juin Article 1/1 page - Annonce lancement concertation / présentation sommaire du projet	21 500 exemplaires
	Magazine municipal « Vaulx-en-Velin, le Journal » - 9 juillet dans « agenda » - Annonce réunion publique	21 500 exemplaires
	Magazine municipal « Vaulx-en-Velin, le Journal » - 3 septembre - Article 1/3 de page - Retour réunion publique + annonce poursuite concertation	21 500 exemplaires
	Post Facebook - Annonce lancement concertation - 23 juin	21 j'aime, 6 partages, 8 commentaires
	Post Facebook - Annonce réunion publique - 4 juillet	18 j'aime, 3 partages, 4 commentaires
	Post Facebook - Annonce fin de la première phase de concertation - 24 juillet	12 j'aime, 3 partages, 1 commentaire
	Post Facebook - Annonce forums intermédiaire et de restitution - 13 septembre	3 j'aime
	Post Facebook - Annonce forum de restitution - 29 septembre	9 j'aime, 5 partages
	Magazine municipal « Vaulx-en-Velin, le Journal » - 15 octobre 2025 Article page 9 (1/2 page) - « Un autre tramway nommé T8 »	21 500 exemplaires
VÉNISSIEUX	Site web - Article dans actualités - Présentation assez détaillée du projet et des modalités de la concertation juin	
	Journal municipal Expressions - Déplacements : les concertations pour le T8 et le BHNS ont commencé - 1 ^{er} juillet 2025	
	Site web - Article dans actualités. - Présentation évènements de concertation seconde partie - août	
	Magazine municipal « Vénissieux Singulier Pluriel » - Juillet Entrefilet annonce concertation	28 800 exemplaires
	Post Facebook - Annonce concertation + réunion publique 4 juillet	3 j'aime, 1 partage
	Post Facebook - Annonce reprise concertation - 27 août	1 j'aime, 1 partage
	Post Facebook - Annonce derniers évènements de la concertation - 3 septembre	1 j'aime, 1 partage
BRON	Post Facebook - Annonce derniers évènements de la concertation - 16 septembre	3 j'aime, 1 partage
	Journal municipal Expressions - Concertation T8 : un forum de restitution le 9 octobre - 29 septembre 2025	
	Post Facebook - Annonce forum de restitution - 2 octobre	1 partage
	Post Facebook - Annonce lancement concertation - 25 juin	8 j'aime, 1 partage
VILLEUR BANNE	Post Facebook - Annonce réunion publique - 12 juillet	10 j'aime, 3 partages
	Post Facebook - Annonce fin de la phase 1 de concertation 16 juillet -	8 j'aime, 3 partages
	Site web - Article dans actualités. - Présentation des modalités de la concertation sur la commune - 20 juin	
	Journal Municipal « Bronjour » - T8, la suite - juin 2025	22 500 exemplaires

4. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET



Exposition mobile : Réunion publique de Vaulx-en-Velin

L'exposition

Dans les 12 lieux réglementaires de concertation préalable et à la majorité des rencontres organisées, une exposition mobile a été installée. Elle comprenait trois kakémonos et des exemplaires du dossier de concertation en consultation.

Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation est un document de 88 pages présentant le projet de nouvelle ligne dans son ensemble et notamment :

- la genèse du projet T8 et ses objectifs ;
- les caractéristiques essentielles de T8 ;
- son insertion dans les différents secteurs traversés ;
- les modalités de réalisation en phase travaux et de fonctionnement en exploitation ;
- la concertation préalable et le calendrier du projet.

Ce dossier est accompagné de sa synthèse, « L'essentiel du dossier de concertation ». Les deux supports ont été mis à la disposition du public dans les lieux permanents de la concertation préalable et lors des rencontres. Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet : sytral-mobilites.fr/t8

Le dossier de concertation y a été téléchargé 73 fois, sa synthèse 48 fois.

24 exemplaires du dossier de concertation et 60 exemplaires de la synthèse ont été diffusés dans les 12 lieux de permanence de concertation préalable.



Exposition mobile -
Rencontre mobile, place Jean Moulin, Bron

La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été ouvert dès juin 2025 sur le site internet (plateforme participative) « Destinations 2026 » de SYTRAL Mobilités à l'adresse suivante : sytral-mobilites.fr/t8

Cet espace a été à la fois le relais de l'information et de la participation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire et retrouver les comptes-rendus des rencontres.

Il comprenait différentes pages :

- les actualités et les principales informations sur le projet ;

- « Je m'informe » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation ;
- « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'organisation de la concertation et aux formulaires d'inscription aux rencontres ;
- « Je pose une question » ;
- « Je donne un avis » ;
- « Je réponds au questionnaire » ;
- « Les comptes rendus des rencontres » : accès aux comptes rendus des rencontres.

La plateforme participative a comptabilisé 4 406 visites du 23 juin au 10 octobre 2025 (1752 visites du 23 juin au 19 juillet et 2 654 visites du 25 août au 10 octobre).

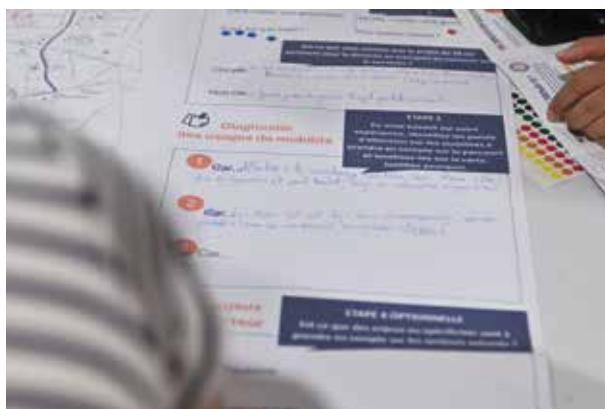


Plateforme participative T8

Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Le dispositif d'information initial a été progressivement consolidé par l'ajout de supports complémentaires tout au long de la concertation :

- des illustrations de principes d'insertion urbaine ;
- des diaporamas adaptés pour chaque secteur ;
- des carnets de balade ;
- des supports pédagogiques utilisés en atelier.



Supports utilisés pendant les rencontres



La communication dans l'espace public

Deux **totems** ont été installés dans l'espace public, jalonnant le tracé et donnant des informations clés sur le projet et la concertation préalable :

- Bron, place Jean Moulin ;
- Vaulx-en-Velin La Soie, station La Soie.

Trois **covering** de stations de tramway ont été installés :

- Station T2 Les Alizés ;
- Station T2 Parilly - Université Hippodrome ;
- Station T4 Gare de Vénissieux.



Vidéo de présentation du projet



Totem installé sur l'espace public

Covering à la station Parilly Université Hippodrome



Le motion design du projet

Un **film en “motion design”** a été conçu pour permettre de prendre connaissance du projet en deux minutes, projeté lors des réunions publiques et mis en ligne, sur la plateforme participative. Il a également été partagé aux acteurs locaux.

2 725 vues ont été comptabilisées en ligne du 6 juin au 10 octobre 2025

59 secondes du film ont été diffusées sur les écrans i-TCL du réseau, du 23 juin au 20 juillet puis du 5 août au 12 octobre. Ainsi, jusqu'à 900 000 voyageurs/jour ont pu voir la vidéo i-TCL à bord de l'ensemble des rames de tramways, de la ligne du métro B, des trolleybus des lignes principales (C1 / C2 / C11 / C13, TB11) et sur les quais des principales stations de métro.



5. LES MODALITÉS POUR S'EXPRIMER PAR ÉCRIT

Les registres

Des registres papiers ont été mis à disposition dans les 12 lieux permanents de la concertation. Au total, **8 avis** ont été rédigés dans ces registres.

BRON

- Mairie de Bron - Place de Weingarten, Bron
- Maison du Terraillon - 62, rue Marcel Bramet

SAINT-PRIEST

- Mairie de Saint-Priest - 14 place Charles Ottina
- Agence postale communale Berliet - 29, 2^e avenue

VAULX-EN-VELIN

- Mairie de Vaulx-en-Velin - Place de la Nation
- Mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin - 4, rue Joseph-Blein

VÉNISSIEUX

- Mairie de Vénissieux - 5, avenue Marcel Houel
- Mairie de quartier Moulin à Vent - 44, rue Ernest Renan
- Mairie de quartier Vénissieux - 21, rue Albert Camus

VILLEURBANNE

- Mairie de Villeurbanne - Direction de l'urbanisme, 27, rue Verlaine

LYON

- Siège de SYTRAL Mobilités - 21, boulevard Marius Vivier Merle, Lyon 3^e
- Hôtel de la Métropole de Lyon - 20, rue du Lac, Lyon 3^e

La plateforme participative

La plateforme participative T8 a permis aux citoyens de poser des questions, de répondre au questionnaire ou de rédiger un avis. Tout au long de la concertation préalable, SYTRAL Mobilités a répondu aux questions posées par les participants. L'ensemble des réponses et avis déposés a été rendu public et le demeure aujourd'hui. Au total :

- **54 avis** ont été déposés ;
- **15 questions** ont été posées ;
- **120 questionnaires** ont été remplis.

Le courrier postal et la boîte mail

Les participants ont eu également la possibilité de s'exprimer par courrier postal et par mail, en s'adressant directement au maître d'ouvrage ou aux garants :

- **3 mails** ont été adressés à SYTRAL Mobilités ;
- **4 mails et 1 courrier postal** ont été adressés aux garants.



Le questionnaire

Le questionnaire a pu être complété en ligne durant toute la durée de la concertation préalable.

Son objectif était de recueillir des informations sur les usages envisagés et les services attendus pour le T8, avant de permettre aux répondants de s'exprimer librement sur l'amélioration de leur cadre de vie et de leur quotidien.

Questionnaire de la concertation en ligne

ÉTAPE 1 DE 2

Le tramway T8 offre une nouvelle solution pour se déplacer.

1. Utiliserez-vous le futur tramway T8 ? *

Oui
 Non
 Je ne sais pas.

2. Quels services souhaiteriez-vous voir à proximité du tramway pour favoriser son usage ? *

Stationnement vélos à proximité des arrêts du tram
 Station Vélo'V à proximité des arrêts de tram
 Cheminements et signalisation des voies cyclables
 Horaires de correspondance entre les bus, trams et métros
 Parkings relais
 Places de stationnement
 L'accèsibilité des stations aux personnes à mobilité réduite (PMR)
 Si autres, précisez:

3. Selon vous, à quelle(s) condition(s) la ligne T8 pourra-t-elle améliorer votre quotidien ? *

4. Avez-vous d'autres remarques ou des souhaits à propos du futur tramway T8 ? *

CONTINUER

ÉTAPE 2 DE 2

Qui êtes vous ?

8. Vous répondez à ce questionnaire en tant que : *

Citoyen(ne)/Individu
 Représentante d'une entreprise
 Représentant.e d'une association/d'un collectif

9. En tant que citoyen / qu'individu : où habitez-vous ?

Vaulx-en-Velin
 Villeurbanne
 Lyon
 Saint-Priest
 Vénissieux
 Autre commune de la Métropole (précisez)

Autre commune de la Région (précisez)

Quartier :

10. Quelle est votre tranche d'âge : *

Moins de 18 ans
 18-25 ans
 25-40 ans
 40-65 ans
 plus de 65 ans

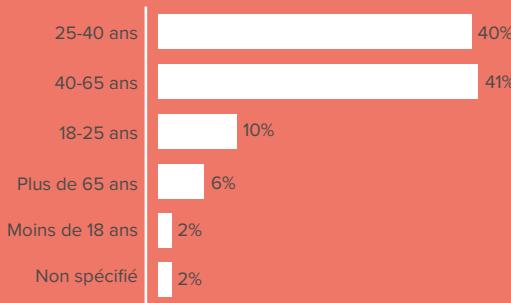
En participant, vous acceptez ces conditions d'utilisation
Merci pour votre participation !
Ces informations ne seront pas exploitées dans un usage commercial. Vous pouvez consulter notre politique de protection des données [ici](#).
Alors vous souhaitez rejoindre les rencontres de la concertation : toutes les informations sur l'[agenda des rencontres](#) > /

SOUMETTRE

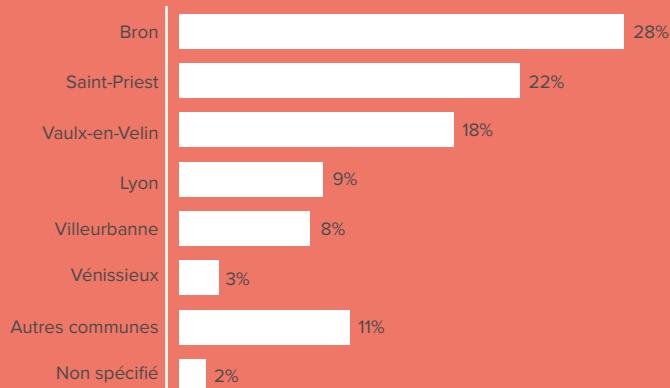
QUI SONT LES RÉPONDANTS ?

Au total, 120 questionnaires ont été complétés. Les données suivantes permettent de mieux caractériser le profil des participants, grâce à deux critères : l'âge et le lieu d'habitation.

Répondants par âge



Répondants par lieu d'habitation



6. LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de 25 rencontres. Une diversité de formats de concertation a été déployée pour toucher différentes catégories de publics dans la proximité du tracé du T8 :

- des réunions publiques ;
- des ateliers participatifs et des balades urbaines ;
- un forum de clôture en ligne.

Au fil de la concertation préalable, les comptes rendus des rencontres ont été mis en ligne sur sytral-mobilites.fr/t8.

Valérie Dejour et/ou Jean-Luc Campagne, garants de la concertation préalable, sont intervenus lors de chaque rencontre afin de présenter le cadre de la concertation préalable et leur rôle mais également d'en observer la bonne tenue.

Les réunions publiques communales

Cinq réunions publiques se sont tenues en présentiel dans chacune des communes concernées par le tracé du T8.

Les réunions publiques avaient pour objectifs de :

- présenter le projet T8 ainsi que les enjeux et les aménagements spécifiques à chaque commune ;
- recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet ;
- répondre aux interrogations du public ;
- partager les modalités et le calendrier de la concertation préalable ;
- inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Elles étaient organisées en quatre temps :

- une introduction des élus et des garants de la concertation ;
- une présentation du projet par Alice Müller, cheffe de projet T8 ;
- un temps de questions-réponses ;
- un temps de travail en sous-groupes, permettant de recueillir les avis et contributions relatifs aux enjeux spécifiques du territoire.

Réunion publique de Saint-Priest – 8 juillet

La réunion publique s'est tenue le 8 juillet, de 19h30 à 21h, au Gymnase Berliet à Saint-Priest. **55 personnes** ont participé à cette réunion publique, en présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités et de Gilles Gascon, Maire de Saint-Priest.

**184 PERSONNES
ONT PARTICIPÉ À CES RÉUNIONS.**



Réunion publique à Saint-Priest – travail en groupe et exemple de support de contribution



Réunion publique de Vaulx-en-Velin – 9 juillet

La réunion publique s'est tenue le 9 juillet, de 19h à 21h à la mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin. **35 personnes** ont participé à cette réunion publique, en présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités et de Hélène Geoffroy, Maire de Vaulx-en-Velin.



Réunion publique à Vaulx-en-Velin – travail en groupe et exemple de support de contribution



Réunion publique de Villeurbanne – 10 juillet

La réunion publique s'est tenue le 10 juillet, de 19h à 21h au collège Lamartine de Villeurbanne. **15 personnes** ont participé à cette réunion publique, en présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités et de Pauline Schlosser, adjointe au Maire de Villeurbanne en charge des déplacements, de la mobilité et du stationnement.



Réunion publique à Villeurbanne – travail en groupe et exemple de support de contribution

Réunion publique de Vénissieux – 11 juillet

La réunion publique de Vénissieux s'est tenue le 11 juillet, de 18h30 à 20h30, salle Joliot-Curie, Vénissieux. **9 personnes** ont participé à cette réunion publique, en présence de Vincent Monot, Vice-Président de SYTRAL Mobilités et de Michèle Picard, Maire de Vénissieux.



Réunion publique à Vénissieux

Réunion publique de Bron – 15 juillet

La réunion publique s'est tenue le 15 juillet, de 18h à 20h à l'Hôtel de Ville de Bron. **70 personnes** ont participé à cette réunion publique en présence de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités et de Jérémie Bréaud, Maire de Bron.

Réunion publique à Bron – travail en groupe et exemple de support de contribution



Les rencontres mobiles

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, SYTRAL Mobilités a organisé **10 rencontres mobiles** sur différents lieux de vie et de passage à proximité du tracé du tramway T8. Au total, **1010 personnes** ont ainsi été rencontrées. Le choix des lieux a été opéré en fonction de sites et événements locaux à forte fréquentation, afin de capter un public varié : usagers des transports en commun, lycéens, salariés, familles, riverains des quartiers prioritaires, commerçants et automobilistes.

LIEU DE LA RENCONTRE	DATE	NB DE PERSONNES RENCONTRÉES
Pôle d'échange multimodal Carré de Soie, Vaulx-en-Velin	Mardi 24 juin, de 16h30 à 19h	210
Marché place Curial, Bron	Mercredi 25 juin, de 10h à 12h	90
Restaurant d'entreprise - Renault Trucks, Vénissieux	Jeudi 26 juin, de 11h30 à 14h	80
Marché Berliet – place Steven Spielberg, Saint-Priest	Jeudi 26 juin, de 17h à 20h	70
Centre social Peyri, Vaulx-en-Velin	Samedi 28 juin, de 15h à 18h	60
Place Jean Moulin, Bron	Vendredi 18 juillet, de 17h à 19h	80
Gare de Vénissieux	Mercredi 3 septembre, de 17h à 19h	95
Arrêt de tramway Université Lyon 2, Bron	Jeudi 11 septembre, de 16h à 18h30	85
Lycée Jean-Paul Sartre, Bron	Vendredi 12 septembre, de 16h à 18h	110
Marché Jean Moulin, Bron	Samedi 13 septembre, de 10h à 12h	130

En présence de l'équipe projet de SYTRAL Mobilités, les rencontres mobiles ont été organisées pour :

- aller au-devant d'un public spécifique à chaque rencontre (étudiants, salariés, usagers des transports en commun, automobilistes, lycéens, riverains) ;
- présenter le projet et zoomer sur les enjeux propres à chaque secteur ;
- comprendre les habitudes de déplacement, les freins et les attentes des différents types de publics impactés par la future ligne de tramway T8 ;
- recueillir les besoins et avis spécifiques de ces publics sur l'opportunité du projet et sur les sujets de concertation ;
- mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à contribuer sur la plateforme participative : sytral-mobilites.fr/t8

Pendant ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation. Lors de chaque stand, l'équipe allait au-devant des habitants dans un périmètre élargi au stand, permettant ainsi de toucher les personnes ne venant pas spontanément aux événements. Une urne était également à disposition pour recueillir les avis.



Stand mobile T8 à la station Vaulx-en-Velin La Soie



Stand mobile T8 au marché Curial, Bron



Stand mobile au restaurant d'entreprise
Renault Trucks, Vénissieux



Stand mobile T8 au marché Berliet,
Saint-Priest



Stand mobile T8
à la fête de quartier
Vaulx-en-Velin sud,
Centre social Peyri

**+ DE 1 000
PERSONNES
RENCONTRÉES LORS
DES STANDS MOBILES**



Stand mobile T8 à la station Place Jean Moulin, Bron



Stand mobile T8 à la Gare de Vénissieux



Stand mobile T8 à l'arrêt de tramway
Université Lyon 2, Campus Porte des Alpes



Stand mobile T8 au lycée Jean-Paul Sartre, Bron



Stand mobile T8
au marché Jean Moulin



Rencontres avec les acteurs économiques

3 ateliers de travail ont été organisés à destination des entreprises de 3 secteurs situés à proximité du tracé :

- **Parilly**, le 30 juin 2025 de 17h à 18h30 : **5 personnes** ont participé à cet atelier en présentiel, organisé à l'Hippodrome de Parilly ;
- **Carré de Soie**, le 9 septembre 2025 de 8h30 à 10h : **8 personnes** ont participé à l'atelier présentiel organisé à la Maison Carré de Soie, Vaulx-en-Velin ;
- **Bron Terraillon**, le mardi 16 septembre 2025 de 15h à 16h30 : **10 personnes** ont participé à l'atelier présentiel organisé salle Jacques Duret, 37 rue Hélène Boucher, Bron.

Organisés en présence de l'équipe projet de SYTRAL Mobilités, les ateliers visaient à identifier les usages et besoins de mobilité associés aux activités économiques, et plus précisément à :

- présenter le projet et zoomer sur les enjeux propres à chaque secteur ;
- recueillir les attentes et contraintes des employeurs, commerçants et salariés en matière de desserte, fréquence, confort et intermodalité ;
- formuler des propositions concrètes pour adapter le projet aux besoins économiques du territoire (localisation des stations, accessibilité, services, incitations à l'usage).

Lors de ces réunions, les acteurs économiques ont exprimé leurs attentes en matière de déplacement pour leurs salariés, leurs contraintes de fonctionnement et points de vigilance.

23 ACTEURS ÉCONOMIQUES RENCONTRÉS



Rencontre acteurs économiques secteur Parilly-Université : travail en groupe et exemple de support de contribution



Rencontre acteurs économiques secteur Vaulx-en-Velin Carré de Soie

Forum intermédiaire

Un forum intermédiaire a été organisé à l'Hippodrome de Parilly à Bron le 16 septembre de 18h30 à 20h30 et a réuni **12 participants**.

Organisé en présence de l'équipe projet de SYTRAL Mobilités, le forum intermédiaire visait à :

- présenter le projet et les principales questions posées lors de la première phase de la concertation ;
- approfondir le positionnement des stations au sud du tracé ;
- recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet ;
- répondre aux interrogations du public ;
- mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Un temps de travail sur table a permis aux participants de positionner, le long du secteur sud du tracé, l'emplacement possible des stations ouvertes à la concertation. Les participants avaient à leur disposition plusieurs documents ressources et supports pédagogiques, pour appréhender les contraintes techniques d'insertion d'une station, notamment une carte du tracé avec les entrées charretières, un référentiel des critères d'implantation d'une station, une carte des densités de population et des pôles générateurs de flux ainsi qu'un schéma d'alignement du tramway indiquant les courbes et lignes droites du tracé envisagé.



Forum intermédiaire - supports et présentation de la concertation par Aline Morand, chargée de relations riverains sur le projet T8



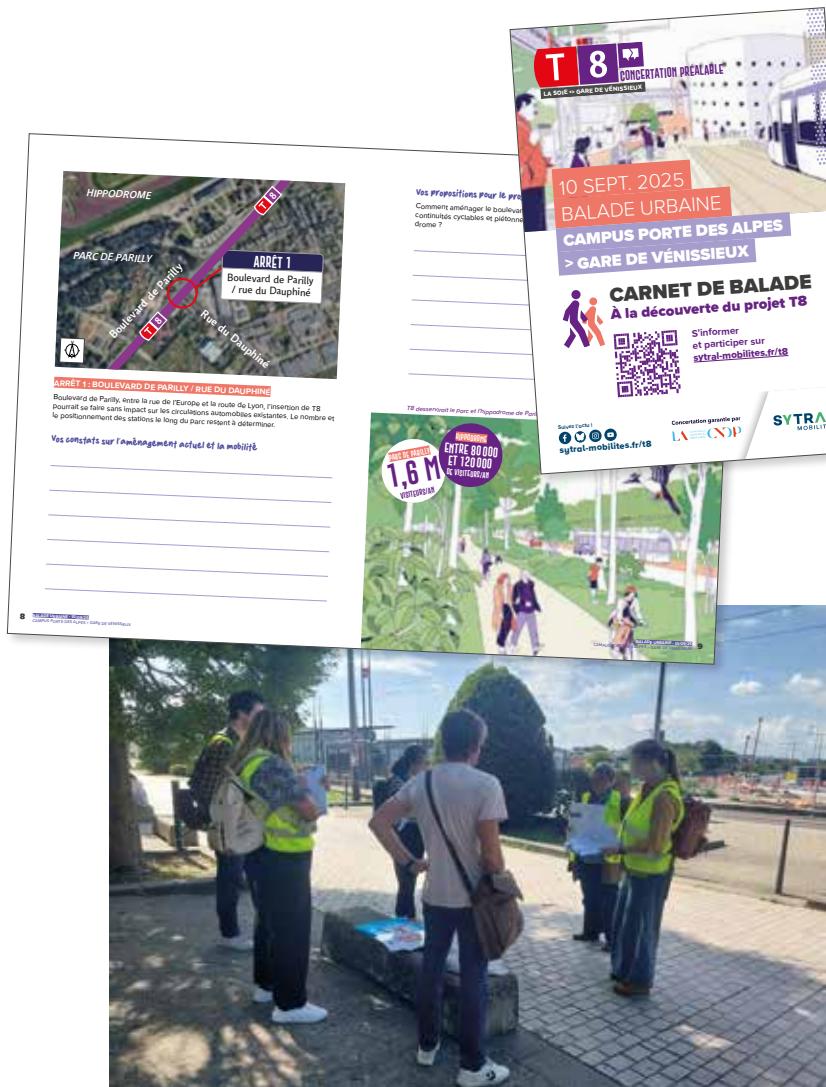
Balades urbaines le long du tracé

Quatre balades urbaines ont été organisées le long du tracé du futur tramway T8 afin de découvrir le parcours du projet et d'appréhender son intégration urbaine, à pied comme à vélo.

Au début de chaque balade, les **60 participants** ont reçu un **carnet de balade** comprenant :

- une présentation synthétique du projet ;
- le déroulé détaillé de la balade ;
- une page dédiée à chaque arrêt, permettant de consigner observations et suggestions.

À chaque étape, Alice Müller, cheffe de projet T8 de SYTRAL Mobilités, a présenté les enjeux spécifiques de l'insertion du tramway dans le secteur concerné.



Balade secteur sud

Organisée le **10 septembre**, de **12h à 14h15**, la balade dédiée au secteur sud a réuni **trois participants**. En raison d'un mouvement de grève nationale, plusieurs personnes inscrites n'ont pu être présentes.

Objectifs :

- **présenter le projet T8** ;
- **découvrir sur site la partie sud du tracé**, de la station Parilly Université – Hippodrome à la Gare de Vénissieux ;
- **appréhender l'insertion urbaine** du tramway ;
- échanger sur **l'intermodalité et le positionnement des stations** le long du boulevard de Parilly et de l'avenue Pierre Cot.

Parcours :

Boulevard de Parilly / rue du Dauphiné, croisement avec la route de Lyon, Cité Berliet et Gare de Vénissieux.

Balade urbaine - secteur sud (arrêt Parilly - Hippodrome) et carnet de balade.

Balade secteur nord

La balade urbaine organisée en partenariat avec le centre social Gérard Philipe au nord du tracé **le 15 septembre de 10h à 12h15** a réuni **25 participants**.

Objectifs :

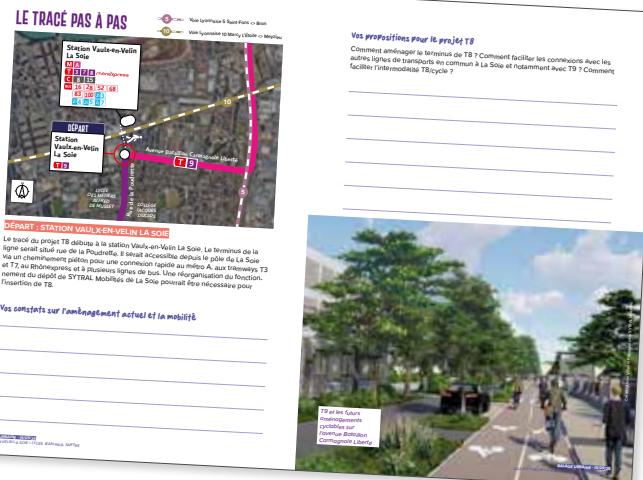
- présenter le projet T8, dans le secteur nord du tramway ;
 - appréhender l'insertion urbaine du T8 ;
 - échanger sur les correspondances ainsi que sur l'aménagement des rues de la Poudrette et Pierre Brossollette.

Parcours :

le terminus de T8 à Vaulx-en-Velin La Soie, l'arrêt de bus existant Dumas - Poudrette, le croisement entre la rue de la Poudrette et la route de Genas, la place Jean Moulin et le Lycée Jean-Paul Sartre.

60 PARTICIPANTS AUX BALADES

Balade urbaine - secteur nord (arrêt Dumas) et carnet de balade.



Balade à vélo

La balade à vélo organisée le long du tracé, le **24 septembre de 18h à 20h15**, a réuni **12 participants**. Plusieurs associations d'usagers du vélo étaient représentées : la Ville à Vélo de Bron et Saint-Priest et l'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V).

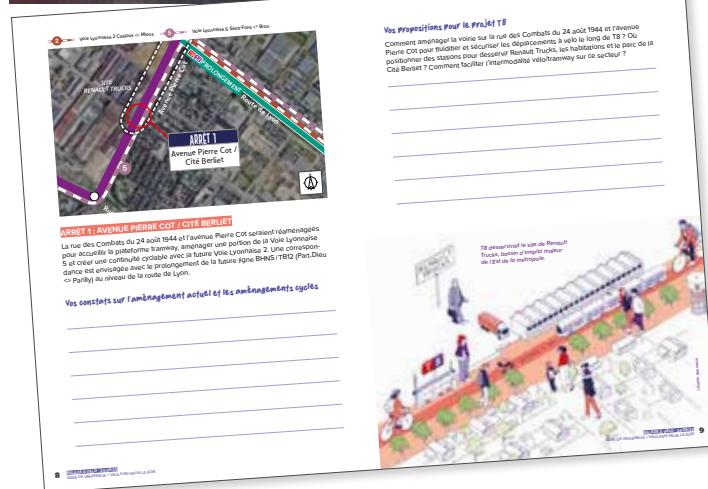
Objectifs

- présenter le projet T8 sur l'ensemble du tracé à vélo ;
 - échanger sur les déplacements à vélo le long du tracé et l'intermodalité vélo-transports en commun ;
 - appréhender l'insertion urbaine du projet de tramway T8, en particulier au niveau des carrefours de circulation.

Parcours :

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 Bataillon Carmaignole Liberté à Vaulx-en-Velin.

Balade à vélo - Terminus Gare de Vénissieux et carnet de balade



Balade en Gare de Vénissieux sur l'accessibilité et les correspondances

La balade portant sur la Gare de Vénissieux, le **25 septembre de 18h à 19h30**, a réuni **20 participants** et plusieurs associations liées au handicap, dont le CARPA (Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité), l'AMI (Association nationale de défense des malades, invalides et handicapés) et l'association Valentin Haüy (services aux personnes malvoyantes).

Objectifs :

- présenter les enjeux du projet T8, en particulier les enjeux liés au **réaménagement de la Gare de Vénissieux** ;
- **appréhender la Gare de Vénissieux pour mieux prendre en compte les enjeux d'accessibilité** (personnes à mobilité réduite, handicap moteur, visuel ou auditif) ;
- formuler des propositions pour **fluidifier les correspondances entre les différents modes de transport** (parking-relais, terminus T8, T4, T10 bus, vélo).

Parcours :

la gare TER et l'arrêt de tramway T4 et prochainement T10, le futur terminus T8, le parking-relais et la sortie de métro D avec le pôle bus.



Balade sur l'accessibilité et les correspondances (sortie métro D) et carnet de balade



ARRÊT 3 : LE PARKING RELAIS
Le terminus T8 proposera un espace de développement de l'intermodalité pourtant en compte le parking vélos existant

745 PLACES VÉHICULES

Vos propositions pour le projet T8
Comment faciliter l'intermodalité tramway/vélo ? Et l'intermodalité tramway/voiture ?



ARRÊT 4 : LE MÉTRO D ET LE PÔLE BUS
Le terminus de T8 sera connecté au métro D et à plusieurs lignes de bus

21 PLACES PMR

35 PLACES PMR

Vos propositions pour le projet T8
Comment faciliter les correspondances entre le terminus T8 et le pôle bus ? et le métro D ?

www.tcl.fr/soie-gare-de-vénissieux 7



Atelier sur l'accessibilité au siège de SYTRAL Mobilités

Atelier sur l'accessibilité du T8

Un atelier de travail sur l'accessibilité du projet a été organisé le **1er octobre de 10h à 12h**, au siège de SYTRAL Mobilités et a réuni **10 représentants d'associations du handicap** et membres de la Commission Accessibilité de SYTRAL Mobilités.

Objectifs :

- présenter le projet T8 ;
- identifier les besoins spécifiques à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) pour les correspondances et le parcours-usagers ;
- suggérer des pistes pour améliorer l'accessibilité du projet (aménagements, services).

La réunion s'est déroulée en deux temps : une présentation du projet T8 et les améliorations envisagées pour les nouvelles stations de tramway, puis un temps d'échanges. Les participants avaient à leur disposition des documents ressources, et notamment le dossier de concertation. Le chef de projet accessibilité de SYTRAL Mobilités était également présent pour répondre aux questions sur l'accessibilité du réseau TCL.



Forum final

Un forum final s'est tenu le **9 octobre, de 18h30 à 20h**, en visioconférence. Il a réuni **30 participants**.

Cet événement marquait la clôture de la concertation préalable. Il visait à partager les premières observations issues de cette phase de concertation préalable, à mettre en lumière les thématiques majeures ressorties des échanges, et à présenter les prochaines étapes du projet, notamment le processus de décision relatif à sa poursuite ou à son éventuel abandon.

D'une durée d'1h30, le forum a débuté par une introduction de Béatrice Vessiller, Vice-Présidente de la Métropole et Vice-Présidente déléguée de SYTRAL Mobilités. Les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont ensuite présenté leur rôle dans le dispositif de concertation, partagé leurs premières observations sur son organisation et formulé leurs premiers retours concernant les principales préoccupations exprimées au cours de la concertation préalable.

La perception du projet

Une amélioration de l'offre de transports collectifs dans l'Est de la Métropole

- **Une nouvelle desserte** des pôles d'emplois et de formation, mais aussi des équipements de loisirs
- **Une liaison directe, fiable et performante** en durée de parcours

Autre tracé possible sur la partie sud ? Articulation entre les projets T8 et BHNS ? Une ligne T8 ou l'allongement des lignes T9 et T10 ? Quelle réorganisation des lignes de bus ?

Participants (35)

CL Trouver un participant

MF Morgane Toloul

SL Sophie Leneau Vénissieux

SYTRAL Mobilités

Inviter Réaliser mon sondage

Forum final concertation préalable T8 - ...

Bonsoir, n'hésitez pas à poser vos questions sur cette module Question et Réponse ou Q+R que vous voyez en bas à droite ou en cliquant sur Plus.

Qui peut voir mes messages ? Enregistrement actif

Discussion réservée

Forum final de clôture de la concertation en visioconférence

Enfin, une première synthèse des contributions recueillies a été présentée, mettant en avant les grandes thématiques et la perception du projet selon les secteurs traversés par le tracé T8. La séance s'est conclue par un temps d'échange et de questions-réponses avec les participants.

Les débats autoportés et autres rencontres

À la demande de plusieurs acteurs locaux, Aline Morand, chargée de relations riverains pour SYTRAL Mobilités, a pris part à différents événements extérieurs organisés en parallèle de la concertation préalable du projet T8.

Ces participations avaient pour objectifs :

- d'aller au-devant de publics participant peu aux concertations ;
- de présenter le projet et les aménagements spécifiques à chaque secteur ;
- de recueillir les observations et avis du public afin d'enrichir la réflexion ;
- de répondre aux interrogations des habitants et acteurs locaux ;
- et de mobiliser le public en vue des prochains temps de concertation préalable, tout en encourageant la contribution via les outils numériques mis à disposition.

Au total, ces échanges ont permis de rencontrer **87 personnes** à l'occasion des événements suivants :

- **Association L'ENVOL** à Villeurbanne – 26 août 2025 ;
- **Forum des associations** à Vénissieux – 7 septembre 2025 ;
- **Entreprise à but d'emploi Bross Up** à Villeurbanne – 12 septembre 2025 ;
- **Résidence sociale des Sapins** (40e anniversaire) – 27 septembre 2025.



Débat autoporté résidence des Sapins - Lyon Métropole Habitat



7. LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Les différentes rencontres ont réuni 1415 personnes au total, selon la répartition suivante :

RENCONTRES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	NB DE PERSONNES RENCONTRÉES
Réunion publique à Saint-Priest	55
Réunion publique à Vaulx-en-Velin	35
Réunion publique à Villeurbanne	15
Réunion publique à Vénissieux	9
Réunion publique à Bron	70
Rencontre mobile à La Soie	210
Rencontre mobile au Marché Curial	90
Rencontre mobile chez Renault Trucks	80
Rencontre mobile, au Marché Cité Berliet	70
Rencontre mobile à la mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin	60
Rencontre mobile à la place Jean Moulin, Bron	80
Rencontre mobile au pôle d'échange multimodal de Vénissieux	95
Rencontre mobile à l'université Lyon 2, Campus Porte des Alpes	85
Rencontre mobile au lycée Jean-Paul Sartre	110
Rencontre mobile à la place Jean Moulin	130
Atelier acteurs économiques à l'Hippodrome de Parilly	5
Atelier acteurs économiques à Vaulx-en-Velin Carré de Soie	8
Atelier acteurs économiques dans le quartier Bron-Terraillon	9
Forum intermédiaire à l'Hippodrome de Parilly	12
Balade sud	3
Balade nord	25
Balade à vélo	12
Balade accessibilité et correspondance	20
Atelier sur l'accessibilité	10
Forum final	30
Débat autoporté – Association L'ENVOL	10
Débat autoporté – Forum des associations à Vénissieux	46
Débat autoporté – Bross Up	11
Débat autoporté – Résidence des Sapins	20

La concertation préalable a mobilisé des riverains du tracé du T8 issus de l'ensemble des quartiers situés le long du tracé, mais également des citoyens de l'Est de la Métropole lyonnaise : Lyon, Décines-Charpieu, Meyzieu, Saint-Fons mais aussi Mions, Solaize et Saint-Bonnet-de-Mure.

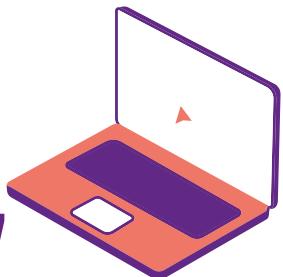
Les formats variés ont permis également la participation d'acteurs spécifiques : les associations d'usagers du vélo et liées au handicap, les commerçants et entreprises locales ainsi que certains organismes publics (la caserne de pompiers Saint-Priest ou l'Université Lyon 2).

237 avis individuels ont été recueillis :

- 120 questionnaires remplis ;
- 34 expressions sur papier issues des rencontres ;
- 69 expressions en ligne (15 questions, 54 avis) ;
- 7 expressions par mail ;
- 7 expressions dans les registres.



237
AVIS EXPRIMÉS



4 406 VUES
DE LA PAGE DE PRÉSENTATION DU PROJET
SUR LA PLATEFORME EN LIGNE



1 415 PARTICIPANTS
AUX RENCONTRES



29
RENCONTRES



23 ENTREPRISES
MOBILISÉES EN ATELIER
AVEC LES ACTEURS
ÉCONOMIQUES



120 QUESTIONNAIRES
RENSEIGNÉS

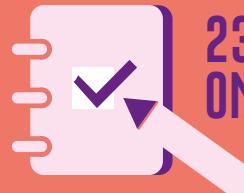


L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

Cette analyse thématique a consisté à étudier :

- les avis recueillis lors des différentes rencontres (réunions publiques, balades urbaines, ateliers ou rencontres mobiles) dont les comptes rendus sont consultables sur la plateforme participative : sytral-mobilites.fr/t8 ;
- les avis écrits émis via : la plateforme numérique dédiée (questionnaire, questions posées, avis), les registres à disposition dans 12 lieux, les formulaires papier laissés dans l'urne lors des rencontres, les mails ou courriers envoyés aux garants de la CNDP ou à SYTRAL Mobilités.

EN QUELQUES CHIFFRES

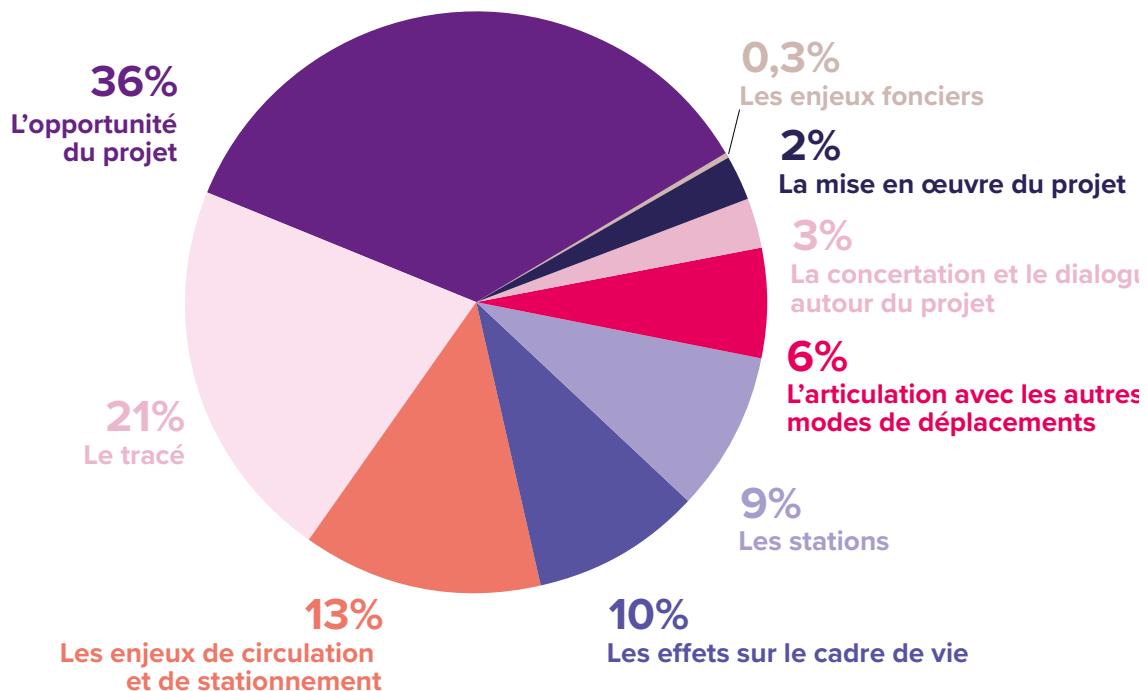


**237 AVIS ÉCRITS
ONT ÉTÉ RÉCOLTÉS.**

**369 CONTRIBUTIONS
THÉMATIQUES ONT ÉTÉ
RECUEILLIES**

(UN AVIS POUVANT ABORDER PLUSIEURS SUJETS).

Répartition thématique de l'ensemble des contributions écrites



1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Une réponse attendue à des besoins de mobilité

La majorité des participants à la concertation préalable s'est exprimée en faveur du projet, le considérant comme **une amélioration de l'offre de transports collectifs** dans l'Est de la Métropole.

FOCUS SUR LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Questionnaire en ligne :

Parmi les 120 répondants au questionnaire, 80% envisagent d'emprunter le tramway T8.

Analyse qualitative :

Parmi les 282 avis écrits, 68% sont favorables au projet, 22% affichent une position neutre, et 10% se positionnent contre le projet.



La majorité des participants a identifié plusieurs **atouts** au projet T8, parmi lesquels :

- la création d'une nouvelle desserte en tramway vers les **pôles d'emploi, de formation et de loisirs** : zones d'activités, entreprises, université, collèges, lycée, Hippodrome, parc de Parilly.
- l'établissement d'une **liaison directe nord <-> sud** venant compléter la rocade formée par les lignes T9 et T10 ;
- un tracé perçu comme **direct et rapide**, permettant un gain de temps de parcours par rapport aux solutions actuelles en transport en commun ;
- une **meilleure connexion de l'Est de la Métropole** au réseau métropolitain grâce aux nombreuses correspondances possibles permettant de multiplier les origines/destinations sur le réseau de transport en commun ;
- une **amélioration de l'attractivité** des quartiers de Vaulx-en-Velin sud, Les Brosses à Villeurbanne, Terraillon à Bron et la Cité Berliet à Saint-Priest.

Le projet T8 est perçu comme une solution structurante améliorant la qualité de service et facilitant les trajets quotidiens, domicile-travail ou domicile-école/université.

Afin de mieux appréhender la complémentarité des projets du tramway T8 et du projet de prolongement du BHNS/TB12, plusieurs participants auraient souhaité

une concertation commune. Certains participants ont regretté que le projet ne permette pas une desserte des secteurs plus denses en population et en emploi de Saint-Priest (rencontres de Bron, Saint-Priest, Vénissieux, contributions individuelles et contribution de la Ville de Saint-Priest). Pour eux, la proposition de desserte par le BHNS ne répondrait pas entièrement aux attentes de mobilité.

Plusieurs participants (rencontres et contributions individuelles) ont proposé de **prolonger les lignes T9 ou T10** jusqu'à l'Université plutôt que de créer la ligne T8 afin de réduire les **ruptures de charge**.



«Le projet gagnerait à avoir un fort impact sur le territoire si une fusion des lignes a minima T10 et T8 voire T9 était dès le début affichée. En effet, l'intérêt d'avoir une ligne en rocade c'est a minima de ne pas changer deux fois de tramways pour faire du bout en bout. Est-ce possible d'afficher cet objectif ?»
(question posée sur la plateforme participative).

L'opportunité du projet a été questionnée au regard de **son coût** : quelques propositions isolées ont suggéré d'investir le budget prévu pour T8 dans d'autres priorités, telles que le développement du métro ou des priorités autres que la mobilité.



Le mode : le tramway, plébiscité pour sa performance

Les participants ont exprimé un **avis globalement positif sur le choix du mode tramway en raison de sa performance : rapidité, fiabilité, capacité et confort étant les critères invoqués**. Certains participants considèrent ce mode « tramway » comme écologique et constituant une alternative à la voiture.

Un mode qui permet d'utiliser l'infrastructure existante

L'importance d'optimiser les investissements réalisés a été soulignée. Certains participants ont salué le choix de réutiliser l'infrastructure existante des lignes T2 et T5 pour limiter les dépenses et les impacts des travaux, reconnaissant l'intérêt de la mutualisation de la partie centrale du tracé du lycée Jean-Paul Sartre à Parilly-Université Hippodrome. Il a bien été identifié par les contributeurs que le mode BHNS aurait nécessité des travaux d'adaptation de la plateforme tramway T5 enherbée ou la création d'une voie en site propre impactant le foncier et la circulation dans le centre de Bron.

Des déplacements plus rapides

Les participants aux rencontres et les contributeurs individuels ont mis en avant **l'attractivité du temps de parcours offert par le tramway T8**. Lors des rencontres, plusieurs usagers ont pointé des gains de temps de trajet importants pour leurs trajets du quotidien : entre 10 et 20 minutes pour relier Vénissieux et Vaulx-en-Velin, entre 5 et 20 minutes pour se rendre à l'Université Lyon 2 ou au lycée Jean-Paul Sartre.

Un mode perçu comme plus fiable que les lignes de bus

Une majorité de participants a considéré le tramway comme **plus fiable et avec des fréquences plus importantes en soirée et week-end** qu'un bus. Ce constat a été partagé par de nombreux usagers des lignes C15, C17, 62 et 93 rencontrés à Bron-Terrailly et au campus de la Porte des Alpes.

Un mode plus capacitaire

La capacité accrue du tramway a été perçue par plusieurs participants comme un avantage, notamment pour faire face à **l'affluence et à la saturation** des lignes de bus existantes (comme la C15 citée à plusieurs reprises) et des lignes de tramway T2 et T5 en heures de pointe. Des **rames plus longues** ont été demandées par quelques participants pour faire face à l'affluence probable et accroître les capacités de la ligne.

Un mode perçu comme confortable, notamment pour les PMR

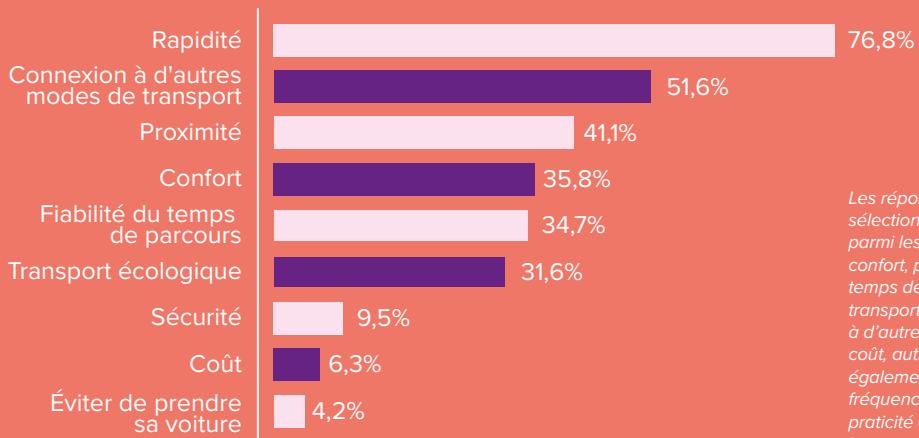
Le tramway a été perçu par quelques participants comme un **mode de transport plus confortable, plus accessible et plus sécurisant**. L'accès de plain-pied serait plus adapté pour les personnes à mobilité réduite ou celles avec poussettes ou bagages.

Il a également été souligné que le tramway, comportant moins de virages dans son tracé, provoque moins d'à-coups dans la conduite que le bus et qu'il est plus apaisant que le métro du fait d'être en surface.

FOCUS SUR LES OBSERVATIONS EXPRIMÉES

Questionnaire en ligne

Parmi les 95 répondants au questionnaire se disant susceptibles d'utiliser le tramway T8, 76,8 % ont indiqué être motivés principalement par la rapidité du tramway.



Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses, parmi les suivantes : rapidité, confort, proximité, fiabilité du temps de parcours, sécurité, transport écologique, connexion à d'autres modes de transport, coût, autres (réponse libre). Ont également été cités 1 à 3 fois : fréquence, connexion directe, praticité et possibilité de faire de longues distances.

Un mode écologique, alternatif à la voiture

Le tramway a été considéré comme une **alternative écologique** qui permettrait de réduire la circulation et la pollution dans les quartiers. Deux répondants au questionnaire ont estimé que ce projet permettrait **de réduire l'usage de leur voiture** pour se déplacer en périphérie de l'Est de la Métropole et améliorerait leur quotidien.

Quelques questions sur le choix du mode

Quelques propositions de changement du mode ont été recensées.

- Un participant à la réunion publique de Vénissieux et un avis en ligne interrogent quant à la **possibilité et l'opportunité d'un bus type BHNS plutôt que d'un tramway**.
- Un participant aux rencontres mobiles et deux contributions écrites regrettent que SYTRAL Mobilités n'ait pas opté pour un métro afin **d'anticiper les besoins futurs**.
- Quelques participants aux rencontres place Jean Moulin ont estimé que la **desserte en bus C15 ou 52 vers La Soie est suffisante**.

Fréquence, fiabilité, amplitude horaire, accessibilité : les conditions jugées indispensables pour le report modal

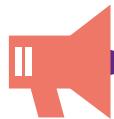
Une majorité de participants s'est déclarée satisfaite des plages horaires proposées de 5h à 0h30.

Certaines suggestions ont porté sur l'adaptation des horaires :

- un ajustement aux horaires des entreprises le long du tracé en particulier pour Renault Trucks dont les salariés travaillent en équipe ;
- un prolongement le week-end pour les séances tardives du cinéma Pathé du Carré de Soie ;
- une meilleure coordination avec les horaires du métro en semaine et le week-end ;
- une articulation des horaires avec d'autres lignes de transport en commun et les TER (à la Gare de Vénissieux) afin de réduire les temps d'attente lors des correspondances.

En matière de fréquence, plusieurs remarques ont été formulées : la fréquence annoncée de 10 minutes en heures de pointe à la mise en service est jugée insuffisante par certains participants, qui appréhendent une saturation comparable à celle observée sur les lignes T2, T4 ou T5.

D'autres se sont interrogés sur la fréquence en heures creuses, non précisée dans le dossier de concertation.



«Je suis content pour le T8. J'espère qu'il y en aura souvent pendant les heures creuses et les heures pour rentrer du travail» (avis déposé dans un registre).

Quelques participants proposent d'adapter la fréquence en fonction des événements grand public de l'Hippodrome de Parilly. Les participants à la réunion publique de Saint-Priest ont suggéré une concertation spécifique avec l'Université dédiée à la fréquence ainsi qu'un échelonnement des heures de cours pour permettre une arrivée progressive des étudiants et limiter ainsi la saturation des rames de tramway aux heures de pointe.

Accessibilité, signalétique et confort d'usage

L'**accessibilité**, notamment pour les **personnes à mobilité réduite (PMR)**, a été travaillée lors d'un atelier avec les associations dédiées et lors de la balade urbaine à la Gare de Vénissieux.

Plusieurs participants souhaiteraient voir intégrer des aménagements adaptés dans les stations :

- **assises de type senior** : plus hautes, avec accoudoirs ;
- **revêtements anti dérapant et contrastés visuellement** ;
- **largeurs de quais suffisantes** pour faciliter le retournement des fauteuils roulants ;
- **carrés repères de porte** détectables à la canne pour les malvoyants ;
- **borne d'information voyageurs sonores** ;
- **bandes de guidage** pour faciliter les correspondances.

Une préoccupation concernant le devenir des lignes existantes

La perspective de l'arrivée d'une nouvelle ligne de tramway dans le réseau TCL a conduit un certain nombre de participants à évoquer la restructuration des lignes du réseau. Les préoccupations concernent à la fois le réseau tramway mais également le réseau bus existant.

Le réseau tramway

L'opportunité de réfléchir aux conséquences de l'arrivée d'une nouvelle ligne et à l'évolution de l'exploitation du réseau actuel a été abordée. Plusieurs participants ont exprimé des doutes sur les conditions de circulation et d'exploitation des lignes T8/T2 et T8/T5 sur une même infrastructure. Des participants aux stands mobiles et un répondant au questionnaire craignent une réduction de la fréquence des tramways T5 mais surtout T2 avec la mise en service de T8.

Par ailleurs, plusieurs participants ont émis la proposition **de prolonger les lignes T9 au sud et T10 au nord** jusqu'à l'Université. Des participants évoquent la nécessité de ne pas multiplier les correspondances pour que les temps de trajets restent attractifs et éviter les **ruptures de charge**.



Le réseau de bus

Le devenir des lignes de bus, en cas de réalisation du tramway, a été régulièrement abordé, certaines lignes empruntant, sur une partie de leur tracé, le même itinéraire que T8. Les participants ont insisté sur la nécessité de préserver au maximum les dessertes actuelles et de garantir une desserte fine du territoire afin de ne pas désavantager les personnes âgées ou à mobilité réduite. Cette préoccupation a été exprimée plus fortement dans le quartier du Terraillon, certains habitants craignant que la réorganisation du réseau induite par T8 entraîne la suppression des bus sur l'avenue Pierre Brossolette qui

compte aujourd'hui 4 arrêts au lieu d'une seule station T8. Pour le secteur de la rue de la Poudrette, les habitants ont insisté sur **l'importance de maintenir la ligne C8**, essentielle pour la desserte des hôpitaux. Des interrogations concernent également les **lignes 52, 56, 62, 93 et C25**. Un participant s'est prononcé pour la suppression du bus 52, et un autre a proposé la **création d'une ligne de BHNS** en remplacement de la ligne **76**.

Plusieurs participants ont émis le souhait d'être associés au travail de réorganisation du réseau de bus.

2. LE TRACÉ

Un tracé jugé globalement cohérent

La majorité des participants a estimé que le tracé est opportun pour le territoire de l'Est de la Métropole.

Une desserte opportune des zones d'emploi, d'enseignement et de loisirs

Le tracé a été jugé pertinent pour **desservir des zones d'emploi, d'enseignement et de loisirs majeurs**. Ont été cités majoritairement : le pôle d'échange multimodal de Carré de Soie, le campus de la Porte des Alpes et l'Université Lyon 2, la Gare de Vénissieux, le parc et l'Hippodrome de Parilly, la Cité Berliet et le lycée Jean-Paul Sartre à Bron, ainsi que le site de Renault Trucks, le quartier Bron-Terraillon et la place Curial. Le besoin de renforcer la desserte de l'Université par une ligne forte supplémentaire au T2 a souvent été exprimé.

L'opportunité d'une desserte du quartier de Bron-Terraillon par le tramway a été appréciée par de nombreux riverains de ce secteur. Pour la majorité d'entre eux, le tramway parachèverait la transformation du quartier en cours dans le cadre du projet de renouvellement urbain.

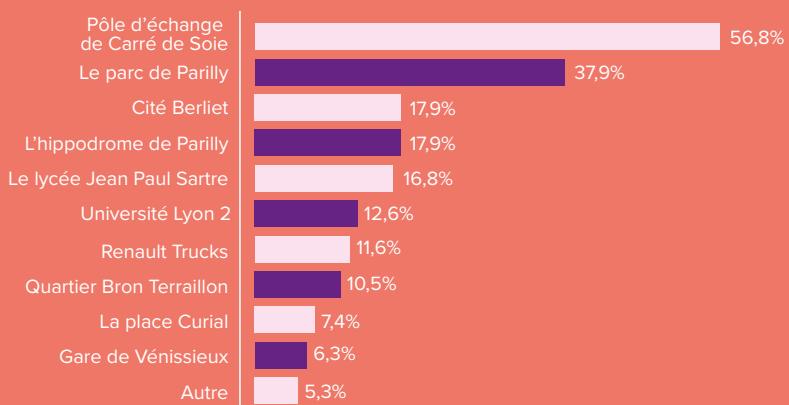
Des correspondances pertinentes pour des destinations dans la Métropole de Lyon et à l'est (Isère, aéroport)

Plusieurs participants ont salué les **correspondances nombreuses** entre le projet T8 et les autres lignes fortes du réseau TCL, notamment les deux lignes de métro (A et D), les lignes de tramway (T2, T3, T4, T5, T7, T9 et T10) et le futur BHNS/TB12. En outre, quelques participants ont estimé que T8 faciliterait l'accès à l'**aéroport de Lyon** (via la correspondance avec le RhônExpress et avec la ligne C200 à La Soie), **et la liaison vers les communes iséroises** (Saint-Quentin-Fallavier, L'Isle d'Abeau, La Tour-du-Pin ou Bourgoin-Jallieu) via la correspondance avec le TER en Gare de Vénissieux.

 *«Je suis très favorable à la création de cette ligne dont Bron a besoin : elle vient renforcer la liaison pour le pôle de La Soie, la ligne A, le T3 et le tram pour l'aéroport. De l'autre côté, elle nous permettra de se rendre facilement au parc de Parilly, et directement à la gare ferroviaire de Vénissieux, qui nous relie aux bassins d'emploi de Saint-Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu»* (contribution individuelle).

Les 95 répondants se désignant comme futurs usagers possibles du T8 ont cité, dans l'ordre de préférence, les destinations suivantes :

Note : Les répondants pouvaient sélectionner plusieurs réponses. Ont également été citées 1 à 4 fois les destinations suivantes : stade Aubert, Parc technologique de Saint-Priest, Groupama Stadium, le marché Jean Moulin, Vénissieux, Saint-Priest, Alfred de Musset, Bron, Rebufer, Decathlon, Décines-Charpieu, Part-Dieu, Lyon-centre, Collège Lamartine/complexe sportif des Brosses, Bron-centre, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne.



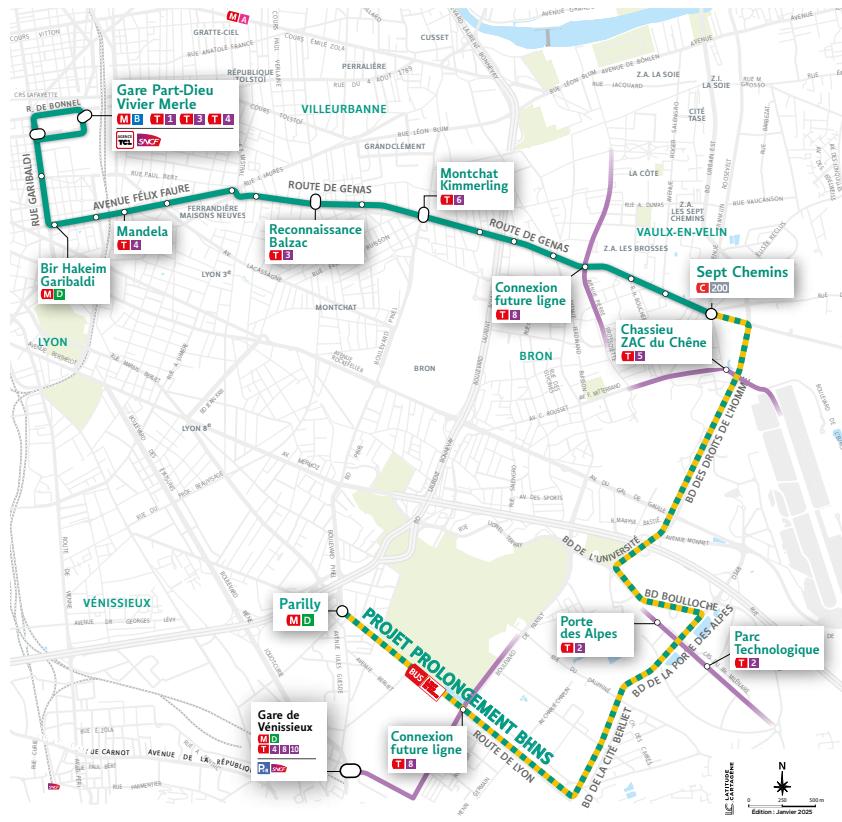


La complémentarité avec le prolongement du BHNS/TB12 interrogée

Certains habitants, l'association DARLY (adhérente de la FNAUT) et la Ville de Saint-Priest ont plaidé pour un tracé alternatif passant au sud par le **Boulevard Urbain Est (BUE)** / **boulevard des Droits de l'Homme** / **boulevard de la Porte des Alpes** pour mieux desservir les zones résidentielles (Reaison), les zones d'activités à l'Est de Saint-Priest (ZA de l'Aviation, ZAC du Chêne, Parc Technologique), et le collège Simone Veil. Quatre contributions individuelles vont également dans ce sens. Ces participants ont estimé que le projet BHNS/TB12 entre Sept Chemins et Parilly ne répondrait pas entièrement aux besoins de mobilité des secteurs est, manifestant ainsi le souhait d'une desserte de l'Est de la Métropole en tramway.

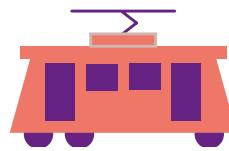
L'association DARLY a proposé d'intervenir les tracés du BHNS/TB12 et de T8 à partir du boulevard de l'Université jusqu'à la route de Lyon :

- le BHNS/TB12 pourrait passer le long du parc de Parilly ;
- T8 suivrait T2 jusqu'à la station Porte des Alpes puis le boulevard de la Porte des Alpes et le boulevard de la Cité Berliet jusqu'à la route de Lyon avant d'emprunter l'avenue Henri Germain et de rejoindre le pôle d'échange de la Gare de Vénissieux par la rue des Combats du 24 août 1944.



De rares variantes proposées au nord du tracé

Deux participants ont proposé un prolongement de T8 au-delà du pôle multimodal de La Soie (jusqu'à Laurent Bonnevay et jusqu'à Vaulx-en-Velin centre et Mas du Taureau en reprenant une partie du tracé de T9). Pour préserver le double sens automobile, quelques contributions ou participants aux réunions publiques ont suggéré que le tracé passe par le **boulevard des Droits de l'Homme**, ou à **Bron** par la rue Youri Gagarine.





3. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS

Le tracé pourrait comprendre entre 11 et 13 stations.

Les emplacements de ces stations ont été identifiés par SYTRAL Mobilités et ses partenaires à la suite des premières études techniques, au regard des besoins de desserte et pour s'insérer au mieux dans l'espace public.

La question du nombre et du positionnement des stations dans le secteur sud (avenue Pierre Mendès France, boulevard de Parilly, avenue Pierre Cot) a été soumise à la concertation préalable.

FOCUS SUR LES OBSERVATIONS EXPRIMÉES DANS LES AVIS ÉCRITS :

Parmi les 369 contributions individuelles, 9 % évoquent les stations.

La majorité d'entre elles aborde les stations à ajouter dans le secteur sud (69%). Les autres contributions évoquent des stations déjà prévues dans le projet (25%) et quelques propositions portent sur des stations à ajouter en dehors du secteur sud (6%).

Les échanges avec les participants ont mis en évidence un fort intérêt pour les stations du futur tramway T8 et leur localisation précise.





La portion nord du tracé

Le terminus à La Soie

Il est prévu à l'angle de la rue de la Poudrette et de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, à proximité du pôle d'échange de Vaulx-en-Velin La Soie. Plusieurs participants ont proposé **un déplacement du terminus plus proche du centre commercial Carré de Soie ou du métro A**, estimant que cela renforcerait la cohérence du réseau et la lisibilité du trajet pour les usagers. Plusieurs alternatives ont été évoquées, notamment la création d'une station sur **l'avenue de Bohlen** pour offrir une meilleure accessibilité au centre commercial, ou sur **l'avenue des Canuts** pour assurer une correspondance plus simple avec le métro. Ces propositions traduisent **une attente forte d'interconnexion et de fluidité des déplacements piétons dans le secteur de La Soie**.

La station à proximité de l'intersection des rues de la Poudrette et Alexandre Dumas

L'intérêt a été confirmé par plusieurs participants afin de desservir le collège Duclos et un secteur en pleine mutation avec les nouveaux immeubles du PUP Gimenez.

La station à proximité de l'intersection avec la route de Genas

L'intérêt de desservir le collège Lamartine a été pointé, de même que la correspondance entre **T8 et le futur BHNS/TB12** qui permettrait une meilleure desserte pour la commune de Chassieu.



«Dans la traversée de Bron, le futur tram T8 reprendra à l'identique le tracé du bus express C15. Les Brondillants y gagneront donc des passages plus fréquents, une meilleure régularité et une plus grande capacité, c'est-à-dire les gros atouts du tram par rapport à un bus. Petit bémol : le tram T8 aura moins d'arrêts. Ce qui est problématique en particulier dans la traversée du Terraillon (3 arrêts du C15 aujourd'hui, une seule station de tram envisagée). Est-ce possible de faire mieux ?» (avis déposé sur la plateforme en ligne).

La station place Jean Moulin

Elle a été appréciée pour sa desserte du quartier du Terraillon en renouvellement urbain et des différents services présents (commerces, professionnels de santé, services publics et associatifs). Plusieurs interventions ont également souligné la nécessité d'une **articulation entre le projet T8 et le projet de réaménagement de la place Jean Moulin** porté par la Ville de Bron et la Métropole de Lyon.

Quelques participants ont souhaité voir renforcée la desserte du quartier du Terraillon, jugé insuffisamment couvert par le nombre de stations projeté. Des **stations intermédiaires ont été proposées sur l'avenue Pierre Brossolette**, notamment à l'intersection avec la rue Romain Rolland et près de la rue Montferrat pour faciliter l'accès des habitants, en particulier des personnes âgées ou à mobilité réduite.



Le marché de la place Jean Moulin dans le quartier Bron-Terraillon



La station Lycée Jean-Paul Sartre à Bron

La portion centrale du tracé

L'intérêt de réutiliser l'infrastructure existante de T2 et T5 a été souligné (réduction des coûts et des impacts travaux). Sur cette portion, la majorité des participants a confirmé l'intérêt des stations existantes

Station Lycée Jean-Paul Sartre

Elle permet la desserte du lycée Jean-Paul Sartre et de l'université Gustave Eiffel, des salariés et riverains du secteur et la correspondance avec le tramway T5.

Station Tassigny-Curial

L'intérêt de desservir les riverains, le marché et les commerces de la place Curial a été souligné.

Station Rebufer

Elle permet la desserte du quartier Rebufer, des commerces mais est aussi plébiscitée pour la correspondance avec le tramway T2.

Quelques participants ont proposé la **création d'une station au niveau du Fort de Bron** pour permettre la correspondance avec T2 et offrir une desserte aux riverains proches.

La portion sud du tracé

Station Parilly-Université

La desserte de l'Université, du quartier des Lads et des nouvelles résidences étudiantes a fait l'unanimité. Plusieurs personnes ont souligné la surfréquentation de T2 aux heures de pointe. Quelques participants aux rencontres ont interrogé le positionnement de la station Parilly-Université, au regard des travaux en cours. L'option d'un emplacement de station « côté université » est privilégiée pour faciliter l'accès au campus et les correspondances avec T2.

Stations proposées secteur Hippodrome / boulevard de Parilly

Lors des rencontres, la majorité des participants a salué la desserte du parc de Parilly, proposant un accès direct à cet espace très fréquenté, notamment pour les familles et les sportifs.

Une majorité favorable à l'implantation d'une station au niveau de la rue d'Alsace.

La majorité des participants lors des rencontres et de nombreuses contributions individuelles ont souligné la nécessité d'une station au niveau de la rue d'Alsace, pour desservir l'Hippodrome, la crèche Equal et le sud du quartier des Lads. Plusieurs participants - dont un représentant de la caserne du SDMIS - souhaitent que l'insertion de la station n'empêche pas la sortie des pompiers au carrefour avec la rue du Dauphiné.



«L'arrêt Mendes France Alsace de la ligne de bus 93 devrait être transformé en arrêt de tram T8 pour conserver la desserte Parc de Parilly - Hippodrome, rue d'Alsace et rue du Dauphiné. Ce quartier comprend de nombreux habitants des villes de Bron et Saint-Priest et des sites majeurs (parc de Parilly, Hippodrome, caserne des pompiers du SDIS)» (avis déposé sur la plateforme en ligne).

Quelques propositions pour une station au niveau de l'avenue des Temps Modernes

Quelques participants ont proposé l'ajout d'une station au croisement avec l'avenue des Temps Modernes afin de desservir la zone d'activité Berliet. Cependant, un emplacement à ce niveau n'est pas estimé opportun par les participants au forum intermédiaire car les entreprises de la zone seraient trop éloignées de la station. Par ailleurs, celles-ci disposent de nombreux stationnements, ce qui n'inciterait pas leurs salariés à utiliser le tramway. Enfin, cela pourrait gêner les flux des camions, notamment ceux de l'entrepôt Amazon.



Station au niveau de l'intersection avec la route de Lyon / avenue Charles de Gaulle

La majorité des participants a confirmé l'intérêt d'implanter une station au croisement du **boulevard de Parilly** et de la **route de Lyon / de l'avenue Charles de Gaulle**, afin de desservir un bassin d'emploi important et d'assurer la correspondance avec le **futur BHNS/TB12** et la **ligne C25**. Deux emplacements de la station route de Lyon ont été discutés lors du forum intermédiaire :

- **au nord**, l'intersection rue Jean Zay / boulevard de Parilly a suscité des débats : si l'arrêt envisagé dessert le site de futsal et quelques entreprises, il concerneait peu d'habitations et pourrait gêner les camions du centre de tri de La Poste. Quelques participants s'interrogent sur le maintien du tourne-à-gauche rue Jean Zay ;
- **plus au sud**, au croisement avec **l'avenue Pierre Cot et la route de Lyon / l'avenue Charles de Gaulle** : cette option est jugée plus adaptée pour relier directement l'avenue **B** et l'entrée de l'usine **Renault Trucks**.

Stations proposées pour le secteur de la rue Pierre Cot

Station à la Porte B de Renault Trucks : cette proposition a fait l'objet de réserves. Les participants du forum intermédiaire ont indiqué que la Porte B est une sortie automobile de Renault Trucks, donc moins attractive pour les salariés, et que l'emplacement serait trop rapproché de la station à l'intersection de la route de Lyon / avenue Charles de Gaulle (moins de 400 mètres).

Station Avenue C / Porte C de Renault Trucks : cette proposition, desservant la sortie piétonne Porte C de Renault Trucks et la Cité Berliet, a fait l'objet d'un consensus. Les participants ont considéré qu'elle répondrait à un double enjeu : faciliter les déplacements domicile-travail pour les salariés et améliorer la desserte du quartier Cité Berliet. Cet emplacement permettrait une correspondance avec les lignes de bus 62 et 93, et il se situerait à proximité de l'aire de covoiturage au croisement de l'Avenue C et de l'avenue Pierre Cot. Une question a été posée quant à la présence de réseaux souterrains à cet endroit qui pourraient contraindre le positionnement de la station.

Station au niveau du pont Berliet, rue des Combats du 24 août 1944

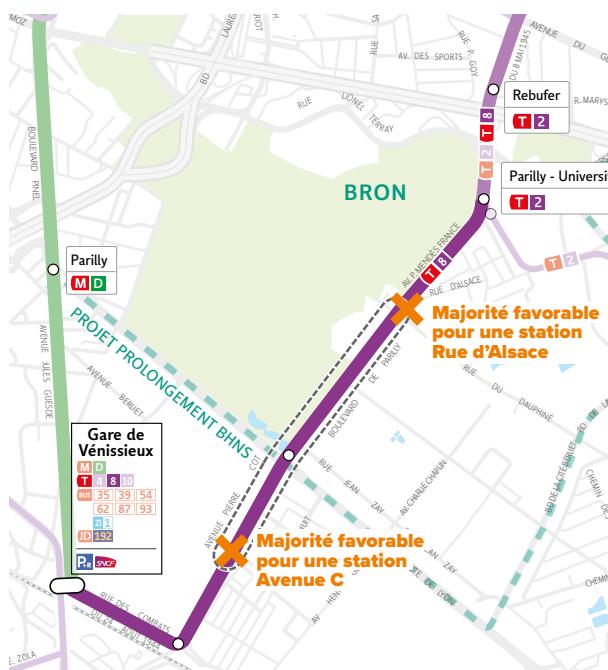
La pertinence de cette station a suscité des débats au vu du **faible nombre de riverains dans la proximité immédiate et de la difficulté pour accéder et traverser à pied le pont Berliet**. Certains participants - dont des représentants de Renault Trucks - ont suggéré de la décaler vers la rue des Combats du 24 août 1944 afin de desservir l'entreprise IVECO. D'autres ont estimé cet emplacement non pertinent, les salariés d'IVECO étant déjà situés à proximité de la Gare de Vénissieux. La Ville de Vénissieux, par délibération, s'est prononcée en faveur du maintien de la station, notamment pour assurer la desserte du quartier Charréard.

«*Et déjà évoqué dans une autre contribution, l'arrêt de tramway au niveau du pont Berliet ne semble pas judicieux, et serait plus utile au niveau de l'avenue C, puis niveau route de Lyon pour correspondance TB12*» (avis déposé sur la plateforme en ligne).

Le terminus à la Gare de Vénissieux

Le **positionnement du terminus de T8 à la Gare de Vénissieux** sur la rue des Combats du 24 août 1944 a également fait l'objet de débats. Plusieurs participants, notamment les personnes à mobilité réduite, ont souhaité que la distance entre le terminus T8 et la station métro D, les stations T4/T10, le quai de la gare TER ou le pôle bus **soit la plus courte possible**. Certains participants ont suggéré de positionner le terminus sur le boulevard Ambroise Croizat avec les stations T4 et T10. Une contribution en ligne a suggéré de franchir les voies ferrées pour rejoindre l'avenue et éviter le détour comme T10 par le pôle bus de la rue des Combats du 24 août 1944.

À la **Gare de Vénissieux**, le **dénivelé de 6 mètres** entre les quais de T8 et la station T4/T10 rend les **ascenseurs indispensables**. Plusieurs participants ont demandé à SYTRAL Mobilités de **doubler le nombre d'ascenseurs** ou de prévoir des **rampes d'accès avec paliers de repos** comme solution alternative en cas de pannes.



En orange, les propositions de stations nouvelles souhaitées par les participants lors de l'ensemble des rencontres.



4. L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

Les cycles

Les aménagements cyclables

Les obligations réglementaires d'itinéraires cyclables le long de T8 suscitent une attente forte de la part d'une majorité de participants. Les associations cyclistes considèrent que la réussite de T8 passe aussi par la **qualité et la continuité des itinéraires cyclables**. Plusieurs participants ont souhaité que la conception des pistes prévoie de **limiter les traversées de la plateforme tramway** par les cycles, des **largeurs suffisantes**, des **intersections sécurisées et des dispositifs pour empêcher le stationnement** sur les voies cycles.

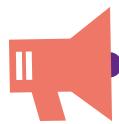
La demande de séparer les flux cyclables de la circulation automobile et des flux piétons est récurrente sur l'ensemble du tracé.

Au niveau des carrefours, plusieurs aménagements de sécurisation ont été évoqués : carrefours « à la hollandaise », feux décalés pour séparer les phases voitures/piétons/vélos et installation de panneaux M12.

Sur le secteur nord (La Soie - Lycée Jean-Paul Sartre), plusieurs échanges ont pointé le besoin de sécuriser les trajets du quotidien des nombreux scolaires présents le long du tracé. Au croisement de la rue de la Poudrette et de la rue Jean Bertin, l'interconnexion cyclable permettant de rejoindre la piste longeant le T3 depuis la rue de la Poudrette a été jugée peu sécurisée et à améliorer.

Sur le secteur centre, la dangerosité de certains tronçons a été pointée même si des aménagements T8 ne sont pas prévus sur ce tronçon bénéficiant déjà d'une infrastructure tramway.

Sur le secteur sud, les voies vertes du parc de Parilly et de l'avenue Pierre Cot ont suscité des réserves car jugées sources de **conflits d'usage** avec les piétons. L'**amélioration de l'éclairage public** sur le **parking de l'Hippodrome**, le **parc** et sur le **boulevard de Parilly** a été demandée afin de sécuriser les déplacements nocturnes.



«Le tracé est l'occasion de mettre en place des itinéraires cyclables. En tant que cycliste au quotidien dans le secteur. Je témoigne de l'importance que ceux-ci soient sécurisés, c'est-à-dire séparés des voitures et des piétons. Que ma fille de 14 ans puisse y circuler en sécurité. Et sans discontinuité aux niveaux des carrefours. Aussi, la voie verte de Parilly n'est pas adaptée aux trajets quotidiens à vélo (détour + conflits piétons)» (avis déposé sur la plateforme en ligne).

Traiter la discontinuité au niveau de **RTE et du centre équestre** a été préconisé. Les participants ont souhaité également voir assurer des **liaisons continues vers le sud de Vénissieux et les futures Voies Lyonnaises VL5 et VL8**.

Les services vélo

Stationnement vélo et intermodalité

Le besoin d'augmenter et de sécuriser les stationnements vélos est ressorti, à proximité des stations comme aux abords des établissements générateurs de flux. Plusieurs contributions ont demandé la mise en place de parkings vélos de type **box sécurisés** à des points stratégiques tels que la **place Jean Moulin**, l'**Université Lyon 2 campus Porte des Alpes**, la **Gare de Vénissieux** et le **pôle d'échange de La Soie**.

Des propositions complémentaires ont évoqué la création de **parkings vélos à chaque porte du site Renault Trucks**, afin de répondre aux besoins des salariés.

Déploiement du service Vélo'

Le développement du réseau **Vélo'v** le long du tracé de T8 a également fait l'objet d'une forte demande, en particulier sur l'**avenue Pierre Brossolette et la rue de la Poudrette**. Quelques contributions ont aussi évoqué le souhait d'étendre le service à **Saint-Priest**.

L'augmentation des capacités de la station Vélo'v existante au campus de la Porte des Alpes a également été demandée, afin de répondre à la fréquentation étudiante et à l'augmentation attendue des mobilités douces.

Transport des vélos dans les rames

Plusieurs participants ont évoqué la question du **transport des vélos à bord des rames**. Quelques-uns ont demandé de prévoir une rame spéciale ou des espaces dédiés pour les vélos et trottinettes.



Cheminements piétons

Le principe de requalification « de façade à façade » a été perçu comme une opportunité de **mettre les trottoirs aux normes** et d'en améliorer le confort d'usage et leur accessibilité. Les participants ont exprimé une attente forte en matière de requalification des trottoirs.

Des revêtements non glissants en cas de pluie et de tonalité claire pour atténuer la chaleur ont été demandés lors des balades et de l'atelier accessibilité.

Des revêtements de couleur différente pour les flux cycles et piétons, en particulier aux intersections, ont également été demandés pour éviter les conflits d'usage. Sur certains tronçons, notamment la **rue de la Poudrette et le long du centre équestre sur l'avenue Pierre Mendès France**, les trottoirs ont été jugés trop étroits ou dégradés pour garantir un cheminement confortable. Afin d'améliorer les cheminements pour les personnes malvoyantes, il a été suggéré de limiter les émergences sur les trottoirs, d'installer des bandes podotactiles aux intersections et des bandes de guidage pour rejoindre les pôles générateurs de flux (Gare de Vénissieux, PEM de La Soie, Université).





5. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Circulation automobile

Secteur nord

La mise à sens unique de la rue de la Poudrette et de l'avenue Pierre Brossolette a suscité beaucoup d'avis et de débats.

Pour certains riverains, ce changement peut être une **opportunité pour voir baisser le trafic de transit et d'apaiser la circulation**. La réduction des voies automobile, en particulier à Terraillon et aux abords de la place Jean Moulin, permettrait une réduction de la vitesse.

Toutefois, la majorité des participants a partagé des **inquiétudes quant aux congestions automobiles et aux effets des mises à sens unique** de la rue de la Poudrette et de l'avenue Pierre Brossolette notamment concernant les reports de trafic vers les rues résidentielles voisines. Plusieurs ont insisté sur la nécessité d'un **plan de circulation adapté**.

Quelques propositions ont été émises pour **maintenir le double sens de la rue de la Poudrette** ou envisager des **voies partagées tramway-voitures au sud de l'avenue Pierre Brossolette** (demandée notamment par la pharmacie Terraillon). Le **double sens de la rue de la Poudrette** maintenu entre **l'avenue des Canuts et l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté** a été contredit par une participante. Elle a suggéré d'étendre la mise à sens unique de la rue de la Poudrette jusqu'à l'avenue des Canuts, en y incluant la rue Roger Salengro.

Plusieurs représentants des commerces du Terraillon ont préconisé que la voie de circulation automobile soit du côté des commerces, côté est, et la plateforme de tramway côté ouest, afin qu'ils soient visibles et facilement desservis.

Enfin, des répondants, notamment à Bron, craignent que l'arrivée de T8 ne **ralentisse leurs trajets pendulaires** en voiture vers l'extérieur de la Métropole.

Secteur centre

Un contributeur en ligne et plusieurs participants à la rencontre du **marché Curial** ont alerté quant à un **risque accru d'embouteillages** en heures de pointe au **carrefour Roosevelt / de Lattre de Tassigny**, le tronçon commun aux lignes **T2 et T5** suscitant déjà, selon eux, des **temps d'attente élevés** aux feux, susceptibles d'augmenter avec l'arrivée de T8.



«À Bron, le carrefour av Fr Roosevelt / av Mal de Lattre de Tassigny voit déjà le passage de deux tramways T2 et T5 créant des embouteillages aux heures de pointe.

Si on ajoute sur ce même carrefour un troisième tramway T8 il est fort probable que cela congestionnera encore un peu plus la circulation routière, les tramways faisant passer les feux au rouge» (avis déposé sur la plateforme en ligne).

Secteur sud

Lors du forum intermédiaire, plusieurs participants ont également exprimé des **craintes sur la congestion automobile avenue Pierre Mendès France**. Un habitant du quartier des Lads a signalé un temps de parcours pouvant atteindre 20 minutes entre son quartier et le rond-point D102/D41. Plusieurs contributions ont souligné que les axes route de Lyon / campus de la Porte des Alpes sont déjà très fréquentés et qu'il est important de pouvoir **préserver les voies de tourne à gauche ou tourne à droite aux carrefours**.

La **réduction de la vitesse des voitures** autour du boulevard de Parilly et de l'avenue Pierre Cot, avec des ralentisseurs, plateaux traversants ou des zones 30 ou en réduisant le rayon de courbure du carrefour a été pointée par des piétons ou cyclistes.



Voies de circulation sur l'avenue Pierre Mendès France

Stationnement

PARKINGS-RELAIS

Les **parkings-relais (P+R)** représentent une **préoccupation majeure des participants** : le constat d'une saturation des capacités existantes, en particulier aux terminus du métro, et la crainte que la mise en service du **tramway T8** n'aggrave cette situation ont été largement exprimés. Les participants ont formulé des attentes fortes concernant **l'extension, la gestion et la localisation de nouveaux P+R**.

Les solutions proposées

Lors des ateliers de concertation, plusieurs propositions ont été faites à plusieurs reprises :

- **l'agrandissement des P+R existants** à Vénissieux et à Vaulx-en-Velin La Soie ;
- **la création d'un nouveau parking-relais à l'entrée sud de la ville**, ou dans les communes limitrophes, près de lignes de bus afin de permettre **un rabattement automobile depuis la périphérie plus en amont** ;
- **la création de lignes de transport** en commun rapides permettant un rabattement efficace vers le métro. Certains participants habitant aux abords de T8 ont indiqué qu'ils n'auraient alors plus besoin de se garer au parking-relais.

De manière isolée, deux contributions ont proposé également l'implantation d'un **parking-relais à l'Université** et au croisement de **la route de Lyon**, pour éviter le stationnement dans la Cité Berliet avec l'arrivée de T8 et du BHNS.

PLACES DE STATIONNEMENT

La perspective de voir le **nombre de places de stationnement se réduire** le long du tracé provoque des craintes, la majorité des participants souhaitant le maintien des capacités de stationnement.

Secteur Vaulx-en-Velin – Carré de Soie – rue de la Poudrette

Les problèmes de stationnement ont été fréquemment cités, notamment le stationnement sauvage dans les quartiers de la Cité Tase en raison de la **saturation du parking-relais de La Soie**. Pour anticiper l'arrivée de T8, les participants à la réunion publique de Vaulx-en-Velin ont proposé certaines solutions : la création de **nouvelles places, l'extension des zones bleues, l'ajout de places de dépose-minute et l'allongement des horaires de stationnement réglementé** pour les riverains, afin de réduire la pression sur les rues résidentielles. Lors de la balade urbaine nord, la nécessité du **maintien du stationnement** a été partagée sur la rue de la Poudrette.



Parking-relais de la Gare de Vénissieux

Secteur avenue Pierre Brossolette

Plusieurs participants ont exprimé leurs inquiétudes quant à la suppression des places de stationnement. Les habitants de la place Jean Moulin, déjà confrontés à un manque de places les jours de marché, souhaitent être informés de l'évolution du nombre de places de stationnements dans le cadre du projet de réaménagement de la place Jean Moulin. Les commerçants et professions libérales du quartier ont exprimé une inquiétude partagée quant à une possible perte d'activité liée à la suppression de places de stationnement et de livraison. Ils souhaitent le maintien de stationnements, à minima des « stationnements minutes » place Jean Moulin ou du stationnement en zone bleue pour garantir l'accès de la clientèle. Des places de livraison et des places supplémentaires pour les personnes à mobilité réduite sur ce secteur sont souhaitées par les commerces et le pôle médical.

Secteur de Parilly

Les participants à la **balade sud** ont indiqué que les **étudiants et personnels de l'Université** se garent désormais sur le **parking de l'Hippodrome**, depuis la **suppression du stationnement à proximité du campus**. Ce parking est plein lors des événements de l'Hippodrome avec une seule entrée et sortie des véhicules. Ils se sont demandé si le projet T8 pourrait être également l'occasion de **repenser la configuration des accès à ce parking**.

Secteur rue des Combats du 24 août 1944

Une contribution en ligne a fait remonter des craintes d'impacts sur le **nombre de stationnements** avec l'aménagement de T8 et des pistes cyclables sur la rue des Combats du 24 août 1944, celle-ci étant déjà saturée par les **stationnements sauvages**.



« Il conviendrait d'agrandir ce parc relais qui est totalement saturé pour limiter le stationnement sauvage. Il faut également préserver les 50 places de stationnement rue des Combats le long de Renault Trucks ! » (avis déposé sur la plateforme en ligne).



6. LES EFFETS SUR LE CADRE DE VIE

La perception positive du projet se traduit aussi par de **fortes attentes en matière d'amélioration du cadre de vie**. Le réaménagement de « façade à façade » a été considéré comme une opportunité pour **développer des espaces publics plus qualitatifs et sécurisés**.

Ces attentes ont suscité néanmoins des **interrogations en termes de faisabilité**, compte tenu de la nécessité de concilier de multiples usages dans un espace parfois limité.

FOCUS SUR LES OBSERVATIONS EXPRIMÉES DANS L'ANALYSE QUALITATIVE :

Parmi les 369 contributions individuelles, **9,5%** évoquent les **effets du T8 sur le cadre de vie**.

Parmi elles, la majorité évoque les **nuisances sonores et liées aux vibrations (23%)**. Les autres contributions concernent la **végétalisation et aménagement urbain** autour du projet (21%) et les **enjeux d'insertion secteur par secteur (17,5%)**.

Une attente de végétalisation

Le projet T8 a été perçu par de nombreux participants comme un **potentiel vecteur de végétalisation** des secteurs traversés, que ce soit au niveau des stations ou le long des voies.

Une attente récurrente porte sur la végétalisation des stations par la création de zones ombragées pour **améliorer le confort lors des fortes chaleurs**.

Des demandes ont été formulées sur l'ensemble du tracé, **notamment rue de la Poudrette et à la station Lycée Jean-Paul Sartre** jugées très minérales, ou encore pour le parking à proximité de l'Hippodrome pointé comme à végétaliser et à désimperméabiliser.

Enfin, plusieurs participants ont souligné l'intérêt de **l'engazonnement** des voies de tramway pour créer des îlots de fraîcheur et améliorer l'aspect visuel de T8 et pour la capacité d'infiltration des eaux des voies de tramway (rencontres mobiles Carré de Soie et place Curial à Bron, ainsi que deux contributions individuelles).

«Dans un contexte où les températures augmentent de plus en plus, envisagez-vous de placer une majorité de gazon sur les voies à la place de les bétonner ?» (avis exprimé via le questionnaire).

Lors de la réunion publique et d'une rencontre mobile à Bron, quelques participants ont également suggéré des voies de tramway enherbées sur la **place Jean Moulin** pour limiter l'usage inapproprié par les trottinettes et les motos.

En revanche, plusieurs participants (dont le représentant de la caserne du SDMIS) ont exprimé une préférence pour **un revêtement des voies de tramway en dur** sur l'avenue Pierre Mendès France et le haut du boulevard de Parilly pour faciliter le passage des véhicules d'urgence (pompiers, ambulanciers).

Aménagement des espaces publics et adaptation au changement climatique

D'autres attentes ont été ponctuellement évoquées, en matière **d'aménagement des espaces publics**, afin de rendre l'espace public plus agréable et apaisé. Parmi celles-ci, on relève l'installation de **mobilier urbain** avec notamment l'installation de **bancs** le long des cheminement, pour permettre des pauses, notamment pour les seniors.

Plusieurs contributeurs ont proposé des **espaces ombragés** à proximité des stations, afin d'**adapter les espaces publics** aux effets du changement climatique. L'utilisation de **matériaux clairs** sur les surfaces minérales a également été suggérée pour **réduire la température ressentie** et renforcer cette adaptation. L'association ENVOL a également proposé des **assises en bois** pour limiter l'accumulation de chaleur en été et l'installation de brumisateurs aux stations.

Le **choix des essences** a également été commenté lors des rencontres : les arbres sélectionnés doivent être résilients face aux canicules, tout en évitant les espèces fragiles. Les aménagements paysagers devraient favoriser **la pleine terre et la rétention d'eau**.

Des impacts paysagers

Les impacts paysagers du projet et l'avenir des alignements d'arbres ont suscité des inquiétudes. Des questions ont été posées sur le **maintien de l'alignement d'arbres** au sud de l'**avenue Pierre Brossolette**, mais aussi au niveau de l'**avenue Pierre Cot**.

«Le tram est en soi un projet écologique, que je soutiens, mais si ce projet revient à abattre les dizaines d'arbres (anciens) de l'avenue, il devient alors complètement illogique» (avis exprimé via le questionnaire).

Préservation de la faune et de la flore

Un participant au forum intermédiaire a demandé si les espèces animales et végétales au sein du parc de Parilly seraient prises en considération lors des travaux et dans les aménagements. Si certains participants ont souligné le besoin d'un éclairage nocturne, les possibles impacts négatifs d'un éclairage de nuit sur les espèces animales ont été signalés lors de la balade à vélo, en particulier le long du parc de Parilly.



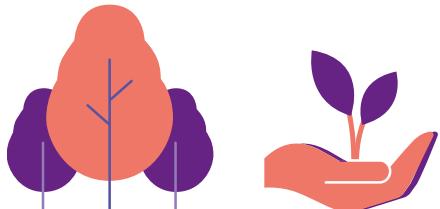
Nuisances sonores et vibrations

Les nuisances sonores liées au passage du tramway ont été perçues, à plusieurs reprises, comme une menace directe pour la **qualité de vie des riverains**, notamment dans les zones d'habitat. Douze contributions en ligne ont évoqué ce sujet.

Plusieurs habitants rencontrés à Bron ont exprimé leurs inquiétudes quant à la **durée et à la fréquence du passage du tramway**, en particulier tôt le matin et tard le soir sur les secteurs suivants :

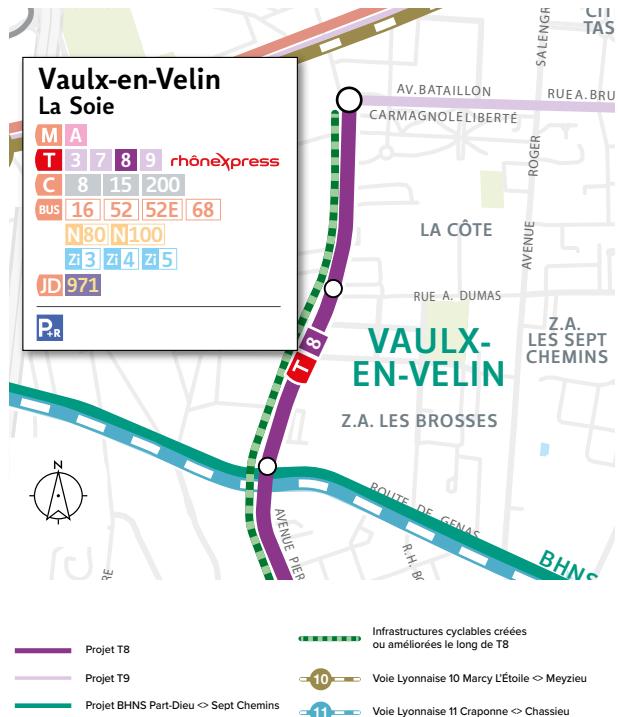
- au niveau de la **place Jean Moulin et de l'avenue Pierre Brossolette**, certains participants ont redouté une perte de tranquillité liée au passage du tramway ;
- à l'**intersection entre l'avenue François Mitterrand et l'avenue Pierre Brossolette**, avec un virage important susceptible d'occasionner des grincements ;
- sur le **tronçon T2/T5**, plusieurs habitants ont souligné la gêne sonore existante, estimant que l'ajout de T8 à proximité des habitations accentuerait les nuisances ;
- dans le **quartier des Lads** selon un participant du forum intermédiaire.

Plusieurs **questions** ont été posées sur la plateforme participative et lors des rencontres sur les **mesures envisagées par SYTRAL Mobilités** pour limiter le bruit ressenti par les riverains le long du tracé de T8. Des **suggestions concrètes** ont été formulées par quelques participants pour atténuer les nuisances sonores : réduction de la vitesse du tramway dans les zones habitées, recours à un matériel roulant plus **silencieux**, ou encore **engazonnement des voies**.

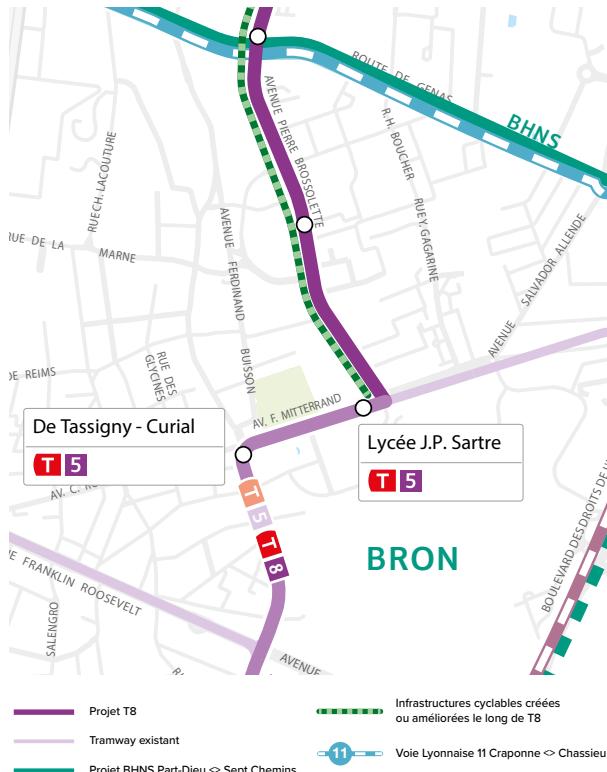


Des attentes fortes sur l'insertion secteur par secteur

Cette partie recense l'ensemble des avis exprimés quant à l'insertion fine de T8.



Secteur Terraillon / Lycée Jean-Paul Sartre



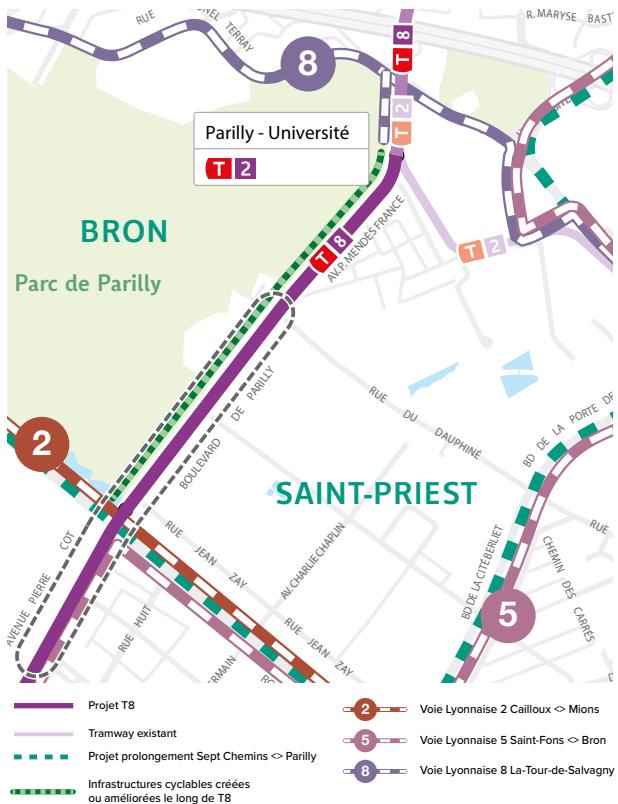
Secteur La Soie / Poudrette

- Souhait de végétaliser plus fortement la rue de la Poudrette.
- Souhait que la piste cyclable soit bien délimitée des flux automobiles pour sécuriser notamment les élèves des établissements scolaires venant en vélo ou trottinette.
- Besoin de rendre les trottoirs plus confortables sur la rue de la Poudrette.
- Demande de sauvegarder du stationnement et de prévoir une politique de stationnement cohérente entre les Villes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin.
- Besoin de garantir la circulation des poids lourds sur ce secteur encore industriel.
- Besoin de travailler la signalétique au terminus de La Soie pour rejoindre la station de métro ou le terminus de T9.

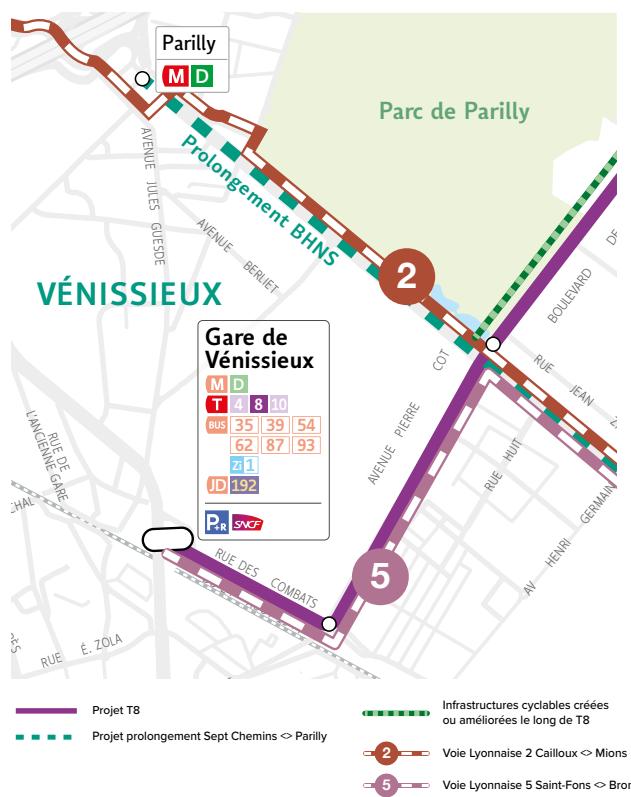
- Demande d'insérer la plateforme de tramway côté ouest et de maintenir la circulation automobile côté est.
- Demande de voies de tramway enherbées pour limiter les usages inappropriés en particulier les rodées motos.
- Besoin d'améliorer la sécurité des traversées et l'éclairage au carrefour avec la route de Genas.
- Besoin de sauvegarder des places de livraison, en particulier pour les commerces place Jean Moulin et près de l'avenue Montferrat.
- Besoin de sauvegarder et d'aménager des places réservées PMR pour garantir l'accès aux professionnels de santé présents sur l'avenue Pierre Brossolette.
- Inquiétude concernant la sauvegarde des arbres sur le sud de l'avenue Pierre Brossolette et demande de maintenir la végétalisation sur le secteur.
- Demande d'un aménagement permettant l'amélioration de la gestion de la collecte des ordures ménagères de la rue Jean Lacroix.
- Demande de plantation d'arbres à la station Lycée Jean-Paul Sartre.



Secteur Université / Parc de Parilly



Secteur Berliet / Gare de Vénissieux



- Questionnements sur la démolition éventuelle d'une maison abandonnée au carrefour de l'avenue Pierre Mendès France et de la rue du Dauphiné.
- Demande de prise en compte des contraintes de la caserne de pompiers qui effectue une trentaine d'interventions par jour.
- Demande d'améliorer l'éclairage sur le parking de l'Hippodrome et le long du boulevard de Parilly.
- Demande de prise en compte des entrées/sorties du parking de l'Hippodrome.
- Demande d'aménager des accès au parc de Parilly aux abords des stations.
- Demande d'élargissement des trottoirs au niveau du centre équestre/poste RTE.
- Demande d'ajout de Velo'v et de stationnements vélos au niveau du campus de l'Université.

- Garantir le fonctionnement de Renault Trucks et IVECO en particulier la circulation des convois exceptionnels.
- Interroger sur le devenir du foncier le long de la voie de chemin de fer.
- Améliorer et sécuriser les cheminements piétons et cycles en particulier rue des Combats.
- Sécuriser la traversée au pied du Pont Berliet.
- Sauvegarder l'alignement d'arbres sur l'avenue Pierre Cot.
- Reconfigurer le bâtiment du pôle gare pour améliorer les connexions intermodales, l'accessibilité pour tous les usagers, contribuer à résorber le sentiment d'insécurité.
- Améliorer la transparence du bâtiment de la Gare de Vénissieux.
- Travailler la signalétique au sein du pôle multimodal pour faciliter les correspondances.
- Besoin de sécuriser les traversées piétonnes et cycles du carrefour route de Lyon / boulevard de Parilly.



7. LES ENJEUX FONCIERS

L'intégration du tramway T8 dans des espaces urbains parfois contraints a soulevé des **inquiétudes quant aux impacts fonciers potentiels**, aux **acquisitions nécessaires** et aux **risques pour le bâti existant**.

La **principale source d'inquiétude** exprimée lors de la concertation a trait à la possibilité d'acquisitions foncières ou de démolitions ponctuelles, notamment dans **le secteur nord, en particulier** sur le sud de l'avenue Pierre Brossolette où la voirie est plus étroite. Ces préoccupations traduisent une attente forte de clarté et de transparence sur les impacts réels du projet, mais aussi une demande de **préserver au maximum les propriétés existantes**.



«Je suis propriétaire d'une maison le long de la rue de la Poudrette et souhaite avoir plus de transparence sur les expropriations nécessaires face au projet de tram.

À partir de quelle largeur de rue le projet est-il faisable sans expropriations ?» (question posée dans un mail adressé aux garants).

8. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Organisation des travaux

Les participants à la concertation ont exprimé de fortes attentes quant à l'organisation et à l'accompagnement de la phase de travaux du tramway T8. Ces attentes concernent principalement **la limitation des nuisances, le maintien des accès et de la circulation, ainsi qu'une information claire et continue** sur l'avancement du chantier.

Impacts liés à la durée et aux cumuls des chantiers

Une préoccupation largement partagée a été formulée quant à **la durée et à la succession des chantiers** dans l'Est de la Métropole, déjà concerné par de nombreux projets de transport et de renouvellement urbain. Certains participants ont exprimé une lassitude face à la perspective d'un nouveau chantier. Dans ce contexte, plusieurs habitants et commerçants ont demandé **une coordination entre les différents maîtres d'ouvrage et un échelonnement des travaux pour éviter les congestions**.

Impacts sur la circulation automobile et l'activité économique

Les commerçants et les professions libérales ont exprimé une inquiétude particulière quant à **la continuité de leur activité pendant les travaux**, en lien avec les difficultés d'accès pour la clientèle et les livraisons. La pharmacie Terraillon a proposé des travaux de nuit afin de permettre aux activités économiques de continuer le jour.

«Je suis actuellement titulaire de la pharmacie Terraillon et suis inquiète vis-à-vis des travaux du tram, par rapport à l'activité et aux livraisons de médicaments. Les coupures d'électricité sont à réaliser pendant les heures de fermeture de la pharmacie pour ne pas déstabiliser l'accès aux soins. Nous aurons également une perte majeure d'activité pendant les travaux, ce qui complique les choses. Pourriez-vous effectuer les travaux de raccordement la nuit pour ne pas gêner l'activité de tous les commerçants ?» (Avis déposés via la plateforme en ligne ou les registres).

Des craintes ont été émises par plusieurs participants concernant l'impact sur la circulation routière, notamment les déviations. Ils ont insisté sur la nécessité de **préserver la fluidité des circulations et d'éviter le report de trafic vers les rues résidentielles**.

Impacts sur les circulations piétonnes pendant les travaux

Les participants ont exprimé le risque de **difficultés pendant les travaux**, notamment pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR), insistant quant à la nécessité de maintenir des cheminements continus et sécurisés tout au long du chantier.

Impacts des travaux sur le bâti et l'environnement

Des craintes spécifiques ont été formulées quant aux **risques pour les bâtiments riverains** : vibrations, apparition de fissures notamment...

Impacts sur la continuité de service des bus pendant les travaux

Les participants à la réunion publique de Villeurbanne ont demandé à SYTRAL Mobilités d'assurer la continuité de l'offre de transport (notamment C15 et C17) pendant les travaux.

Impacts sur la collecte des déchets

Un point d'attention particulier a concerné la **collecte des déchets** durant la période de chantier, plusieurs riverains souhaitant que soit garantie la continuité du passage des camions de collecte.



Gestion environnementale du chantier

Quelques participants à la rencontre mobile du pôle multimodal de la Gare de Vénissieux sont revenus sur la **gestion environnementale du chantier**, considérée comme un facteur important de l'acceptabilité du projet. Ils souhaitent que les **déchets et gravats** soient triés et évacués dans des filières adaptées.

Information et communication pendant les travaux

Plus largement, le public a exprimé une attente de **communication multicanale et continue**, via flyers, SMS, lettres d'information ou panneaux d'affichage pour suivre l'avancement du projet et les adaptations de circulation pendant les travaux. Plusieurs demandes ont porté sur la **communication du calendrier des travaux** et la **diffusion d'informations pratiques** pour anticiper les perturbations.

Quelques participants ont exprimé attendre la mise en place de dispositifs de suivi et d'échange régulier, notamment :

- un **suivi et des informations en phase chantier** sur les questions d'accessibilité, sur les plans de circulation, sur les déviations de lignes de transport en commun ;
- des **actions de sensibilisation**, telles que des dispositifs de mise en situation, pour renforcer la prise en compte du handicap sur les chantiers.

9. LA CONCERTATION ET LE DIALOGUE AUTOUR DU PROJET

Au-delà du projet T8, la concertation a généré des échanges sur la démarche de dialogue menée par SYTRAL Mobilités. Les participants ont exprimé leurs attentes concernant les modalités d'information, la transparence des études et la place accordée à la participation du public. Ces retours témoignent d'un fort attachement à la qualité du dialogue et à sa continuité dans le temps.

FOCUS SUR LES OBSERVATIONS EXPRIMÉES DANS L'ANALYSE QUALITATIVE :

Parmi les 369 contributions individuelles, **2,8%** évoquent la **concertation et le dialogue autour du projet**.

Quelques retours sur la concertation préalable

La **majorité des participants** aux rencontres a apprécié la distribution de flyers d'information aux riverains du tracé et l'organisation de plusieurs rencontres de proximité pour que **chacun puisse s'informer et s'exprimer sur le projet T8**. Plusieurs participants ont salué la qualité du dispositif de concertation préalable, des réponses fournies par les équipes techniques et la diversité des modalités d'expression. Les participants ont salué l'organisation des rencontres dans les différents secteurs, à différents horaires et sur différents formats. Les balades, ateliers et le forum intermédiaire ont été particulièrement appréciés car ils ont permis d'approfondir certains sujets et de les rendre pédagogiques grâce à la présence des équipes techniques.

Quelques contributions et expressions lors des rencontres ont fait part de certains regrets :

- le principal point concerne le regret que la concertation n'ait pas proposé différents tracés, notamment pour la partie sud ;
- le principe d'une concertation commune T8 et extension du BHNS/TB12 aurait été apprécié au regard de la complémentarité de ces deux projets.

Par ailleurs, quelques retours, plus isolés, se sont étonnés de ne pas avoir entendu davantage parler du projet. Un salarié de Renault Trucks a regretté que le format et les horaires de la rencontre organisée sur le site aient restreint la participation des ouvriers et employés de production.

Des attentes fortes en matière de transparence pour la concertation continue

Les participants ont majoritairement exprimé un **besoin de transparence de la concertation** continue, tant sur le contenu des études que sur les conditions de mise en œuvre du projet si celui-ci est confirmé. Plusieurs participants ont souhaité que les **études de circulation** soient rendues publiques dès leur consolidation, notamment pour les secteurs Poudrette et Brossolette, afin de permettre un **dialogue sur les sens de circulation et les reports de trafic**.

Des **espaces de concertation sont également attendus** :

- **sur l'accessibilité PMR** permettant aux associations d'usagers de tester les aménagements avant mise en service ;
- **sur les aménagements cyclables avec les associations de cyclistes** ;
- **sur la réorganisation du réseau de bus**.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ CONFIRMÉE

À l'issue de la concertation préalable, l'**opportunité du projet T8** est confirmée. Le projet est perçu par une très grande majorité de participants comme une amélioration significative pour l'Est de la Métropole de Lyon, facilitant les déplacements périphérie-périphérie et desservant des pôles majeurs d'emploi et de formation. Le choix du mode tramway est apprécié pour sa rapidité et sa fiabilité. La mise en service prévue à l'horizon 2030 est estimée lointaine par certains participants, qui expriment une attente d'une réalisation rapide du projet.

SYTRAL Mobilités décide donc de poursuivre les études sur le projet T8 en vue d'une enquête publique fin 2026.

Le **tracé actuel**, reliant Vaulx-en-Velin – La Soie à la Gare de Vénissieux, a été plébiscité pour sa capacité à desservir les pôles majeurs (Carré de Soie, campus de la Porte des Alpes, parc et Hippodrome de Parilly et Gare de Vénissieux) tout en offrant plusieurs correspondances. Son caractère «direct» pour assurer sa fonction de liaison nord <> sud a également été mis en avant par les participants car il garantit un temps de parcours compétitif.

Parmi les réserves émises, certains participants ont exprimé des interrogations sur l'articulation entre les projets T8 et de prolongement du BHNS, suggérant soit de se limiter à une seule ligne structurante sur le BUE, soit d'intervertir les tracés entre l'Université et le carrefour avenue Pierre Cot / route de Lyon - général de Gaulle.

SYTRAL Mobilités indique que le tracé proposé pour le T8 a été déterminé après des études de modélisation comparant différents scénarios. Au sud, ces études ont montré que les variantes passant par le boulevard des Droits de l'Homme à Saint-Priest rallongeraient le temps de parcours et réduiraient ainsi l'attractivité et la fréquentation globale de la ligne. En outre, un tracé par le BUE ne dessert pas suffisamment de zones habitées. Enfin, cet allongement du tracé en passant plus à l'est augmenterait les coûts du projet. Le tracé retenu vise à garantir une desserte efficace tout en maîtrisant les investissements engagés.

Le projet s'inscrit en complémentarité avec le prolongement du BHNS/TB12 de Sept Chemins à Parilly, qui répond spécifiquement aux besoins de desserte des quartiers et des entreprises situés plus à l'est de Bron et de Saint-Priest.

En réponse, SYTRAL Mobilités s'engage à :

- prolonger les études pour un lien étroit entre les projets urbains à venir et leur desserte par le T8 et le BHNS ;
- poursuivre la concertation de proximité en lien avec celle du projet BHNS afin de clarifier leur complémentarité.

La **logique de rocade** des tramways T9, T8 et T10 a été majoritairement saluée. Des propositions alternatives ont été faites pour prolonger les lignes T9 ou T10 plutôt que de créer une ligne T8 indépendante.

SYTRAL Mobilités indique qu'une réflexion globale sur la réorganisation et le maillage du réseau tramway à l'échelle métropolitaine sera menée dans les prochaines années. Dans l'attente, c'est l'hypothèse la plus contrainte qui est étudiée pour la phase d'avant-projet.

2. L'IMPLANTATION DES STATIONS FAIT GLOBALEMENT CONSENSUS

Dans la partie nord du tracé, les stations envisagées globalement confirmées

Les participants ont confirmé l'intérêt des stations suivantes : Alexandre Dumas, route de Genas, place Jean Moulin, lycée Jean-Paul Sartre, Tassigny-Curial, Rebufer, Parilly-Université, route de Lyon. Elles sont jugées pertinentes pour la desserte des quartiers, établissements scolaires et correspondances avec les autres lignes de tramway (T3, T7, T5 et T2), de métro A et D et le futur BHNS/TB12.

Des demandes de stations ont pu être relevées :

- une station supplémentaire sur l'avenue Pierre Brossolette ;
- une station supplémentaire dans le secteur du Fort de Bron.

SYTRAL Mobilités ne retient pas la proposition d'une station supplémentaire avenue Pierre Brossolette située à moins de 400 m de la station prévue place Jean Moulin. Pour garantir des vitesses moyennes attractives, les inter-stations doivent se rapprocher d'une moyenne de 500 m.

SYTRAL Mobilités ne retient pas l'opportunité d'une station supplémentaire au Fort de Bron compte tenu des enjeux de fréquentation identifiés, de la correspondance éloignée avec le T2 et des impacts induits sur la circulation automobile.



Des propositions de stations dans la partie sud

Les participants ont formulé les propositions suivantes, pour le secteur Parilly/Berliet :

- une station au niveau de la rue d'Alsace, pour desservir l'Hippodrome, la crèche Equal, le quartier des Lads et la caserne du SDMIS ;
- une station Avenue C / Porte C de Renault Trucks, pour les salariés et les riverains de la Cité Berliet et en correspondance avec les bus 62 et 93.

D'autres propositions recueillies de manière plus isolée (stations Porte B de Renault Trucks et avenue des Temps Modernes) ont été écartées dans les échanges car jugées trop rapprochées ou moins utiles.

Considérant les attentes exprimées lors de la concertation préalable, SYTRAL Mobilités décide de retenir le positionnement d'une nouvelle station entre l'entrée de l'Hippodrome et la rue d'Alsace.

Pour la station proposée Avenue C / Porte C, SYTRAL Mobilités décide de retenir cette proposition et d'engager des études complémentaires sur son insertion urbaine.

SYTRAL Mobilités indique que l'opportunité d'une station au niveau de l'avenue des Temps Modernes pourrait faire l'objet d'études complémentaires. Cette opportunité sera discutée lors des instances de pilotage du projet avant le démarrage de la phase AVP.

L'intérêt d'une station au niveau du pont de Berliet a été discuté.

L'opportunité d'une station au niveau du pont de Berliet n'est pas retenue à ce stade par SYTRAL Mobilités. Toutefois, compte tenu de son interface avec le projet SNCF Réseau de mise à quatre voies de la ligne Saint-Fons <> Grenay comprenant le réaménagement du franchissement, l'infrastructure de T8 sera conçue de manière à rendre possible l'aménagement de cette station.

Des questionnements sur le positionnement précis des deux terminus

Le positionnement des terminus a fait l'objet de questions :

- le terminus de Vaulx-en-Velin – La Soie a été parfois jugé trop éloigné du centre commercial et du pôle d'échange ;
- le positionnement du terminus en Gare de Vénissieux a parfois été estimé trop éloigné des stations de T4, du pôle bus et du futur T10.

SYTRAL Mobilités s'engage à approfondir le scénario d'insertion du terminus de La Soie. SYTRAL Mobilités indique qu'une réflexion globale de restructuration de la Gare de Vénissieux sera menée dans le cadre des futures études.

3. DES ATTENTES EN MATIÈRE D'INTERMODALITÉ ET DE MOBILITÉS ACTIVES

Restructuration du réseau de surface : des craintes quant à la perte de dessertes

La concertation préalable a été l'occasion pour les participants de partager leurs inquiétudes quant à la restructuration du réseau de bus qui accompagnerait le T8.

SYTRAL Mobilités indique qu'une réflexion globale sur la réorganisation du réseau de surface sera menée dans la perspective de la mise en service de T8, réflexion qui sera partagée lors des temps de dialogue avec les communes concernées et le public.

Parcs-relais : des demandes d'extension des parcs-relais de La Soie et de la Gare de Vénissieux

L'extension des parkings-relais de La Soie et de la Gare de Vénissieux a été demandée au regard de leur saturation actuelle.

SYTRAL Mobilités indique que l'agrandissement des parkings-relais n'est pas retenu. SYTRAL Mobilités souhaite renforcer les solutions de rabattement en bus, en covoiturage, à vélo (création de pistes cyclables continues et installation de stationnements vélos sécurisés). La mise en place de nouvelles règles de gestion et d'usage de ces parkings pourra également être envisagée.





Les cheminements cyclables et piétons : des attentes d'amélioration

La sécurisation et la continuité des cheminements piétons et cyclables sur l'ensemble du tracé T8 constituent une attente majeure et récurrente des participants.

Le projet T8 intégrera dès sa conception la création d'un itinéraire cyclable continu pour les nouvelles infrastructures créées, conformément aux obligations légales.

SYTRAL Mobilités ne prévoit pas la reprise des aménagements cycles le long du tracé commun avec T2 ou T5.

SYTRAL Mobilités s'engage à prendre au maximum en compte les propositions favorisant le confort et les continuités pour les cycles et piétons dans les études d'aménagement et d'insertion urbaine. Le profil d'aménagement de chaque portion du tracé sera présenté et discuté lors de la concertation continue.

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite : des demandes d'aménagements adaptés

Comme dans l'ensemble de ses projets et conformément à sa démarche d'accessibilité, SYTRAL Mobilités s'engage à intégrer des aménagements spécifiques pour l'ensemble des usagers en situation de handicap, aux abords et dans les stations en surface, garantissant l'accès et la sécurité de tous. Les propositions d'aménagement issues de la phase de concertation seront portées à connaissance de la commission accessibilité de SYTRAL Mobilités.

4. CIRCULATION ET STATIONNEMENT : DES SUJETS DE PRÉOCCUPATION

L'impact de T8 sur la circulation et le stationnement a suscité de fortes préoccupations, en particulier les mises à sens unique prévues rue de la Poudrette et avenue Pierre Brossolette.

En réponse, SYTRAL Mobilités engage, en lien avec la Métropole de Lyon et les communes, la réalisation d'une étude des impacts de circulation. Cette étude analysera les secteurs identifiés comme sensibles et permettra de proposer des mesures adaptées pour limiter les perturbations.

Par ailleurs, SYTRAL Mobilités s'engage à rechercher, avec les parties prenantes concernées, des solutions pour préserver les flux logistiques et l'accès aux zones commerciales et industrielles, tout en tenant compte des contraintes locales spécifiques. Ces questions seront traitées lors de rendez-vous ou réunions de travail en interface avec les projets d'aménagement existants, afin de garantir une coordination efficace et de répondre aux besoins exprimés par les usagers et les acteurs économiques

L'ensemble de ces éléments seront partagés dans le cadre de la concertation continue.

5. ESPACES PUBLICS : DES ATTENTES DE REQUALIFICATION ET DE VÉGÉTALISATION

L'opportunité de développer des espaces publics plus agréables avec l'arrivée de T8 est appréciée par les participants, avec un réaménagement de « façade à façade » pour retravailler l'ensemble de l'espace public. La concertation préalable a montré des attentes importantes en matière d'ombre, de végétalisation et de mobilier urbain.

SYTRAL Mobilités confirme sa volonté de minimiser l'impact sur les arbres. À chaque fois que cela sera possible, SYTRAL Mobilités privilégiera une plateforme engazonnée, la création de bandes plantées, et la plantation de nouveaux arbres.



6. DES ATTENTES ET DES POINTS DE VIGILANCE SUR LES MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET

Travaux : des inquiétudes et des demandes de communication

SYTRAL Mobilités s'engage pendant la phase de travaux à maintenir les accès et sécuriser les cheminement. SYTRAL Mobilités confirme la mise en place d'un dispositif de coordination et d'information spécifique destiné à accompagner les riverains, les commerçants et les acteurs économiques tout au long des études et de la phase travaux. Ce dispositif repose sur la mobilisation de chargés de relations riverains, intégrés à l'équipe projet et interlocuteurs privilégiés des habitants et commerçants, sur l'association des acteurs économiques aux études et aux choix d'aménagement, et sur l'organisation de rencontres thématiques et sectorielles pour approfondir les sujets de préoccupation identifiés lors de la concertation préalable.

Impacts fonciers : des attentes d'information de la part des riverains se sentant potentiellement concernés

Plusieurs participants ont demandé à avoir davantage d'informations sur les acquisitions foncières (notamment rue de la Poudrette et avenue Pierre Brossolette) qui seraient nécessaires.

SYTRAL Mobilités indique que le tracé de T8 a été pensé pour réduire au maximum les impacts sur le bâti. À l'issue des études de conception, les conséquences de l'insertion de T8 sur les parcelles bâties ou non bâties pourront être précisément identifiées. Des échanges seront alors proposés aux riverains dont les propriétés sont concernées.

Concertation continue : une demande de poursuite des échanges et d'information

SYTRAL Mobilités s'engage à poursuivre une concertation continue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet, notamment avec la présence continue des chargés de relations riverains et de l'organisation de points d'échange réguliers sous des formats divers restant à définir en lien avec les garants de la Commission Nationale du Débat Public.



Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/t8

SYTRAL
MOBILITÉS