

CONCERTATION PRÉALABLE

LA SOIE ⇄ GARE DE VÉNISSIEUX



**PROJET DE CRÉATION
D'UNE NOUVELLE LIGNE DE TRAMWAY T8
ENTRE LA SOIE ET LA GARE DE VÉNISSIEUX**

DOSSIER DE CONCERTATION

**DU LUNDI 23 JUIN AU SAMEDI 19 JUILLET
PUIS DU LUNDI 25 AOÛT AU VENDREDI 10 OCTOBRE 2025**

Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/t8

Concertation garantie par



SYTRAL
MOBILITÉS



Direction de la communication du SYTRAL MOBILITÉS : 21 bd Vivier Merle CS 63 815 - 69487 Lyon CEDEX 03 • Conception & réalisation : Terra Publica - mai 2025 • Illustrations et cartographies : Terra Publica / Latitude Cartagène / Egis / métropole de Lyon / SYTRAL MOBILITÉS / Urbalyon / Mission Carré de Soie / Ville de Vaulx-en-Velin / Bureau Francine / Gilles Michallet / Google Maps • Crédits photo : Jean-Philippe Malartre / Nicolas Robin / Maxime Brochier / Éric Soudan - Alpaca Productions pour SYTRAL Mobilités / Sébastien Erome / Garage Productions / Laurence Danière / SYTRAL MOBILITÉS / CNDP • Directeur de publication : Bruno Bernard • Imprimerie Chaumeil Rhône-Alpes RCS LYON 450 208 848 : 100 exemplaires • Imprimé avec des encres végétales sur papier PEFC issu de forêts éco-gérées

LE PROJET T8, UNE COMPOSANTE ENVISAGÉE DE LA TRANSFORMATION DE L'EST DE LA MÉTROPOLE DE LYON

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 à la Gare de Vénissieux. Nommée T8, cette ligne en rocade viendrait offrir une nouvelle solution performante de déplacement, complétant ainsi le maillage du réseau de transports en commun dans la métropole de Lyon.

SYTRAL Mobilités, Autorité organisatrice des mobilités pour la métropole de Lyon et le Rhône, a déployé en 2021 un grand plan d'investissements pour répondre à l'urgence climatique. Dans ce cadre, la création de nouvelles lignes fortes de transports en commun a été lancée, pour proposer à un grand nombre d'habitants du territoire des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture individuelle. Ainsi à l'Est de la métropole, les deux lignes de tramway T9 et T10, le prolongement de la ligne T6 ainsi que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part-Dieu <> Sept Chemins et la Ligne de l'Est Lyonnais, sont en cours d'aménagement.

Le projet de future ligne de tramway T8 s'inscrit dans la continuité de ces projets, tout en répondant à des besoins spécifiques :

- desservir des quartiers concernés par des projets de renouvellement urbain, où le développement des transports en commun permet d'accélérer les efforts déjà déployés en faveur de la cohésion des territoires ;
- faciliter les déplacements des usagers entre le campus de la Porte des Alpes, les lignes de métro A et D et les autres campus de la métropole ;
- accompagner le projet urbain de la Grande Porte des Alpes, porté par la métropole de Lyon ;
- offrir aux usagers du TER (Gare de Vénissieux) de nouvelles destinations vers l'Est de la métropole de Lyon ;
- renforcer l'accessibilité des grands équipements de l'Est de la métropole de Lyon ;
- répondre au besoin des ménages d'une mobilité moins onéreuse ;
- faciliter les déplacements entre communes périphériques sans avoir à rejoindre le centre de Lyon ;
- offrir une desserte structurante aux salariés des grandes zones d'activités de l'Est de la métropole de Lyon.

T8 est donc un projet de transport en commun, mais pas seulement. Il s'inscrit plus largement dans un projet de développement et de mutation du territoire, qui permet également de valoriser cette nouvelle offre de transport et de limiter plus généralement l'étalement urbain. Il contribuerait à transformer la ville, tout en améliorant la qualité de l'air dans la métropole.

Du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025, vous avez la possibilité de mieux comprendre ce projet et de vous exprimer : opportunité, transformation du cadre de vie, circulation dans les quartiers concernés, desserte, correspondances, etc. Cette concertation préalable se déroule sous l'égide de deux garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP). Votre avis compte.

UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Lors des séances du 4 décembre 2024 et du 7 mai 0205, la CNDP nous a désignés, Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants du processus de concertation préalable portée par SYTRAL Mobilités : le projet de création de nouvelle ligne de tramway T8 entre Vaulx-en-Velin – La Soie et Gare de Vénissieux.

Les participants à la concertation peuvent s'adresser à nous sur tous les sujets relatifs au déroulement de la concertation, concernant l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions, etc.

Les garants peuvent également aider les personnes à exprimer leur point de vue et à se faire entendre si elles éprouvent des difficultés particulières.

Le rôle et la mission des garants consistent à défendre un droit individuel (droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques).

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Elle confère aux garants une lettre de mission permettant de définir son périmètre d'intervention pour chaque projet. Neutres et indépendants des parties prenantes, les garants ont pour mission d'établir un climat de confiance pour faciliter le déroulement du processus de concertation. Ils participent à sa préparation, en rencontrant notamment les acteurs concernés, et contribuent à définir les modalités de la concertation qui sont mises en œuvre par le porteur de projet.

Les garants ne donnent aucun avis sur le fond du projet.

Un mois après la concertation les garants rédigent le bilan de la concertation, dans lequel ils font la synthèse des arguments et des propositions exprimés par le public. Enfin, pour assurer sa totale indépendance, la CNDP prend en charge les frais de mission du garant.»



COMPRENDRE LE PROJET

- Plateforme en ligne sytral-mobilites.fr/t8
- Dossier de concertation
- Brochure de présentation



CONTRIBUER À LA CONCERTATION

- sur la plateforme en ligne
- lors des rencontres
- sur les registres disponibles dans les lieux suivants :

Bron

Mairie de Bron – place de Weingarten
Maison du Terraillon - 62 rue Marcel Bramet

Saint-Priest

Mairie de Saint-Priest – 14 place Charles Ottina
Agence postale communale de la Cité Berliet – 69, 2^e Avenue

Vaulx-en-Velin

Hôtel de Ville 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 – Place du Dr Lazare Goujon
SYTRAL Mobilités (siège)
21 Boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon
métropole de Lyon (siège)
20 rue du lac, 69003 Lyon



PARTICIPER AUX RENCONTRES

- Réunions publiques
- Ateliers
- Stands mobiles
- Balades thématiques



Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne,

Garants du processus de concertation préalable
CNDP

CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon les impératifs météorologiques ou de disponibilité de salle.
Rendez-vous sur sytral-mobilites.fr/t8 pour retrouver le calendrier à jour !

LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

DIALOGUER SUR LE PROJET D'ENSEMBLE T8 DANS MON QUARTIER

SEM 23/06	SEM 30/06	SEM 07/07	SEM 14/07	SEM 25/08	SEM 01/09	SEM 08/09	SEM 15/09	SEM 22/09	SEM 29/09	SEM 06/10
 Mise à disposition d'un kit du débat autoporté pour les acteurs locaux et les élus locaux										
 Plateforme en ligne sytral-mobilites.fr/t8 disponible durant toute la concertation										
 Registre de la concertation et dossier de concertation consultables (cf : 66) et exposition										
 24/06 16h30 PEM Carré de Soie VAULX-EN-VELIN	 30/06 17h00 ATELIER ACTEURS ÉCO. Parilly/Berliet	 08/07 19h30 Réunion publique SAINT-PRIEST	 15/07 18h00 Réunion publique BRON		 03/09 17h00 PEM GARE DE VÉNISSIEUX	 09/09 8h30 ATELIER ACTEURS ÉCO. La Soie	 15/09 10h00 Balade CARRÉ DE SOIE ↔ BRON TERRAILLON	 25/09 18h00 Balade accessibilité et correspondances GARE DE VÉNISSIEUX	 30/09 14h00 ATELIER ACCÉSIBILITÉ SYTRAL Mobilités	 09/10 18h30 Forum restitution VISIOCONFÉRENCE
 25/06 10h00 Marché Curial BRON		 09/07 19h00 Réunion publique VAULX-EN-VELIN	 18/07 17h00 Place Jean Moulin BRON		 10/09 12h00 Balade CAMPUS PORTE DES ALPES	 16/09 15h00 ATELIER ACTEURS ECO. Bron				
 26/06 11h30 Restaurant d'entreprise RENAULT TRUCKS		 10/07 19h00 Réunion publique VILLEURBANNE			 11/09 16h00 Arrêt de tram UNIVERSITÉ LYON 2	 16/09 18h30 FORUM INTERMÉDIAIRE Hippodrome de Parilly				
 26/06 17h00 Marché Berliet SAINT-PRIEST		 11/07 18h30 Réunion publique VÉNISSIEUX			 12/09 15h00 Lycée Jean-Paul Sartre BRON	 18/09 18h00 Balade vélo VÉNISSIEUX ↔ CARRÉ DE SOIE				
 28/06 15h00 Fête quartier sud VAULX-EN-VELIN					 13/09 10h00 Marché Jean Moulin BRON					

UNE PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRE

SYTRAL Mobilités a la volonté d'associer l'ensemble des acteurs concernés tout au long de ses projets et s'attache à susciter la participation la plus active possible.

La concertation préalable sur le projet T8 entre dans le cadre d'une procédure réglementaire. Elle est la première étape d'information et de dialogue. Elle se déroule du 23 juin au 19 juillet, puis du 25 août au 10 octobre 2025.

Elle est placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public qui a désigné deux garants pour s'assurer de sa bonne mise en œuvre.

CE QUE DIT LA LOI

LES FONDAMENTAUX

Les modalités de la concertation devront respecter 3 principes fondamentaux :

- la transparence, avec la diffusion d'une information exhaustive et intelligible ;
- la possibilité pour chacun d'accéder à l'information et de pouvoir s'exprimer ;
- la prise en compte des contributions par un examen objectif des avis ou propositions exprimées durant la concertation.

LES OBJECTIFS DE LA PARTICIPATION (ARTICLE L120-1 CE)

- La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :
 1. d'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;
 2. d'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;
 3. de sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;
 4. d'améliorer et de diversifier l'information environnementale.

LA CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante créée en 1995 par la loi Barnier. Instance collégiale composée de 25 membres provenant d'horizons différents, assurant ainsi son indépendance (administrations, associations, patronat, syndicats...), 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.

Au plus près des citoyennes et citoyens, la CNDP est présente sur tout le territoire national à travers ses représentants en région (délégué.e.s) et ses 270 garantes et garants chargés de veiller à l'information et à la participation du public.

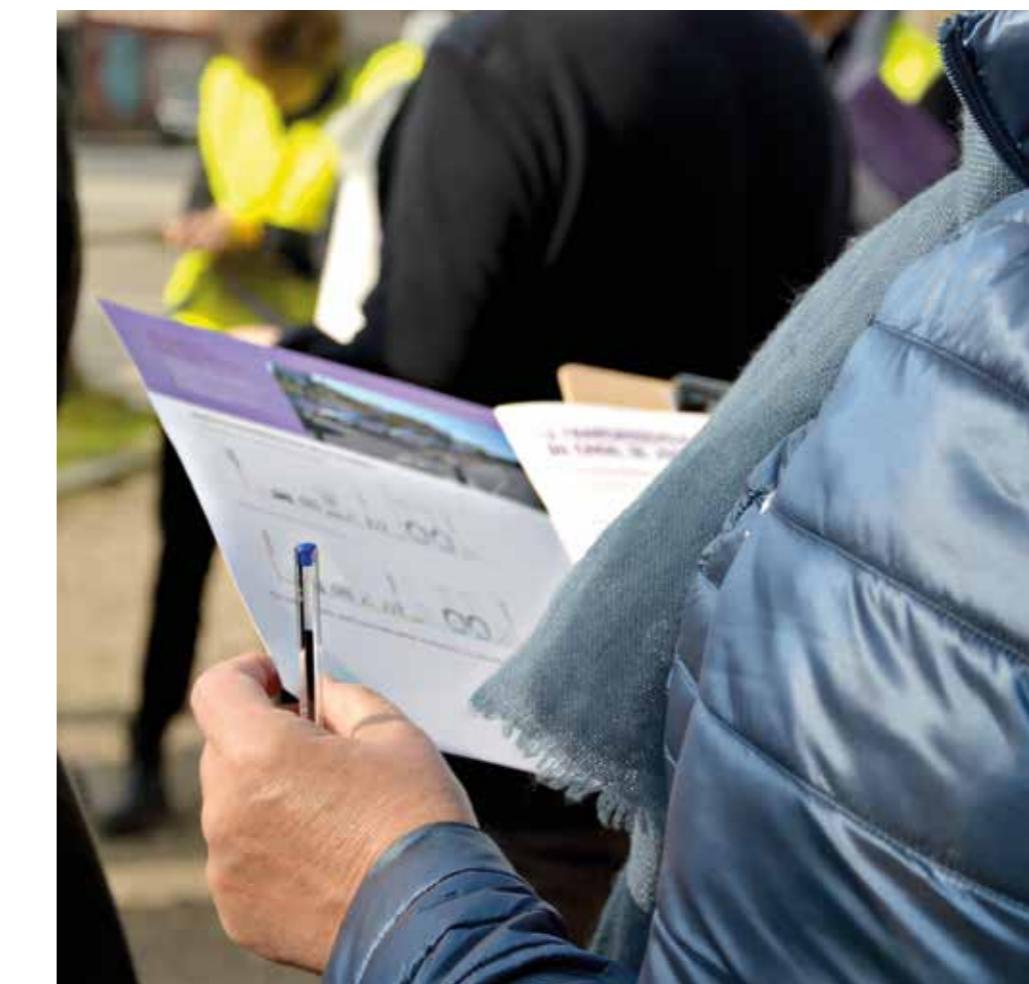
Elle développe également la culture de la participation en apportant des conseils et en rendant des avis méthodologiques sur toute démarche de participation du public.

Depuis sa création, la CNDP a été saisie plus de 840 fois. Elle a organisé plus de 110 débats publics, garantit plus de 530 concertations et mené 90 missions de conseil.

LES ATTENDUS DE LA CONCERTATION

Durant ces deux mois de concertation, SYTRAL Mobilités souhaite présenter aux habitants le projet dans toutes ses dimensions mais aussi recueillir leurs avis et contributions 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.



DEUX GARANTS INDÉPENDANTS

La CNDP a nommé deux garants pour cette concertation. Leur rôle est de veiller à la bonne tenue des débats et d'être les témoins des contributions reçues. Les participants à la concertation peuvent s'adresser à eux sur tous les sujets relatifs au déroulement de la concertation, concernant l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions, etc. Les garants peuvent également aider les personnes à exprimer leur point de vue et à se faire entendre si elles éprouvent des difficultés particulières.



Valérie Dejour
Garante lors de la concertation réglementaire sur les projets de tramway T9 et sur la Zone à Faibles Émission (F-ZFE) de la métropole grenobloise



Jean-Luc CAMPAGNE
Garant lors des concertations réglementaires sur les projets de tramway T9 et T10

CONTACTER LES GARANTS

- **Par courrier électronique aux adresses suivantes :**
Mme Valérie Dejour
valerie.dejour@garant-cndp.fr
- **Par courrier postal, libellé à leur nom au siège de la Commission nationale du débat public :**
244, boulevard Saint Germain
75007 Paris

LES SUITES DE LA CONCERTATION

RÉGLEMENTAIRE

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le maître d'ouvrage aux recommandations contenues dans le bilan des garants, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 Code de l'Environnement).

Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP et publiée sur le site internet du maître d'ouvrage. Il est ensuite demandé aux garants de transmettre à la CNDP leur analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses au regard de leurs demandes de précisions et recommandations :

- Sont-elles assez précises ?
- Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ?
- Permettent-elles à tous de se faire une idée sur les prochaines échéances ?

Enfin, dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la CNDP désignera un garant pour veiller à la bonne information et participation du public entre la réponse au bilan des garants et l'ouverture de l'enquête publique (si le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités vote la poursuite du projet T8). Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur les recommandations des garants, les engagements du maître d'ouvrage (SYTRAL Mobilités) et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

1

Les garants publient le bilan de la concertation préalable

2

Le maître d'ouvrage répond aux enseignements de la concertation

3

La CNDP rend un avis sur la qualité de cette réponse

4

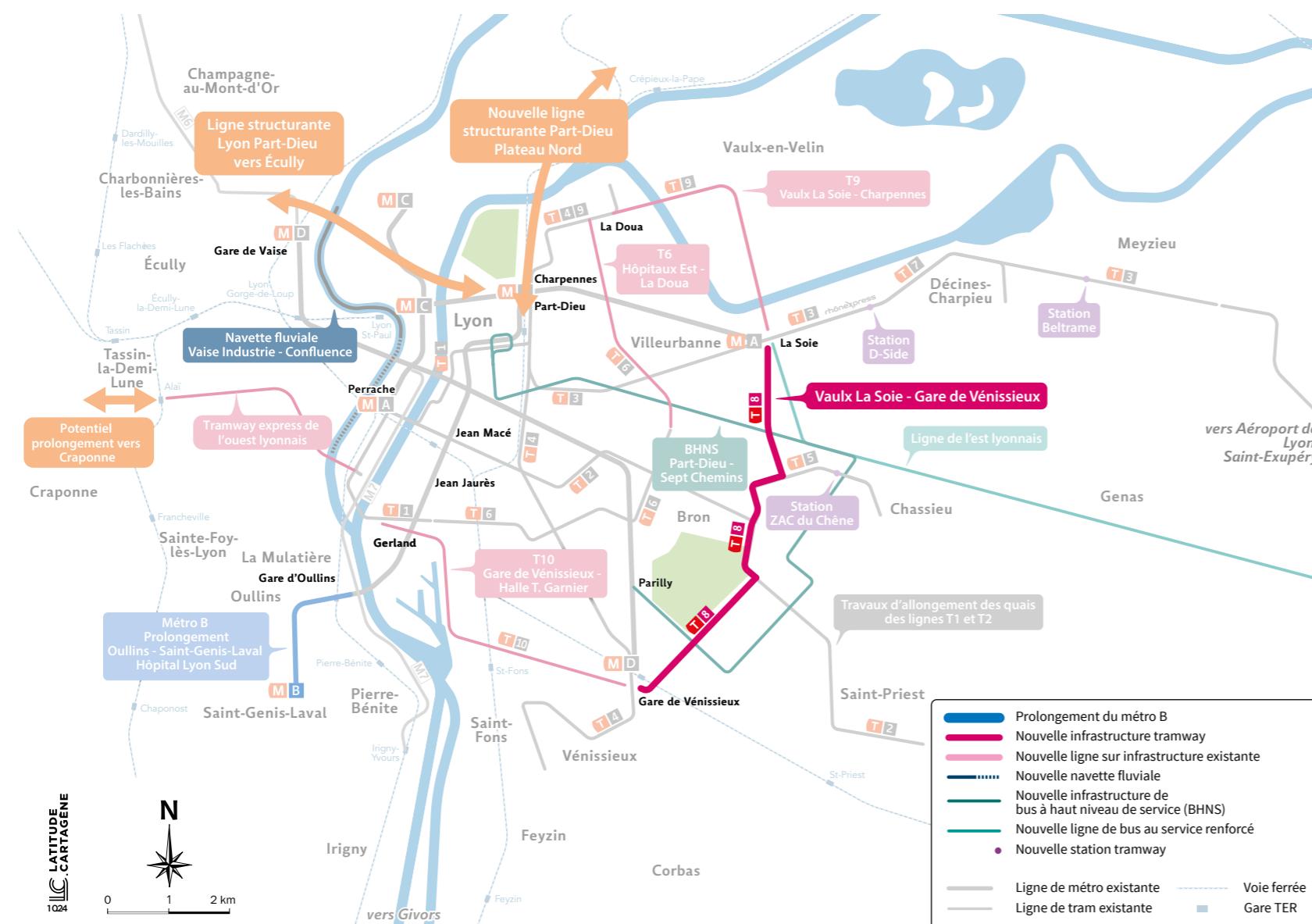
Si le projet est maintenu, la concertation avec le public se poursuit, sous l'égide d'un garant de la CNDP

LA PHASE DE CONCERTATION CONTINUE

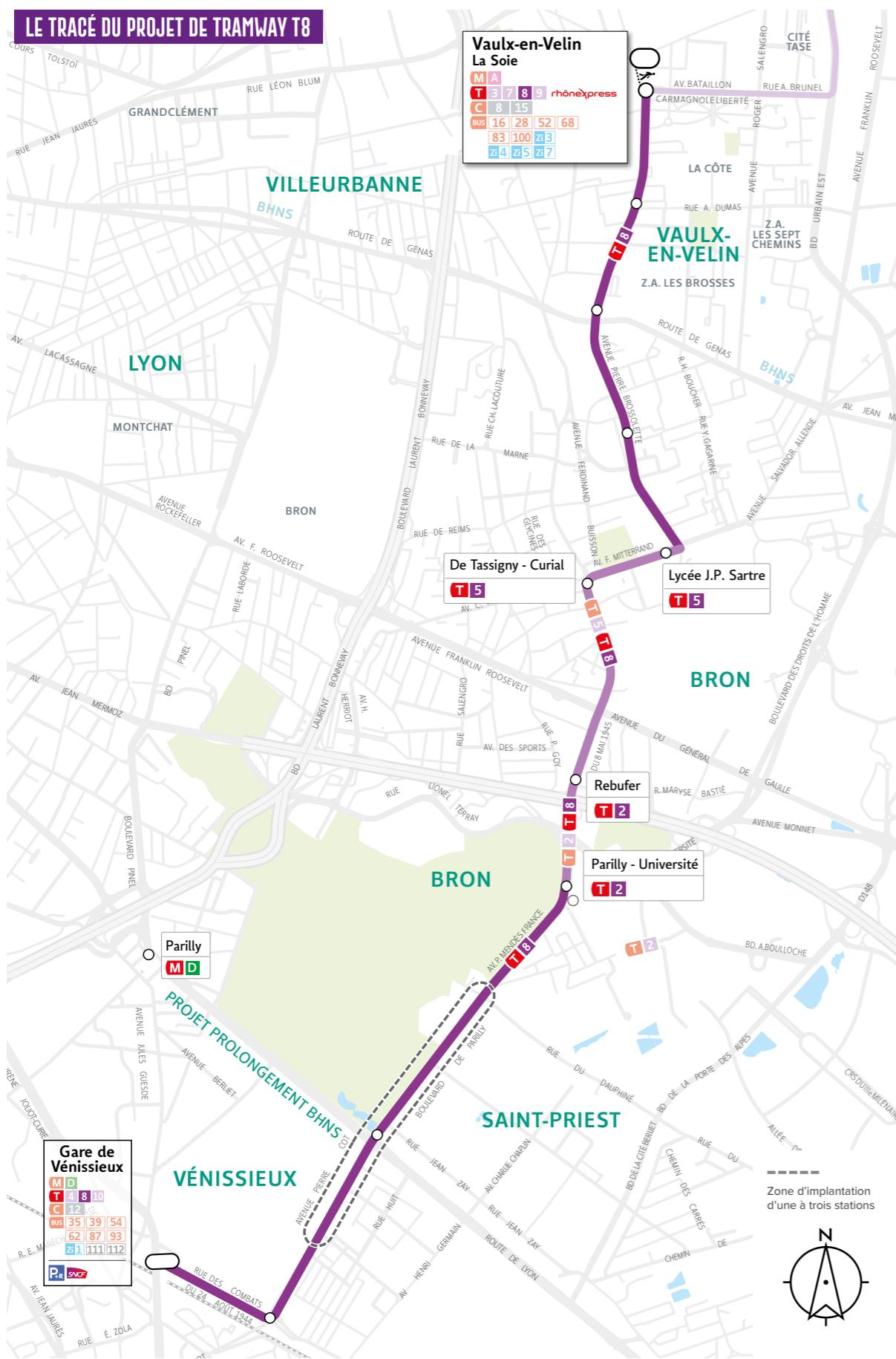
Elle permettra de dialoguer avec les habitants au fil de l'avancée des études, jusqu'en phase d'enquête publique (fin 2026). Pendant cette séquence, des rencontres seront ainsi organisées pour aborder des sujets tels que :

- l'insertion fine du tramway ;
- les futurs aménagements urbains accompagnant le tramway (trottoirs, voies cyclables, revêtements, éclairage public, stationnements vélos...) ;
- les changements liés à la circulation et au stationnement ;
- les cheminements piétons et cycles autour du tramway ;
- le phasage du chantier, etc.

QUEL EST LE PROJET PRÉSENTÉ AU PUBLIC ?



LE TRACÉ DU PROJET DE TRAMWAY T8



T8 EN CHIFFRES

UNE LIGNE EN ROCADE

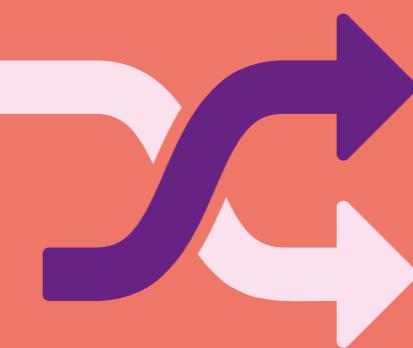


22 MINUTES
ENVIRON DE TRAJET ENTRE LA SOIE
ET GARE DE VÉNISSIEUX



8,1 KM
DE LIGNE DONT 6,3 KM
DE NOUVELLE
INFRASTRUCTURE

UNE LIGNE HYPER CONNECTÉE



CORRESPONDANCES

M1 M2 D rhônexpress
T2 T3 T4 T5
T7 T9 T10 BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE
ter LYON <>
SAINT-ANDRÉ-LE-GAZ

UNE LIGNE STRUCTURANTE



20 000 À 25 000*
VOYAGES / JOUR ESTIMÉS EN 2030
*selon modélisation études de faisabilité



8 MINUTES
ENVIRON DE PARILLY - UNIVERSITÉ
À GARE DE VÉNISSIEUX



10 MINUTES
DE FRÉQUENCE AUX HEURES
DE POINTE À LA MISE EN SERVICE



250 M €
INVESTIS*
*incluant l'acquisition de matériel roulant et un montant d'aléas de 30 M€

LES ACTEURS DU PROJET



LE MAÎTRE D'OUVRAGE : SYTRAL MOBILITÉS

Établissement public local, SYTRAL Mobilités est l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Son périmètre d'intervention s'étend sur 262 communes, soit 11 intercommunalités et la métropole de Lyon, regroupant 1,9 million d'habitants.



Changer la donne des transports du quotidien

SYTRAL Mobilités est le maître d'ouvrage de la ligne T8. Son objectif majeur 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 Oùra 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.



MÉTROPOLE
GRAND LYON

LA MÉTROPOLE DE LYON

Elle participe au pilotage du projet et à la prise de décisions liées à T8.

Cette collectivité qui regroupe 59 communes du Rhône est dotée de compétences en matière d'aménagement urbain. Elle mobilise plusieurs de ses services pour accompagner le projet T8 : développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles... Participant au pilotage du projet, la métropole de Lyon est associée à toutes les décisions concernant le projet T8.

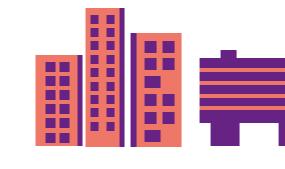


villeurbanne
VILLE DE
SAINT-PRIEST

BRON
ville de
venissieux

LES VILLES DE VAULX-EN-VELIN, VILLEURBANNE, BRON, SAINT-PRIEST ET VÉNISSIEUX

Elles participent au comité de pilotage du projet et sont associées à toutes les décisions concernant le projet T8. Les 5 municipalités s'investissent dans le projet T8, notamment sur les thématiques liées à leurs compétences : stationnement, éclairage public, espaces verts, marchés forains, manifestations, etc.



LES HABITANTS, USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN, ASSOCIATIONS, ENTREPRISES, ETC.

Ils sont au cœur de la démarche. Ils participent et contribuent au projet par le biais de la concertation.

UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE

Le comité technique du projet regroupe les techniciens de SYTRAL Mobilités et des collectivités partenaires. Il propose des orientations, discutées ensuite en comité de pilotage.

Dans les comités de pilotage sont représentés les élus de SYTRAL Mobilités, de la métropole, et des communes concernées par le projet.

Les décisions sur le projet sont ensuite prises dans le cadre de délibérations en Conseil d'Administration ou Bureau Exécutif de SYTRAL Mobilités.

SOMMAIRE

Introduction	2
T8, une composante de la transformation de l'Est de la métropole de Lyon.	2
Une concertation préalable sous l'égide de la Commission nationale du débat public	4
Comment s'informer et contribuer (résumé des modalités)	4
Le mot des garants	4
Calendrier de la concertation	5
Une procédure réglementaire	6
Ce que dit la loi	6
La CNDP	6
Deux garants indépendants	7
Les suites de la concertation réglementaire	7
Quel est le projet présenté au public ?.....	8
Les objectifs du projet	8
Les bénéfices attendus :	8
Des équipements métropolitains mieux desservis	8
LE PROJET T8 EN CHIFFRES.....	9
Les acteurs du projet	10
Le maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités.....	10
La métropole de Lyon	10
Les villes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux.....	10
Les habitants, usagers des transports en commun, associations, entreprises, etc	10
Une gouvernance partenariale	10
Sommaire.....	11
POURQUOI LE PROJET T8 ?.....	13
Respecter les engagements métropolitains en faveur du développement des transports en commun.....	14
Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)	14
Le Plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H)	14
Le plan de déplacements urbains (PDU) et le plan de mobilité (PDM)	14
3 projets concrets pour répondre aux besoins de mobilité de l'est de la métropole de Lyon.....	17
La naissance du projet de tramway T8	17
Accompagner la mutation urbaine	18
Améliorer la desserte et les temps de trajet domicile-travail.....	18
S'inscrire dans les projets urbains en cours	20
Favoriser l'accès aux équipements de proximité	25
Compléter l'offre de transports en commun existante	26
QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET T8 ?	29
Comment T8 s'insérerait-elle dans le territoire.....	30
Une nouvelle ligne structurante pour l'Est de la métropole de Lyon.....	32
Poursuivre le maillage du réseau dans l'Est de la métropole de Lyon	32
Développer le pôle d'échange de La Soie	33
Renforcer la desserte du campus Porte des Alpes	33
De nouvelles connexions pour les quartiers en renouvellement urbain	33
Faciliter l'accès au Parc et à l'Hippodrome de Parilly	28
Relier les grandes zones d'activité	33
Le projet, secteur par secteur	34
Secteur La Soie/Poudrette	34
Secteur Route de Genas > Terraillon > Lycée Jean-Paul Sartre	36
Secteur Lycée Jean-Paul Sartre > Université Porte des Alpes	38
Secteur Parc de Parilly	40
Secteur Berliet/Gare de Vénissieux	42
Les enjeux fonciers du projet.....	44
Articuler tramway et autres usages de l'espace public	44
T8 nécessitera-t-il des expropriations ?	45
Un cadre de vie renouvelé	46
Autour du tramway	46
Adapter les plans de circulation et de stationnement	47
Circuler autrement	48
Un réseau de transport en commun amené à évoluer	49
QUELS SERONT LES EFFETS PRÉVISIONNELS DU PROJET T8 ?	51
Les impacts socio-économiques et environnementaux du projet	52
Enjeux et incidences du projet sur l'environnement	52
Circulation et stationnement	52
Les enjeux spécifiques aux travaux	55
Anticiper les risques et les impacts	56
Les vibrations liées au tramway	56
L'acoustique	56
Pendant les travaux	56
Et si le projet ne se faisait pas ?	57
LE CHOIX DU MODE ET DU TRACÉ DE T8.....	59
Capitaliser sur l'infrastructure tramway existante.....	60
Comment s'est construit le tracé ?	60
Tramway ou BHNS ?	60
Où en sont les études ?	61
Première approche budgétaire	61
Des tracés alternatifs ont-ils été étudiés ?	62
LA CONCERTATION	65
S'informer et s'exprimer	66
Les lieux permanents de la concertation réglementaire	66
Les grands rendez-vous	66
Le calendrier de la concertation	68
Le calendrier prévisionnel du projet	69
GLOSSAIRE.....	70
GLOSSAIRE.....	71



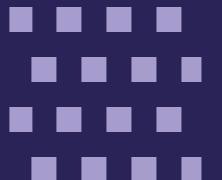
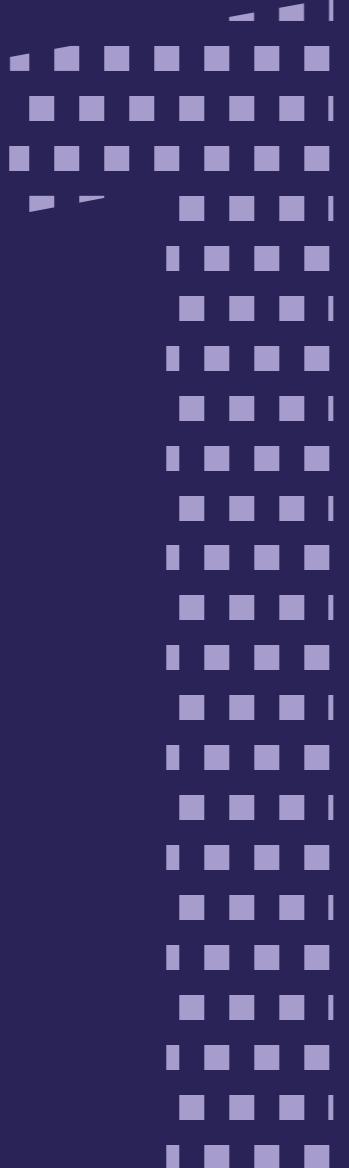
François Mitterrand
52 79
Pierre Brossolette
15 52
CIRQUE DE ST PRIEST BEL AIR
A VILLON - BUS RELAIS + TUX

T 5 Direction EUREXPO

12 DU 7 AU 9/04 DES 20-30
CIRQUE DE ST PRIEST BEL AIR
A VILLON - BUS RELAIS + TUX

Paul Sartre

Alain Savary
C 12
Gare de Lyon



Pourquoi le projet T8 ?

RESPECTER LES ENGAGEMENTS MÉTROPOLITAINS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN



Infrastructure tramway au Pôle d'échange multimodal de La Soie (Vaulx-en-Velin)

Depuis 1997, le corridor de la ligne T8 fait partie des grands axes identifiés pour accompagner le développement du territoire de l'Est de la métropole de Lyon. Prescrit par les documents de planification fixant les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité, ce projet répond également aux besoins exprimés lors des récentes concertations sur le territoire.

Les documents de planification (SCoT, PLU-H, Plan des mobilités...) sont les outils de référence pour l'ensemble des aménageurs du territoire. Élaborés en concertation avec le grand public, ils définissent les priorités et les grandes orientations pour l'urbanisme, le logement, les mobilités à moyen et long termes.

LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT (PLU-H)

Le PLU-H a été approuvé par le Conseil de la métropole de Lyon en mai 2019. Ce document encadre et accompagne le développement urbain des 59 communes de la métropole. Pour Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, il met l'accent sur la poursuite du grand projet urbain du Carré de Soie et son accroche avec les quartiers des Brosses. Le secteur Chenier, à proximité de la route de Genas, est également concerné par un objectif de renouvellement urbain. À Bron, le PLU-H prévoit le renouvellement du quartier de Terraillon, par la poursuite de son désenclavement, le renouveau de l'habitat et une amélioration paysagère (notamment autour de la place Jean-Moulin).

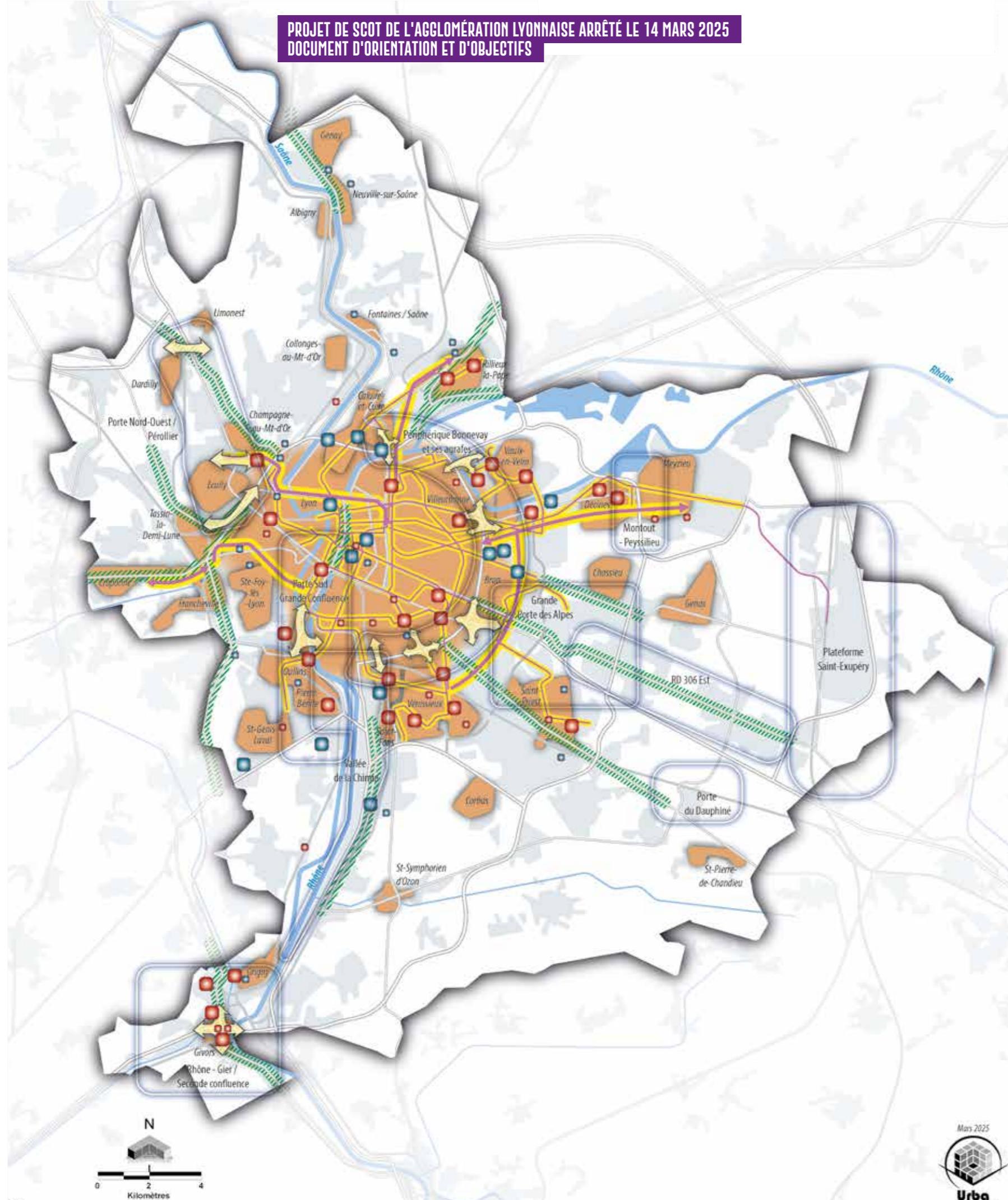
LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise couvre un périmètre de 74 communes et a été voté en 2010. Il fournit un cadre de référence à l'horizon 2030 pour le déploiement des politiques d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'environnement, d'aménagement commercial... Le diagnostic territorial du projet de SCoT indique que « le développement des offres de transport en commun garantit une importante couverture territoriale sur l'agglomération. Mais les niveaux de performance du réseau de surface sont hétérogènes avec une offre structurée en étoile en direction du cœur d'agglomération et peu d'offres de périphérie à périphérie autour du cœur d'agglomération ». Le projet de Document d'orientations et d'objectifs préconise donc, pour améliorer le système de mobilité dans l'est de l'agglomération, de « mettre en œuvre la ligne de tramway T8 en rocade pour relier les pôles d'échanges de Vaulx-en-Velin La Soie et de la gare de Vénissieux et desservir les communes de Bron, Saint-Priest et Vénissieux ».

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) ET LE PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

Depuis 1997 et le premier Plan de Déplacements Urbains (PDU), les politiques de mobilité identifient la nécessité de compléter le maillage du réseau de transport sur la métropole de Lyon en réalisant de nouvelles lignes fortes (notamment une ligne de rocade à l'extérieur du boulevard périphérique L. Bonnevay) afin d'améliorer la desserte des territoires périphériques. Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais a été arrêté en novembre 2024, il identifie cette nouvelle ligne T8 en la mettant en cohérence avec une stratégie de développement et de complémentarité des offres de mobilité à horizon 2040.

PROJET DE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ARRÊTÉ LE 14 MARS 2025
DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS



Aménager les sites d'agrafes urbaines en lien avec le périphérique Bonnevay, la M6 / M7 et l'A47

Intensifier et organiser les développements urbains le long des axes TC structurants (métro, tram, BHNS)

Structurer l'aménagement et l'insertion urbaine et paysagère des entrées d'agglomération

Prioriser les actions de requalification urbaines et renforcer l'ouverture entre la ville et les quartiers populaires

- QPV : quartiers politiques de la ville
- QPM : quartiers populaires métropolitains

Coordonner les développements urbains au sein des territoires de projets stratégiques

Polarités urbaines

CONCRÉTISER UNE DESSERTE STRUCTURANTE EN ROCADE



DES PROJETS CONCRETS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DE L'EST DE LA MÉTROPOLE DE LYON

En périphérie Est de la métropole, les projets urbains du NPNRU (Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine) ont souligné l'urgence de renforcer la desserte en transports en commun des quartiers concernés. À la clé, des enjeux de désenclavement, d'insertion sociale, de lien avec le centre de la métropole, etc. Après les concertations NPNRU liées à ces projets de renouvellement urbain, cette desserte structurante en rocade a été affinée et se traduit par 3 projets opérationnels :

- T9, entre Charpennes et Vaulx-en-Velin-La Soie ;
- T10, reliant Gerland et Vénissieux en passant par Saint-Fons ;
- T8, entre Gare de Vénissieux et La Soie en passant par Bron.

Les projets T9 et T10 ont été inscrits au Plan de mandat 2021-2026, un plan d'investissements déployé par SYTRAL Mobilités pour développer l'offre de transports en commun sur le territoire. Ils sont actuellement en chantier et les travaux se termineront fin 2026.

Depuis 2021, la métropole de Lyon a également poursuivi ses réflexions sur le projet urbain de la Grande Porte des Alpes à Bron, permettant aujourd'hui d'affiner les futurs besoins de transports en commun dans le secteur, déjà partiellement desservi par les lignes T2 et T5. Une nouvelle station a été mise en service au Parc du Chêne début 2025.

Deux projets complémentaires ont été lancés par SYTRAL Mobilités pour répondre aux besoins de mobilité de l'est de la métropole de Lyon : la ligne de tramway T8 et le prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part-Dieu <> Sept Chemins jusqu'à Parilly.

Dans le respect des engagements métropolitains en faveur du développement du réseau de transports en commun, SYTRAL Mobilités a réalisé les premières études de faisabilité de la ligne T8. Le 21 novembre 2024, le projet présenté a été approuvé à l'unanimité par le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités. Ce projet est aujourd'hui soumis à concertation préalable.

LA NAISSANCE DU PROJET DE TRAMWAY T8



Le Plan de déplacements urbains identifie l'axe A8 pour le développement du maillage des transports en commun de l'est de la métropole de Lyon.

SYTRAL Mobilités réalise une étude de faisabilité pour la création de lignes structurantes sur l'ensemble de l'axe A8. Une étude d'opportunité est également réalisée pour analyser la pertinence d'un BHNS dans le corridor.

SYTRAL mobilités lance le plan de mandat Destinations 2026, intégrant les projets de tramway T9 (A8 Nord), T10 (A8 Sud) et le Bus à haut niveau de service Part-Dieu <> Sept Chemins.

Des études de faisabilité sont réalisées, pour concevoir les futurs projets de desserte de l'axe A8 :

- 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 Part-Dieu <> Sept Chemins vers Parilly, pour une connexion plus rapide entre les zones d'activités de l'est de la métropole de Lyon et le cœur de la métropole.

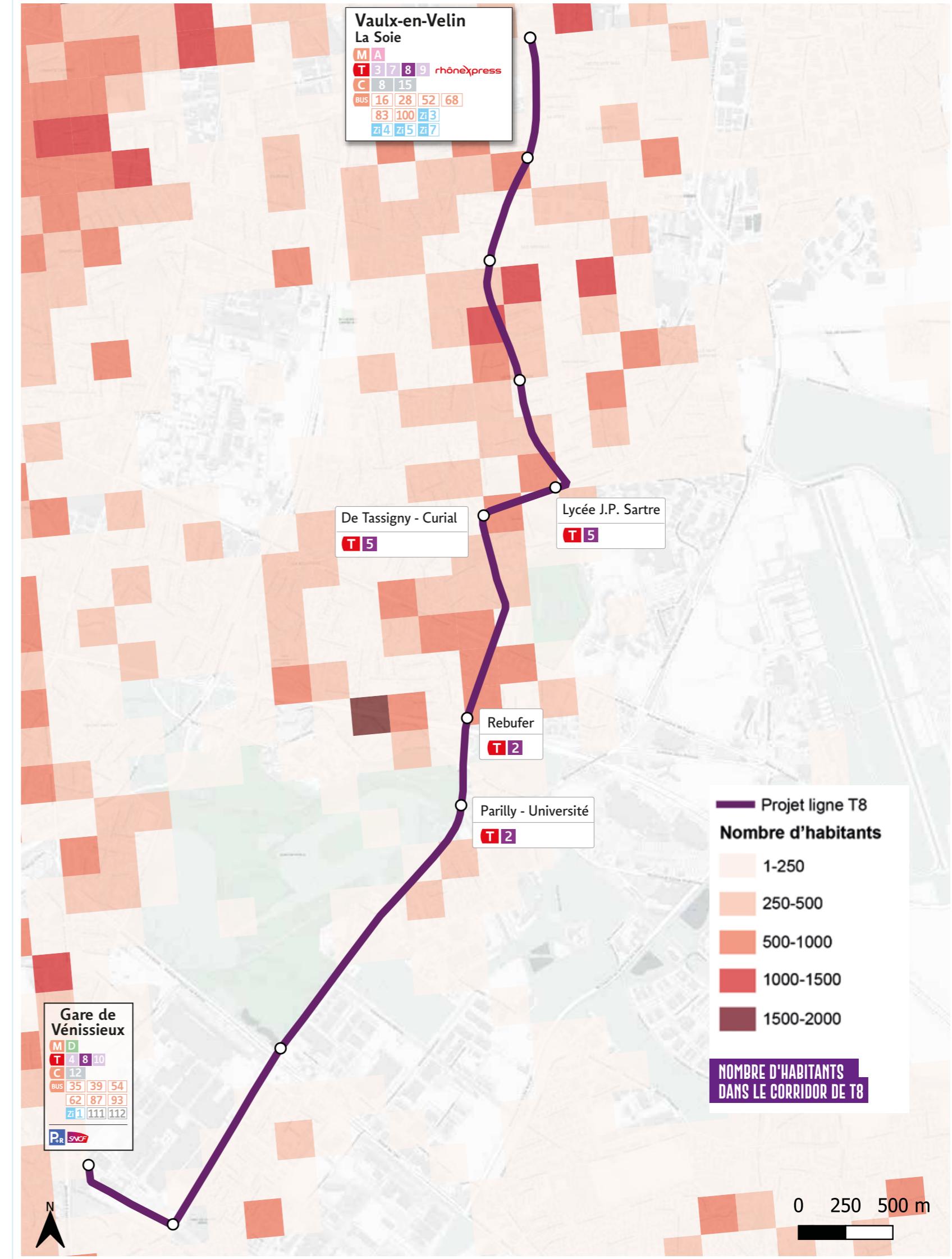
Les deux projets sont soumis à concertation préalable.

ACCOMPAGNER LA MUTATION URBAINE

Le projet de tramway T8 concerne des secteurs en pleine mutation. La transformation de quartiers résidentiels et le développement de zones d'activités ont pour conséquence une augmentation de la population et un développement de l'activité, nécessitant une amélioration de l'offre de déplacements, à la fois en termes de desserte et de performance.

AMÉLIORER LA DESSERTE ET LES TEMPS DE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Selon les données INSEE 2019 et SIRENE 2021, la ligne T8 desservirait entre 28 000 et 30 000 habitants et entre 20 000 et 25 000 emplois (situés à moins de 500 mètres d'une station). Ces chiffres ne tiennent pas compte du développement résidentiel et économique des secteurs traversés.





PRÈS DE 30 000 HABITANTS POTENTIELS DESSERVIS



25 000 EMPLOIS POTENTIELS DESSERVIS



source INSEE 2019 et SIRENE 2021

Entre La Soie et le campus de la Porte des Alpes, le tracé de la ligne T8 dessert principalement des quartiers d'habitat. Ce projet concerne aussi des zones d'emploi.

- secteur de La Soie, au Nord ;
 - campus de la porte des Alpes ;
 - secteur de la gare de Vénissieux, au Sud (Renault Trucks et Avenue des temps modernes).

D'autres zones d'activités économiques sont situées plus à l'Est, comme le centre commercial de la Porte des Alpes, l'aéroport de Lyon Bron, le Parc du Chêne, la zone d'activité des Sept Chemins. Ces secteurs bénéficieraient eux aussi d'une nouvelle desserte avec le prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service Part-Dieu <> Sept Chemins jusqu'à Parilly.

LES PROJETS URBAINS EN COURS DANS LE CORRIDOR DE T8

1 Carré de Soie

Cités

VILLEURBANNE

**Bel Air
Les Brosses**

VAULX-
EN-VELIN

LYON

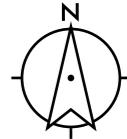
BRON

Bron Parilly

3 Grande Porte des Alpes

Vénissieux quartier gare

mise en service T7 autom.



Périmètre de la Grande Route des Alpes

Secteurs NPNRU à proximité de la ligne T8

Projet Vénissieux

Périmètre du projet

ZAG-1-GL0

ACCOMPAGNER LA MUTATION URBAINE

S'INSCRIRE DANS LES PROJETS URBAINS EN COURS

1 CARRÉ DE SOIE

Le territoire de projet Carré de Soie s'étend sur 500 hectares, sur les communes de Villeurbanne (à l'est du périphérique Laurent Bonnevay) et Vaulx-en-Velin (au sud du canal de Jonage).

Porté par la métropole de Lyon en lien étroit avec les communes, il a été initié dans les années 2000 pour permettre la transformation de ce territoire stratégique de l'Est de la métropole de Lyon.

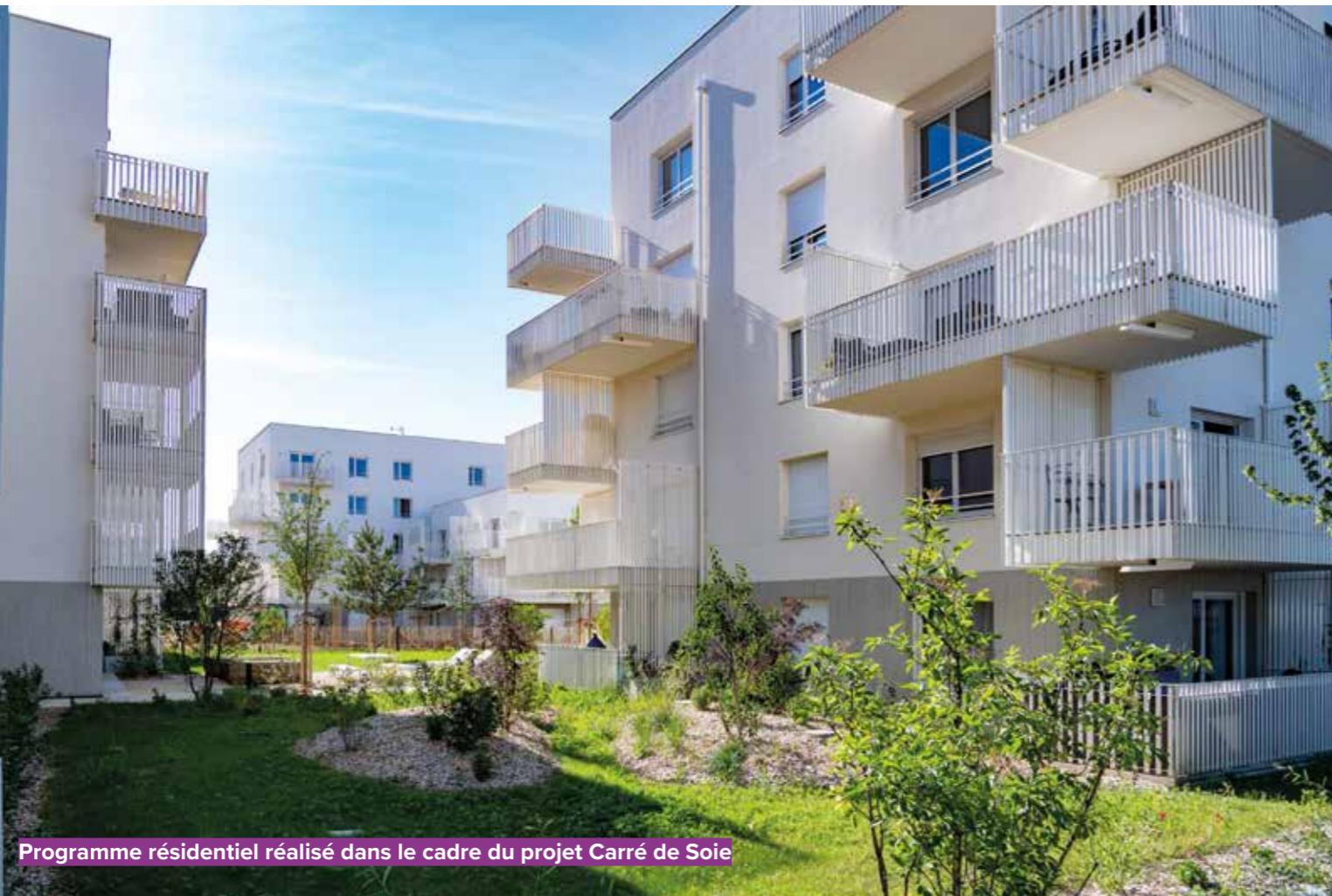
Depuis son origine et l'arrivée en 2007 du tramway T3 et du métro A au pôle multimodal de La Soie, le projet s'appuie sur le développement continu de l'offre de transports en commun (mise en service de T7 et de RhônExpress, puis travaux de création de T9 et du BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins).

Le tracé du projet de tramway T8 sur la rue de la Poudrette, au cœur du territoire, est en prise directe avec les quartiers anciens comme nouveaux.

La transformation du territoire est portée par des opérations urbaines d'échelles et de natures différentes :

- transformation de grandes friches urbaines en nouveaux quartiers associant activités, logements commerces, équipements et espaces publics ;
 - requalification de quartiers d'habitat ou économiques existants ;
 - projets d'espaces et d'équipements publics ;
 - accompagnement de projets immobiliers.

À travers le projet Carré de Soie, il s'agit de transformer le cadre de vie des quartiers existants par le renforcement de la trame verte et paysagère et l'arrivée de nouveaux services, mais aussi de proposer de nouvelles offres résidentielles et économiques (tertiaire ou activités productives) au profit de l'agglomération tout entière.



LES OPÉRATIONS DU PROJET URBAIN CARRÉ DE SOIE



CARRÉ DE SOIE

**25 000
HABITANTS**

A stylized icon of a storefront. It features a white canopy with vertical stripes in orange and purple. Below the canopy is a white horizontal bar, and the base of the storefront is a solid orange rectangle.

An orange coffee cup with a purple handle and saucer, with three orange wavy lines above it representing steam.

+ DE 1 100
ENTREPRISES

A stylized illustration of a house and an apartment building, both rendered in orange and purple, positioned to the left of the text block.

**+ DE 3 000
LOGEMENTS CONSTRUITS
DEPUIS 2009**

+ D'INEOS

carredesoie.grandlyon.com

ROUTE DE GENAS ET LE BHNS PART-DIEU < > SEPT CHEMINS



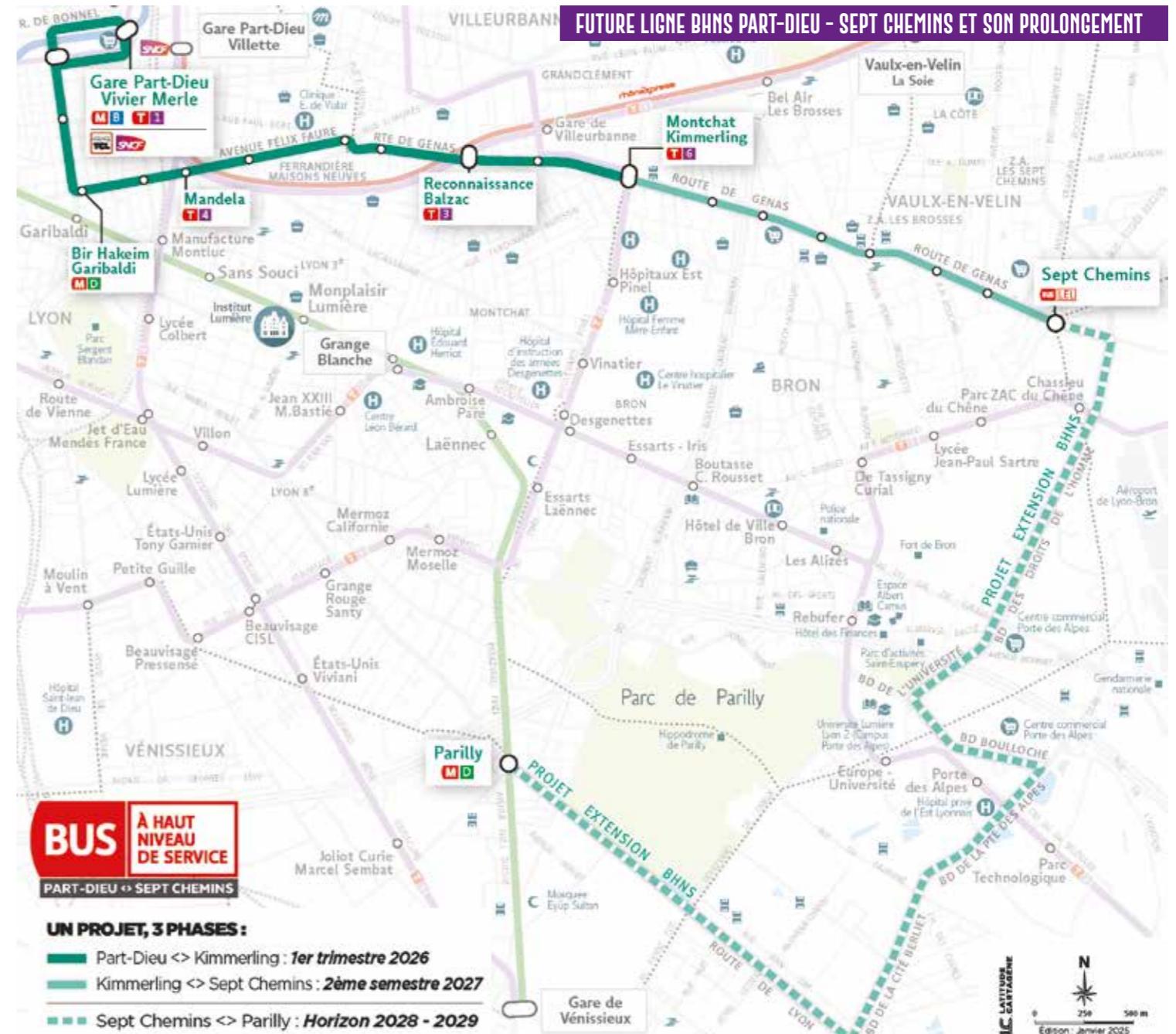
Perspective Route de Genas Mistral - Reconnaissance

Un nouvel aménagement pour la route de Genas

La réalisation de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Part-Dieu < > Sept Chemins par SYTRAL Mobilités s'accompagne d'une requalification des espaces publics de façade à façade sur la route de Genas. Améliorant la performance des transports en commun sur ce secteur, le projet vise également à favoriser les cheminements piétons et cyclables sur cet axe aujourd'hui saturé. Il doit permettre à la fois le renouvellement de la route de Genas et une meilleure desserte de l'Est de la métropole en vue de réduire la circulation automobile.

Approuvé en 2019, le Plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) a réaffirmé la nécessité d'une ligne empruntant la route de Genas, pour accompagner sa requalification et assurer un partage plus équilibré des usages de la voirie.

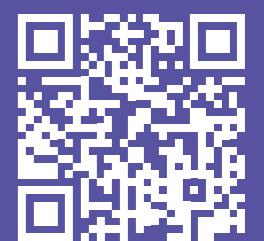
Sur la route de Genas, le BHNS sera mis en service en 2027.



UN PROLONGEMENT À VENIR VERS PARILLY

Du 20 juin au 20 juillet 2025 a lieu la concertation préalable relative au projet de prolongement de la ligne de BHNS Part-Dieu < > Sept Chemins vers Parilly. Pensée avant tout comme une réponse aux besoins de mobilité des entreprises, cette extension desservira notamment les zones d'activités du Parc du Chêne et de la Porte des Alpes avant de rejoindre la ligne D du métro à Parilly. T8 devrait offrir deux correspondances aux usagers du BHNS : au niveau de la route de Genas et de la route de Lyon.

+ D'INFORMATIONS SUR
[sytral-mobilites.fr/
prolongement-bhns](http://sytral-mobilites.fr/prolongement-bhns)





Centre commercial dans le quartier de Bron Terraillon

LE NPNRU, C'EST QUOI ?

Lancé en 2014, le NPNRU prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires.

2 PROJET URBAIN TERRAILLON CHÉNIER

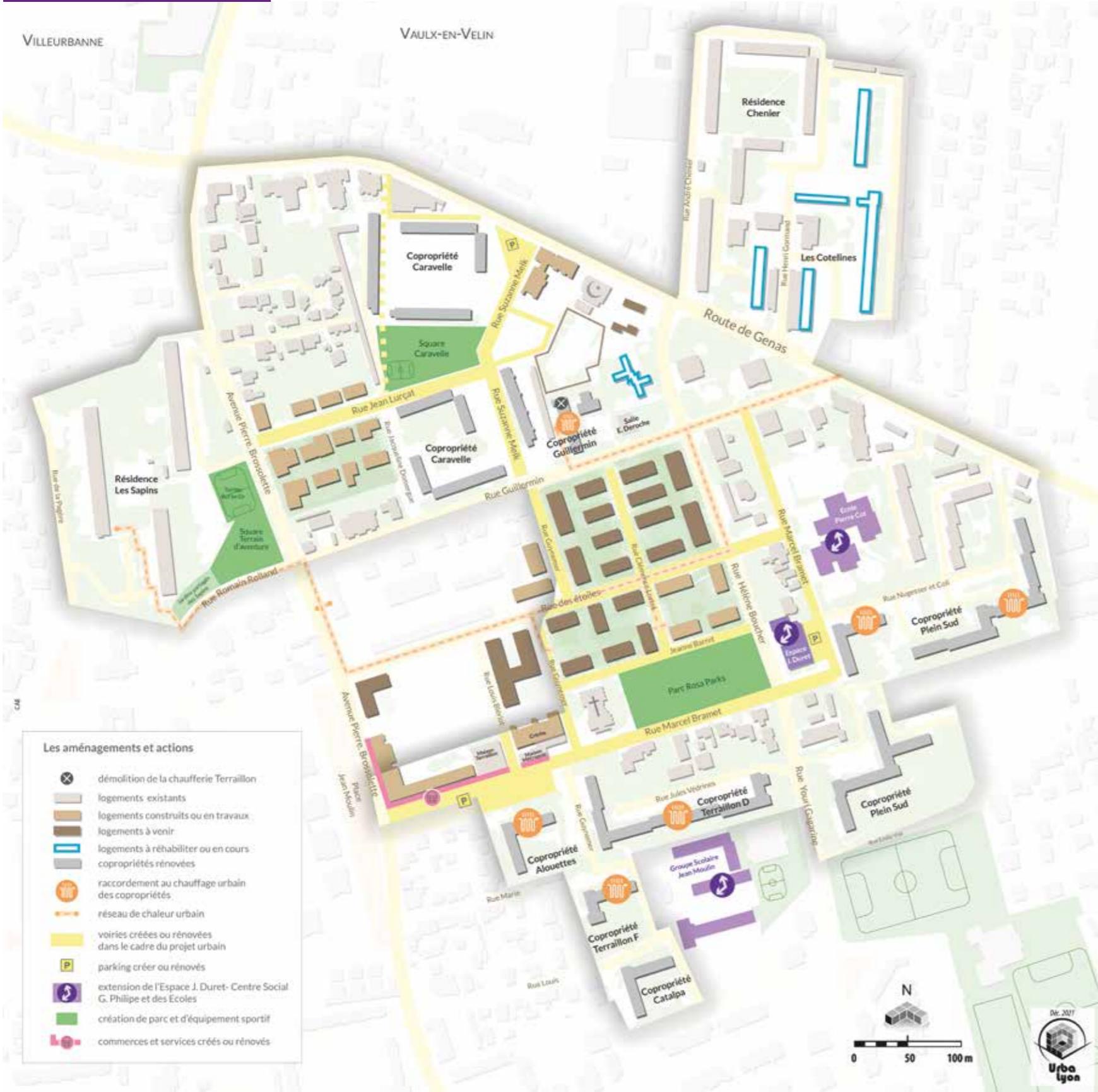
À cheval sur Bron et Vaulx-en-Velin, ce secteur est classé site d'intérêt national dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

Les enjeux du NPNRU sur Terraillon-Chénier sont de :

- maintenir la fonction résidentielle du quartier en offrant un cadre de vie renouvelé à ses habitants ;
- répondre à la demande d'habitat par une offre permettant un parcours résidentiel pour les Brondillants et les Vaudais ;
- créer des espaces publics et des espaces verts offrant une vie de quartier attractive autour d'équipements, de services publics et d'un pôle commercial renforcé.

Construit dans les années 1960 au nord de Bron, le quartier Terraillon compte près de 7000 habitants. Depuis 2008, un important projet urbain mené par la métropole de Lyon, la Ville de Bron et l'État, a déjà profondément repensé le visage de ce quartier. Une transformation qui se poursuit jusqu'en 2030 dans le cadre du Nouveau Programme national de Renouvellement Urbain. Pour rendre le quartier plus animé, plus dynamique et plus attractif, le projet comprend la rénovation des services et des équipements du quartier, mais aussi le renouvellement de l'offre de logements, ainsi que l'amélioration de leur performance énergétique.

PROJET URBAIN DE BRON-TERRAILLON



+ D'INFOS

WWW.GRANDLYON.COM/ACTIONS/BRON-TERRAILLON

TERRAILLON CHÉNIER



430 LOGEMENTS
DES ANNÉES 1960 DÉCONSTRUITS



495 NOUVEAUX LOGEMENTS
DANS LA ZAC TERRAILLON



1 NOUVEL EHPAD
DE 80 PLACES



RESTRUCTURATION
DE LA RÉSIDENCE SOCIALE ADOMA



214 LOGEMENTS SOCIAUX
RÉHABILITÉS CÔTÉ CHÉNIER



EXTENSION ET RÉNOVATION DE
2 ÉCOLES ÉLÉMENTAIRES

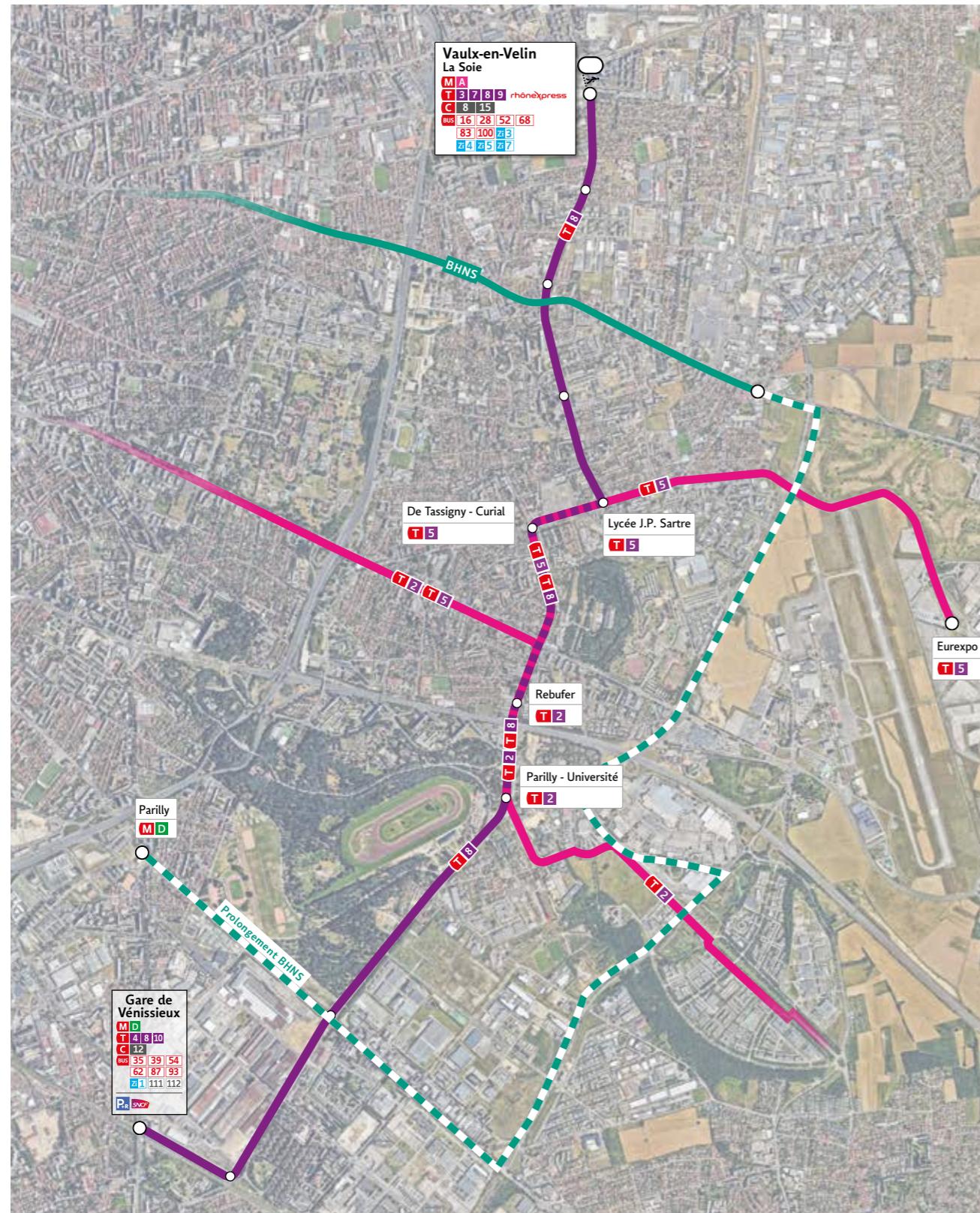


2 SQUARES CRÉÉS
ROSA PARKS ET CARAVELLE



AGRANDISSEMENT
DE L'ESPACE JACQUES DURET POUR ACCUEILLIR
LE CENTRE SOCIAL

ACCOMPAGNER LA MUTATION URBAINE



3 GRANDE PORTE DES ALPES

Situé sur les communes de Bron, Saint-Priest et Chassieu, le territoire de la Porte des Alpes fait l'objet d'une grande réflexion urbaine pilotée par la métropole de Lyon, en partenariat avec les communes et SYTRAL Mobilités, afin d'imaginer le devenir de ce secteur aux horizons 2030, 2040 et 2050. Avec ce projet, la métropole entend redonner une dynamique d'ensemble à ce territoire morcelé, en tenant compte des enjeux écologiques, sociaux, économiques et de mobilité.

De l'été 2022 à l'automne 2023, trois équipes pluridisciplinaires ont échangé avec les différents acteurs du territoire dans le cadre de plusieurs séminaires de travail pour faire émerger des diagnostics, des visions et des propositions pour le futur du territoire Porte des Alpes, dans un contexte de changement climatique, sur des sujets aussi variés que l'accès à la nature, l'habitat, l'économie, l'alimentation, les mobilités...

Des propositions ont été présentées en 2024 aux habitants et aux usagers de la Grande Porte des Alpes. À partir de 2025-2026, les premières grandes orientations d'aménagement et de développement se dessineront pour ce territoire.

4 VÉNISSIEUX QUARTIER GARE

L'attractivité croissante du secteur de la gare de Vénissieux le positionne comme une polarité métropolitaine à conforter. Des études sont menées sur plusieurs thématiques : densité urbaine, mixité fonctionnelle, performance de la fonction de pôle d'échanges... Il s'agit d'inscrire ce quartier attractif dans une démarche prospective globale à l'horizon 2030 avec l'ambition partagée de révéler ses atouts. Sur ce secteur, la réalisation de T8 serait l'occasion de mener une réflexion plus globale sur le fonctionnement du pôle d'échanges multimodal, en lien avec la transformation du quartier de la gare dans les années à venir.



LES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

FAVORISER L'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

Les lieux listés ci-dessous sont situés à proximité du tracé de la ligne T8. Drainant pour certains un public nombreux, ils génèrent un besoin de déplacements auquel le projet T8 vient répondre :

Éducation : collèges (J. Duclos, J. Curie), lycées (A. de Musset, J-P. Sartre), campus Lyon 2, université Gustave Eiffel

Culte : grande mosquée de Bron, mosquée Omar, Églises Saint-Étienne et Saint-Denis

Santé : Pôle santé de Terraillon, EPHAD des Jasmins, Résidences séniors Marius Ledoux et 4 saisons, Centre de santé et d'éducation sexuelles de Bron

Sport : complexe sportif des Brosses, halle des sports M. Sultana, stade J. Jaurès, centre équestre de Parilly

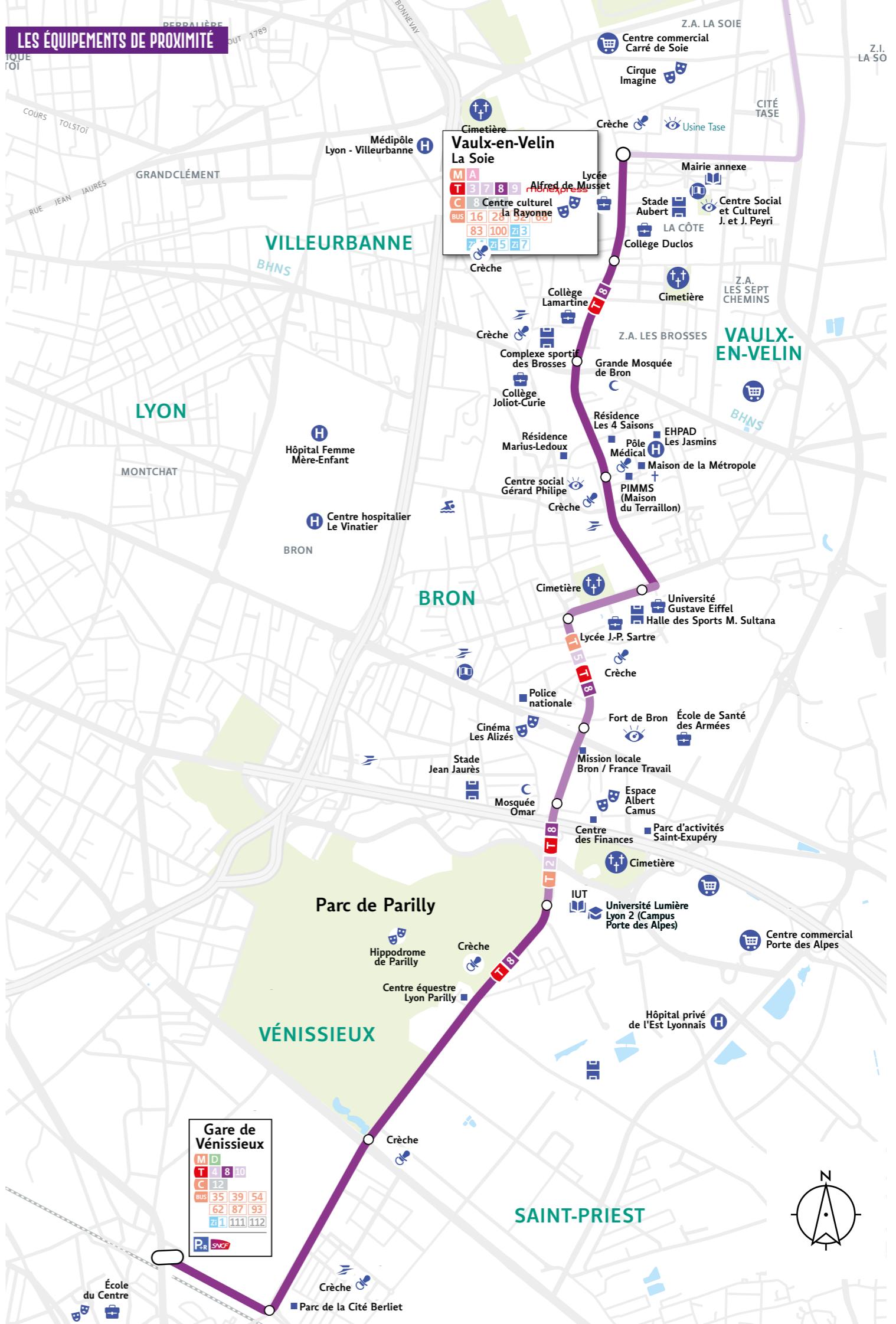
Culture/Loisirs : Cirque Imagine, Centre culturel la Rayonne, cinéma les Alizés, fort de Bron, espace A. Camus, grand parc et hippodrome de Parilly

Shopping : centre commercial du Carré de Soie

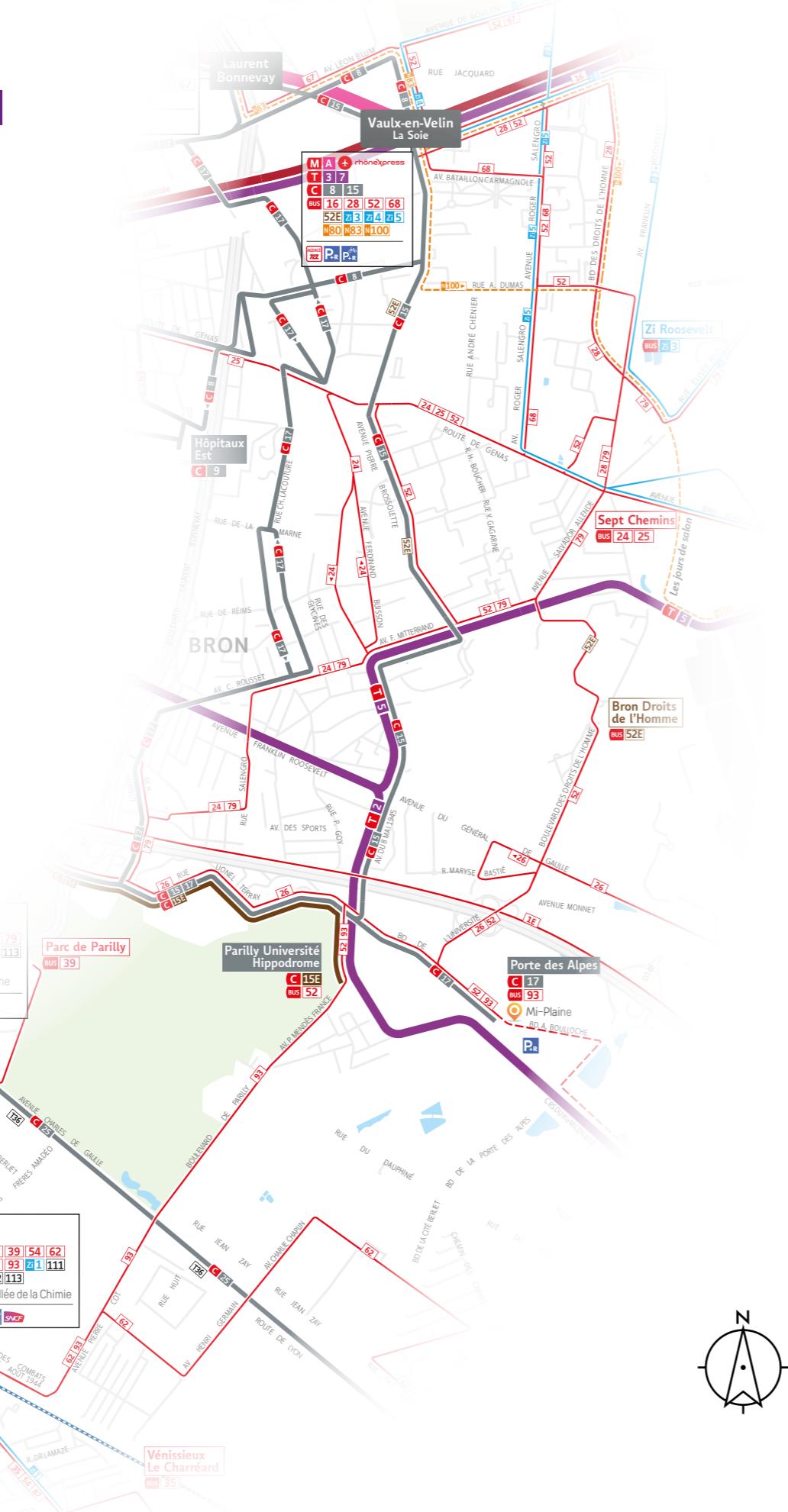
Administration : mairie annexe sud de Vaulx-en-Velin, Cimetière communautaire de Bron, Agence France Travail de Bron, centre des impôts de Bron, Maison de la métropole de Terraillon

Social : PIMMS de Bron, centre social Gérard Philipe, Mission locale de Bron

Petite enfance : à Vaulx-en-Velin Babilou Rail ; à Villeurbanne : Gribouille, La maison de Pilou ; à Bron : Les copains d'abord, L'Emerveille, Louise Michel, Equal ; à Saint-Priest : Jaune Citron, Les lionceaux



LES CONNEXIONS TCL DANS LE CORRIDOR T8



ACCOMPAGNER LA MUTATION URBAINE

COMPLÉTER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTE

ÉTAT DES LIEUX DES DÉPLACEMENTS DANS/VERS LE PÉRIMÈTRE DU PROJET T8

En 2015, les déplacements dans l'agglomération lyonnaise étaient réalisés en voiture pour 44% d'entre eux, contre 34% à pied, 18% en transports en commun, et 2% à vélo. Dans le périmètre du projet T8, l'absence d'un mode lourd de transports en commun pour des déplacements Nord-Sud constitue un frein à la mobilité et incite à l'usage de la voiture. Ainsi, entre La Soie et la Porte des Alpes, la part modale de la voiture était de 62% en 2015, alors que

celle des transports en commun ne dépasse pas 20%. De même, la part modale du vélo est limitée par l'absence d'axes cyclables structurants et sécurisés sur la rue de la Poudrette et l'avenue Pierre Brossolette. Sur la partie Sud du corridor, les accès au campus de la Porte des Alpes sont aujourd'hui uniquement possibles en voiture, en vélo, en bus, ou via le tramway T2.

LA DESSERTE ACTUELLE DU PÉRIMÈTRE DE T8 PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Lignes de TER

La ligne TER Lyon Perrache - Saint-André le Gaz propose un arrêt en gare de Vénissieux. Cette ligne dessert les gares du Nord Isère, parmi lesquelles Bourgoin-Jallieu, l'Isle-d'Abeau, la Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier ou encore la Tour-du-Pin.

Lignes de métro

Le périmètre de la ligne T8 est actuellement desservi par le métro à ses deux extrémités :

- la ligne A à Vaulx-en-Velin La Soie ;
- la ligne D à Gare de Vénissieux.

Lignes de tramway

- Vaulx-en-Velin La Soie : T3 (Part-Dieu – Meyzieu les Panettes), T7 (Vaulx-en-Velin La Soie, OL Vallée) et RhônExpress (Part-Dieu – Aéroport Saint-Exupéry) ;
- Bron et Saint-Priest : lignes T2 (Hôtel de Région Montrochet - Saint-Priest Bel Air) et T5 (Grange Blanche – Eurexpo) ;
- Gare de Vénissieux : ligne T4 (la Doua Gaston Berger – Hôpital Feyzin Vénissieux).

Lignes de bus

- C8, C15, C15E, C17, C25
- 16, 25, 28, 39, 52, 68, 79, 93, 24, 62, 1E
- N100, Zi3, Zi4, Zi5

Modifications à venir

- Les travaux des lignes T9 et T10 se termineront fin 2026. Les terminus de ces deux nouvelles lignes seront situés à proximité immédiate des terminus envisagés pour la ligne T8 (respectivement à Vaulx-en-Velin La Soie et Gare de Vénissieux).
- Bus à haut niveau de service Part-Dieu < > Sept Chemins : en 2027, la ligne connectera de façon performante la route de Genas à la Part-Dieu.
- Restructuration du réseau de surface : pour améliorer le maillage du réseau de bus à la mise en service des nouvelles lignes de tramway et de BHNS, les itinéraires de certaines lignes vont connaître des modifications. Pour les habitants du périmètre de T8, ces changements concernent les lignes C8, C17, 16, 25, 28, 52, 68, 93, Zi5.
- Depuis La Soie, la Ligne de l'est lyonnais permettra de rejoindre les communes de Chassieu et Genas.

+ d'infos sur sytral-mobilites.fr



LA COMMISSION D'ACCESSIBILITÉ DE SYTRAL MOBILITÉS

Depuis le début de l'année 2025, une commission dédiée à l'accessibilité réunit des élus de SYTRAL Mobilités et des associations de personnes en situation de handicap. Elle vise à :

- instaurer un dialogue entre les élus et les associations afin de mieux intégrer l'expertise de ces dernières dans les projets envisagés mais aussi de faire connaître les actions développées par SYTRAL Mobilités en matière d'accessibilité ;
- continuer à acculturer l'ensemble des directions de SYTRAL Mobilités à cette thématique ;
- dans le cadre du réseau de transport unifié, intégrer de nouvelles associations au-delà de la métropole de Lyon.

La commission comprend également des représentants de Keolis PMR Rhône, en charge du service Optibus, et de l'ensemble des délégataires de SYTRAL Mobilités.



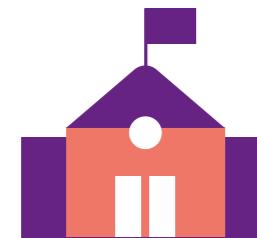


Plateforme de tramway engazonnée sur l'avenue Maréchal De Lattre De Tassigny

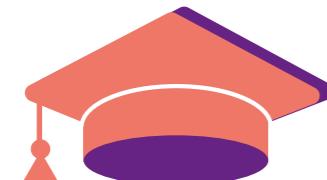


**Quelles sont
les caractéristiques
du projet T8 ?**

COMMENT T8 S'INSÉRERAIT DANS LE TERRITOIRE ?



5 COMMUNES TRAVERSÉES



1 CAMPUS
UNIVERSITAIRE

16 000
ÉTUDIANTS

9 ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



3 QUARTIERS EN RENOUVELLEMENT URBAIN

profiteraient de nouvelles connexions et d'une requalification des espaces publics.



11 À 13 STATIONS ENVISAGÉES



5 VOIES LYONNAISES CONNECTÉES

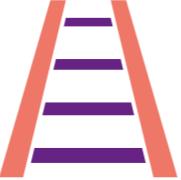


100 %

DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DU TRACÉ AMÉNAGÉES POUR LES CYCLES ET LES PIÉTONS

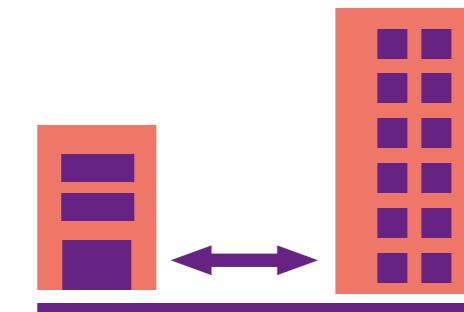


**SÉCURISATION
ET CONFORT**
DES CHEMINEMENTS CYCLES
ET PIÉTONS

 **1,8 KM**
D'INFRASTRUCTURES EXISTANTES

 **6,3 KM**
À CONSTRUIRE

VÉGÉTALISATION

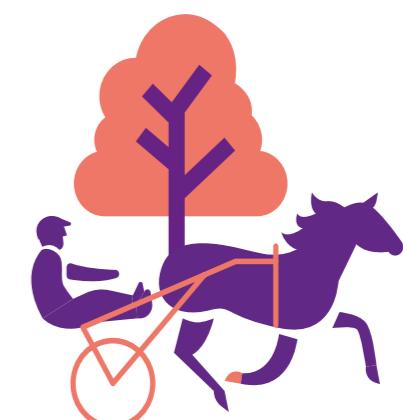


**REQUALIFICATION
DE FAÇADE À FAÇADE**



**IMPACTS
FONCIERS
LIMITÉS**

Préservation
des fonctionnalités
existantes



**1,6 MILLION
DE VISITEURS/AN**

Parc Métropolitain et
Hippodrome de Parilly



ÉVOLUTION

des plans de circulation
(sens unique ou réduction du
nombre de voies)

UNE NOUVELLE LIGNE STRUCTURANTE POUR L'EST DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Le tracé proposé pour T8 dessert des secteurs d'habitat, dont plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville, à l'image de Bron-Terraillon. Il dessert également le campus Porte des Alpes de l'Université Lumière Lyon 2. Le tracé relie enfin plusieurs pôles économiques en développement : La Soie à Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, la Porte des Alpes à Bron et les zones d'activité de Saint-Priest et de Vénissieux.

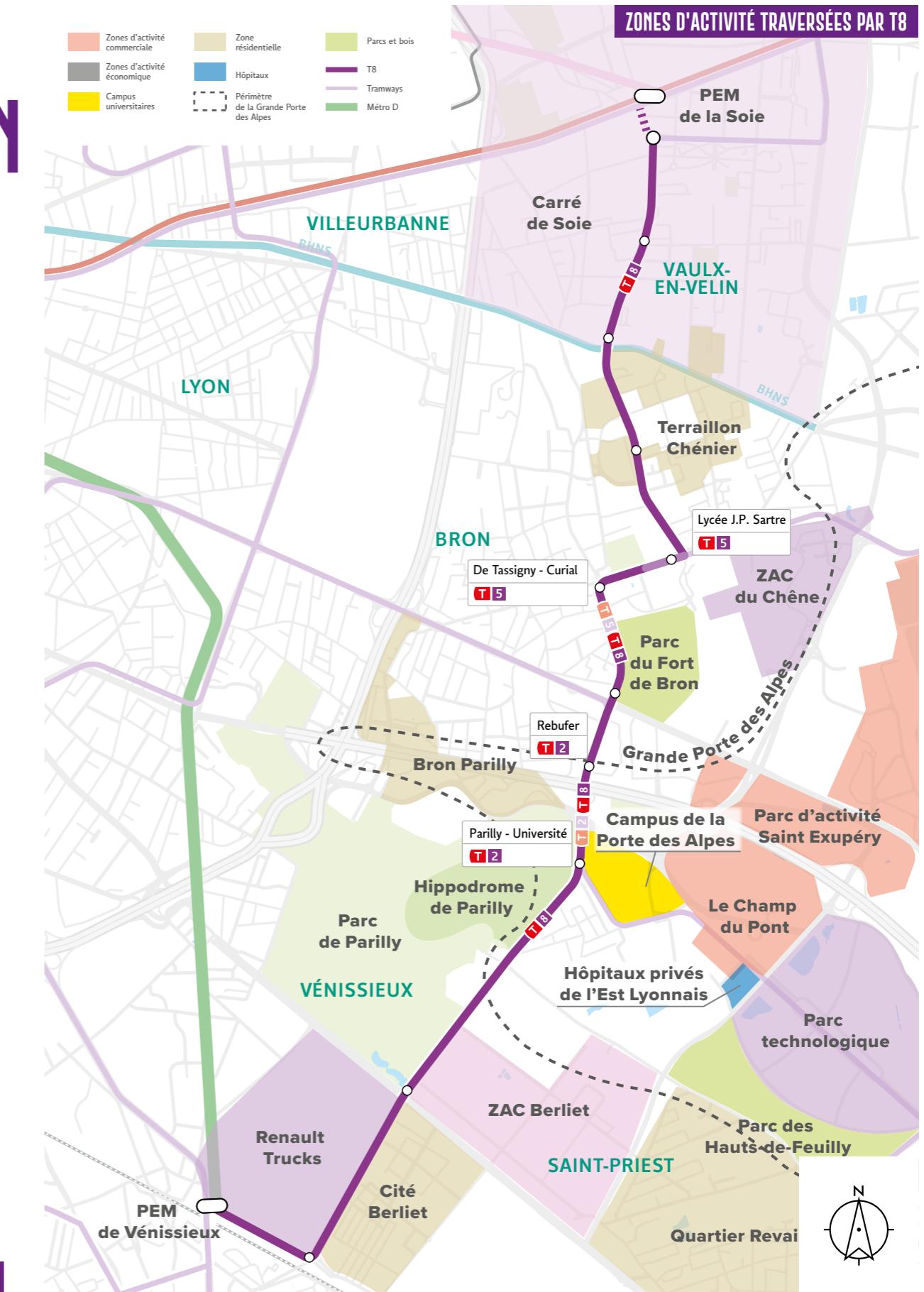
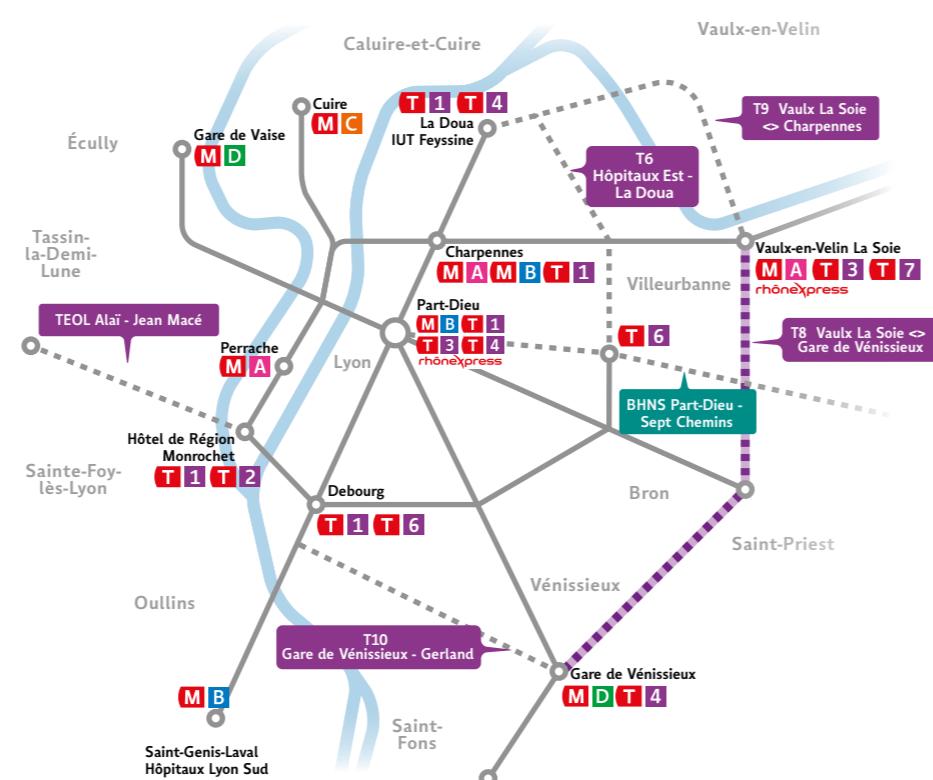
POURSUIVRE LE MAILLAGE DU RÉSEAU DANS L'EST DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Le secteur est de la métropole lyonnaise est largement pourvu en lignes fortes de transport, dans une logique en « étoile », c'est-à-dire connectant la ville centre.

Les études réalisées lors de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, confortées par les expressions des publics lors des concertations des projets T9 et T10, ont démontré la nécessité de compléter ce maillage par une liaison Nord/Sud, avec une ligne « de rocade ».

Elle s'inscrira en complémentarité des lignes radiales et contribuera ainsi à la formation d'un réseau de transport en commun en « toile ».

La ligne T8 faciliterait ainsi à la fois les déplacements de périphérie à périphérie mais aussi plus largement à l'échelle de la métropole.





DÉVELOPPER LE PÔLE D'ÉCHANGE DE LA SOIE

Bassin d'emploi et de population, le secteur de La Soie compte aujourd'hui 130 000 m² de bureaux pour environ 7 000 salariés. Les prévisions démographiques indiquent une augmentation du nombre d'habitants d'ici 2030. T9, dont la fin des travaux est prévue fin 2026, créera une nouvelle liaison entre La Soie et le Nord de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. T8 viendrait donc compléter l'offre de transport en commun vers les bassins d'emploi du Sud de la métropole pour les habitants de La Soie, de la Tase et plus largement de l'Est du territoire. En prenant appui sur le pôle d'échange multimodal (terminus du métro A, lignes T3/T7, RhônExpress), T9 et T8 sont des leviers de réduction de la dépendance à la voiture.



REFORCER LA DESSERTE DU CAMPUS PORTE DES ALPES, NOTAMMENT DEPUIS LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

Le campus Porte des Alpes de l'Université Lumière Lyon 2 accueille 16 000 étudiants et près de 1 000 salariés. Le site est en développement avec la construction de près de 700 nouveaux logements étudiants et d'un tiers-lieu sur l'avenue de l'Europe et la rue Paul Langevin. Une nouvelle bibliothèque universitaire Learning Centre sera également livrée en 2025.

T8 apporterait de nouvelles liaisons directes entre le campus et les deux pôles d'échanges multimodaux de La Soie (métro A) et de Vénissieux (métro D). Côté Vénissieux, il offrirait ainsi un complément au T2. Pour les salariés et étudiants issus du Sud-Est de la métropole et qui transitent par la Gare SNCF de Vénissieux (depuis La Verpillière ou Bourgoin-Jallieu), T8 offrirait une liaison directe, en 8 minutes, entre la gare et le campus. Enfin, T8 permettrait l'accès des étudiants à des quartiers plus résidentiels, incitant ainsi au développement de l'offre de logement étudiant dans ces quartiers.

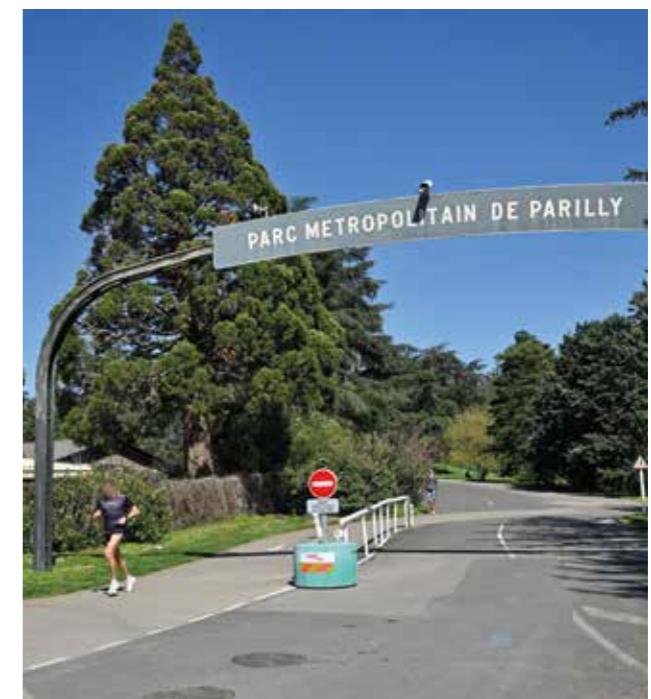
RELIER LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉ

Le tracé proposé pour la ligne T8 dessert le projet urbain de la Grande Porte des Alpes et la zone d'activité Berliet. Situé sur les communes de Chassieu, Bron et Saint-Priest, la Grande Porte des Alpes regroupe des zones industrielles, commerciales et d'activités avec d'importantes infrastructures. La métropole mène une réflexion sur l'avenir de cette zone à horizon 2030, 2040 2050 avec la volonté de travailler sur sa transition environnementale. Ce territoire représente plus de 85 000 emplois. Cette zone souffre aujourd'hui d'un déficit d'accessibilité en transports en commun et le trafic automobile y est important. Ce secteur fait également l'objet d'un projet d'extension de la ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemin jusqu'à Parilly. T8 s'inscrit ici en complémentarité de cette extension, en proposant une connexion aux pôles d'échanges multimodaux de La Soie et de la Gare de Vénissieux.



DE NOUVELLES CONNEXIONS POUR LES QUARTIERS EN RENOUVELLEMENT URBAIN

S'il est réalisé, le projet T8 reliera au cœur de la métropole plusieurs quartiers en cours de renouvellement urbain : le quartier Bel-Air Les Brosses à Villeurbanne, le projet Gimenez à Vaulx-en-Velin ou encore le quartier Bron/Terraillon. Dans ces secteurs, T8 viendrait renforcer l'offre de transports en commun pour rejoindre différents bassins d'emploi métropolitains et le campus Porte des Alpes. Avec T8, les habitants de ces quartiers pourraient accéder facilement au reste du réseau TCL, et notamment à ses lignes structurantes, via les correspondances avec les métros A (station Vaulx-en-Velin – La Soie) et D (station Gare de Vénissieux) et les lignes T2 et T5, ou encore le pôle bus de l'Université. L'arrivée de T8 accompagnerait le renouvellement urbain de ces quartiers en mutation, en les ouvrant au reste de la métropole.



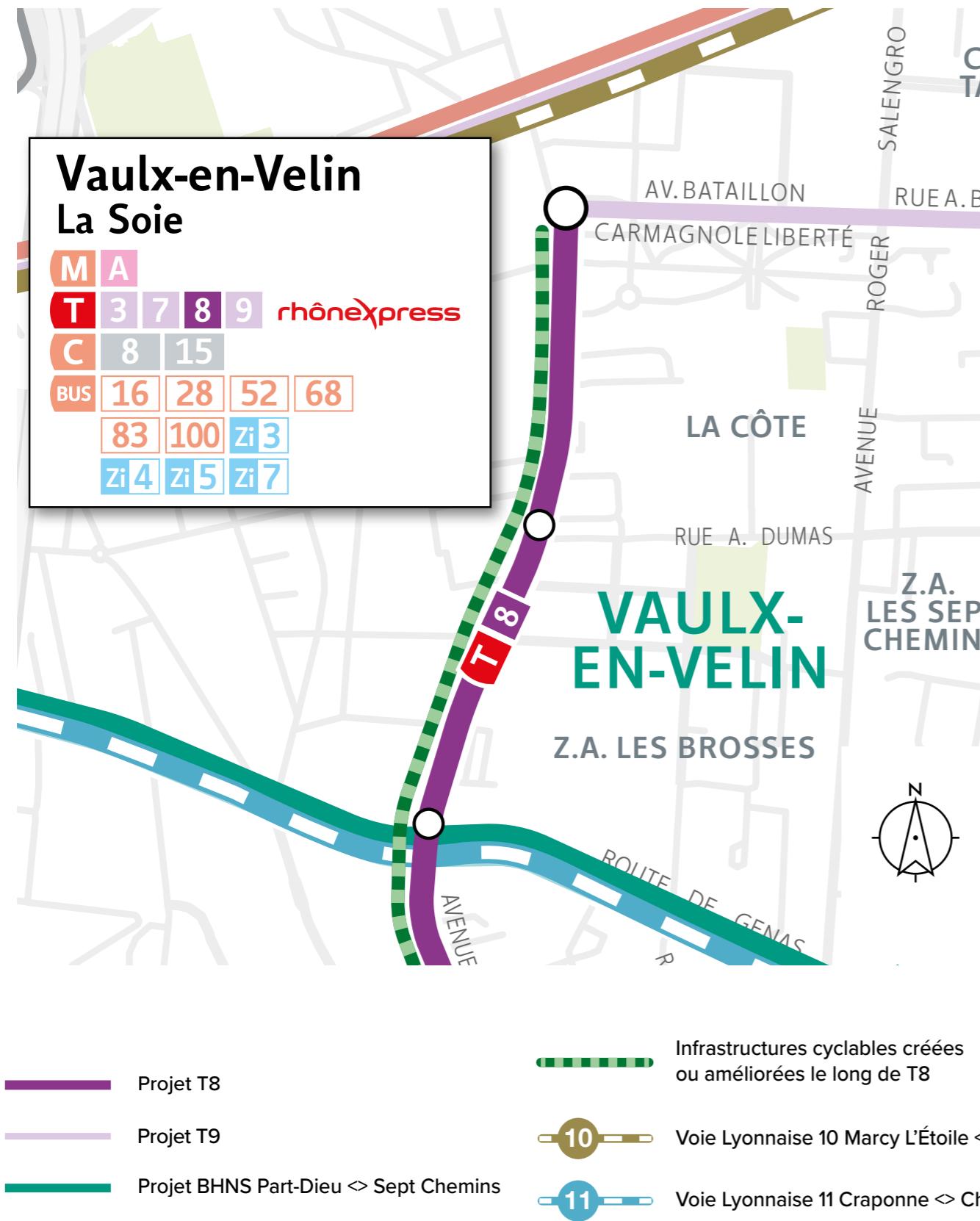
FACILITER L'ACCÈS AU PARC ET À L'HIPPODROME DE PARILLY

T8 permettra une connexion avec la Gare de Vénissieux (connexion au métro D et à la gare TER). Le Parc de Parilly accueille **environ 1,6 million de visiteurs chaque année**. Espace de verdure étendu sur 159 hectares, il est l'objet d'un projet de valorisation, porté par la métropole de Lyon. L'objectif de ce projet est de mieux préserver la biodiversité tout en améliorant les conditions d'accueil du public. Le Parc est actuellement desservi par la ligne de tramway T2 et les stations du métro D Parilly et Mermoz-Pinel.

L'hippodrome de Parilly accueille **entre 80 000 et 120 000 visiteurs par an**, dans le cadre de ses 48 jours de courses hippiques et d'une centaine d'événements organisés au fil de l'année. Aujourd'hui, plusieurs lignes de transport en commun permettent de rejoindre l'Hippodrome : la ligne T2 (station Parilly Université Hippodrome), le métro D puis le bus C15 (station Bois de Parilly) ou encore les bus 52 et 93 (station Parilly Université Hippodrome). Alors que 80 % des visiteurs utilisent la voiture pour se rendre à l'Hippodrome, le projet T8 prévoit un arrêt à la station Parilly Université Hippodrome, en complément de T2. Une à trois autres stations pourraient être positionnées sur le boulevard de Parilly et l'avenue Pierre Cot, à proximité immédiate de l'Hippodrome et du parc.

LE PROJET, SECTEUR PAR SECTEUR

SECTEUR LA SOIE / POUDRETTE



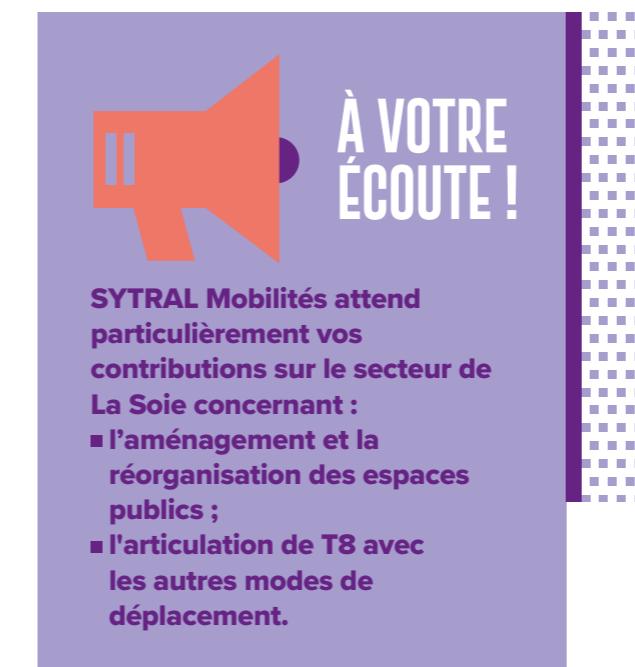
Dans chaque quartier desservi par le projet de tramway T8, découvrez les stations envisagées et les enjeux pour l'espace public. Le nombre de stations conditionne le temps de parcours de la ligne et donc sa performance. La localisation précise des stations sera affinée dans le cadre des études à venir.

3 STATIONS ENVISAGÉES :

- Terminus Vaulx-en-Velin La Soie
- Rue de la Poudrette, au croisement de la rue Alexandre Dumas
- Route de Genas

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL VAULX-EN-VELIN LA SOIE

Le tracé du projet T8 débute à la station Vaulx-en-Velin La Soie. Le terminus de la ligne serait accessible depuis le pôle de La Soie via un cheminement piéton pour une connexion rapide au métro A, aux tramways T3 et T7, à Rhônexpress et à plusieurs lignes de bus. Une réorganisation du fonctionnement du dépôt SYTRAL Mobilités de La Soie pourrait être nécessaire pour l'insertion de T8.



REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC DE FAÇADE À FAÇADE

Pour tous ses projets de tramway, SYTRAL Mobilités prend le parti de requalifier l'espace public autour des infrastructures neuves.

Elle permet :

- de rééquilibrer le partage de l'espace public entre ses différents usages lorsque c'est nécessaire,
- de sécuriser les cheminements des piétons et des personnes à mobilité réduite, en rendant les trottoirs plus accessibles et plus confortables,
- de rénover et de végétaliser le cadre de vie (mobilier urbain, revêtements au sol, plantations, etc.).

Dans le secteur des Brosses, l'arrivée de T8 contribuerait au renouvellement urbain en cours.

RUE DE LA POUDRETTE

Depuis La Soie, le tramway T8 emprunterait la rue de la Poudrette, desservant des quartiers résidentiels et tertiaires jusqu'à la route de Genas. Il desservirait le Lycée des métiers Alfred de Musset. Sur cette rue, le projet pourrait impliquer une mise en sens unique entre La Soie et la route de Genas. Des stationnements pourraient être supprimés le long de la rue, pour permettre l'insertion du tramway et le maintien des voies cyclables.

De cette façon, T8 apporterait une réelle amélioration des circulations cyclables. Son arrivée donnerait lieu à des cheminements cyclables plus confortables, connectés côté Nord à la VL10 (au niveau de La Soie) et au Sud à la VL11 (au niveau de la route de Genas). Le confort des piétons serait lui aussi amélioré.

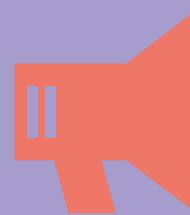
Une station est envisagée au niveau de la rue Alexandre Dumas, desservant ainsi le secteur Gimenez. Une autre station serait positionnée au croisement de la rue de la Poudrette et de la route de Genas pour permettre une connexion rapide avec le futur BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins.

À VILLEURBANNE, LE QUARTIER BEL-AIR – LES BROSSES

Ce secteur situé côté Est de la rue de la Poudrette, entre la rue Nicolas Garnier et la route de Genas, fait l'objet d'un programme de requalification urbaine depuis plusieurs années. Il comprend un établissement scolaire (le collège Lamartine) et un complexe sportif et compte 5 000 habitants. Avec T8, ce quartier disposera d'une nouvelle ligne de transport structurante.

À VAULX-EN-VELIN, LE PROJET URBAIN PARTENARIAL (PUP) GIMENEZ

Situé entre les rues Dumas, Chénier, Poudrette et Gimenez, ce PUP constitue un prolongement vers le Sud du projet urbain Carré de Soie. S'étendant sur le site des anciennes carrières Gimenez, il a permis la construction de 600 logements et d'une promenade plantée sur la rue André Chénier. L'arrivée de T8 apporterait une solution de mobilité supplémentaire en transports en commun à l'Est du quartier. La ligne sera complémentaire avec le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins qui desservira dès 2027 le Sud du quartier au niveau de la route de Genas.



À VOTRE ÉCOUTE !

SYTRAL Mobilités attend particulièrement vos contributions sur le secteur Poudrette concernant :
■ l'aménagement urbain de la rue de la Poudrette :
partage de l'espace public, amélioration du cadre de vie, cheminement piétons et cycles...



Rue de la poudrette - Vaulx-en-Velin

LE PROJET, SECTEUR PAR SECTEUR

SECTEUR ROUTE DE GENAS > TERRAILLON > LYCÉE JEAN-PAUL SARTRE



2 STATIONS ENVISAGÉE

- Terraillon
 - Lycée Jean-Paul Sartre

AVENUE PIERRE BROSSOLETT

Après le croisement avec la route de Genas, la ligne T8 continuerait en direction du lycée Jean-Paul Sartre via l'avenue Pierre Brossolette. D'un bout à l'autre de la rue, le projet T8 s'accompagnerait d'une amélioration des continuités cyclables. Elle s'inscrirait en cohérence avec le réseau cyclable structurant existant sur la rue de la Pagère et la rue Ferdinand Buisson. Ces aménagements et la création d'espaces verts pourraient impliquer une mise en sens unique de l'avenue Brossolette. Les cheminements piétons seraient améliorés pour permettre des liaisons sécurisées avec le tramway. Le carrefour Brossolette Mitterrand et l'actuelle station Lycée Jean-Paul Sartre pourraient être adaptés dans le cadre de l'arrivée de T8.



QUARTIER BRON-TERRAILLON

Le projet T8 desservirait le Quartier Bron-Terraillon situé de part et d'autre de l'avenue Pierre Brossolette. Au cœur de ce quartier, une station serait implantée au niveau de la place Jean Moulin, qui fait l'objet d'un projet de requalification intégré aux aménagements de T8. La Ville de Bron a mené une consultation sur ce sujet auprès des habitants : évolution du cadre de vie, sécurité, interface avec le marché.



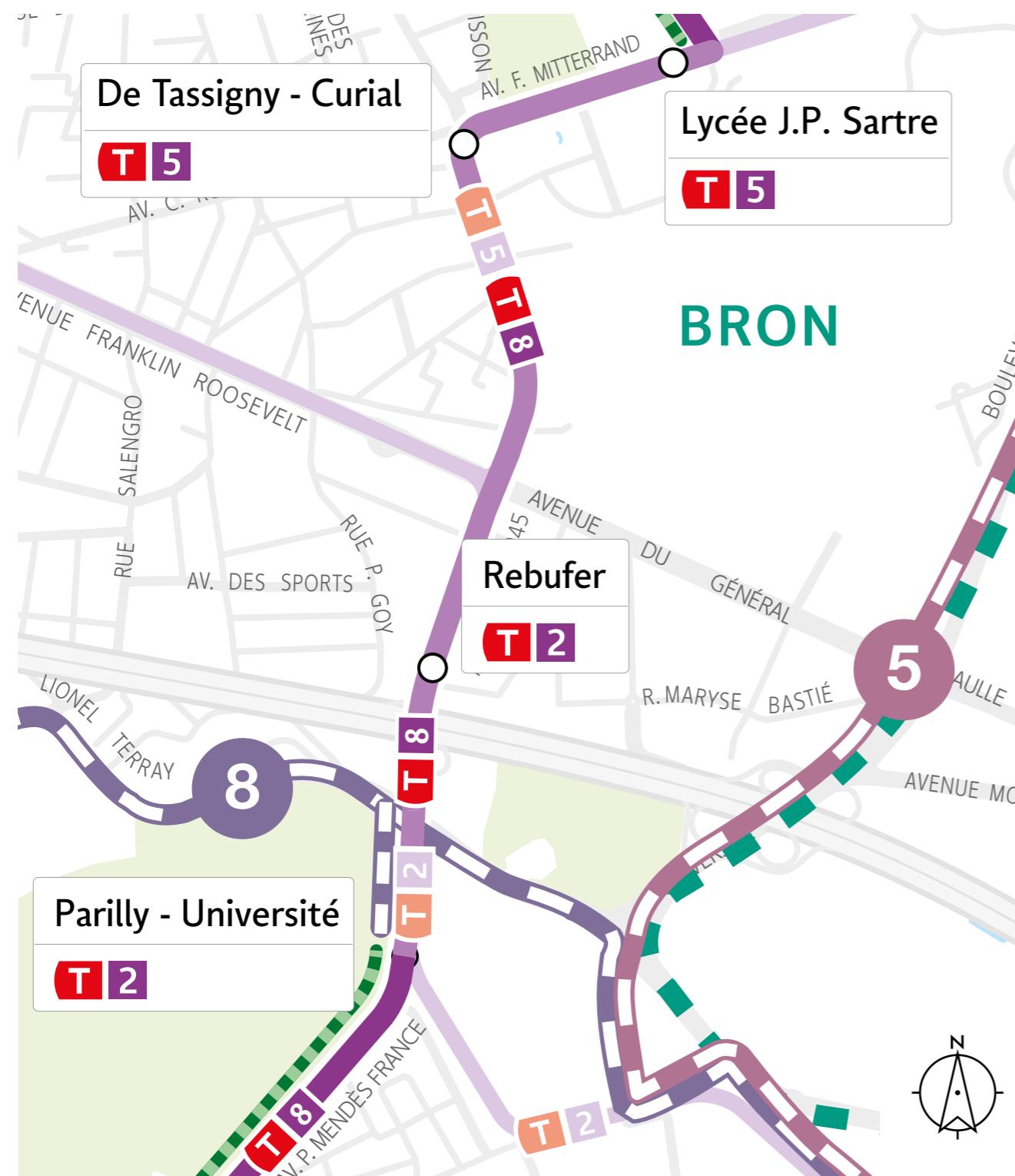
Le marché de la place Jean Moulin dans le quartier Bron-Terraillon

REQUALIFICATION DE LA PLACE JEAN MOULIN

Entre janvier et mars 2025, la Ville de Bron et la métropole ont organisé une consultation habitante sur le projet de réaménagement de la place Jean Moulin. Leurs besoins et préoccupations ont été recueillis au travers d'entretiens, de stands sur le marché et d'ateliers spécifiques pour les habitants et commerçants. L'ensemble de ces avis a été compilé dans un cahier des usages qui a été remis aux élus de la Ville de Bron et de la métropole lors d'une réunion publique le 12 mars 2025. Cette consultation a permis de faire émerger une première liste d'intentions programmatiques qui a été transmise à SYTRAL Mobilités en tant que futur Maître d'Ouvrage du réaménagement de la place.

LE PROJET, SECTEUR PAR SECTEUR

SECTEUR LYCÉE JEAN-PAUL SARTRE > UNIVERSITÉ PORTE DES ALPES



À partir de la station Lycée Jean-Paul Sartre, le tracé envisagé emprunte l'avenue François Mitterrand, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, l'avenue du 8-Mai-1945 et l'avenue Pierre Mendès France jusqu'à la station existante Parilly Université Hippodrome. Sur l'ensemble de ce secteur de 2 km, la ligne T8 utiliserait les voies ferrées existantes de T5 et T2 en desservant des quartiers résidentiels et commerçants.

3 STATIONS EXISTANTES :

- De Tassigny – Curial
- Rebufer
- Parilly Université Hippodrome

T8 SUR LES VOIES DE T2 ET T5

Dans ce secteur, T8 desservirait les 3 stations actuelles des lignes T2 et T5.



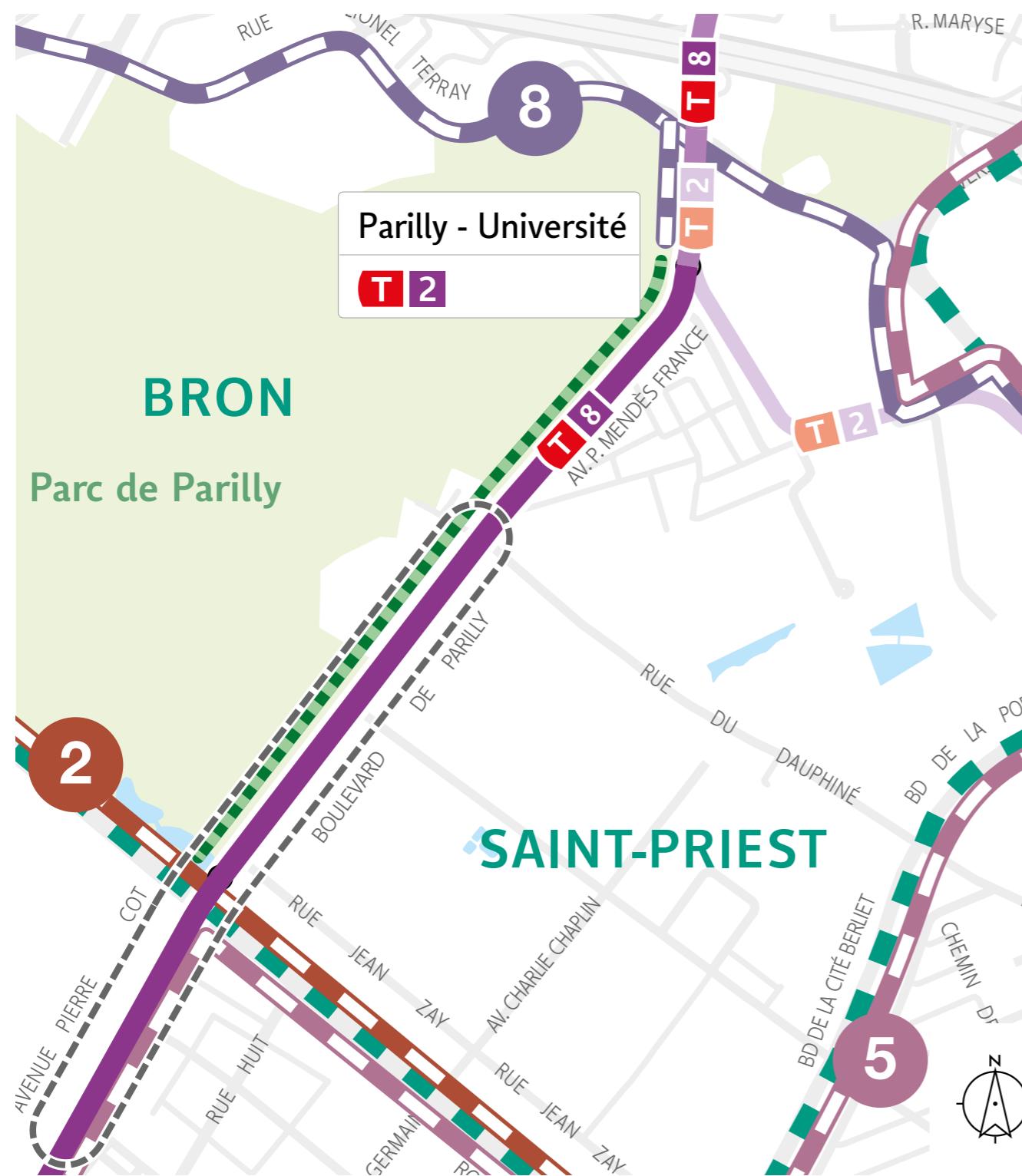
- Projet T8
- Tramway existant
- Projet prolongement Sept Chemins <> Parilly
- Infrastructures cyclables créées ou améliorées le long de T8
- Voie Lyonnaise 5 Saint-Fons <> Bron
- Voie Lyonnaise 8 La-Tour-de-Salvagny



La station Lycée Jean-Paul Sartre à Bron

LE PROJET, SECTEUR PAR SECTEUR

SECTEUR PARC DE PARILLY



Après la station Parilly Université Hippodrome, l'itinéraire proposé pour T8 se poursuivrait sur l'avenue Pierre Mendès France puis sur le boulevard de Parilly.

AVENUE PIERRE-MENDÈS-FRANCE

Avec l'arrivée de T8, l'avenue Pierre Mendès France serait reconfigurée pour accueillir l'infrastructure tramway et créer une piste cyclable. Les voies de circulation dédiées aux voitures seraient réduites. Un réaménagement de la station Parilly Hippodrome Université serait réalisé, la station marquant la séparation en deux branches des infrastructures T2 et T8.

BOULEVARD DE PARILLY

Sur le boulevard de Parilly entre la rue de l'Europe et la route de Lyon, l'insertion de T8 pourrait se faire sans impact sur les circulations automobiles existantes. Plusieurs stations (une à deux) pourraient être positionnées le long du parc, sur le boulevard.



SYTRAL Mobilités attend particulièrement vos contributions sur ce secteur concernant :

- le nombre et l'emplacement des stations de tramway à positionner sur le boulevard de Parilly, entre la station Parilly Université Hippodrome et la rue des Combats du 24 août 1944 ;
- les aménagements dédiés aux modes actifs ;
- la complémentarité des aménagements liés à T8 avec les projets du Parc de Parilly (voies vertes, entrées du parc...).

LE PARC DE PARILLY

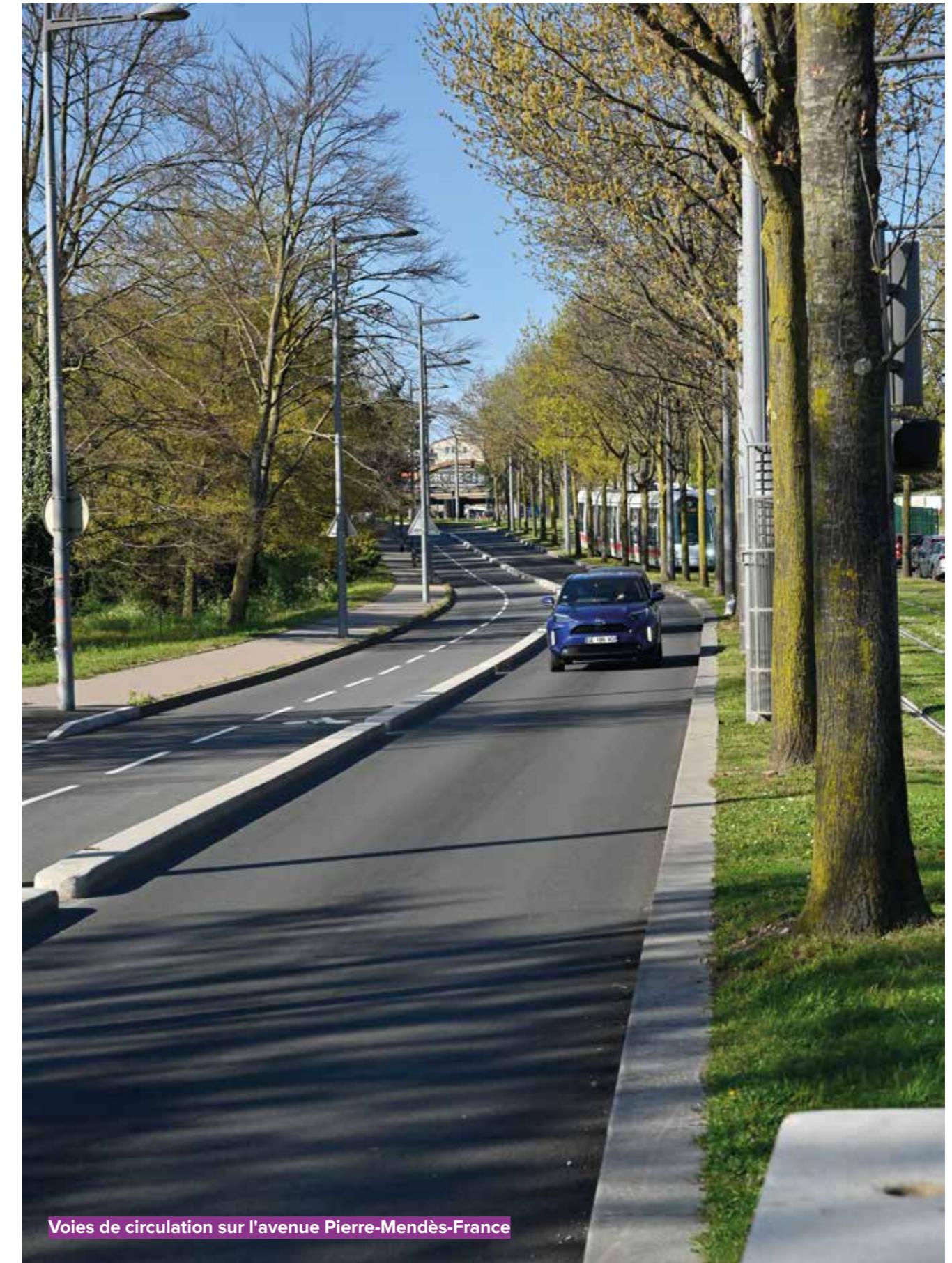
- > 159 hectares ;
- > 1,6 million de visiteurs annuels ;
- > 15 km de voies cyclables.

- Projet T8
- Tramway existant
- Projet prolongement Sept Chemins <> Parilly
- Infrastructures cyclables créées ou améliorées le long de T8
- Voie Lyonnaise 2 Cailloux <> Mions
- Voie Lyonnaise 5 Saint-Fons <> Bron
- Voie Lyonnaise 8 La-Tour-de-Salvagny

LE CAMPUS DE LA PORTE DES ALPES

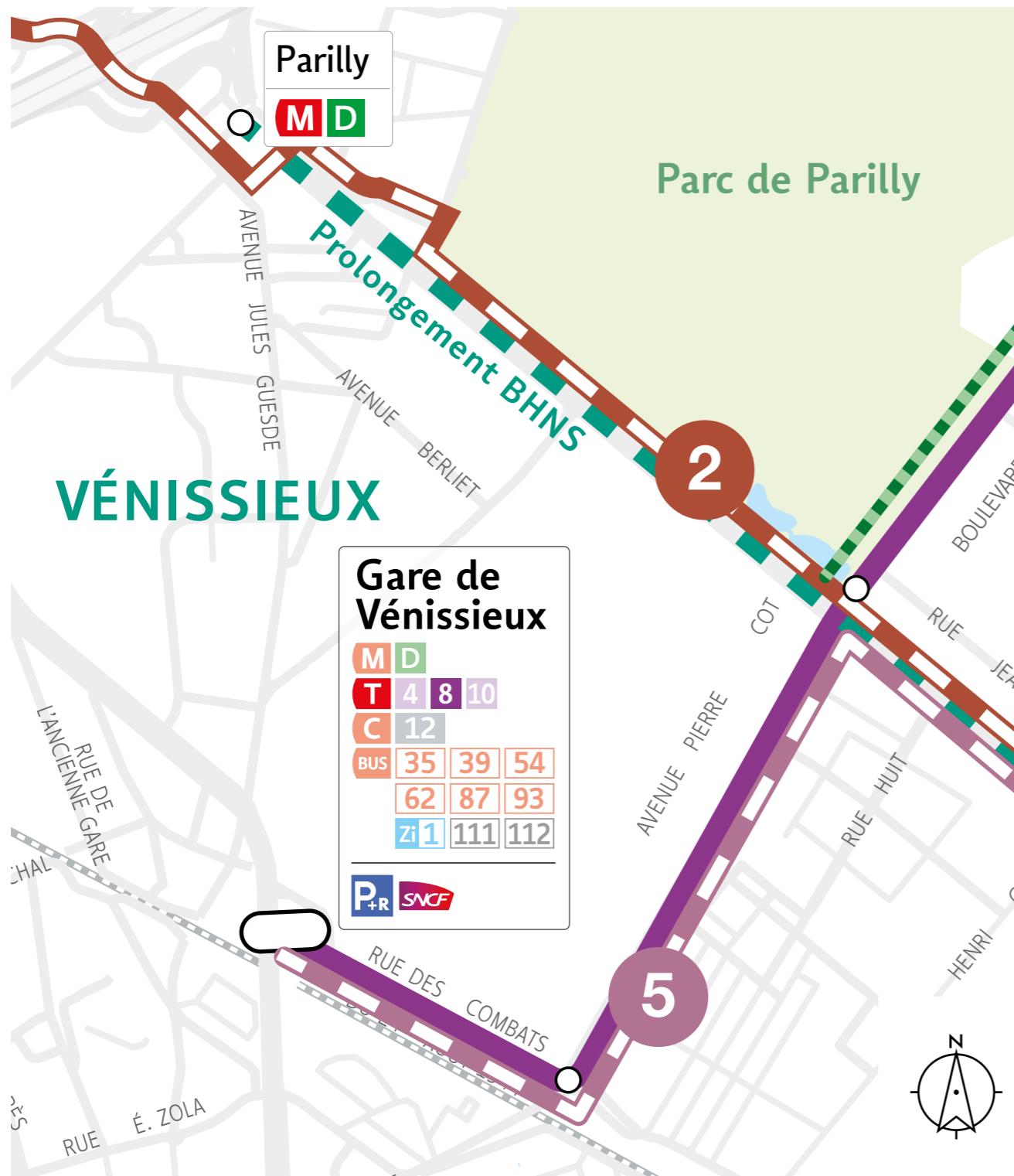
- > 16 000 étudiants ;
- > près de 1 000 salariés ;
- > 9 nouveaux bâtiments en cours de construction, représentant 690 logements étudiants ;
- > 1 bibliothèque augmentée Learning Centre La Ruche.

Par ailleurs, cette nouvelle ligne permettrait de faciliter la mobilité des étudiants, en particulier ceux logés sur le campus et d'élargir les secteurs dédiés au logement étudiant.



LE PROJET, SECTEUR PAR SECTEUR

SECTEUR BERLIET/GARE DE VÉNISSIEUX



La dernière partie de l'itinéraire emprunte l'avenue Pierre-Cot et la rue des combats du 24 août 1944 pour atteindre le terminus, Gare de Vénissieux.

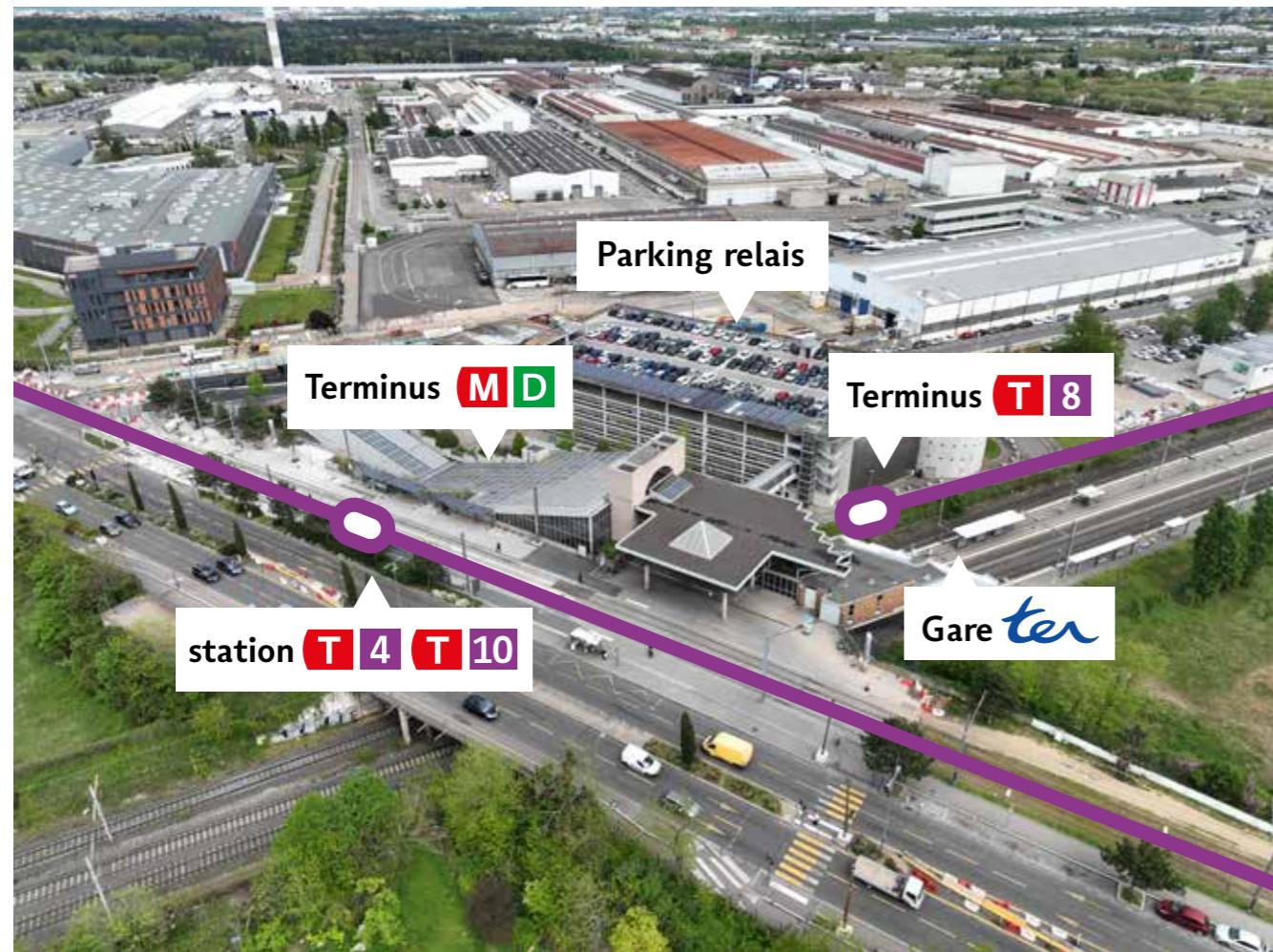
AVENUE PIERRE-COT ET RUE DES COMBATS

L'aménagement de ces deux rues serait revu pour accueillir la plateforme tramway, créer une continuité cyclable avec la future Voie Lyonnaise n°2 et aménager une portion de la Voie Lyonnaise n°5 sur l'avenue Pierre-Cot. La création d'une station serait envisagée sur l'avenue Pierre-Cot.

L'aménagement d'une correspondance est également envisagé avec l'extension du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins.

Au niveau de la rue des Combats, une réflexion est en cours pour rapprocher la rue de la voie de chemin de fer. Cela permettrait de faciliter l'accès du tramway T8 à la Gare de Vénissieux, tout en maintenant les fonctionnalités existantes.

- Projet T8
- Projet prolongement Sept Chemins <> Parilly
- Infrastructures cyclables créées ou améliorées le long de T8
- Voie Lyonnaise 2 Cailloux <> Mions
- Voie Lyonnaise 5 Saint-Fons <> Bron



GARE DE VÉNISSIEUX

Outre la gare SNCF, le terminus de T8 serait connecté au métro D, à la ligne T4, à la future ligne T10, au bus C12 et à d'autres lignes de bus. L'arrivée de T8 présenterait un enjeu de développement de l'intermodalité et devra également prendre en compte le parking-relais existant.

Le projet T8 tient compte des travaux réalisés dans le cadre du projet T10. Il sera aussi en interface avec le projet SNCF Réseau de mise à 4 voies de la ligne Saint-Fons <> Grenay, qui comprend le renouvellement du nouveau pont secteur Berliet. Dans ce cadre, les continuités cyclables devront notamment être étudiées.





L'infrastructure actuelle du tramway T2 à Bron

ARTICULER LE TRAMWAY ET LES AUTRES USAGES DE L'ESPACE PUBLIC

LES GRANDS PRINCIPES DE L'INSERTION

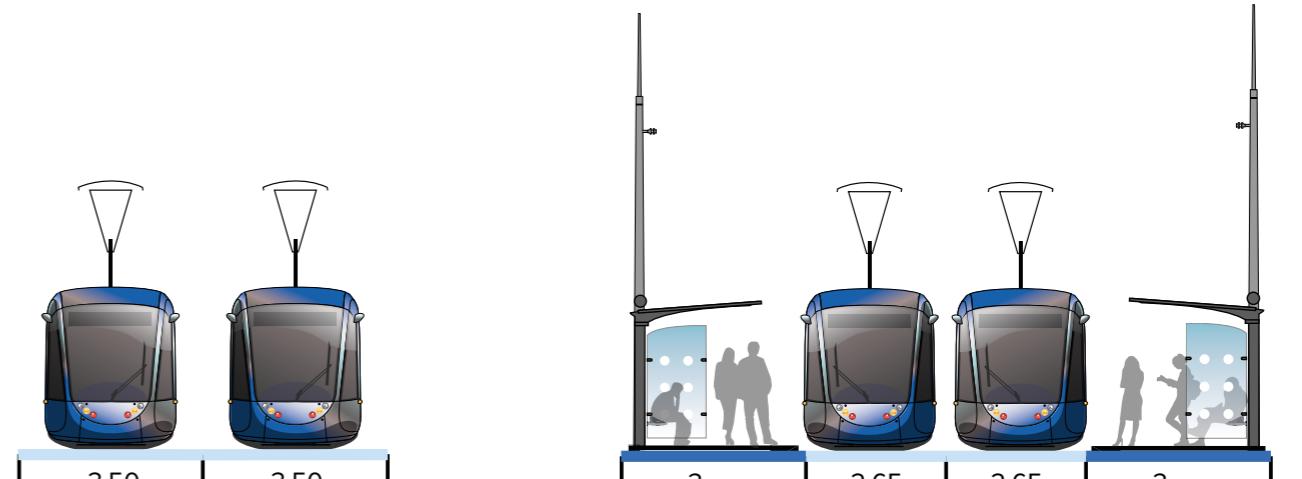
En complément des prescriptions réglementaires, SYTRAL Mobilités suit plusieurs priorités pour déterminer les modalités d'insertion de T8 dans l'espace public :

- créer **une plateforme de 7 m de large** pour accueillir le tramway ;
- préserver le **patrimoine végétal** dans la mesure du possible et la développer au maximum le long de la plateforme et sur les espaces publics environnants ;
- créer de **nouveaux aménagements cyclables** pour favoriser l'insertion des vélos ;
- proposer des **itinéraires piétons** confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- restituer les **voies de circulation** pour permettre le maintien de l'accessibilité véhicules, tout en accordant davantage de place aux modes actifs et aux transports en commun ;
- préserver des **accès riverains individuels et collectifs** pour les habitations, sites industriels et tertiaires, commerces, équipements et les fonctionnalités existantes ;
- maintenir des **places de stationnement** lorsque cela est possible et en tenant compte des besoins ;
- restreindre au maximum les **impacts fonciers** ;
- créer des **connexions qualitatives** avec le reste du réseau.

LES ENJEUX FONCIERS DU PROJET

BLOCS DE DIMENSIONNEMENT TYPES

Ci-dessous plusieurs composantes d'une rue accompagnées de leur contrainte d'implantation.



- Tramway : **7 m** de plateforme

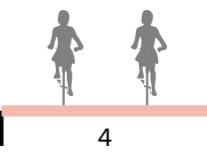
- Station de tramway/largeur des quais avec abris : **3 m**
Sans abris : **2,5 m**



- Trottoir planté : **3 m**



- Trottoir sans plantation : **2,5 m**
Largeur réglementaire PMR libre de tout obstacle (pas de poteaux d'éclairage, de parcmètre, de barrières, etc.) : **1,4 m**



- Piste cyclable bidirectionnelle (REV) : **4 m**
Si largeur contrainte : **3 m à 2,5 m**



- Voirie : **3 m** par sens pour permettre la circulation également des bus et des poids lourds



- Stationnement non PMR : **2 m**



- Piste cyclable unidirectionnelle : **2 m**
Si largeur contrainte : **1,5 m à 1 m**

T8 NÉCESSITERA-T-IL DES EXPROPRIATIONS ?

Le tracé de T8 a été pensé pour réduire au maximum les impacts sur les propriétés privées, les commerces, les activités économiques et les usages urbains actuels. Ce n'est qu'à l'issue des études de conception que les conséquences de l'insertion de T8 sur les parcelles bâties ou non bâties pourront être clairement identifiées. Des échanges seront alors proposés aux riverains dont les propriétés sont concernées.

LA MAÎTRISE DES TERRAINS

SYTRAL Mobilités peut acquérir des parcelles (et des droits immobiliers comme l'usufruit, la servitude...) par voie amiable ou par expropriation dans un but d'utilité publique.

La procédure débute par une phase administrative et la tenue de l'enquête publique préalable. À son terme, le commissaire-enquêteur rend son avis que le Préfet prend en compte pour déclarer l'utilité publique du projet. Une enquête parcellaire menée également par un commissaire-enquêteur peut aussi être organisée pour déterminer les emprises foncières (ou droits immobiliers) à acquérir ainsi que l'identité de leurs propriétaires. Selon les conclusions de l'enquête, le Préfet peut déclarer cessibles les biens concernés. La phase judiciaire débute alors afin de procéder au transfert de propriété.

Il peut se réaliser par voie amiable. Cette solution est privilégiée. Des négociations préalables avec les propriétaires des biens concernés sont menées. Leur objectif est d'aboutir à une promesse unilatérale de vente, sur la base des estimations faites par France Domaine (service de l'État). Dans ce cas, après que le SYTRAL Mobilités a validé l'acquisition, il lève l'option d'achat et procède au versement du prix convenu par l'intermédiaire d'un notaire qu'il a désigné.

En cas de désaccord ou d'absence de réponse de l'intéressé, le transfert de propriété peut également se réaliser par voie d'ordonnance prise par le juge de l'expropriation. Le juge de l'expropriation, saisi par l'une ou par l'autre des deux parties, fixe les indemnités perçues par les propriétaires afin de couvrir l'intégralité du préjudice direct, certain et matériel, subi par l'exproprié. Son jugement est susceptible d'appel puis de pourvoi en cassation.

UNE DONNÉE DÉTERMINANTE : LA LARGEUR ACTUELLE DE LA VOIRIE

La largeur des voiries existantes est un critère pris en compte dans l'insertion de la plateforme et des autres fonctionnalités. Selon les tronçons, la largeur existante pourrait nécessiter d'être modifiée.

Vaulx-en-Velin
La Soie

RUE DE LA POUDRETTE :
Largeur actuelle variant entre 19 et 22 m, avec entre 2 à 5 m de non bâti le long de l'axe



AVENUE PIERRE BROSSOLETTE :
Largeurs actuelles comprises entre 12 et 35 m.

AVENUE DU 8 MAI 1945 :
Infrastructures **T2 T5**

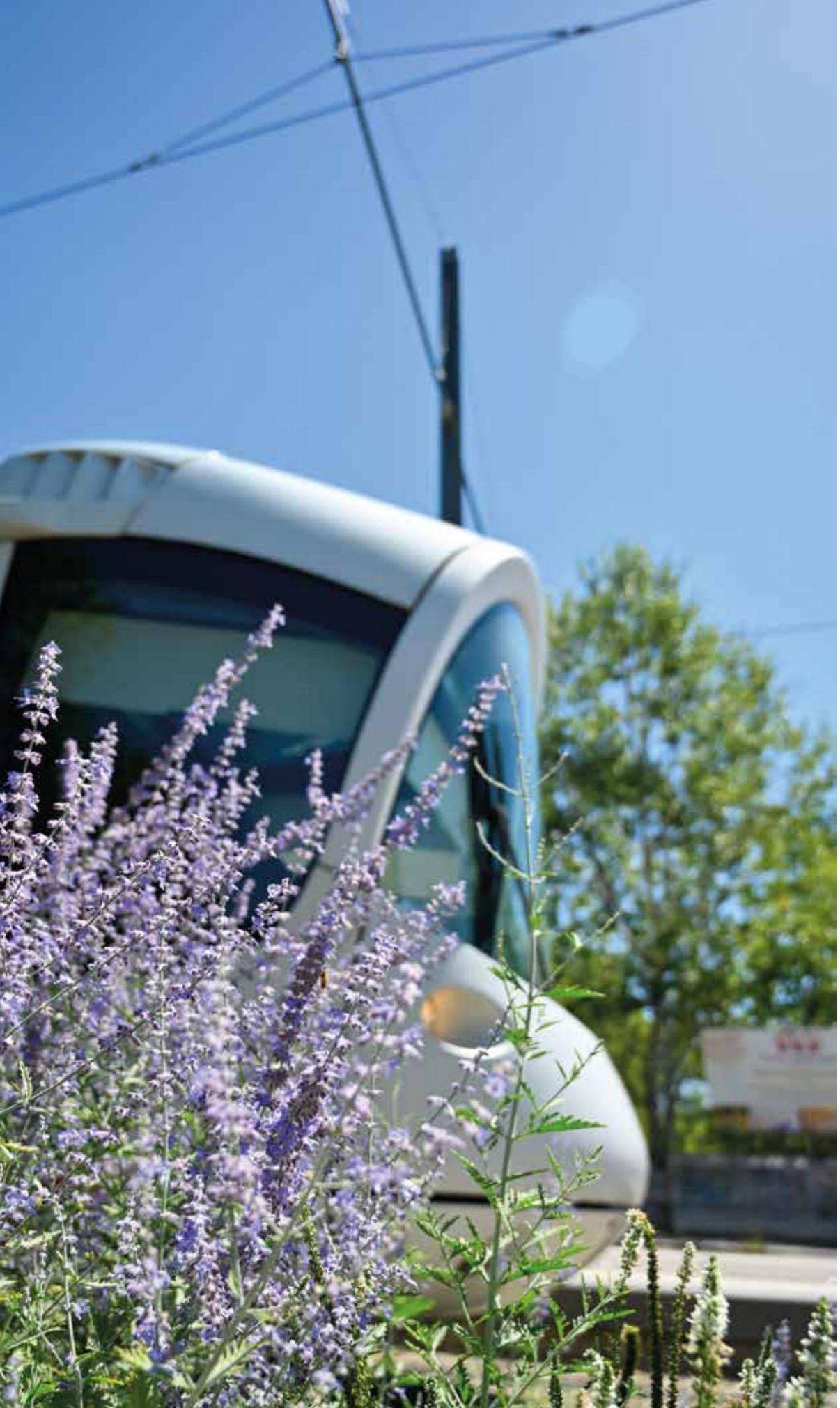


- Largeur actuelle entre 19 et 22 m
- Largeur actuelle entre 12 et 35 m
- Infrastructures existantes
- Largeur suffisante

Gare de Vénissieux

**RUE DES COMBATS
DU 24 AOÛT 1944 :**
Largeur suffisante





UN CADRE DE VIE RENOUVELÉ

L'insertion du T8 supposerait de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants. Cela constitue une opportunité pour rééquilibrer le partage de la voirie dans l'objectif d'une amélioration globale du cadre de vie à l'échelle du quartier comme de la métropole. Les nouveaux aménagements apportent plus de fonctionnalités et rééquilibrent les usages en faveur des mobilités actives et des transports en commun. Ils apportent davantage de sécurité et de confort pour tous : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes.

AUTOUR DU TRAMWAY

Lorsque SYTRAL Mobilités construit une nouvelle ligne de tramway, les rues sont transformées tout au long du tracé.

LA PLATEFORME

Le premier impact de l'arrivée du tramway est la création d'une plateforme dédiée. Elle s'accompagne de lignes aériennes de contact pour fournir l'alimentation électrique au tramway. Ces dernières sont soutenues par des câbles ancrés dans les façades ou accrochés à des poteaux en l'absence de bâtiments suffisamment hauts. L'insertion de la plateforme prévoit également une gestion vertueuse des eaux pluviales et poursuit un objectif de désimperméabilisation des sols. La plateforme peut ainsi être engazonnée sur tout ou partie de son itinéraire.

UNE REQUALIFICATION COMPLÈTE

Plus largement, l'arrivée du tramway entraîne une requalification complète des espaces traversés. Il s'agit d'une requalification dite de façade à façade.

La requalification de façade à façade implique :

- la réfection des trottoirs ;
- le traitement de la chaussée ;
- les aménagements liés aux stations ;
- des infrastructures vélo.
- le renouvellement du mobilier urbain ;
- la végétalisation.

Des échanges consacrés à la conception et les usages de l'espace urbain dans le cadre du projet T8 sont prévus. Toutefois, ces sujets feront particulièrement l'objet des échanges qui se tiendront dans un second temps, en phase dite de « concertation continue » - cf. page 68



LE DÉVOIEMENT ET LA MODERNISATION DES RÉSEAUX

La déviation des réseaux souterrains est un préalable indispensable à la réalisation de la plateforme tramway. Pour garantir la stabilité d'une plateforme tramway, cette dernière doit être solidement ancrée dans le sol, ce qui implique de repositionner les gaines et les canalisations enterrées à faible profondeur. Plusieurs réseaux sont concernés : assainissement, réseau de chaleur, eau potable, gaz, électricité mais aussi réseaux d'opérateurs téléphoniques, d'éclairage public ou encore de signalisation routière. Ces travaux sont menés par les concessionnaires (Enedis et RTE pour l'électricité par exemple). La réalisation d'une ligne de tramway est également une opportunité pour les concessionnaires de ces réseaux de les moderniser.

ADAPTER LES PLANS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Le tracé retenu pourrait impliquer des modifications de sens de circulation et de capacité de stationnement dans le but de limiter les impacts fonciers. Une première étude a été réalisée par la métropole de Lyon pour analyser les impacts circulatoires du projet. Cette étude repose sur un diagnostic de la situation actuelle et des projections à 2030. Dans un second temps, des plans de circulation à l'échelle locale seront étudiés compte tenu des sens de circulation préconisés.

LES VOIES DE CIRCULATION

Du fait de l'insertion de la plateforme tramway, l'essentiel des voies empruntées par le tramway devrait connaître des évolutions de circulation. Plusieurs carrefours pourraient également voir leur fonctionnement adapté. Une priorité systématique accordée au tramway permettra en effet de garantir son temps de parcours. Les études de conception permettront d'évaluer plus finement l'impact du projet T8 sur le trafic automobile et les phénomènes ponctuels de congestion. Elles viendront confirmer ou adapter les hypothèses présentées dans ce dossier.

LE STATIONNEMENT

Une part des places de stationnement le long du tracé de T8 pourrait être supprimée. Les études de circulation, en cours de réalisation, viendront préciser leur nombre. Ces éléments seront connus lors de la phase de concertation continue, pendant laquelle le dialogue portera sur l'insertion fine du projet dans l'espace public.

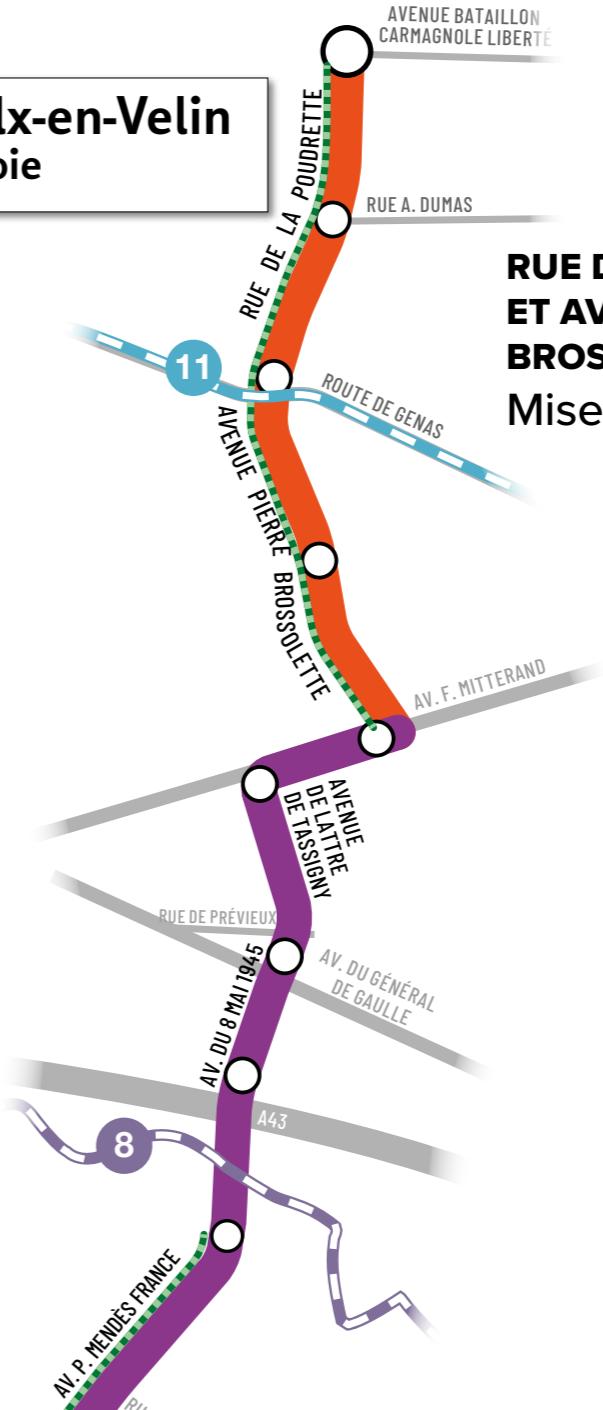
À ce stade, sont envisagées les suppressions suivantes :

- secteur Vaulx-en-Velin La Soie / Poudrette : suppression de plusieurs places sur la rue de la Poudrette ;
- secteur route de Genas / Lycée Jean-Paul Sartre : suppression de stationnements sur l'avenue Pierre-Brossolette.

MODIFICATIONS DE CIRCULATION PRESSENTIES (SOUS RÉSERVE DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES À VENIR)

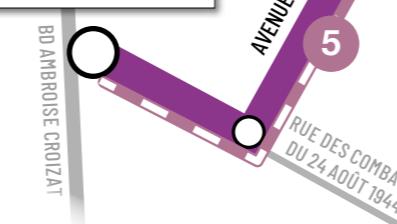
- Voie mise en sens unique
- Reconfiguration de la voirie et maintien du double sens de circulation
- Projet prolongement Sept Chemins <> Parilly
- Infrastructures cyclables créées ou améliorées le long de T8
- Voie Lyonnaise 2 Cailloux <> Mions
- Voie Lyonnaise 5 Saint-Fons <> Bron
- Voie Lyonnaise 8 La-Tour-de-Salvagny <> Saint-Priest
- Voie Lyonnaise 11 Craponne <> Chassieu

Vaulx-en-Velin La Soie



RUE DE LA POUDRETTE ET AVENUE PIERRE BROSSOLETTE : Mise en sens unique

Gare de Vénissieux



AVENUE PIERRE MENDES FRANCE, BOULEVARD DE PARILLY ET AVENUE PIERRE COT ET RUE DES COMBATS DU 24 AOÛT 1944 : Reconfiguration de la voirie

UN CADRE DE VIE RENOUVELÉ

CIRCULER AUTREMENT

De nouveaux itinéraires dédiés aux modes actifs seraient créés le long de la plateforme de T8. L'insertion de cette dernière dans les rues empruntées ferait par ailleurs évoluer la circulation automobile et le stationnement.

CIRCULER À VÉLO LE LONG DE T8

100% des nouvelles infrastructures à construire pour T8 permettraient l'intégration des cycles. Les aménagements cyclables le long de la plateforme T8 s'inscriraient en complémentarité avec les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo porté par la métropole de Lyon. D'ici 2030, 13 voies cyclables continues, larges et sécurisées connecteront entre elles les communes de la périphérie lyonnaise. Elles permettront également de relier le cœur de la métropole. L'ambition de ce réseau est de développer la pratique quotidienne du vélo et la distance des déplacements réalisés par la création d'aménagements cyclables continus les plus directs possibles.

Au fil de son itinéraire, T8 croisera plusieurs Voies Lyonnaises :

- la Voie Lyonnaise 10 (Marcy-l'Étoile < > Meyzieu) au terminus Vaulx-en-Velin La Soie ;
- la Voie Lyonnaise 11 (Craponne < > Chassieu) au niveau de la route de Genas ;
- la Voie Lyonnaise 12 (Lyon < > Saint-Priest) au niveau de l'avenue Franklin Roosevelt / avenue du Général de Gaulle ;
- la Voie Lyonnaise 8 (La-Tour-de-Salvagny < > Saint-Priest) au nord du campus de la Porte des Alpes ;
- la Voie Lyonnaise 2 (Cailloux < > Mions) au sud du Parc de Parilly, sur la route de Lyon.
- la Voie Lyonnaise 5 (Saint-Fons < > Bron), dont une portion sera aménagée le long de T8, sur l'avenue Pierre-Cot.

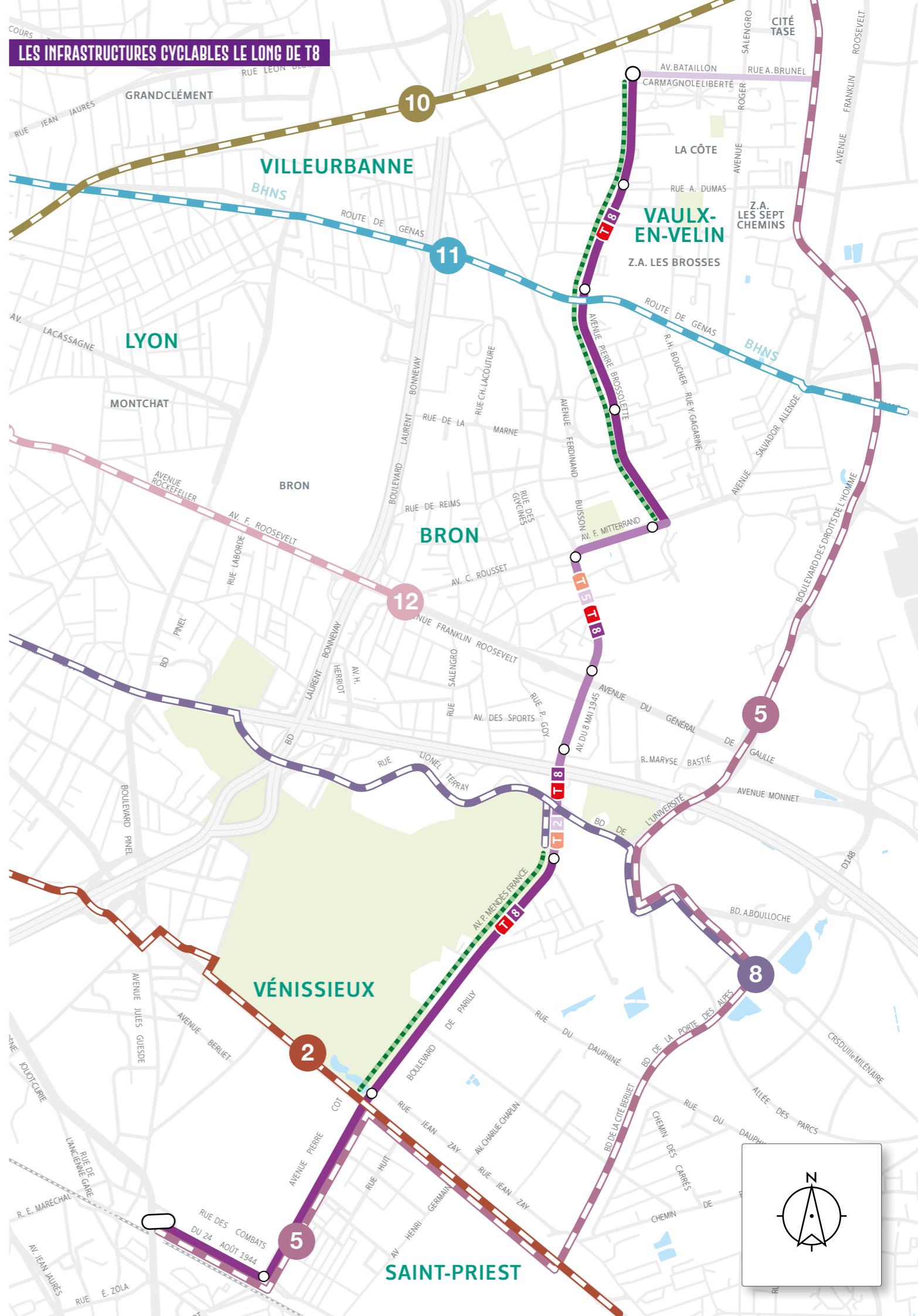
T8 viendrait compléter ce réseau en créant de nouvelles continuités cyclables sur un axe Nord < > Sud. Des pistes cyclables seront ainsi créées ou améliorées, comme sur la rue de la Poudrette et l'avenue Pierre Brossolette. Les aménagements cyclables présentés dans ce dossier ne sont pas figés et seront à confirmer ou adapter dans le cadre des études d'avant-projet.

AMÉLIORER LES CIRCULATIONS PIÉTONNES

100% des infrastructures à créer seront accompagnées d'aménagements piétons : trottoirs de chaque côté et traversées piétonnes sécurisées. L'objectif est d'apporter davantage de lisibilité et de sécurité dans les cheminement piétons pour favoriser les déplacements mêlant marche et transports en commun et améliorer l'accessibilité en lien avec la commission accessibilité de SYTRAL Mobilités (cf. p 27).

LA RÉGLEMENTATION

L'article L228-2 du Code de l'Environnement, oblige le maître d'ouvrage à mettre en place des aménagements cyclables dès lors qu'une voirie est rénovée ou créée (sauf autoroute ou voie rapide). Ces voiries nouvelles incluent les voies destinées à accueillir un tramway.



UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN AMENÉ À ÉVOLUER

Dans le cadre des projets de nouvelles lignes de tramway et de BHNS, plusieurs lignes de bus pourraient voir leur itinéraire modifié. Cette restructuration du réseau de surface permettra d'adapter le réseau bus pour assurer la complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes et garantir la desserte fine du territoire. Une première restructuration du réseau aura lieu en 2026 avec la mise en service des lignes T9, T10 et BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins. À l'instar des lignes C15, 52, 93 ou encore C15E, dont les itinéraires sont proches de celui de T8, les études réalisées dans le cadre du projet permettront de proposer des évolutions pour certaines lignes, en cohérence avec les autres grands projets à l'échelle de la métropole.

- Projet T8
- Tramway existant
- Infrastructures cyclables créées ou améliorées le long de T8
- 2 Voie Lyonnaise 2 Cailloux <> Mions
- 5 Voie Lyonnaise 5 Saint-Fons <> Bron
- 8 Voie Lyonnaise 8 La-Tour-de-Salvagny <> Saint-Priest
- 10 Voie Lyonnaise 10 Marcy L'Étoile <> Meyzieu
- 11 Voie Lyonnaise 11 Craponne <> Chassieu
- 12 Voie Lyonnaise 12 Lyon <> Saint-Priest



Lignes C15 et T5 à Bron





Quels seront
les effets
prévisionnels
du projet T8 ?

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

La réalisation du projet T8 aurait des impacts sur l'environnement, sur le cadre de vie et sur l'économie locale.

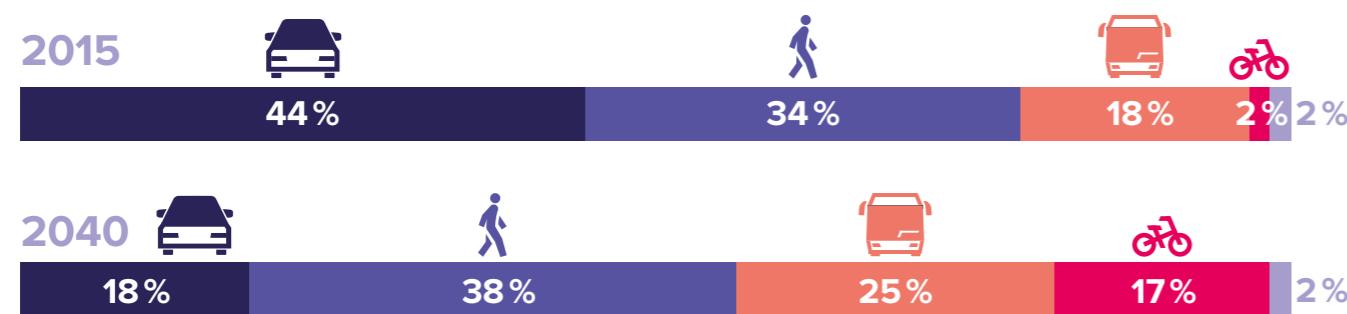
ENJEUX ET INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

LES ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX DU REPORT MODAL

Le projet contribuera à l'amélioration de la qualité de l'air, à l'apaisement de l'espace public et à la diminution des nuisances sonores autour de l'axe emprunté. Il contribuera plus largement à répondre à l'urgence environnementale en se plaçant résolument dans la trajectoire permettant d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, en cohérence avec l'objectif fixé par la Stratégie Nationale Bas Carbone. En vue d'atteindre cet objectif, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais préconise de viser au moins 64 % de baisse des émissions de gaz à effet de serre en 2040 par rapport au niveau de 2015. Pour y parvenir, cela suppose notamment une division par deux de l'usage de la voiture individuelle entre 2015 et 2040.

LES PARTS MODALES DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE : EN 2015 ET OBJECTIF 2040

(% du nombre total de déplacements)



source : plan des mobilités des territoires lyonnais

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

La création d'une nouvelle ligne de tramway nécessite de repenser le partage de l'espace public : quelle place pour les piétons ? Pour les cycles ? Pour la circulation automobile ou encore le stationnement ? Considérant que le tramway constitue une alternative à la voiture individuelle et qu'il convient de faire le projet en limitant au strict minimum les acquisitions foncières, la suppression de places de stationnement et la réduction de certaines voies de circulation automobile ne pourront être évitées. Toutefois, l'insertion fine du tramway dans chaque secteur et son impact sur la place de la voiture feront l'objet de temps dédiés dans le cadre de la concertation continue, courant 2026.



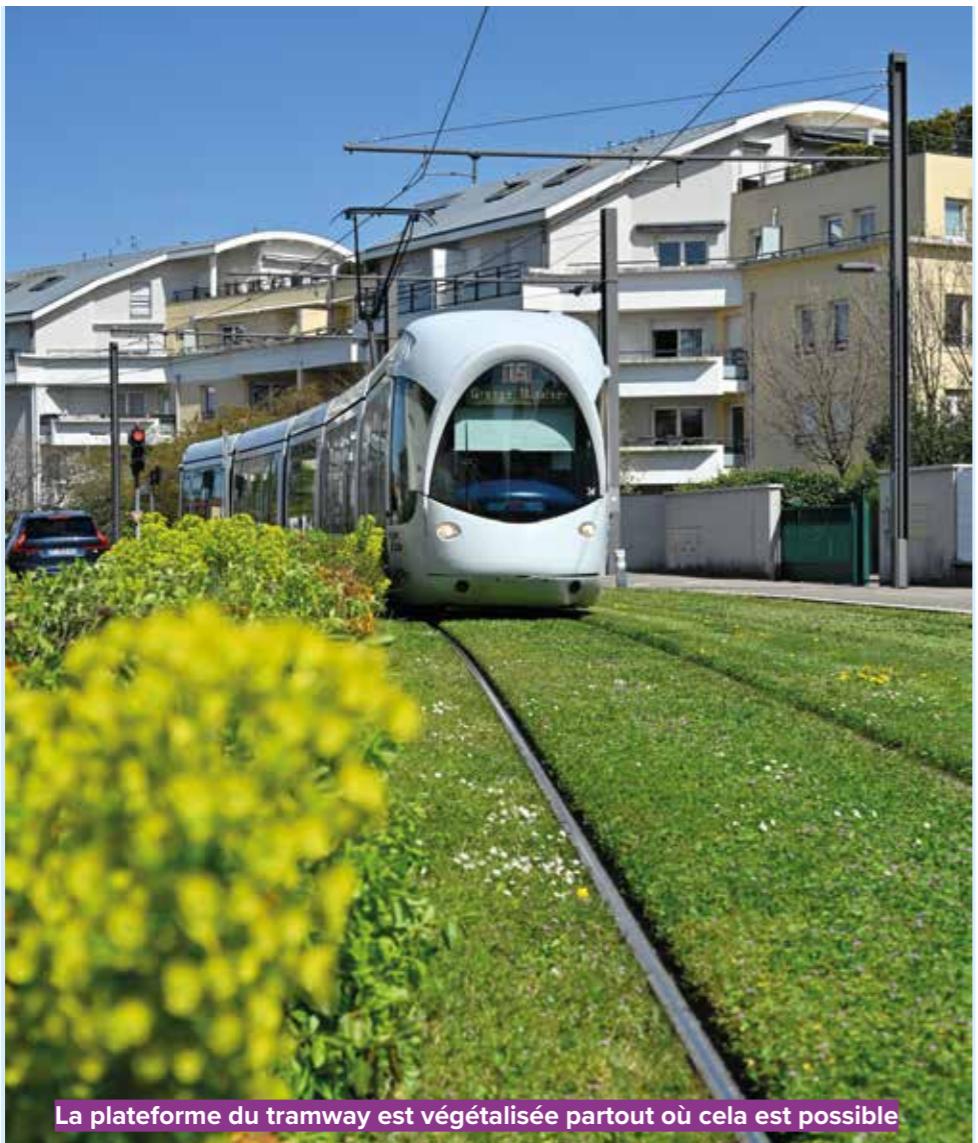
ZOOM SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS

SYTRAL Mobilités est en charge de l'élaboration du Plan de mobilité des territoires lyonnais. Il a pour objectif de définir une stratégie de mobilité d'aujourd'hui à 2040 pour l'ensemble des modes de déplacement des personnes et des marchandises. Après deux phases de concertation, le projet de Plan a été arrêté par le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024 et est soumis à enquête publique depuis le 24 mars jusqu'au 22 mai 2025. Une version éventuellement modifiée pour prendre en compte les résultats de cette enquête publique sera approuvée par SYTRAL Mobilités en octobre 2025. Le plan d'action du Plan de Mobilité est structuré autour de 4 leviers pour faire évoluer les pratiques de mobilité :

- réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire ;
- poursuivre le développement des offres et des services de mobilité ;
- redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public ;
- accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité.

VÉGÉTALISATION ET RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

Partout où cela est possible sur les infrastructures à construire, le sol de la ligne T8 serait désimperméabilisé et végétalisé. En plus d'apporter un bénéfice esthétique, cela permettrait l'infiltration des eaux pluviales – prévenant de ce fait les risques d'inondation - tout en créant des îlots de fraîcheur (espaces luttant contre la réfraction de la chaleur en ville). Cela serait particulièrement valable dans les quartiers les plus urbanisés.



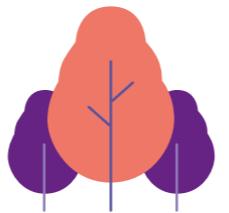
La plateforme du tramway est végétalisée partout où cela est possible

POURQUOI DÉSIMPERMÉABILISER LES SOLS ?

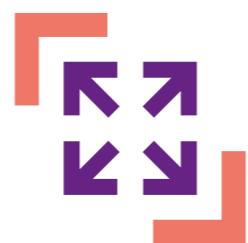
La réduction des surfaces minéralisées, généralement couvertes de bitume, ne favorise pas seulement le retour des massifs et des arbres de pleine terre. Elle évite les débordements de chaussée en cas d'épisode pluvieux et permet l'infiltration naturelle des eaux vers la nappe phréatique.

PLANTATION DE NOUVEAUX ARBRES

Un diagnostic de la faune et de la flore est en cours de réalisation afin d'identifier les espèces présentes tout le long du tracé et de les protéger. Partout où cela est possible, SYTRAL Mobilités procéderait à la plantation de nouveaux arbres et massifs.



**PARTOUT OÙ CELA SERA POSSIBLE,
DE NOUVEAUX ARBRES ET MASSIFS SERONT PLANTÉS SUR LE PARCOURS DE T8.**



24 200 M²
DE SOLS SERAIENT DÉSIMPERMÉABILISÉS,
SOIT L'ÉQUIVALENT DE
3,5 TERRAINS DE FOOTBALL



Espace naturel au parc de Parilly

RESPECTER LES ESPACES NATURELS

Le tracé proposé pour T8 se concentre en majorité sur des espaces fortement urbanisés, à l'exception du secteur de Parilly. Un diagnostic faune et flore est en cours afin d'identifier et de protéger au mieux les espèces du territoire.

Le cas échéant et conformément au Code de l'Environnement, des mesures compensatoires seront prises pour limiter l'impact du chantier et du tramway.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET



ACCOMPAGNER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU CORRIDOR

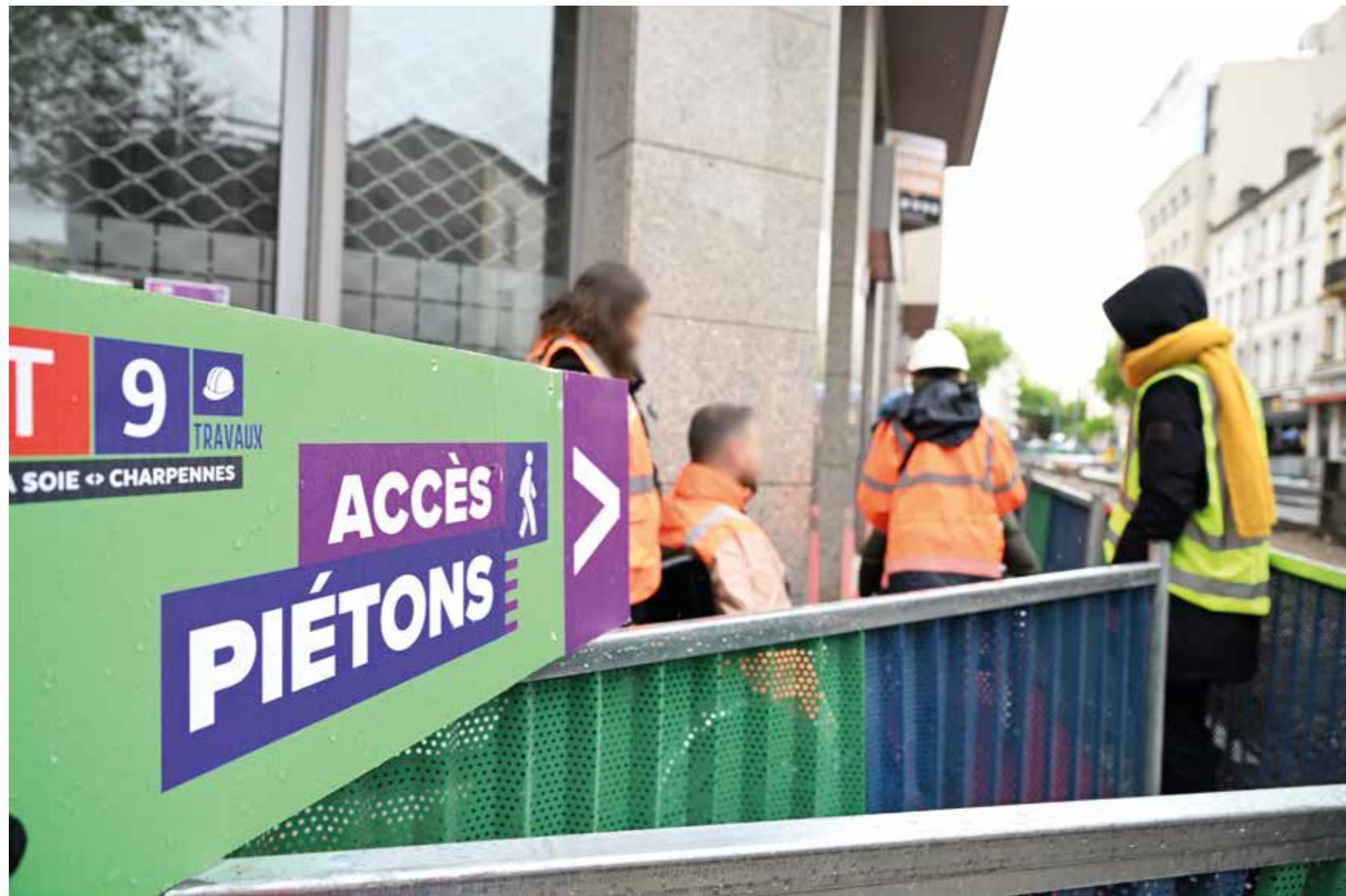
Le projet de ligne T8 propose des connexions rapides avec le TER ainsi qu'avec les lignes du réseau TCL permettant de rejoindre plus facilement le cœur de la métropole et de nombreux équipements métropolitains (Eurexpo, Parc et hippodrome de Parilly, Centre commercial de La Soie, campus de la Porte des Alpes...). En facilitant les déplacements des salariés et des clients, le projet entend contribuer au développement économique des entreprises installées sur le corridor et favoriser l'implantation de nouvelles activités souhaitant bénéficier de cet accès facilité par le tramway.

DES STRUCTURES LOCALES PLUS ACCESSIBLES

Au même titre que les grands équipements, les structures sociales, éducatives et culturelles du corridor de T8 pourraient profiter d'une plus grande accessibilité avec le projet T8. Et pour les habitants des quartiers en renouvellement urbain, le tracé de la ligne T8 ouvre la perspective à des déplacements plus rapides et plus fiables vers ces structures et vers le reste de la métropole. En ce sens, le projet T8 est pensé comme un levier d'insertion sociale sur le territoire.

CRÉER DES EMPLOIS

Le projet représente un investissement financier d'environ 250 millions d'euros. Qu'il s'agisse de réaliser des études ou des travaux, cet investissement bénéficiera au développement économique de dizaines d'entreprises et de sous-traitants. Bien que le chiffre ne soit pas quantifiable à ce stade du projet, de nombreuses créations d'emplois en découlent, en particulier en phase travaux, directement ou indirectement.



LES ENJEUX SPÉCIFIQUES AUX TRAVAUX

UN CHANTIER VERTUEUX

SYTRAL Mobilités s'engage pour que le chantier de T8 soit exemplaire en matière de :

- conservation des accès riverains et commerces au maximum pendant la durée des travaux ;
- accessibilité du secteur pour les personnes à mobilité réduite pendant les travaux ;
- lisibilité de la desserte en transport en commun malgré le chantier.

UN CHANTIER D'INSERTION

Les grands projets d'aménagement du territoire doivent contribuer localement à l'insertion et au retour à l'emploi. Pour ce faire, SYTRAL Mobilités impose des clauses d'insertion aux entreprises missionnées sur les chantiers. Cela les oblige à définir un volume d'heures de travail à effectuer par des personnes en situation d'insertion.

VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES

En cas de découverte de vestiges durant les travaux, celle-ci sera signalée à la Direction régionale des affaires culturelles d'Auvergne Rhône-Alpes, qui sera en mesure de demander un diagnostic d'archéologie préventive. Cela pourra éventuellement déclencher une campagne de fouille préventive, qui serait alors financée par SYTRAL Mobilités.

ANTICIPER LES RISQUES ET LES IMPACTS

Malgré tous les bénéfices attendus pour le territoire, l'arrivée d'une ligne de tramway est source de changements pour les riverains et de questions vis-à-vis des travaux et du tramway lui-même.

LES VIBRATIONS LIÉES AU TRAMWAY

Les études d'impact des projets de tramway incluent une phase de mesures acoustiques et vibratoires permettant d'établir un état de situation du niveau de bruit et de vibration avant l'arrivée des tramways. Ces mesures sont faites sur un jour type, avec la pose de sonomètres (micros) et de capteurs de vibration posés au pied des bâtiments, directement au domicile de certains riverains ou dans l'espace public.

Les maîtres d'œuvre chargés de la conception et de la réalisation des projets de tramway intègrent ces données dans leurs études. Ils peuvent ensuite prévoir la mise en place de dispositifs spécifiques pour atténuer les vibrations, tels que des tapis anti-vibrations.

L'ACOUSTIQUE

Les impacts sonores du tramway sont non seulement analysés par le Maître d'œuvre en fonction des rayons de courbure et des vitesses de passage, mais aussi en tenant compte de la réduction de la circulation sur la rue empruntée par le tramway. Dans certains cas, des mesures techniques particulières telles que la pose de graisseur à la voie permettent de limiter les phénomènes de crissement des tramways. Tous ces éléments seront présentés dans le cadre de l'étude d'impact présente dans l'évaluation environnementale du dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

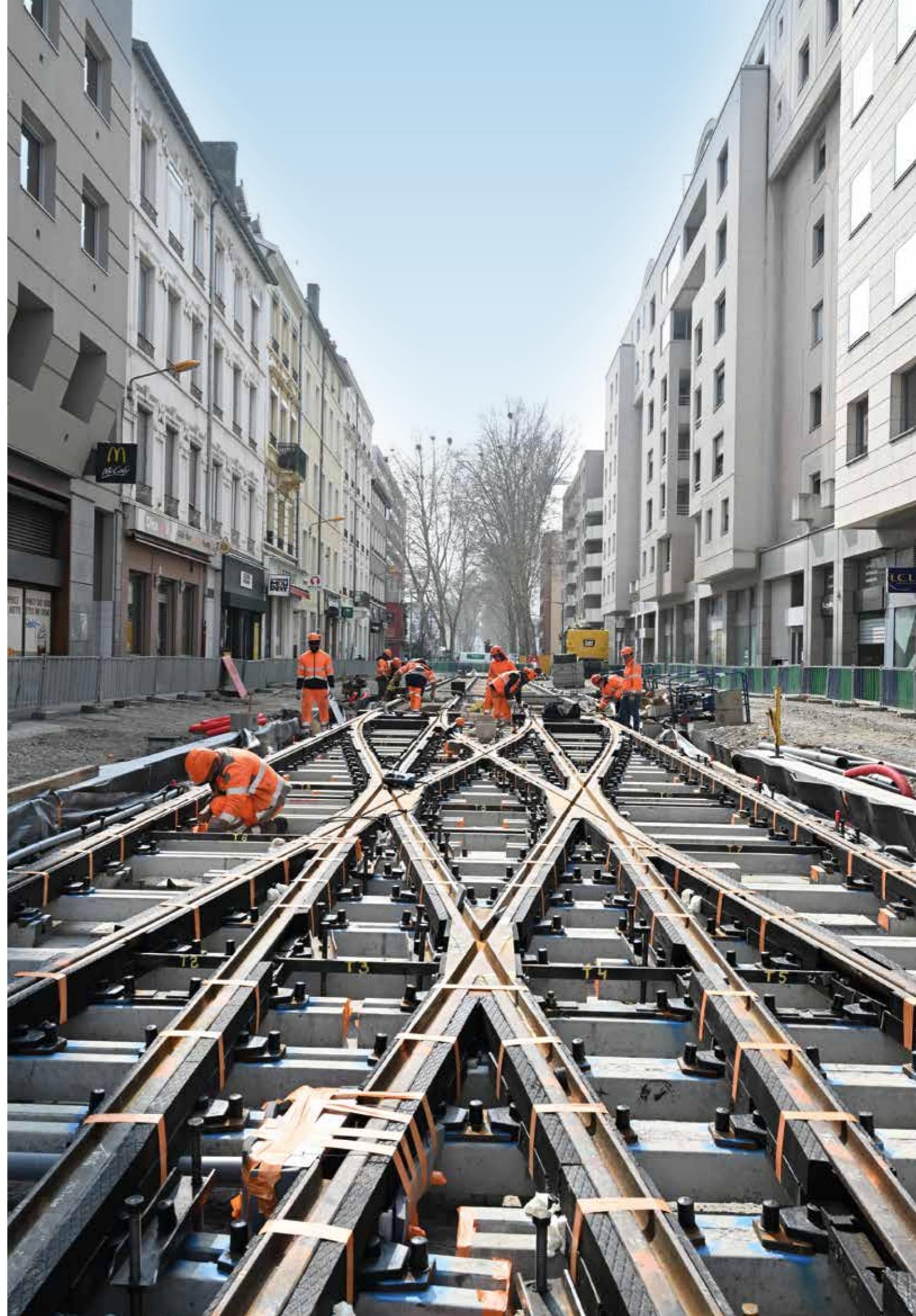
PENDANT LES TRAVAUX

Les travaux de construction d'une ligne de tramway peuvent occasionner différents types de nuisances pour les riverains : modification du plan de circulation, bruit, vibrations, poussières. Pour limiter tant que possible l'impact de ses chantiers sur les riverains, SYTRAL Mobilités s'engage à :

- sensibiliser les entreprises missionnées quant au respect de leurs engagements en matière de réduction des nuisances. Les entreprises missionnées s'engageront par la signature d'une charte chantier à faible nuisance ;
- déployer un dispositif d'information complet (sur place, sur internet et par courrier) permettant à chacun d'anticiper avec le plus de précision possible les nuisances à venir ;
- mettre en place un dispositif d'écoute des riverains, avec un(e) ou plusieurs chargé(es) de relations riverains.

SYTRAL Mobilités porte une attention particulière à l'impact des chantiers sur l'activité économique. Une procédure spécifique sera mise en place, avec :

- un diagnostic de l'activité en amont des travaux pour garantir les fonctionnalités pendant cette période ;
- un accompagnement particulier pendant les travaux avec notamment la mise en place d'une commission d'indemnisation amiable pour les préjudices économiques subis par les entreprises riveraines.



ET SI LE PROJET NE SE FAISAIT PAS ?

Quelles seraient les conséquences en cas de non-réalisation de ce projet ?

LE CORRIDOR* T8 COMpte

*habitants ou usagers situés à moins de 7 minutes à pied d'une station du projet T8



30 000
HABITANTS



25 000
EMPLOIS



16 000
ÉTUDIANTS

AINSI, SANS LIGNE FORTE DE DÉPLACEMENT SUR CET AXE



1
Le territoire continue de se développer, mais l'offre de transport est insuffisante.

2
Les territoires voisins se développent, l'usage de la voiture augmente, car les alternatives sont insuffisantes, diminuant la qualité de l'air et augmentant les temps de trajet.

3
La fréquentation des lignes existantes augmente, en parallèle de la congestion routière, diminuant la fiabilité des lignes de bus.

4
Sans l'infrastructure cyclable sécurisée accompagnant T8, les mobilités douces se développent peu.

5
Le renouvellement urbain des quartiers traversés prend plus de temps.

6
Les territoires fortement urbanisés ne bénéficient pas des effets positifs de la végétalisation et de la désimperméabilisation des sols.

7
Le développement de l'université et les conditions de vie des étudiants ne sont pas améliorés.

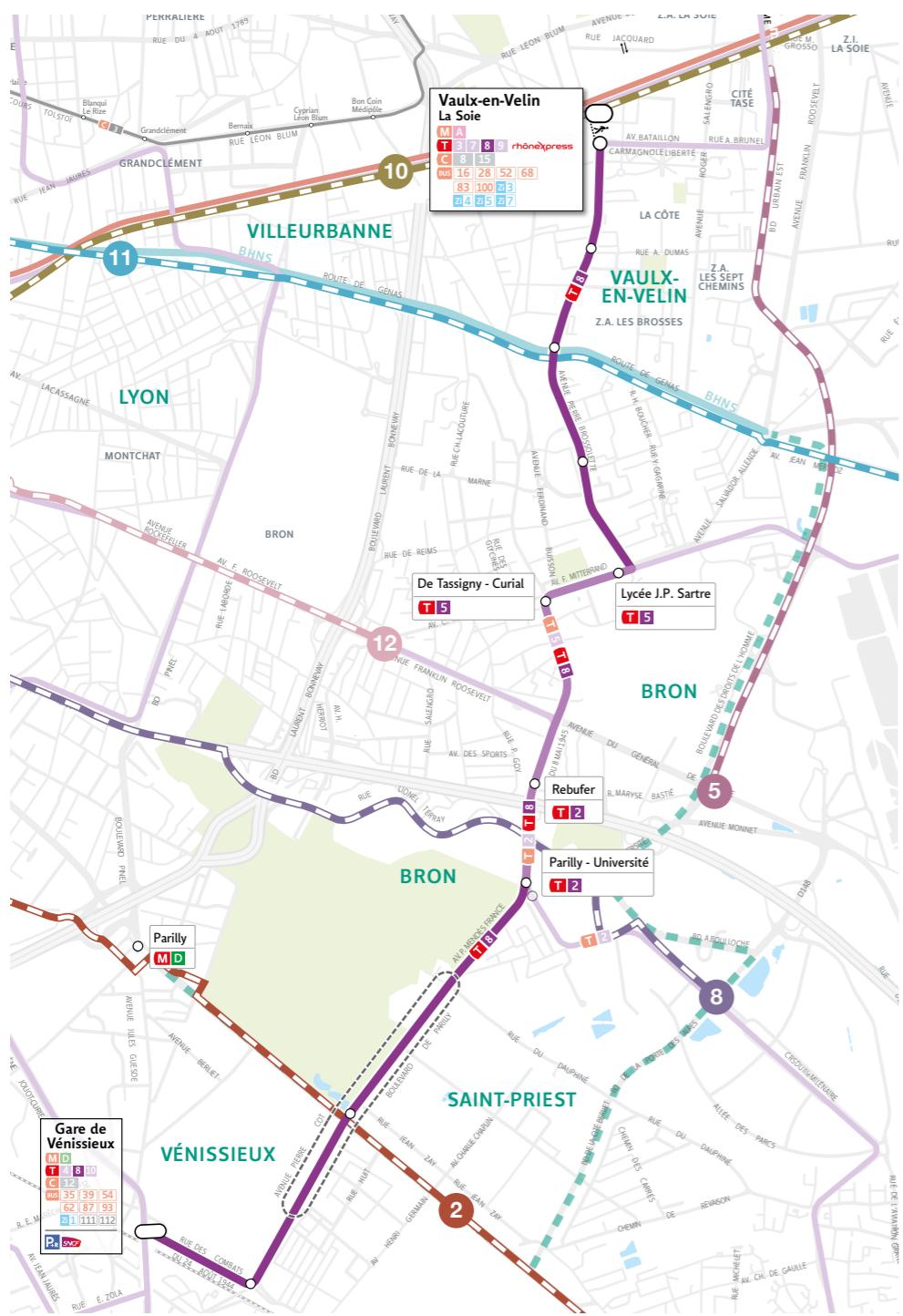




Le choix du mode et **du tracé de T8**



CAPITALISER SUR L'INFRASTRUCTURE TRAMWAY EXISTANTE



Contrairement à d'autres projets soumis à concertation, le tracé proposé pour la ligne T8 ne comporte pas de variante, même si d'autres hypothèses de tracé ont été étudiées. Voici les raisons pour lesquelles le mode tramway et ce tracé en particulier ont été retenus par SYTRAL Mobilités.

COMMENT S'EST CONSTRUIT LE TRACÉ ?

En 2024, SYTRAL Mobilités a lancé la réalisation d'une étude de faisabilité pour le projet T8, avec les attendus suivants :

- connecter les pôles d'échanges multimodaux de La Soie et de la gare de Vénissieux avec un temps de parcours efficace (38 minutes actuellement en métro, en passant par le centre de Lyon) ;
- permettre une multitude de connexions avec les lignes fortes du réseau ;
- privilégier la desserte des secteurs habités et des équipements en limitant les coûts, notamment fonciers ;
- offrir une meilleure desserte des quartiers en renouvellement urbain ;
- proposer une desserte supplémentaire du campus de la Porte des Alpes.

SECTEUR NORD

Un tracé plus à l'Est, par le boulevard urbain Est, aurait desservi moins d'usagers potentiels. Quant aux autres voiries du corridor, elles n'auraient pu accueillir un tramway sans occasionner des impacts fonciers trop importants.

SECTEUR CENTRE

Sur la portion centrale du tracé, l'utilisation des infrastructures existantes de T2 et T5 s'est également imposée compte tenu des contraintes de circulation et de profils des voiries alentour. Ce choix permet également une utilisation raisonnable de l'argent public.

SECTEUR SUD

Enfin, sur la portion du tracé située entre le campus de la Porte des Alpes et la gare de Vénissieux, un tracé plus à l'Est aurait été peu pertinent compte tenu de la présence de l'actuelle ligne T2. Par ailleurs, d'autres projets sont menés par SYTRAL Mobilités pour desservir ces secteurs, à l'image du prolongement du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins vers Parilly. Enfin, en longeant le Parc de Parilly, T8 permettrait une connexion plus rapide entre le campus et la gare de Vénissieux.

TRAMWAY OU BHNS ?

Un BHNS est un bus qui roule sur une voie de circulation dédiée et donc à ce titre, et étant en plus prioritaire aux feux, est plus rapide. La réalisation d'une ligne de Bus haut Niveau de Service en lieu et place d'un tramway a été envisagée.

LES AVANTAGES D'UN BHNS

- il est moins coûteux qu'un tramway pour un km d'infrastructure construite ;
- en l'absence de voies ferrées, son insertion dans l'environnement urbain est plus simple.

SES INCONVÉNIENTS

- il ne peut pas utiliser d'infrastructure tramway existante, partiellement enherbée, sans que celle-ci soit adaptée ;
- s'il peut être aussi performant qu'un tramway, il offre moins de capacité (200 passagers par tramway 32 m contre 90 environ pour un BHNS) ;
- il empêcherait toute évolution d'exploitation et de connexion en lien avec T9 et T10.

La préexistence d'une infrastructure pour les lignes T2 et T5, que T8 pourrait également utiliser, est un argument majeur en faveur du mode tramway, évitant ainsi :

- soit de le dévier vers des axes plus étroits (impacts fonciers ou modifications de circulation plus importants) ou vers des grands axes à la desserte limitée, plus à l'Est ;
- soit d'impacter trop fortement la circulation automobile au centre de Bron.

OÙ EN SONT LES ÉTUDES ?

SYTRAL Mobilités a réalisé une première étude de faisabilité, ayant permis de vérifier l'opportunité et la faisabilité du projet versé à la concertation préalable.

D'autres études sont également lancées, concernant :

- les impacts du projet sur la circulation et le stationnement ;
- les espaces naturels traversés ou impactés ;
- l'insertion du projet et ses impacts, notamment fonciers.

La concertation réglementaire puis la concertation continue ont vocation à enrichir ces études en vue de la conception technique précise du projet. Au terme de ces études, courant 2026, dont les enseignements seront discutés et éventuellement amendés en phase de concertation continue, le projet précis sera soumis à enquête publique.

PREMIÈRE APPROCHE BUDGÉTAIRE

Le budget prévisionnel de T8 est de 250 millions d'euros.

Ce montant est réparti comme suit :

- études et maîtrise d'ouvrage : 10 M€ ;
- maîtrise d'œuvre : 15 M€ ;
- acquisition foncière : 10 M€ ;
- matériel roulant : 25 M€ ;
- travaux : 190 M€.

PREMIÈRE APPROCHE BUDGÉTAIRE OU L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ : 4 ÉTAPES

ÉTAPE 1

Le diagnostic

Ce rapport collecte toutes les données nécessaires pour établir un état des lieux à plusieurs niveaux : territoire, transport, environnement, technique. Il a été établi à partir de documents et d'entretiens avec les acteurs du territoire. Des propositions de secteurs à desservir, dessinés sous forme de contours de tracés ont été établies.

ÉTAPE 2

L'étude d'opportunité.

Elle a analysé le mode de transport adapté ainsi que de nombreuses hypothèses de tracé sur les secteurs déjà identifiés afin de définir un contour de tracé plus resserré pour l'étape suivante.

ÉTAPE 3

L'étude de faisabilité.

Elle s'est concentrée sur plusieurs objectifs, parmi lesquels : le choix entre un tramway et un Bus à Haut Niveau de Service, la comparaison des options de tracé restantes, l'étude de la position des stations en fonction des besoins de desserte et des projets urbains connexes...

ÉTAPE 4

L'étude préliminaire.

Elle analyse dans le détail chaque thématique du projet et ses impacts : insertion urbaine (intégration dans les rues existantes et dans l'espace public), fréquentation, circulation, stationnement, ouvrages (ponts...), électricité (installations à prévoir pour alimenter le tramway, les stations, les locaux techniques...), la gestion des eaux pluviales...



2021



2023



MAI 2024



MAI À SEPTEMBRE 2025

DES TRACÉS ALTERNATIFS ONT-ILS ÉTÉ ÉTUDIÉS ?

Le tracé du projet T8 présenté ici est le fruit d'études d'opportunité et de faisabilité analysant les tracés possibles pour une ligne de transport en commun en site propre.

2020 : ÉTUDES D'OPPORTUNITÉ

Les premières études sur la desserte de l'axe A8 entre La Soie et Gare de Vénissieux ont été réalisées par SYTRAL Mobilités parallèlement à celles ayant mené aux projets T9 et T10, en 2020. Ces études ont permis d'identifier de premières hypothèses de travail pour une ligne de transport en commun en site propre (tramway ou BHNS).

Parmi ces hypothèses figuraient notamment :

- un tracé par le Boulevard Urbain Est (BUE), desservant principalement les zones d'activités économiques ;
 - le tracé actuel ;
 - une variante du tracé actuel, par la rue de la Poudrette puis la route de Genas pour emprunter ensuite le BUE avant de rejoindre la cité Berliet puis la Gare de Vénissieux

Compte tenu de la réflexion en cours à cette époque sur l'évolution du secteur de la Grande Porte des Alpes, le projet a été mis en attente, tandis que les projets de tramway T9, T10 et de Bus à haut niveau de service Part-Dieu <> Sept Chemins ont été lancés. Tous les trois concernent l'axe A8.

2023-2024 : ÉTUDES DE FAISABILITÉ APPROFONDIE

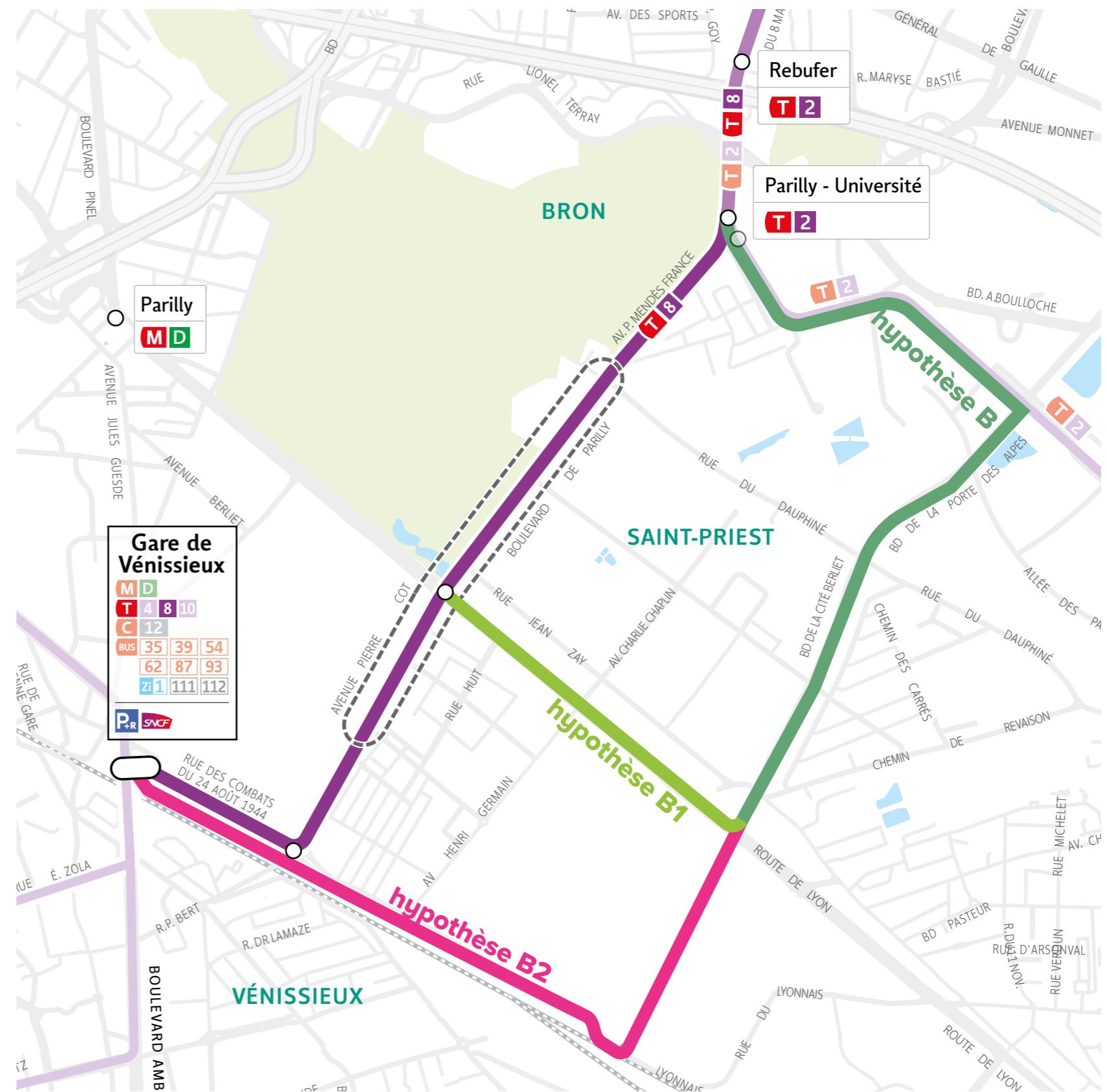
Tenant compte des projets lancés (T9, T10, BHNS) et du travail engagé sur la Grande Porte des Alpes, SYTRAL Mobilités a engagé de nouvelles études permettant d'analyser la faisabilité d'une ligne T8 sur :

- la rue de la Poudrette et l'avenue Pierre Brossolette au Nord (les autres axes depuis La Soie ne permettant pas de desservir des secteurs suffisamment denses) ;
 - l'infrastructure existante des lignes T5 et T2 au centre de Bron (permettant un temps de trajet performant tout en limitant les coûts) ;
 - le boulevard de Parilly ou le boulevard urbain Est ;
 - la route de Lyon ;
 - la rue des combats du 24 août 1944.

FIN 2024 : DEUX PROJETS DISTINCTS

Afin de proposer une desserte optimale des secteurs résidentiels en mutation et du Campus de la Porte des Alpes, tout en renforçant la connexion des zones d'activités économiques avec le centre de Lyon, SYTRAL Mobilités a choisi de soumettre deux projets distincts à la concertation préalable :

- le projet T8, avec un tracé par le Boulevard de Parilly, l'avenue Pierre Cot et la rue des combats du 24 août 1944 ;
 - l'extension du BHNS vers le métro Parilly, avec un tracé par le Boulevard urbain Est, le boulevard Boulloche, le boulevard de la Porte des Alpes puis la route de Lyon.





Hippodrome de Parilly





La concertation

S'INFORMER ET S'EXPRIMER

La concertation se déroule du lundi 23 juin au samedi 19 juillet puis du lundi 25 août au vendredi 10 octobre 2025. Elle s'appuie sur un dispositif varié destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet digital mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel. Il existe plusieurs manières d'apporter sa contribution au projet T8 :

- en utilisant les registres papier disponibles dans les lieux de la concertation ;
- en se connectant sur la plateforme participative en ligne dédiée au projet ;
- en participant aux différentes rencontres dédiées à T8.

VOTRE CONTACT

t8-contact@sytral.fr

Dès aujourd'hui, riverains, commerçants et acteurs du territoire peuvent échanger avec la chargée de relations riverains de SYTRAL Mobilités pour toute question relative au déroulement de la concertation ou du projet.



Registres de participation et exposition du projet sont accueillis dans ces lieux, ouverts selon leurs horaires habituels.

BRON

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

SAINT-PRIEST

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

VAULX-EN-VELIN

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

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
Place du Docteur Lazare Goujon

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

LES GRANDS RENDEZ-VOUS

POUR DÉBATTRE ET CONTRIBUER*

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

POUR TRAVAILLER ENSEMBLE : LES ATELIERS

- 1 atelier et 3 rencontres spécifiques sont organisés, visant à formuler des propositions collectives sur les enjeux spécifiques aux différents secteurs traversés par T8 :
- 1 atelier « acteur économique secteur Parilly/Berliet » **le 30 juin à 17h** ;
 - 1 atelier « acteurs économiques du Carré de Soie » **le 9 septembre, à 8h30** ;
 - 1 atelier « commerçants et professions libérales » **le 16 septembre, de 15h à 16h 30** ;
 - 1 atelier « accessibilité » SYTRAL Mobilités **le 30 septembre à 14h**.

Inscription sur
sytral-mobilites.fr/t8

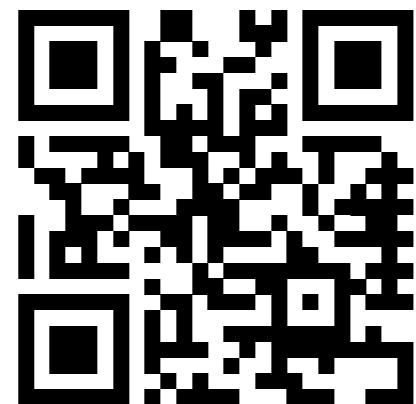
ORGANISEZ VOTRE DÉBAT !

SYTRAL Mobilités propose aux acteurs du territoire d'organiser des débats autoportés, avec mise à disposition d'un kit de concertation.

POUR SE RENCONTRER : LES STANDS MOBILES

L'équipe T8 vient à la rencontre des riverains ou futurs usagers dans le cadre d'évènements ponctuels. Ce stand fournit les informations utiles à tous ceux qui souhaitent mieux comprendre le projet et leur permet de contribuer via un questionnaire. 10 stands mobiles sont programmés. Retrouvez les dates et lieux des stands sur le site du projet.

www.sytral-mobilites.fr/t8



POUR FAIRE LE POINT : LE FORUM INTERMÉDIAIRE

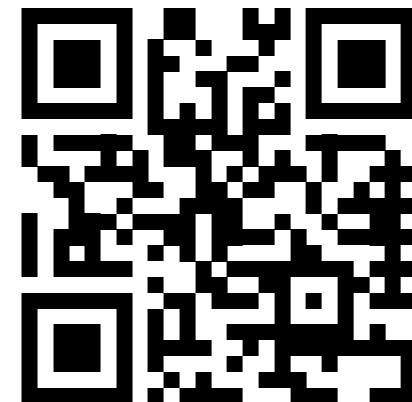
Un forum de synthèse pour les besoins spécifiques identifiés préalablement et se projeter collectivement dans des enjeux plus globaux d'un territoire large qui évolue : **le 16 septembre, à 18h30 à l'Hippodrome de Parilly**.

POUR APPROFONDIR IN SITU

4 balades thématiques pour approfondir sur place des sujets d'enrichissement

- une balade vélo sur le parcours pour échanger sur l'intermodalité vélo-TC et les déplacements vélo, **le 18 septembre à 18h** ;
- une balade sur le tracé T8 nord pour découvrir le projet in situ, **le 15 septembre à 10h** ;
- une balade sur le secteur sud du tracé pour découvrir le projet et approfondir le nombre / localisation des stations, **le 10 septembre à 12h** ;
- une balade « accessibilité et correspondances » autour de la gare de Vénissieux et des enjeux d'intermodalité, **le 25 septembre à 18h**.

Inscription préalable obligatoire sur
sytral-mobilites.fr/t8



POUR DONNER VOTRE AVIS : LA PLATEFORME EN LIGNE

Disponible tout au long de la concertation, elle est destinée à informer, recueillir les avis, les contributions et les questions.

Elle offre aussi la possibilité de s'inscrire aux grands rendez-vous.

Rendez-vous sur sytral-mobilites.fr/t8

Plusieurs ressources sont à la disposition de tous :

- ce dossier de concertation, pour mieux comprendre les objectifs et composantes du projet, consultable en ligne sur www.sytral-mobilites.fr/t8 et sur les lieux de la concertation ;
- un document « L'essentiel du dossier de concertation » disponible sur www.sytral-mobilites.fr/t8 ;
- une vidéo pédagogique ;
- un dépliant synthétique distribué en boîtes aux lettres dans le périmètre du projet et disponible dans les lieux de la concertation et sur sytral-mobilites.fr/t8 ;
- des expositions sur les lieux de la concertation ;
- des totems d'information, installés dans l'espace public à proximité du futur tracé ;
- une plateforme participative en ligne dédiée au projet, pour retrouver l'ensemble des informations et documents.

POUR CONCLURE

Atelier Forum de restitution : **le 9 octobre de 18h30 à 20h30 en visioconférence**

LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Les dates et les modalités sont susceptibles d'évoluer selon les impératifs météorologiques ou de disponibilité de salle.
Rendez-vous sur sytral-mobilites.fr/t8 pour retrouver le calendrier à jour !

LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

IALOGUER SUR LE
PROJET D'ENSEMBLE

T8 DANS
MON QUARTIER

SEM 23/06 SEM 30/06 SEM 07/07 SEM 14/07 SEM 25/08 SEM 01/09 SEM 08/09 SEM 15/09 SEM 22/09 SEM 29/09 SEM 06/10

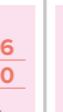
 Mise à disposition d'un kit du débat autoporté pour les acteurs locaux et les élus locaux

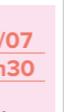
 Plateforme en ligne sytral-mobilites.fr/t8 disponible durant toute la concertation

 Registre de la concertation et dossier de concertation consultables (cf : 66) et exposition

 24/06 16h30
PEM Carré de Soie
VAULX-EN-VELIN

 30/06 17h00
ATELIER ACTEURS ÉCO.
Parilly/Berliet

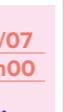
 08/07 19h30
Réunion publique
SAINT-PRIEST

 15/07 18h00
Réunion publique
BRON

 25/06 10h00
Marché Curial
BRON

 09/07 19h00
Réunion publique
VAULX-EN-VELIN

 10/07 19h00
Réunion publique
VILLEURBANNE

 18/07 17h00
Place Jean Moulin
BRON

 26/06 11h30
Restaurant
d'entreprise
RENAULT TRUCKS

 10/07 19h00
Réunion publique
VILLEURBANNE

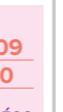
 11/07 18h30
Réunion publique
VÉNISSIEUX

 26/06 17h00
Marché Berliet
SAINT-PRIEST

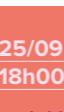
 28/06 15h00
Fête quartier sud
VAULX-EN-VELIN

 03/09 17h00
PEM
GARE DE VÉNISSIEUX

 09/09 8h30
ATELIER ACTEURS ÉCO.
La Soie

 15/09 10h00
Balade
CARRÉ DE SOIE <→>
BRON TERRAILLON

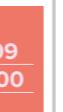
 25/09 18h00
Balade accessibilité
et correspondances
GARE DE VÉNISSIEUX

 30/09 14h00
ATELIER
ACCESIBILITÉ
SYTRAL Mobilités

 09/10 18h30
Forum restitution
VISIOCONFÉRENCE

 10/09 12h00
Balade
CAMPUS
PORTE DES ALPES

 11/09 16h00
Arrêt de tram
UNIVERSITÉ LYON 2

 16/09 15h00
ATELIER ACTEURS ECO.
Bron

 16/09 18h30
FORUM INTERMÉDIAIRE
Hippodrome
de Parilly

 12/09 15h00
Lycée Jean-Paul Sartre
BRON

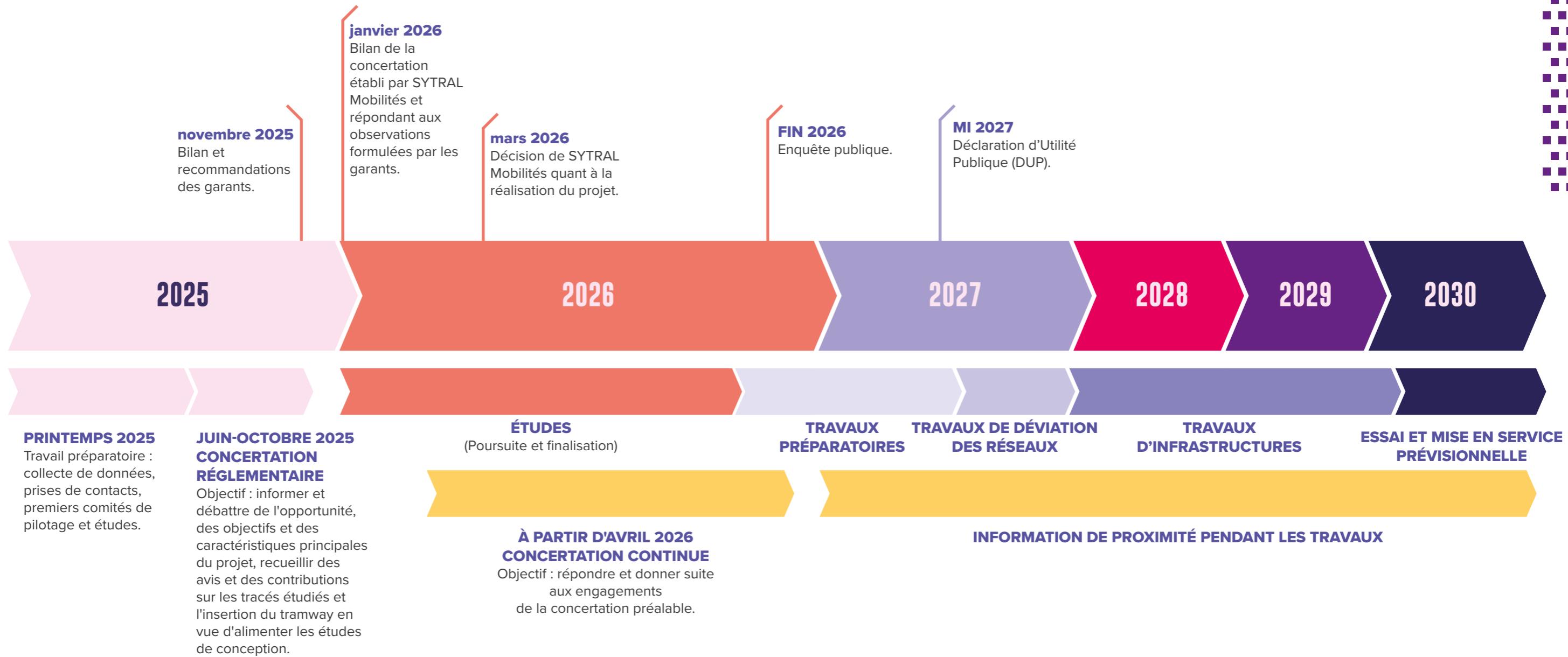
 18/09 18h00
Balade vélo
VÉNISSIEUX <→>
CARRÉ DE SOIE

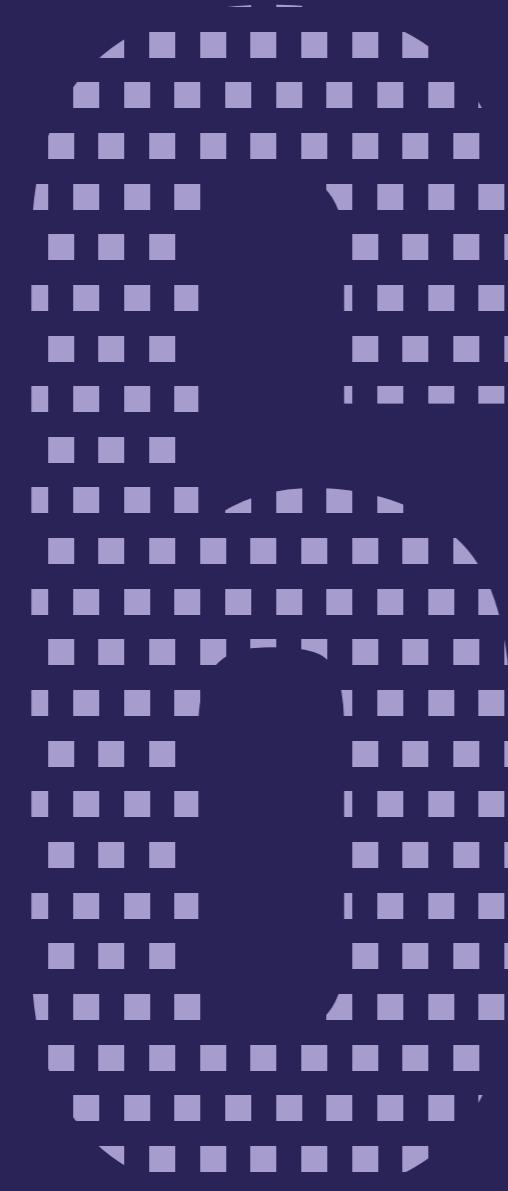
 13/09 10h00
Marché Jean Moulin
BRON



LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

La concertation préalable nourrira la décision des élus et les différentes contributions alimenteront les études ultérieures. Dans cette perspective, un dossier des enseignements sera publié par SYTRAL Mobilités. Il répondra aux bilans et recommandations des garants.





Glossaire



GLOSSAIRE

BHNS

Bus à haut niveau de service : Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est une ligne de bus bénéficiant de technologies développées initialement pour les réseaux ferrés (tramways notamment), par exemple une circulation sur site propre, un cadencement plutôt que des horaires fixes, une alimentation électrique par câbles, ou encore des véhicules plus longs, dont les parties sont séparées par des soufflets.

CENTRALITÉ

Zone d'attractivité associant des lieux de passage, des commerces de proximité, des pôles d'activité et une densité de population et d'emplois supérieure à la moyenne.

CONCERTATION PRÉALABLE

Démarche qui a pour objet d'instituer un échange entre citoyens, élus, et techniciens en amont de la phase de conception d'un projet, de manière à les associer à son élaboration.

DÉVOIEMENT

Modification des réseaux incluant des déviations et raccordements. Un dévoiement précède les travaux de terrassement ou de fondations sur une emprise de projet.

CORRIDOR D'ÉTUDE

Axe de passage caractérisé par des infrastructures ou usages de déplacement importants ou potentiellement importants.

FRÉQUENTATION

Nombre de personnes qui montent dans les moyens de transport - bus, rames de métro ou de tramway.

HEURE DE POINTE

Périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps.

La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

IN MOTION CHARGING

Les bus In motion charging sont équipés de batteries qui se rechargent pendant qu'il roule sous les lignes aériennes. Cela leur permet de circuler sans ligne aérienne sur une partie du trajet.

INTERCONNEXION

Jonction de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents.

INTERMODALITÉ

Utilisation combinée de plusieurs modes de transports pour un même trajet.

LAURE (LOI)

Loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996.

LIGNES FORTES (OU LIGNES MAJEURES)

Lignes offrant un haut niveau de service par leur fréquence soutenue et leur vitesse commerciale. Leur performance est assurée par une circulation en site propre (métro compris) ou un système automatique de priorité aux feux.

LOM (LOI)

Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019.

MAILLAGE

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles et formant un réseau organisé et connecté à l'échelle du territoire.

MOBILITÉS DOUCES

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (marche, vélo, trottinette, rollers, etc.).

NPNRU

Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (2014-2024) coordonné par l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain (ANRU).

PAMA

Plan d'action pour les mobilités actives.

PDU

Plan de déplacements urbain.

PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

SYTRAL Mobilités est en charge de l'élaboration du Plan de mobilité des territoires lyonnais. Il a pour objectif de définir une stratégie de mobilité d'aujourd'hui à 2040 pour l'ensemble des modes de déplacement des personnes et des marchandises.

PEM

Pôle d'échanges multimodal.

PLATEFORME

Espace séparé des voies automobiles, dédié à la circulation du tramway.

PLU-H

Plan local d'urbanisme et de l'habitat.

PMR

Personne à mobilité réduite. Concerne toute personne qui, de façon temporaire ou permanente, peut être gênée dans ses déplacements. Outre les handicaps moteurs, visuels ou auditifs, les personnes avec poussettes, les femmes enceintes, les voyageurs encombrés de valises peuvent entrer dans cette catégorie.

PPRT

Plan de prévention des risques technologiques.

QPV

Quartier prioritaire de la politique de la ville, défini par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014.

RABATTEMENT

Déplacements vers un lieu favorisant l'intermodalité (rabattement des automobilistes vers un terminus de métro).

RADIAL

Déplacement ou infrastructure de transport reliant la périphérie au centre de la ville.

REPORT MODAL

Changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV)

D'ici 2026, ce seront 200 à 250 km de pistes cyclables rapides et sécurisées qui seront créées pour faciliter les déplacements à l'échelle de toute la métropole.

SCOT

Schéma de cohérence territoriale.

SITE PROPRE

Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

TCSP

Transport en commun en site propre.

VIAIRE (RÉSEAU)

Réseau des voies de circulation urbaines, des plus importantes – autoroutes urbaines, boulevards – aux plus petites.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière avec passagers.

Les conditions de trafic (embouteillages) sont prises en compte dans le calcul de la vitesse commerciale.

En savoir + :

sytral-mobilites.fr/t8

Chargée de relation riverains :

t8-contact@sytral-mobilites.fr

Construisons ensemble le tramway T 8 !

Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/t8

SYTRAL
MOBILITÉS