

BUS

**À HAUT
NIVEAU
DE SERVICE**



CONCERTATION PRÉALABLE

**PROLONGEMENT
SEPT CHEMINS ↔ PARILLY**

DU 20 JUIN AU 20 JUILLET 2025

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



©SYTRAL Mobilités - HESS

Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/prolongement-bhns

SYTRAL
MOBILITÉS



SOMMAIRE

LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION	4
LE CONTEXTE	4
LES ENJEUX DU PROJET	4
LE CHOIX DU MODE BHNS	4
LE TRACÉ	4
LES STATIONS	4
L'INSERTION DU BHNS SUR LA VOIRIE	4
LE BUDGET ET LE CALENDRIER PRÉVISIONNELS	5
LE MAÎTRE D'OUVRAGE	5
LE CADRE DE LA CONCERTATION	6
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE	6
UNE CONCERTATION PENSÉE AVEC LES ACTEURS LOCAUX	6
LES OBJECTIFS ET SUJETS DE LA CONCERTATION	6
LE PÉRIMÈTRE ET LES CIBLES DE LA CONCERTATION ET DE LA COMMUNICATION	7
LE PROCESSUS DE CONCERTATION SUR LE TEMPS LONG	7
LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	8
LES MODALITÉS D'INFORMATION SUR LE PROJET	8
LES MODALITÉS POUR S'EXPRIMER À L'ÉCRIT	12
LES MODALITÉS DE RENCONTRE	13
LA CONCERTATION EN CHIFFRES	15
LA CONCERTATION EN IMAGES	16
L'ANALYSE DES DONNÉES DU QUESTIONNAIRE	18
INFORMATIONS SUR LES DÉPLACEMENTS ET HABITUDES DE MOBILITÉ	18
BESOINS DE DESSERTE LOCALE EXPRIMÉS PAR LES RÉPONDANTS	20
INTÉRÊT POUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DU BHNS	21
PROFIL DES RÉPONDANTS	23
L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS À LA CONCERTATION	25
L'OPPORTUNITÉ DU PROJET	25
LES AVIS SUR LE TRACÉ	26
LE POSITIONNEMENT DES STATIONS	27
LES ATTENTES RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT ET À LA SÉCURISATION DES MODES ACTIFS	28
LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET SES IMPACTS	29
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DE SYTRAL MOBILITÉS	30
L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ PROPOSÉ	30
L'IMPLANTATION DES STATIONS	30
LE DEVENIR DES LIGNES DE BUS EXISTANTES	31
LE NIVEAU DE SERVICE ATTENDU	31
LES MODES ACTIFS	31
L'INTERMODALITÉ	32
LES IMPACTS SUR LA VOIRIE ET LES CIRCULATIONS	32
L'INFORMATION ET LA CONCERTATION	32



PRÉAMBULE

En plein développement, le secteur Est de la Métropole de Lyon dont le territoire de la Grande Porte des Alpes fait partie, concentre de nombreuses activités économiques et commerciales (Parc du Chêne, Porte des Alpes, Parc Technologique...). Il accueille également le campus universitaire de la Porte des Alpes ainsi que l'Hôpital privé de l'Est Lyonnais. Depuis 2021, la Métropole de Lyon mène une réflexion sur l'avenir du territoire de la Grande Porte des Alpes dans un objectif de transition environnementale et recoupant des enjeux urbains, économiques et de mobilité.

C'est pour répondre à ces enjeux et aux besoins de mobilité dans ce secteur que SYTRAL Mobilités a engagé des études, ayant abouti en 2024 à l'identification de deux projets de liaisons sur un axe Nord <> Sud visant à compléter l'offre de transport en commun sur ce territoire :

- le projet T8 : une nouvelle ligne de tramway pour relier Vaulx-en-Velin La Soie à la Gare de Vénissieux;
- le projet de prolongement du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins jusqu'à Parilly.

Le projet de prolongement du BHNS depuis Sept Chemins jusqu'à Parilly doit permettre d'offrir une liaison entre le Nord de Bron et la gare de Vénissieux (via Chassieu et Saint-Priest), tout en proposant des connexions au réseau de transport existant (métro, tramway). Il complétera les lignes fortes de transport reliant l'Est à la ville-centre. Le BHNS apportera un axe structurant pour le développement urbain de la Grande Porte des Alpes. Il accompagnera son développement économique mais aussi le développement résidentiel en cours sur ce secteur.

Dans ce contexte, et en application des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme, le projet de prolongement du BHNS Sept Chemins <> Parilly a été soumis à une phase de concertation préalable du 20 juin 2025 au 20 juillet 2025.

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer avis, remarques et propositions. Ces différentes contributions alimenteront les phases d'études en cours et ultérieures. La concertation a également permis aux habitants d'exprimer leurs préoccupations et leurs questions, auxquelles SYTRAL Mobilités a, dans la mesure du possible, apporté des réponses. **Opportunité du projet, besoins de mobilité, nombre et positionnement des stations, intermodalité** ont fait partie des sujets qui ont été abordés lors de cette phase de concertation ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de prolongement du BHNS : collectivités locales, opérateurs de service public, futurs usagers, riverains, chefs d'entreprises et salariés, associations, représentants de la société civile etc.

La concertation préalable s'est déroulée pendant un mois, du 20 juin au 20 juillet 2025, concomitamment à celle du tramway T8. Ce document est la synthèse et l'analyse des avis et questions adressés à SYTRAL Mobilités et ses partenaires durant cette étape, que ce soit lors des rencontres publiques, par mail, par courrier, via le questionnaire ou les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation et sur la plateforme web participative dédiée au projet.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation ainsi que les engagements pour la suite du projet. Ce document est rendu public.



LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

1. LE CONTEXTE

Le projet s'inscrit dans une logique de renforcement du système de mobilité sur le secteur de l'Est lyonnais. Aujourd'hui marqué par une forte dépendance à la voiture individuelle, ce territoire concentre des zones d'emploi et d'habitat en croissance, générant des besoins de mobilité importants. Le prolongement du BHNS entre Sept Chemins et Parilly s'inscrit dans cette logique de rééquilibrage modal et de transition écologique.

2. LES ENJEUX DU PROJET

Le prolongement permettra :

- de relier efficacement des pôles majeurs (Renault Trucks, ZAC du Chêne, Parc Technologique de Saint-Priest, centre commercial de la Porte des Alpes, Cité Berliet, Hôpital privé de l'Est Lyonnais);
- d'améliorer les liaisons Nord-Sud en rocade, entre quartiers résidentiels et zones d'emplois;
- de contribuer aux objectifs de décarbonation fixés par le Plan de mobilité des territoires lyonnais (réduction de 64 % des émissions de GES d'ici 2040).

3. LE CHOIX DU MODE BHNS

Le BHNS a été retenu car il combine régularité, rapidité et confort, tout en offrant une souplesse d'insertion supérieure au tramway. Circulant en site propre avec priorité aux carrefours, il propose des performances proches du tramway, avec un investissement moindre et une mise en œuvre plus rapide. Les trolleybus IMC 100 % électriques, articulés ou bi-articulés, assureront un service capacitaire et décarboné.

4. LE TRACÉ

Le tracé prolongera la ligne Part-Dieu ↔ Sept Chemins par des axes structurants (rue Mermoz, boulevard des Droits de l'Homme, boulevard de l'Université, rue et boulevard Bouloche, boulevard de la Porte des Alpes, route de Lyon, avenue Charles de Gaulle), jusqu'à la station Parilly (métro D). Il mutualisera certains tronçons avec la ligne C200 et des aménagements existants de la ligne C25.



5. LES STATIONS

Une quinzaine de stations est envisagée, combinant arrêts existants et nouveaux arrêts pour desservir les principaux pôles générateurs de déplacements. Leurs localisations exactes seront affinées dans la suite des études. Les stations proposeront des services équivalents à ceux du tramway (information voyageurs en temps réel, billetterie, arceaux et stationnements vélos sécurisés).

6. L'INSERTION DU BHNS SUR LA VOIRIE

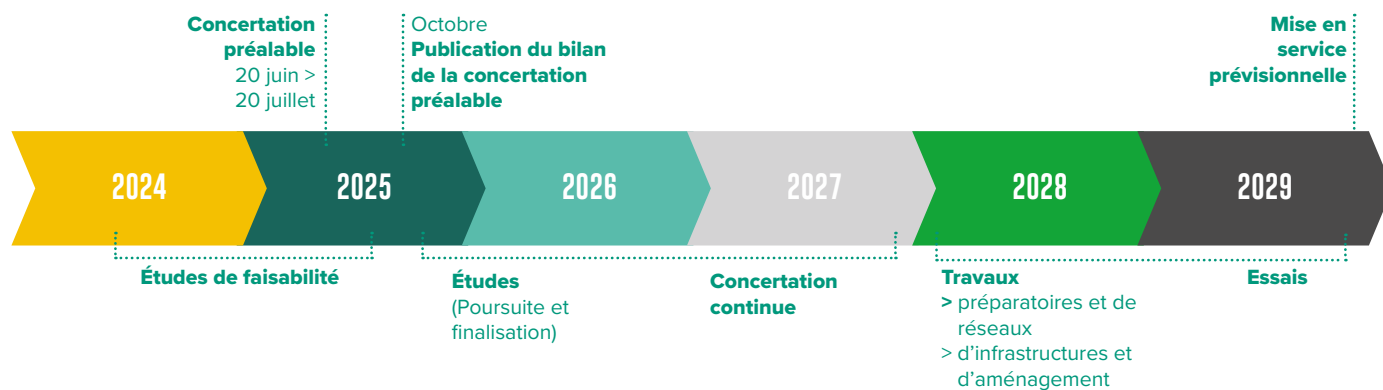
Le projet privilégie l'insertion sur de grands axes, afin de limiter les emprises foncières et les impacts sur l'existant. Les principes retenus visent à :

- créer une plateforme bus dédiée;
- préserver le patrimoine végétal;
- développer les continuités cyclables et piétonnes;
- sécuriser les traversées et maintenir l'accessibilité PMR;
- garantir un partage apaisé de la voirie.



7. LE BUDGET ET LE CALENDRIER PRÉVISIONNELS

L'investissement est estimé à 90 M€ pour une mise en service à horizon 2029.



8. LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet de prolongement du BHNS Sept Chemins < Parilly est porté par SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais et maître d'ouvrage du projet. SYTRAL Mobilités pilote, finance et fait réaliser le projet. C'est à ce titre que SYTRAL Mobilités a organisé cette concertation préalable, qui s'est tenue du 20 juin au 20 juillet 2025.



90 M€
d'investissement





LE CADRE DE LA CONCERTATION

1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Cette concertation préalable a été organisée en application des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme. Ils prévoient que les projets et opérations d'aménagement ou de construction qui ont pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment les projets susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique, font l'objet d'une concertation.

Une délibération du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en date du 3 juin 2025 a permis de définir l'objet, le périmètre, le calendrier et les modalités de cette phase de concertation préalable.

2. UNE CONCERTATION PENSÉE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

SYTRAL Mobilités a souhaité préparer la concertation en réalisant, en amont, une étude de contexte. Dans ce cadre, une quinzaine d'acteurs institutionnels, économiques, universitaires et associatifs du territoire ont été rencontrés du mois de février au mois d'avril 2025 :

- collectivités locales (services et élus) : Ville de Bron, Ville de Saint-Priest, Ville de Vénissieux, Ville de Chassieu ;
- entreprises et acteurs économiques : association Porte des Alpes Entreprises (PDAE), Renault Trucks ;
- services publics, bailleurs, équipements : Université Lyon 2, Lyon Métropole Habitat, SDNIS de Saint-Priest, Parc de Parilly, Hôpital privé de l'Est Lyonnais... ;
- acteurs associatifs et usagers : Ville à Vélo, CARPA (handicap et accessibilité), DARLY (déplacements).

Cette phase d'écoute préalable a permis de présenter le projet et de recueillir les attentes et préoccupations des acteurs locaux, qu'il s'agisse du tracé, de la localisation des stations, des continuités piétonnes et cyclables ou encore des enjeux d'accessibilité. Elle a également contribué à mieux comprendre les dynamiques territoriales et les enjeux associés aux grands équipements et projets urbains du secteur.

Elle a ainsi permis d'identifier les thématiques prioritaires à aborder lors de la phase de concertation préalable et également de repérer les leviers de mobilisation et les relais de communication les plus efficaces. Ces enseignements ont inspiré la stratégie de concertation ainsi que la mise en œuvre des modalités, à l'écoute des attentes exprimées par les parties prenantes.

3. LES OBJECTIFS ET SUJETS DE LA CONCERTATION

Tout au long de cette période de concertation, SYTRAL Mobilités a souhaité présenter aux habitants le projet dans toutes ses dimensions et recueillir leurs avis et contributions sur plusieurs enjeux, dans le but d'éclairer la décision du maître d'ouvrage et d'alimenter le travail du maître d'œuvre au démarrage des études de conception.

La concertation avait également pour but de :

- **collecter des données** sur les usages, les besoins en mobilité et les attentes des publics, afin de nourrir les études ultérieures ;
- **favoriser l'acceptabilité du projet**, en instaurant un dialogue transparent et en identifiant les préoccupations ou points de vigilance du public ;
- **favoriser l'appropriation du projet**, en préfigurant et en tissant dès cette phase la relation avec les parties prenantes, afin d'adapter la concertation continue au plus près de leurs préoccupations et faciliter à terme les conditions de réalisation et d'accompagnement des travaux.

Les thématiques abordées étaient les suivantes :

- **l'opportunité du projet** de prolongement du BHNS Sept Chemins <> Parilly et les besoins en mobilité auxquels le tracé répond ;
- **le nombre et l'emplacement des stations**, et celles qui seront dotées de stationnements vélos sécurisés ;
- **l'intermodalité**, en vue de proposer des connexions efficaces entre le BHNS, les autres lignes de transport (métro, tramway, bus, TER) et les modes actifs ;
- **le développement des modes actifs**, en vue d'intégrer au mieux les itinéraires cycles et piétons, ainsi que la qualité des cheminements pour les personnes à mobilité réduite le long du tracé.



4. LE PÉRIMÈTRE ET LES CIBLES DE LA CONCERTATION ET DE LA COMMUNICATION

La concertation a ciblé en priorité un **périmètre de proximité** structuré autour de trois secteurs à enjeux :

- **secteur nord** : de Sept Chemins jusqu'à la ZAC du Chêne et au boulevard des Droits de l'Homme, incluant la ZAC de Saint-Exupéry à Bron (site Décathlon, entreprises, hôtels) ;
- **secteur centre** : le boulevard de l'Université, le centre commercial Porte des Alpes et le Parc Technologique, l'Hôpital privé de l'Est Lyonnais ainsi que la rue André Lwoff ;
- **secteur sud** : le boulevard de la Cité Berliet, le quartier de Revaion, la route de Lyon et l'avenue du Général de Gaulle jusqu'au terminus.

À l'intérieur de ces secteurs, les cibles prioritaires de la concertation et de la communication ont été définies de la manière suivante :

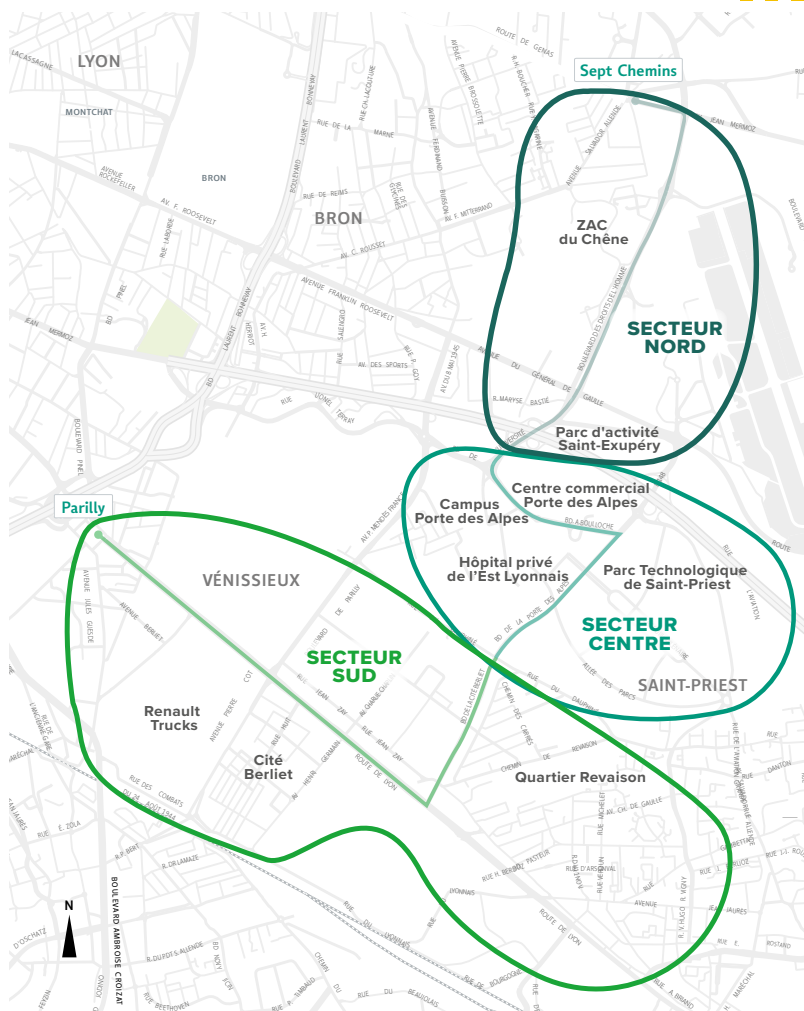
- **secteur nord** : salariés et entreprises implantées dans la ZAC du Chêne et la ZAC de Saint-Exupéry, salariés et clients du site Décathlon ;
- **secteur centre** : salariés et entreprises du Parc Technologique et du centre commercial Porte des Alpes, personnels de l'Hôpital privé de l'Est Lyonnais et salariés du campus Porte des Alpes ;
- **secteur sud** : salariés et entreprises du secteur (notamment Renault Trucks, route de Lyon), ainsi que les habitants de la Cité Berliet et du quartier Revaion.

En complément de ce périmètre de proximité, la démarche s'inscrivait également dans :

- un **périmètre réglementaire**, correspondant aux communes traversées par le projet (Chassieu, Bron, Saint-Priest et Vénissieux) ;
- un **périmètre d'influence large**, à l'échelle métropolitaine, compte tenu des interconnexions avec le réseau TCL et des impacts potentiels du projet sur les mobilités de l'Est lyonnais.

Enfin, une attention particulière a été portée à des **publics cibles** : salariés pendulaires, chefs d'entreprises, habitants des quartiers de la Cité Berliet et de Revaion, usagers TCL, étudiants, automobilistes et navetteurs. Pour aller à leur rencontre, des dispositifs spécifiques de proximité ont été mis en place, afin de recueillir leurs besoins et attentes et de mieux appréhender la diversité des usages.

UNE CONCERTATION STRUCTURÉE AUTOUR DE TROIS SECTEURS



5. LE PROCESSUS DE CONCERTATION SUR LE TEMPS LONG

Il a été rappelé tout au long du processus que cette concertation préalable constituait un premier rendez-vous avec les riverains et les territoires préfigurant une **phase de concertation continue**, offrant de nouvelles perspectives de rencontres et de travail collectif sur le projet de prolongement du BHNS de Sept Chemins à Parilly. Dans un second temps, l'objectif de la concertation continue sera d'enrichir le projet et de préparer la phase de travaux en abordant les sujets dans un grain plus fin rendu possible par l'avancée des études.



LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

1. LES MODALITÉS D'INFORMATION SUR LE PROJET

L'information sur la concertation préalable et le projet a été diffusée grâce à différents supports et canaux de communication.

Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation est un document de référence mis à disposition du public et des acteurs du territoire. Il permet de s'informer sur le projet et d'en comprendre les principaux enjeux. Il présente le cadre général du projet et de la concertation préalable, apporte des éclairages sur l'opportunité du projet ainsi que sur les études en cours à caractère technique, environnemental et socio-économique.

Il expose, par secteurs géographiques, les éléments de choix qui ont conduit au tracé proposé pour le prolongement du BHNS de Sept Chemins à Parilly. Il précise les implications de la future ligne en matière de réorganisation de la voirie et identifie les thématiques sur lesquelles SYTRAL Mobilités sollicite plus particulièrement l'avis et les contributions du public, dans une logique de dialogue et de construction partagée.

Une synthèse de ce dossier a également été produite sous forme de dépliant. 10 500 exemplaires du document ont ainsi été diffusés par boîtage dans le périmètre du tracé, remis aux parties prenantes (Villes, associations, acteurs économiques...) et distribués lors des stands de proximité.

Ces deux documents, mis à la disposition du public avec les registres de contribution, étaient consultables en version papier à chacune des rencontres organisées. Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet.

Le site internet et la plateforme participative

Une page dédiée au projet a été mise en ligne sur le site sytral-mobilités.fr/prolongement-bhns. Elle reprend les informations principales relatives au projet.

Un espace dédié au projet a également été créé sur la plateforme participative «Destinations 2026» de SYTRAL Mobilités à l'adresse suivante : destinations2026-sytral.fr/processes/bhns2.

Cet espace a été à la fois le relais de l'information et de

la participation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire.

Dédié au projet, il présente différentes pages facilitant la navigation des visiteurs :

- «Présentation» : les principales informations sur le projet et la documentation associée;
- «FAQ» : les réponses aux questions les plus souvent posées sur le projet;
- «L'agenda des rencontres» : accès aux modalités d'organisation de la concertation et aux formulaires d'inscription aux rencontres;
- «Je pose une question»;
- «Je donne un avis»;
- «Je réponds au questionnaire»;
- «Les comptes rendus des rencontres» : cette dernière rubrique a été alimentée tout au long de la concertation au fur et à mesure des rencontres.

L'affichage légal

La concertation a fait l'objet d'un affichage légal du 4 juin 2025 au 20 juillet 2025 inclus dans les 7 lieux suivants :

- Mairie de Chassieu
60 rue de la République - 69680 Chassieu;
- Mairie de Bron, Place de Weingarten - 69500 Bron;
- Mairie de Saint-Priest
14 place Charles Ottina - 69800 Saint Priest;
- Agence postale communale Berliet
29 2^e avenue - 69800 Saint-Priest;
- Mairie de Vénissieux
5 avenue Marcel Houël - 69200 Vénissieux;
- Hôtel de la Métropole de Lyon
20 rue du Lac - 69003 Lyon;
- Siège de SYTRAL Mobilités
21 boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon;



Une campagne d'affichage sur l'espace public

Sur le terrain, l'annonce de la concertation a fait l'objet d'un affichage, du 19 juin au 4 août 2025, aux stations de tramway (stations Parc Technologique et Grange Blanche de la ligne T2, station Parc du Chêne de la ligne T5), à la station du métro D à Parilly et sur le boulevard des Droits de l'Homme à la hauteur d'Eurexpo. Ces emplacements ont été choisis pour leur forte visibilité, leurs flux de piétons, d'automobilistes et d'usagers des transports en commun, ainsi qu'en raison de leur localisation sur le tracé du prolongement du BHNS entre Sept Chemins et Parilly.



Boulevard des Droits de l'Homme



Station de métro Parilly





L'annonce de la concertation sur les réseaux sociaux

SYTRAL Mobilités a annoncé la concertation préalable sur ses pages Facebook, Bluesky et LinkedIn.

Des rappels ont également été publiés. 7 posts réseaux sociaux ont été diffusés.



Liste des posts diffusés et bilan chiffré :

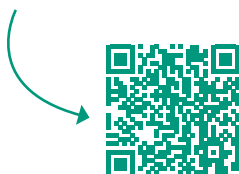
	FACEBOOK	BLUESKY	LINKEDIN
Annonce concertation 03/06/2025 Lien Facebook Lien Bluesky	2 639 impressions* 42 réactions 6 commentaires 10 partages**	11 réactions 3 partages	
Ouverture concertation 20/06/2025 Lien Facebook Lien Bluesky	1 881 impressions* 28 réactions 2 partages**	4 réactions	
Rappel concertation 15/07/2025 Lien Facebook Lien Bluesky Lien LinkedIn	8 542 impressions* 42 réactions 34 commentaires 4 partages**	3 réactions	3 508 impressions* 29 réactions 2 partages

*nombre de vues du post
 **identification des communes

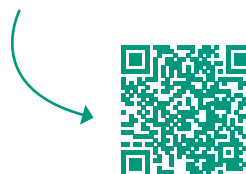
La réalisation d'un motion design (vidéo courte) du projet

Un film a été conçu pour permettre, en 3 minutes, de prendre connaissance des grands principes du projet mis en concertation : objectifs du BHNS Sept Chemins ↔ Parilly, tracé, stations, sujets mis au débat, dates des modalités de la concertation, etc.

Diffusée lors de certaines rencontres, cette vidéo était disponible en ligne sur la chaîne YouTube de SYTRAL Mobilités ([La vidéo](#) - 2 084 vues et 66 mentions « J'aime »).



Et également sur la plateforme participative dédiée au projet : [Destinations 2026](#).



Il a également été transmis aux acteurs locaux, relais d'information sur le projet. Il a enfin été diffusé sur les écrans i-TCL du réseau (900 000 vues/jour) et sur les réseaux sociaux SYTRAL Mobilités.



Le relais de l'information par la presse

Une conférence de presse annonçant la concertation s'est tenue le 3 juin 2025 au dépôt TCL des Pins.

Une quinzaine de médias étaient présents dont : Le Progrès, Lyon Capitale, Le journal du bâtiment, actu.fr, France 3, BFM Lyon, Cars et Bus News, Lyon Mag, Tribune de Lyon, le MET etc.

Un communiqué de presse et un dossier de presse ont été réalisés et diffusés auprès des médias donnant lieu à la publication d'une dizaine d'articles.



Le relais de l'information par les acteurs locaux

L'annonce de la concertation a été relayée par les communes dans le cadre d'une coopération étroite avec l'équipe de SYTRAL Mobilités.

Le projet a été présenté auprès de chaque service communication des villes concernées.

Un kit de communication a été transmis à chaque commune contenant :

- la version numérique de l'affiche et l'ensemble des documents d'information (dépliant, dossier de presse etc...);
- une bannière web d'annonce de la concertation et des rencontres;
- le film de la concertation, la carte du tracé et une photo d'illustration.

Un complément a été envoyé aux services communication des communes le 19 juin 2025. L'objectif était de rappeler la tenue de la réunion publique de lancement en visio-conférence le lundi 23 juin à 18h.

Les communes ont relayé l'annonce de la concertation par les publications suivantes :

	JOURNAL	SITE INTERNET
Chassieu	Magazine municipal "le mag" de juillet	Page "Citoyenneté" - 23 juin
Vénissieux	Magazine municipal "Vénissieux Singulier Pluriel"	Page d'accueil - 20 juin
	Journal «Expressions» du 8 juin au 1 ^{er} juillet	
Bron	Magazine municipal "B(r)onjour" de juin (22 500 exemplaires)	Page "Mobilité" - 23 juin
Saint-Priest	Magazine municipal "Couleurs le mag" de juin (26 000 exemplaires)	Pages "Mes démarches" et "Actualités" 18 juin



2. LES MODALITÉS POUR S'EXPRIMER À L'ÉCRIT

Les registres de contribution

Des registres papiers ont été mis à disposition dans les lieux de la concertation afin de permettre au public de formuler des observations et poser des questions. Sept registres ont ainsi été ouverts et relevés chaque semaine, afin d'assurer une prise en compte régulière des éventuelles contributions.

Les registres étaient disponibles dans les lieux suivants :

- **Bron** : Mairie de Bron, place de Weingarten
- **Chassieu** : Mairie de Chassieu, 60 rue de la République
- **Saint-Priest** :
 - Mairie de Saint-Priest, 14 place Charles Ottina
 - Agence postale communale Berliet, 29^e avenue
- **Vénissieux** :
 - Mairie de Vénissieux, 5 avenue Marcel Houël
- **Lyon** :
 - Siège de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier Merle
 - Hôtel de la Métropole de Lyon, 20 rue du Lac

Au terme de la concertation, un seul avis a été formellement consigné dans ces registres, rédigé par la Ville de Vénissieux.

La plateforme participative : avis, questions et questionnaire en ligne

La plateforme destinations2026-sytral.fr/processes/bhns2 permettait de poser une question, répondre à un questionnaire ou rédiger un avis.

Tout au long de la concertation, SYTRAL Mobilités a répondu aux questions et la totalité des réponses et contributions déposées ont été rendues publiques. Au total, la plateforme a permis de recueillir :

- 13 avis ;
- 2 questions (auxquelles l'équipe projet a apporté une réponse) ;
- 41 réponses au questionnaire.

Ce questionnaire en ligne constituait une opportunité pour le public participant à la concertation de s'exprimer sur ses besoins en matière de mobilité, l'usage et le développement de l'intermodalité, ainsi que sur ses habitudes de déplacement. Il porte plus particulièrement sur les secteurs concernés par le futur tracé du BHNS et, de manière plus générale, sur le secteur de la Porte des Alpes.

Les contributions transmises par écrit

Une contribution a été remise par écrit sur un stand de proximité.

La commune de Chassieu a également transmis un avis sur le projet par un courrier en date du 17 juillet 2025 et signé par M. le 1^{er} adjoint au Maire.

Enfin, le directeur des hôtels Campanile Smart Lyon Est et Kyriad Direct Bron a transmis un avis par mail à l'adresse prolongement-bhns-contact@sytral.fr, le 7 juillet 2025.





3. LES MODALITÉS DE RENCONTRE

La réunion publique de lancement en visioconférence

Pour démarrer la concertation préalable et présenter les grandes lignes du projet à un public large, une **réunion publique d'ouverture** a été organisée en visioconférence le **23 juin 2025**. Cette première modalité visait à lancer la démarche de concertation en informant les habitants, les usagers, les acteurs économiques et les élus du territoire des objectifs du projet de prolongement du BHNS, du tracé envisagé, des principes de service associés (fréquence, site propre, connexions) ainsi que des modalités de participation.

La réunion a permis de **poser le cadre général du projet et de préciser les enjeux de mobilité** sur le territoire concerné, en insistant sur les complémentarités attendues avec le réseau existant. Une dizaine de participants s'y sont connectés. Un participant a exprimé une première attente concrète : un représentant du **Club Porte des Alpes Entreprises**, également responsable développement pour Décathlon Vallée du Rhône, qui a attiré l'attention sur la **restructuration de la ZAC Saint-Exupéry** (zone accueillant 2 millions de visiteurs par an) et qui souhaite que le BHNS **desserve l'ensemble du secteur commercial et hôtelier**, au-delà du seul accès au magasin Décathlon.

Cette réunion a ainsi permis **d'initier le dialogue avec les acteurs économiques** du territoire et de rappeler les objectifs de la concertation, en introduction des dispositifs de rencontre de proximité qui ont suivi.

Lieu

En visioconférence

Date

23 juin 2025

Intervenants

- Vincent MONOT, vice-président SYTRAL Mobilités ;
- Alice MÜLLER, cheffe de projet prolongement du BHNS, SYTRAL Mobilités ;
- Marieke VERBRUGGHE, AMO concertation de Planète Citoyenne.

Participants

Une dizaine de personnes connectées

La rencontre dédiée aux acteurs économiques

Afin de recueillir les attentes spécifiques du **tissu économique local** vis-à-vis du projet de prolongement du BHNS, un **atelier dédié aux acteurs économiques** a été organisé. Cette séquence de concertation, accueillie dans les locaux de **Décathlon Bron Saint-Exupéry**, a réuni des représentants d'entreprises implantées à proximité du tracé (grande distribution, industrie, logistique, services, événementiel).

Après une présentation synthétique du projet et des grands principes du tracé envisagé, les participants ont été invités à exprimer leurs attentes en matière de desserte, à partager leurs contraintes d'accessibilité et à **formuler leurs recommandations sur le positionnement des stations, au regard des flux de salariés, clients et visiteurs observés sur leurs sites.**

Lieu

Décathlon Lyon Bron – Saint-Exupéry

Date

2 juillet 2025

Intervenants

- Marieke BARRAUD, cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Alice MÜLLER, cheffe de projet prolongement du BHNS, SYTRAL Mobilités ;
- Isabelle JOLY, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Lise HAMON, cheffe de projet stratégie mobilité employeurs, SYTRAL Mobilités
- Antoine PLAN, conseiller mobilités, Métropole de Lyon ;
- Kiéfen GUERIN, AMO projet, Algoé Consultants ;
- Hervé DURANTON, Marieke VERBRUGGHE et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.

Participants

7 entreprises représentées



Les rencontres de proximité

Nombre

8

Dates

Entre le 23 juin et le 2 juillet 2025

Intervenants

- Marieke BARRAUD, cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Alice MÜLLER et Sébastien DUPUIS, chefs de projet prolongement BHNS, SYTRAL Mobilités ;
- Isabelle JOLY, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Kiéfen GUERIN, AMO projet, Algoé Consultants ;
- Hervé DURANTON, Marieke VERBRUGGHE et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.



Nombre de personnes mobilisées : 709

Afin d'aller à la rencontre des publics spécifiquement concernés sur leurs lieux de passage ou de travail, une série de **rencontres mobiles** a été organisée. Cette modalité d'échange de proximité consistait en un stand installé temporairement dans l'espace public ou au sein d'établissements (entreprises, hôpital, zone commerciale). Cette approche visait à diversifier les points de vue recueillis en donnant la parole à celles et ceux qui ne participent pas aux réunions publiques. Chaque stand, d'une durée de deux heures, permettait de présenter le projet, de prendre connaissance des habitudes de mobilité des différents publics, de recueillir les avis sur le tracé et sur les stations, sur les connexions intermodales et les mobilités actives, tout en mettant à disposition de la documentation (des illustrations non-contractuelles permettant de visualiser l'insertion du projet) et un questionnaire en ligne. Une équipe de 4 à 5 médiateurs était présente pour accueillir les participants, leur présenter le projet et recueillir leurs contributions (orales, avis écrits, questionnaires).

LIEU DE LA RENCONTRE	DATE	PUBLIC CIBLE	PARTICIPANTS
ZAC du Chêne (Bron)	23/06	Salariés	110
Parc Technologique (Saint-Priest)	24/06	Salariés	112
Station de métro Parilly (Vénissieux)	25/06	Usagers C25 / métro D	140
Décathlon – Porte des Alpes (Bron)	25/06	Clients zone commerciale	90
Renault Trucks (Vénissieux)	26/06	Salariés	80
Marché Cité Berliet (Saint-Priest)	26/06	Habitants	70
Hôpital privé de l'Est lyonnais (Saint-Priest)	01/07	Personnel, patients	77
Square Johnny Hallyday – Revaion (Saint-Priest)	02/07	Habitants du quartier	30



4. LA CONCERTATION EN CHIFFRES

13
AVIS ET 2 QUESTIONS
SUR LA PLATEFORME EN LIGNE



410 VUES
DE LA PAGE DE PRÉSENTATION DU PROJET
SUR LA PLATEFORME EN LIGNE
(ENTRE LE 5 JUIN ET LE 25 SEPTEMBRE)



7 ENTREPRISES
MOBILISÉES EN ATELIER
AVEC LES ACTEURS
ÉCONOMIQUES



790* PARTICIPANTS

** Le nombre de participants comprend le nombre de personnes rencontrées et celles ayant contribué à la concertation.*



719
PERSONNES MOBILISÉES
LORS DES 8 RENCONTRES
ET EN RÉUNION PUBLIQUE

3 CONTRIBUTIONS
ÉCRITES



46 QUESTIONNAIRES
RENSEIGNÉS

5. LA CONCERTATION EN IMAGES



Rencontre mobile auprès des salariés du Parc Technologique



Rencontre mobile auprès des clients du centre commercial de Décathlon Saint-Exupéry



Atelier de concertation avec les acteurs économiques



Rencontre mobile auprès des usagers des transports en commun à la station Parilly



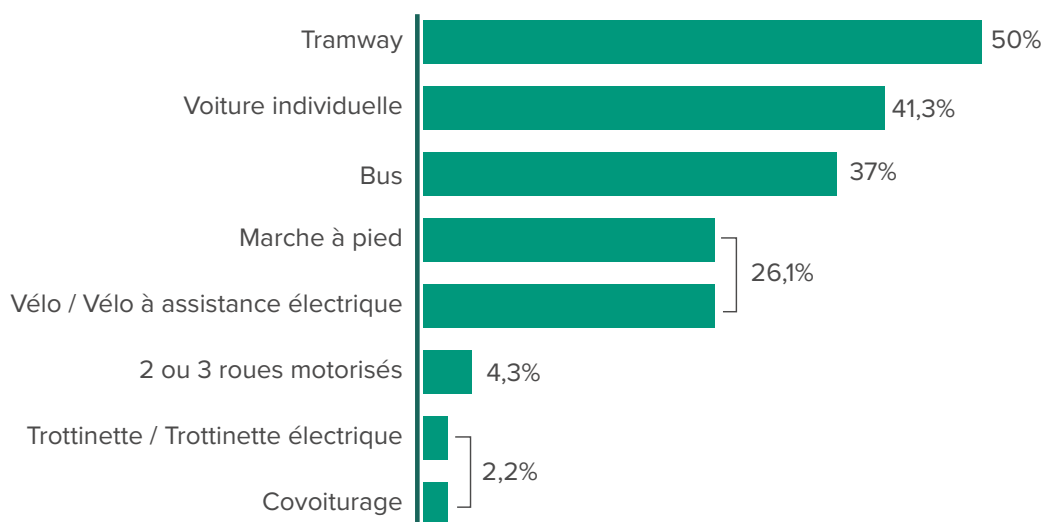
L'ANALYSE DES DONNÉES DU QUESTIONNAIRE

Les résultats présentés ci-dessous proviennent d'un questionnaire diffusé auprès des usagers et des acteurs concernés par le futur tracé du BHNS et auquel 46 personnes ont répondu. Il ne s'agit pas d'une enquête exhaustive, mais d'un outil permettant d'identifier des tendances et des perceptions sur les besoins et attentes en matière de mobilité, d'accessibilité et de services associés.

Cette analyse a pour objectif de mettre en lumière les habitudes de mobilité des répondants et les priorités qu'ils expriment sur les besoins de desserte locale et le projet de prolongement du BHNS. Les chiffres présentés illustrent les réponses recueillies à un moment et sur un échantillon donnés.

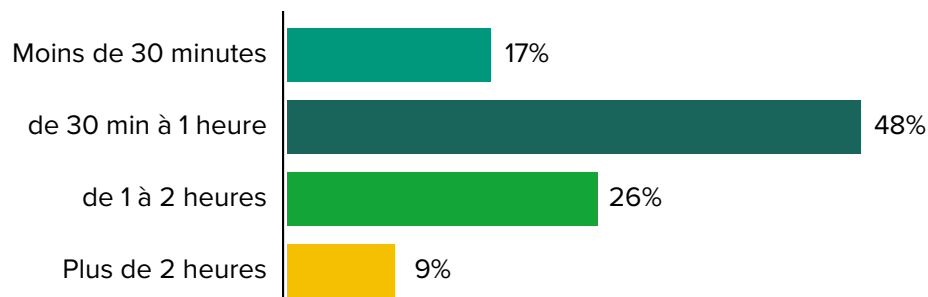
INFORMATIONS SUR LES DÉPLACEMENTS ET HABITUDES DE MOBILITÉ

Mode de transport principal



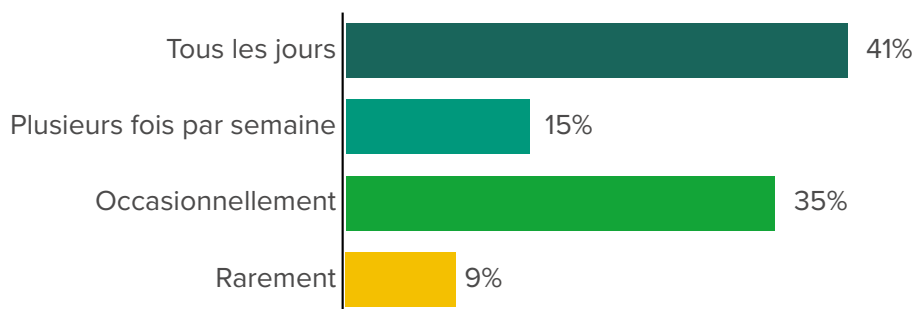
Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

Temps moyen des déplacements quotidiens (aller-retour)

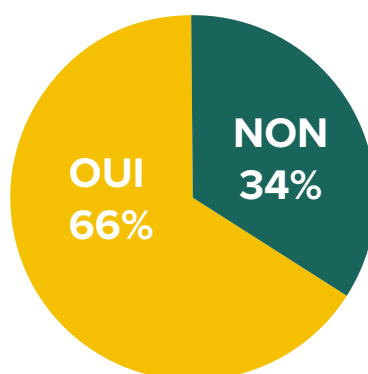




Usage des transports en commun

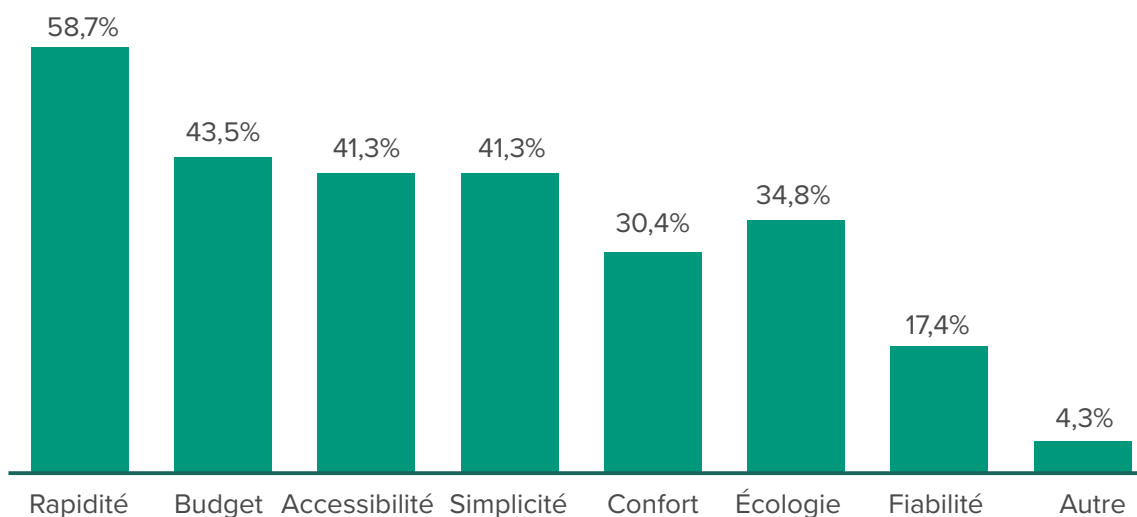


Recours à des modes de transports combinés pour les déplacements quotidiens



Les rencontres mobiles ont permis de constater que **la voiture reste le mode dominant, en particulier dans les zones d'activités (60 à 90 % selon les sites)**. La part modale du vélo demeure marginale sur l'ensemble du secteur.

Principaux critères cités, intervenant dans le choix du mode de déplacement

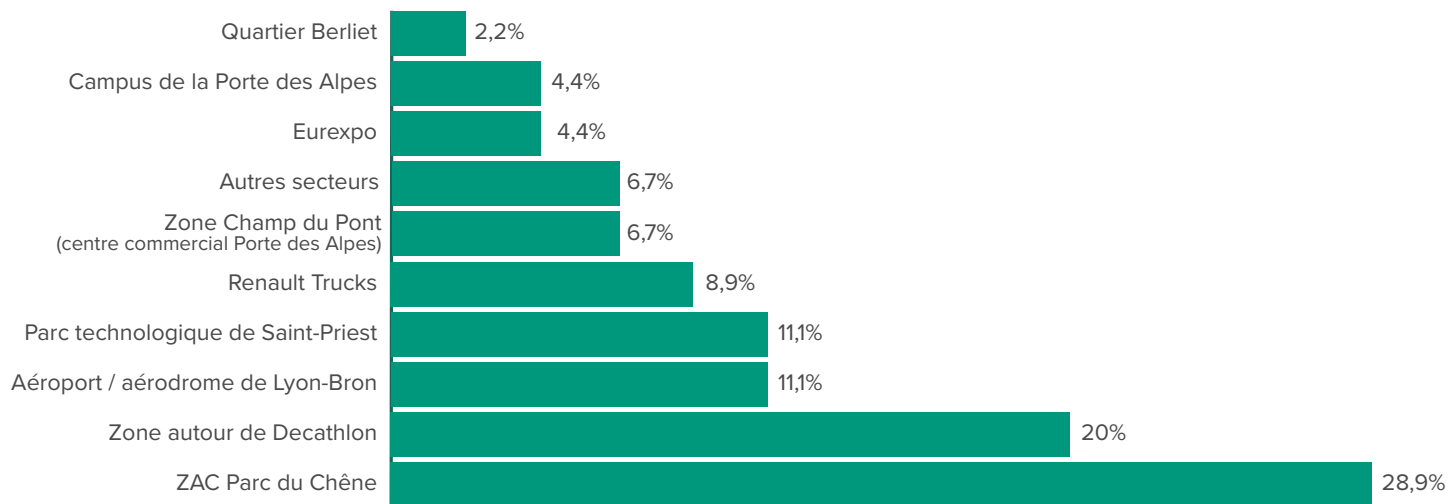


Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.



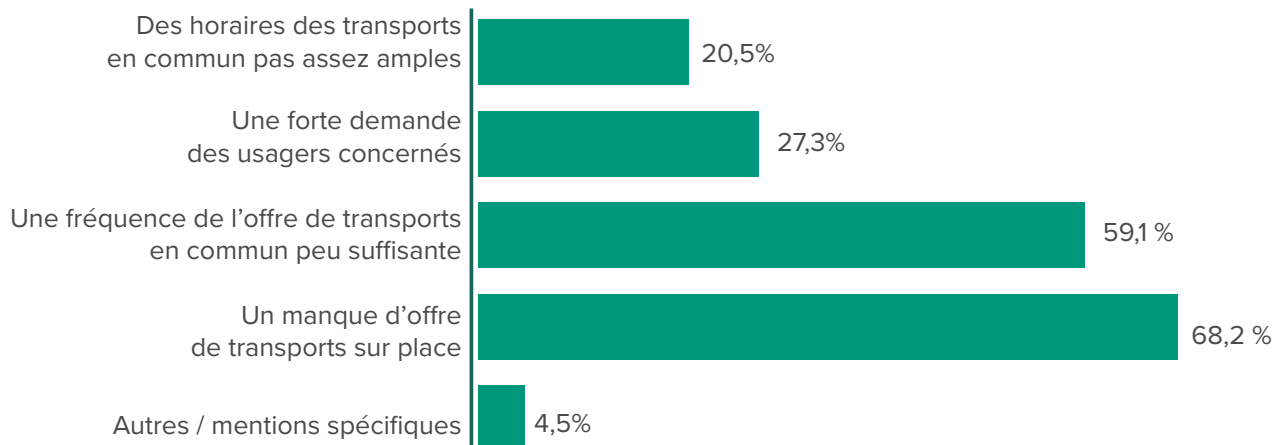
BESOINS DE DESSERTE LOCALE EXPRIMÉS PAR LES REpondANTS

Zones identifiées comme nécessitant une meilleure desserte en transports en commun



Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

Manques identifiés dans la desserte en transports en commun de ces zones

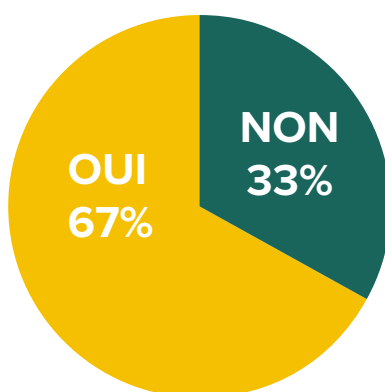


Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

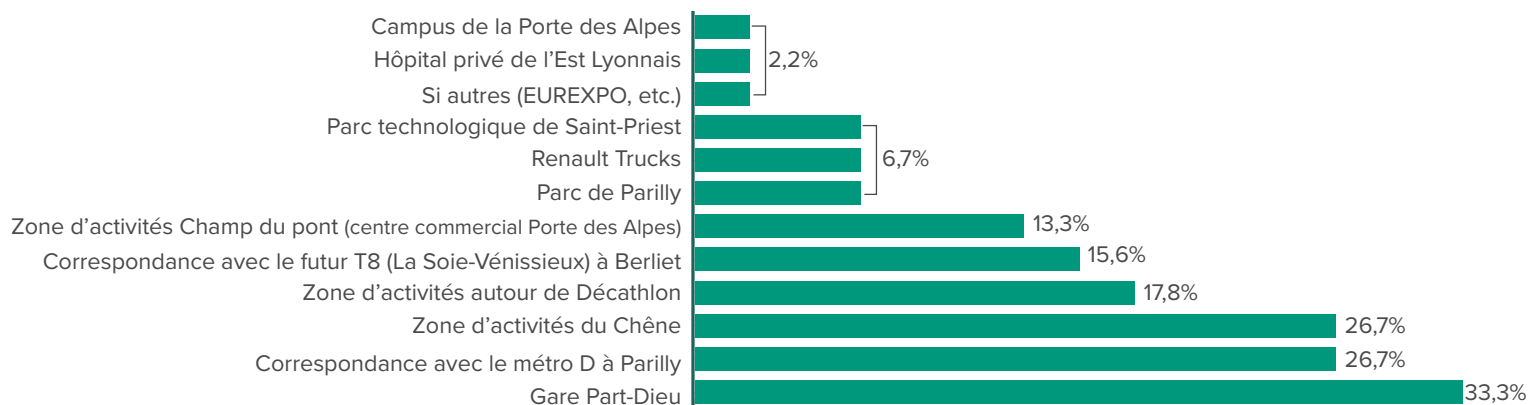


INTÉRÊT POUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DU BHNS

Pourcentage de répondants déclarant qu'ils pourraient utiliser le BHNS en 2029



Destinations des répondants se déclarant futurs usagers du BHNS

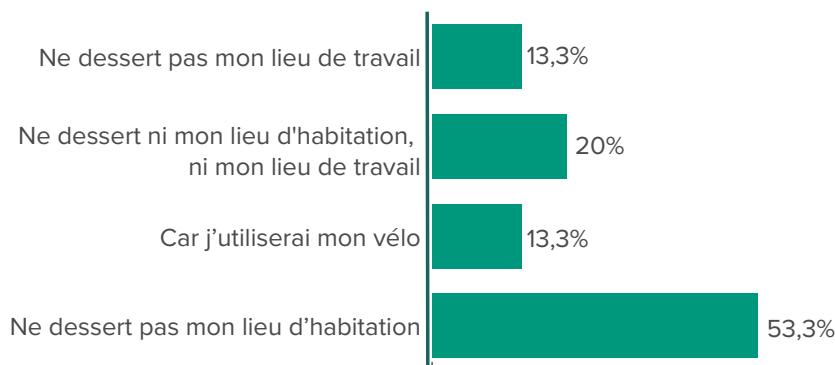


*Les répondants pouvaient citer plusieurs critères

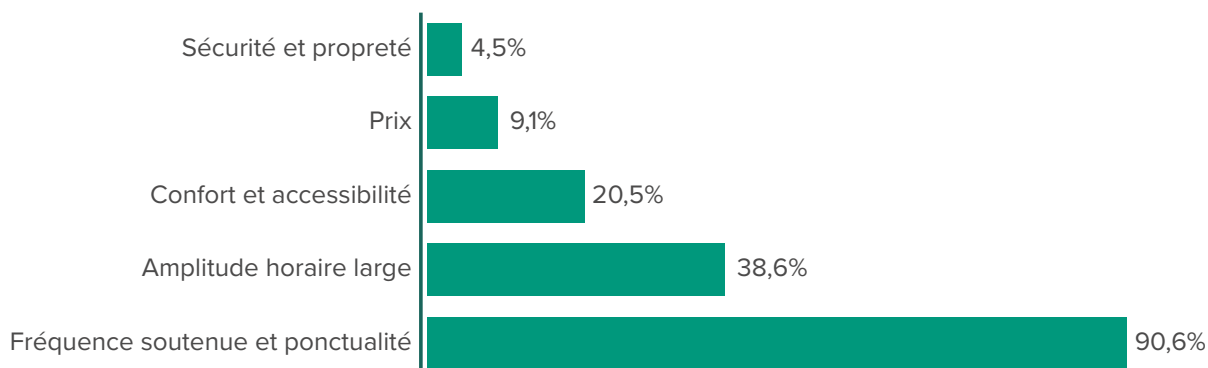
Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.



Raisons pour lesquelles les répondants n'utiliseront pas le BHNS

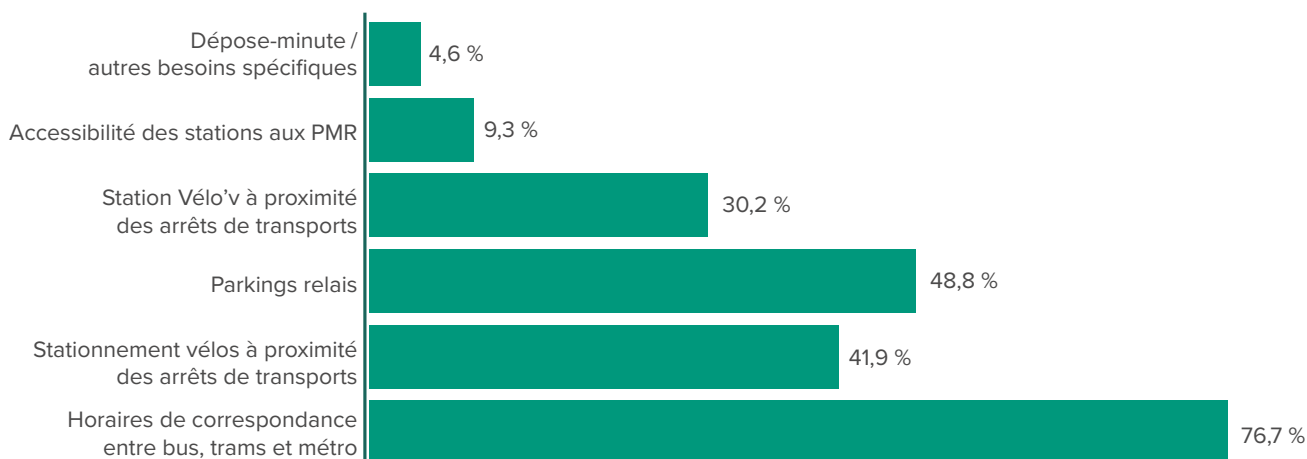


Critères incitant à utiliser le BHNS

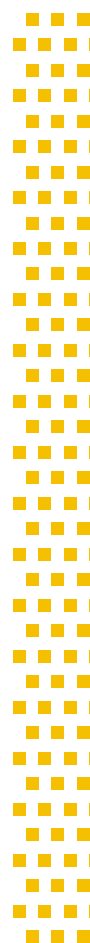


Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

Besoins identifiés par les usagers pour faciliter les déplacements sur le tracé BHNS

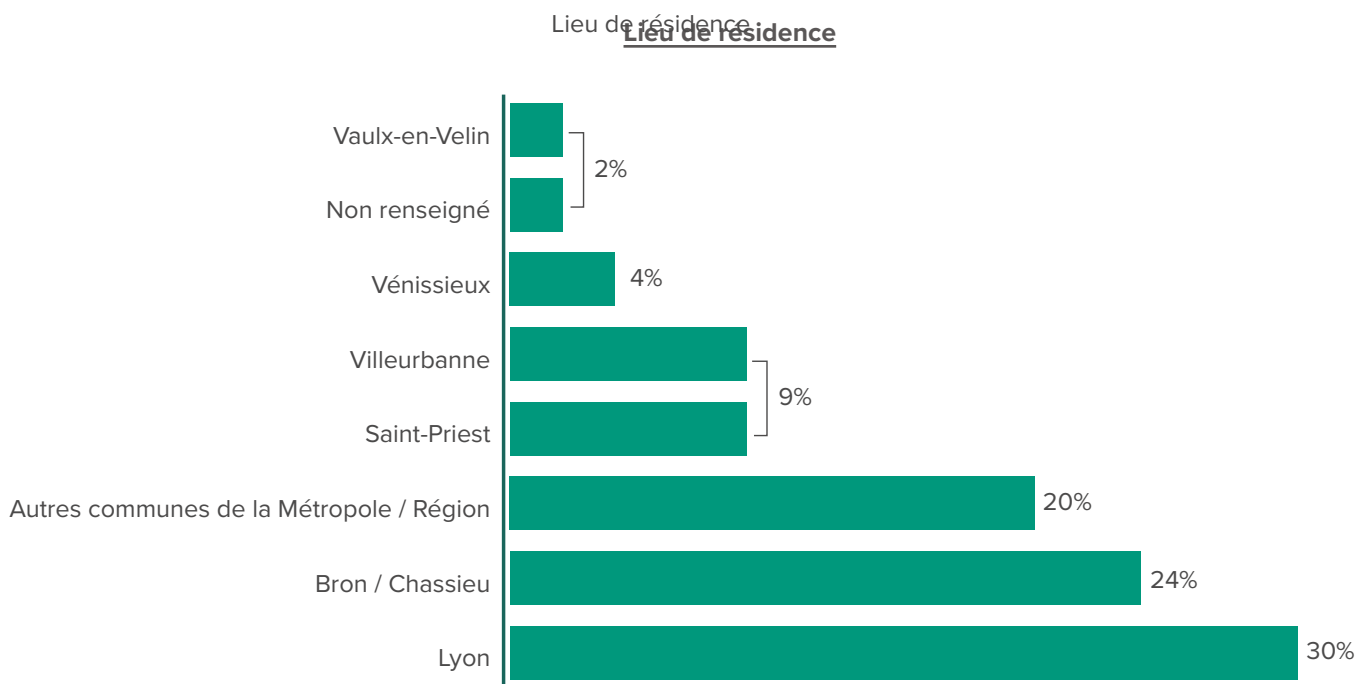


Les répondants pouvaient choisir plusieurs réponses.

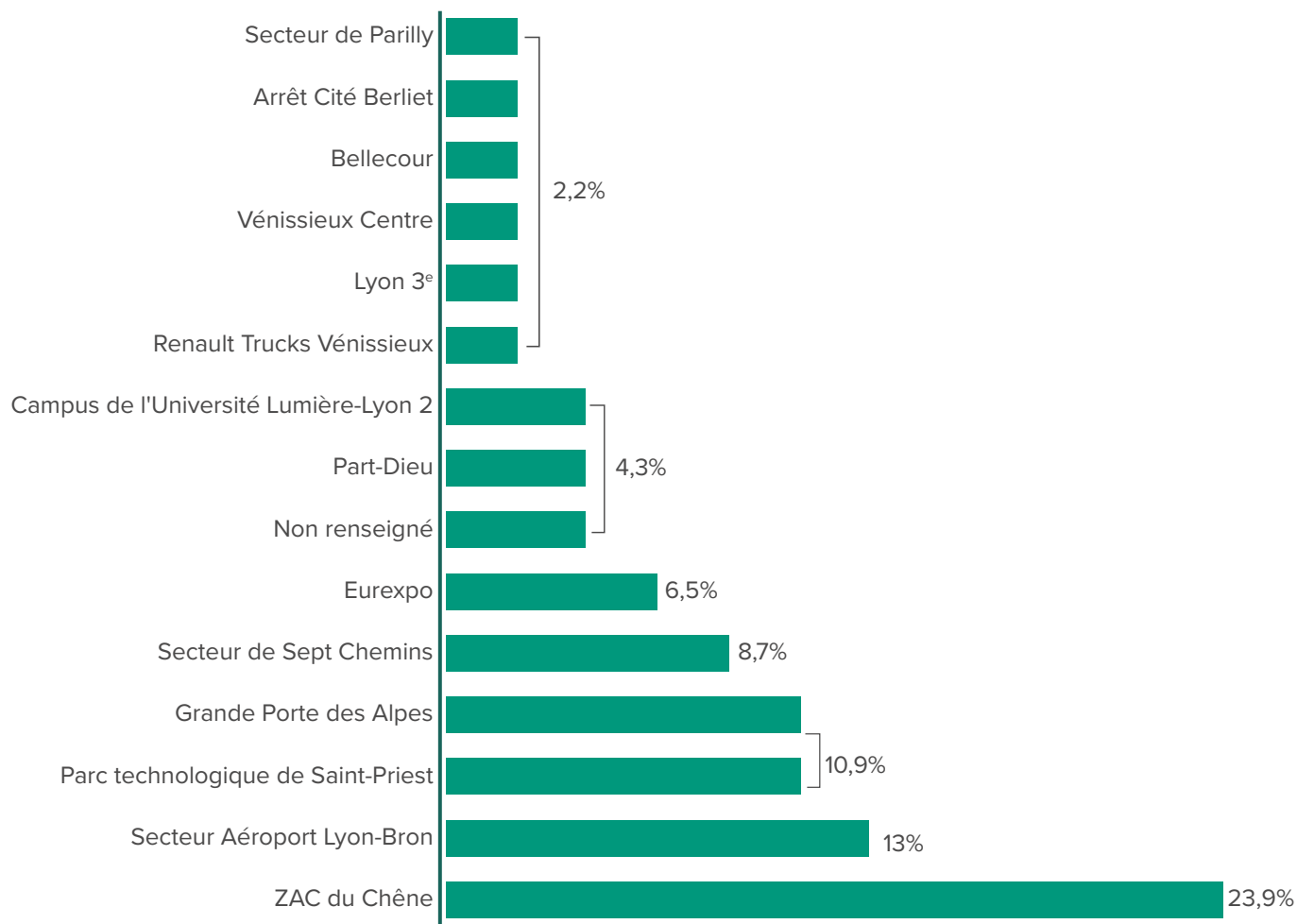


PROFIL DES RÉPONDANTS

Lieu de résidence

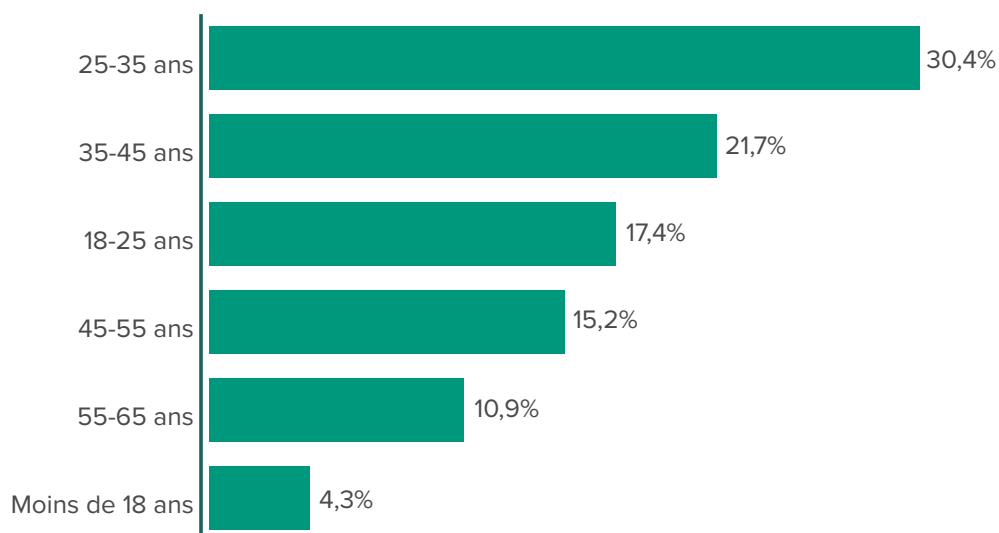


Lieu principal de travail ou d'étude

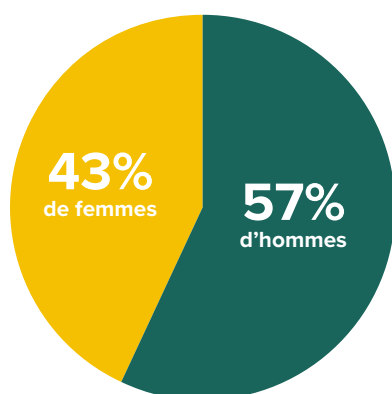




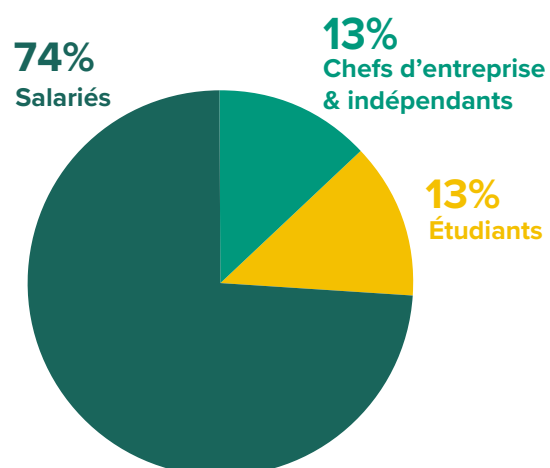
Âge des répondants



Genre des répondants



Statut des répondants





L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS À LA CONCERTATION

1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Une réponse attendue à des besoins de mobilité persistants

Le projet de prolongement du BHNS entre Sept Chemins et Parilly est perçu par de nombreux participants comme une **réponse pertinente afin d'améliorer le réseau de transports en commun** dans plusieurs secteurs de l'Est lyonnais. À la fois **zones d'emplois importantes** (Renault Trucks, Parc Technologique, ZAC du Chêne) et **quartiers résidentiels** (Revaison, Cité Berliet), ces territoires disposent d'une **offre jugée peu attractive car peu lisible, incomplète ou inadaptée aux horaires de travail**. Le BHNS est donc attendu et perçu comme une **solution structurante** capable d'améliorer la qualité de service et de faciliter les trajets domicile-travail.

Afin de mieux appréhender la complémentarité des projets du prolongement du BHNS et du tramway T8, plusieurs participants auraient souhaité une concertation commune.

La Ville de Vénissieux indique par ailleurs l'intérêt que représente une **insertion sans emprise foncière pour une mise en œuvre rapide et à moindre coût du projet**.

Un participant en ligne a remis en cause l'opportunité du projet, estimant qu'il ne s'appuie sur aucune étude de fréquentation ou d'analyse des flux. Il considère comme quelques autres participants que **l'offre actuelle est suffisante**, que le boulevard urbain Est (BUE) doit être préservé pour la circulation automobile (notamment afin de garantir l'accès à Eurexpo et à l'Arena), et que l'investissement prévu à date (90 M€) n'est pas justifié.

Fréquence, fiabilité et amplitude horaires : des conditions jugées indispensables au report modal

Dans les secteurs où l'usage de la voiture reste très dominant (jusqu'à 90 % pour l'accès à Décathlon Porte des Alpes ou au Parc Technologique), le BHNS est identifié comme une **alternative crédible**, en particulier par les jeunes actifs. De nombreux participants ont souligné que l'usage de la voiture est souvent subi, faute de solution fiable dans leur quartier, ce qui renforce l'intérêt d'un mode de transport plus attractif. Les caractéristiques techniques du BHNS – site propre, fréquence élevée, priorité aux carrefours – sont favorablement perçues comme des **garants de régularité et de performance**. Cependant, certains participants expriment également des **attentes fortes sur le confort, l'amplitude horaire et la compétitivité des temps de trajet**, sans lesquels le report modal resterait difficile.

Enfin, la fréquence de desserte est considérée comme un levier important. La Ville de Vénissieux estime à ce titre que **l'hypothèse actuelle d'un bus toutes les 14 minutes en heure de pointe serait insuffisante**, et plébiscite un objectif de fréquence de 7 minutes, une attente partagée par de **nombreux participants**.

Des préoccupations concernant le devenir des lignes existantes

Une interrogation concerne le devenir de la ligne C25, perçue comme essentielle, notamment pour relier rapidement Saint-Priest à Parilly. Nombreux sont les participants qui craignent une suppression ou une dégradation de cette ligne au profit du BHNS. Ce questionnement concerne tous les secteurs du sud de la ligne, de Parilly à la Cité Berliet en passant par Renault Trucks.



2. LES AVIS SUR LE TRACÉ

Un tracé jugé globalement cohérent

Le tracé proposé est globalement bien accueilli du point de vue de sa logique de desserte des grands pôles générateurs de déplacements : centre commercial de la Porte des Alpes, zone d'activité de Chassieu, Parc Technologique de Saint-Priest ou encore Renault Trucks.

Une majorité de participants juge qu'il permettrait également une connexion directe avec le métro D à Parilly ainsi qu'avec les lignes de tramway T2 et T5.

De nombreux usagers apprécient également que le prolongement du BHNS puisse offrir une liaison directe entre la gare Part-Dieu et les zones d'activités du secteur, mais également un parcours simplifié (avec un nombre de correspondances réduit) pour rejoindre Eurexpo.

Des interrogations sur la complémentarité avec le T8 et des demandes pour un tracé plus à l'Est

Des interrogations sont partagées par les participants sur la complémentarité entre cette nouvelle ligne et la future ligne T8 du fait de leur proximité et de leur desserte d'un axe Nord-Sud en rocade. Un participant en ligne propose que le BUE « qui a été configuré dès son origine pour recevoir un transport en commun en site propre » accueille une seule des deux lignes. Plutôt qu'un terminus à Parilly, un participant suggère un prolongement du BHNS vers Saint-Priest (gare ou mairie), pour une meilleure interconnexion avec le T2 et une meilleure desserte du quartier Revaïson.

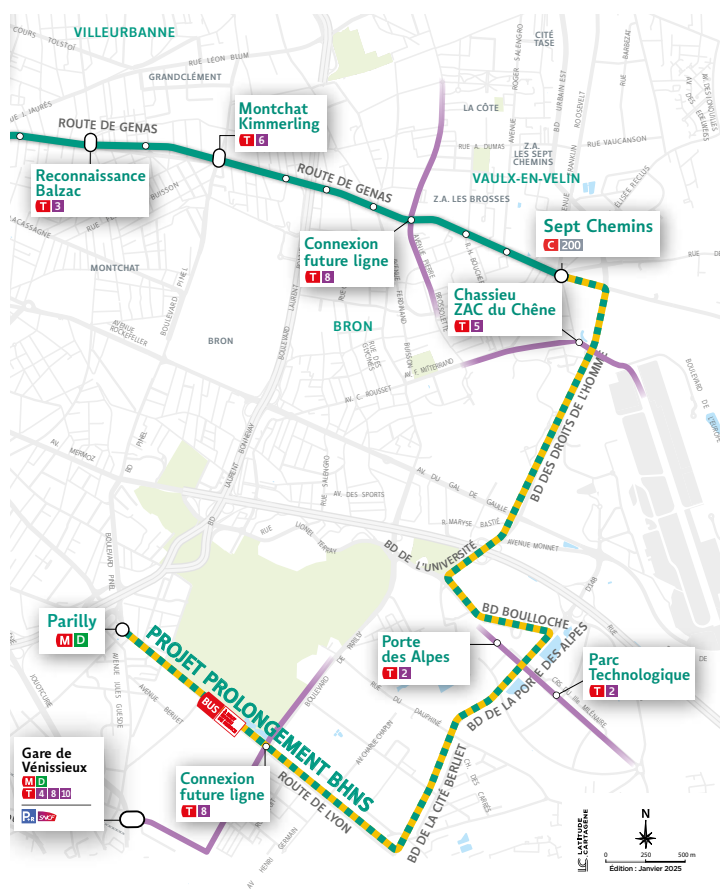
Plusieurs contributions expriment une insuffisante prise en compte du secteur de l'aéroport de Bron dans le tracé proposé du BHNS. Lors de l'atelier avec les acteurs économiques, le directeur de l'aéroport Lyon-Bron a formulé un souhait de voir mieux desservi ce pôle regroupant commerces, entreprises et équipements de loisirs. Dans le même esprit, un directeur de deux établissements hôteliers implantés à l'entrée du site a adressé une contribution écrite regrettant l'absence d'arrêt à proximité immédiate de l'aéroport et un tracé qu'il juge en décalage avec la réalité des flux de salariés et de visiteurs. Il évoque un environnement regroupant jusqu'à 45 000 personnes non-résidentes (Botanic, Koesio, Ifly, Castorama, Feu Vert, Macdonald's, etc.). Son souhait serait donc de voir le tracé passer par l'aéroport. D'autres participants ont évoqué la possibilité de faire passer le tracé par l'avenue Général de Gaulle puis la rue de l'Aviation plutôt que par le boulevard Bouloche.

Une proposition porte également sur un tracé alternatif permettant une desserte de l'entrée de Chassieu, en passant par le secteur d'Eurexpo, avant de rejoindre la ZAC du Chêne.

Une demande de prolongement futur vers le Sud

La Ville de Vénissieux attire toutefois l'attention de SYTRAL Mobilités sur l'insuffisance de desserte de la zone industrielle Corbas – Vénissieux, jugée stratégique pour l'emploi local. Elle invite à envisager un prolongement ultérieur du BHNS vers le BUE à l'horizon 2035-2040, en lien avec les réflexions sur le développement de la Grande Porte des Alpes.

LE TRACÉ DU PROLONGEMENT DEPUIS SEPT CHEMINS SOUMIS À LA CONCERTATION





3. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS

Les critères et réserves partagés par les participants

Les propositions formulées s'appuient souvent sur des critères fonctionnels précis, notamment :

- la proximité immédiate des établissements desservis, pour limiter les distances à pied ;
- les correspondances facilitées avec les tramways T2/ T5, le métro D, les bus 52, 62 et 93 et la ligne C200 ;
- l'accessibilité des zones enclavées ou mal desservies (Revaion, zones d'activités éloignées) ;
- la visibilité et la sécurité des cheminements, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Certaines contributions témoignent de doutes ou réserves, notamment :

- la crainte de suppression ou de déplacement d'arrêts existants comme ceux de la ligne C25 ;
- l'inquiétude quant à la capacité à maintenir des temps de parcours performants si trop de stations sont créées sur le tronçon.

LES STATIONS DEMANDÉES DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION



Les localisations de stations attendues

Plusieurs stations ont été demandées par les participants sur le tracé du BHNS.

Il est suggéré de créer les stations suivantes :

Au Nord, trois stations en bordure de la ZAC du Chêne, le long du boulevard des Droits de l'Homme :

- **Chassieu, ZAC du Chêne** : en correspondance avec le T5 ;
- **Bron Droits de l'Homme** (arrêt existant de la ligne de bus 52) ;
- **Triangle de Bron** (arrêt existant de la ligne de bus 52), au carrefour avec l'avenue Général de Gaulle.

Dans la section centrale :

- **échangeur Porte des Alpes** (arrêt existant de la ligne de bus 26) afin de desservir l'Université, le sud de la zone d'activité du Champ du Pont, permettre une correspondance avec le bus 26 et le C17 (arrêt Cimetière Communautaire à proximité) ;
- **centre commercial Porte des Alpes**, sur le boulevard Bouloche, pour desservir le centre commercial ;
- **3e Millénaire** (arrêt existant de la ligne de bus 93), au carrefour entre le boulevard de la Porte des Alpes et le Cour du 3e Millénaire, afin de desservir l'Hôpital Privé de l'Est Lyonnais, le Parc Technologique et d'assurer une correspondance avec le T2 (arrêts Porte des Alpes et Parc Technologique à proximité).

Dans la section sud :

- au carrefour entre la **rue du Dauphiné** et le boulevard de la Porte des Alpes ;
- au carrefour entre l'**avenue des Temps Modernes** et le boulevard de la Porte des Alpes pour desservir les entreprises de la ZAC Berliet (à l'Est), mais aussi le quartier de Revaion (à l'Ouest), permettant ainsi d'assurer une liaison directe entre la Cité Berliet et le collège Simone Veil (qui est le collège de secteur et n'est actuellement desservi que par le bus 62) ;
- au carrefour entre la **route de Lyon et le boulevard de la Porte des Alpes** afin de desservir le futur site Renault Trucks ;
- **cité Berliet** (arrêt existant de ligne C25) au carrefour entre la route de Lyon et l'avenue Pierre Cot, afin de desservir Renault Trucks et la Cité Berliet, mais aussi d'assurer une correspondance avec le futur T8.



4. LES ATTENTES RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT ET À LA SÉCURISATION DES MODES ACTIFS

Une attente croissante pour le vélo

Le vélo reste encore minoritaire dans les pratiques de déplacement des participants (en moyenne 5 à 20% des participants à la concertation), mais son **développement est largement souhaité**, en particulier par les jeunes actifs et les salariés des grands sites (notamment Renault Trucks, Parc Technologique, ZAC du Chêne, Hôpital privé de l'Est Lyonnais). Les attentes portent sur **les infrastructures, les continuités, et les services associés**.

Selon les participants, différents secteurs du tracé du BHNS présentent aujourd'hui des **ruptures de continuité ou des obstacles majeurs** à une pratique sécurisée et fluide du vélo. **Plusieurs secteurs stratégiques ont été mentionnés** comme prioritaires pour améliorer les continuités : entre les deux sites de Renault Trucks, entre la ZAC du Chêne et le métro D.

Parmi les points à améliorer identifiés, le **franchissement cyclable de l'A43 par le boulevard de l'Université** est fréquemment cité. Les usagers souhaitent que des solutions sécurisées et lisibles soient mises en place pour traverser cet axe autoroutier, aujourd'hui perçu comme un frein aux mobilités actives.

Les participants ont également souligné un **besoin accru d'infrastructures de stationnement sécurisé** : les deux arceaux de la station de métro Parilly sont jugés largement insuffisants, et des demandes d'ajout ont été formulées pour la gare de Vénissieux ainsi que pour la zone commerciale de la Porte des Alpes. Dans ce secteur, l'installation d'une **station Vélo'v supplémentaire** devant Auchan a été proposée.

Des demandes ponctuelles d'entretien, comme le **retrait des débris ou le balisage de certaines bandes cyclables** (ex. rue du Dauphiné), traduisent aussi une attente dans la gestion ultérieure des aménagements.

Des cheminements piétons agréables et sécurisés

Les usagers, en particulier les habitants des quartiers Berliet et Revaison et les patients de l'hôpital, ont souligné l'importance d'aménager des cheminements piétons continus, sécurisés, bien éclairés entre les stations BHNS et les lieux fréquentés (équipements publics, arrêts de bus, commerces, établissements scolaires, etc.).

Les suggestions comprennent :

- **l'amélioration de la traversée des grands axes** : par exemple celle de l'avenue Charles de Gaulle, la liaison piétonne entre l'aéroport et Porte des Alpes est à sécuriser, mais également celle de l'avenue Pierre Cot;
- **la création de passages piétons protégés** aux abords des stations BHNS;
- **la prise en compte de l'accessibilité PMR**, en particulier vers l'hôpital ou dans les zones de relief ou enclavées;
- une **signalétique claire et visible** pour faciliter l'orientation entre modes (métro, BHNS, tramway).





5. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET SES IMPACTS

Les impacts sur la voirie et les circulations

Dans un courrier adressé à SYTRAL Mobilités, la **Ville de Chassieu** attire l'attention sur les **contraintes de circulation locales** que pourraient engendrer la création d'un site propre pour le BHNS. Deux points de vigilance principaux sont soulevés :

- la **rue des Roberdières** (secteur Sept Chemins), récemment réaménagée en double sens, doit, selon la commune, conserver ce double sens de circulation, afin de maintenir les flux de desserte locaux ;
- le **boulevard Charles de Gaulle**, axe structurant très fréquenté, déjà **fortement congestionné en heures de pointe et lors des salons à Eurexpo** requiert une **attention particulière**.

La Ville souligne que ces deux axes sont sensibles du point de vue de la circulation et espère que **l'étude d'impact de circulation prévue dans le cadre du projet BHNS** permettra de confirmer la **pertinence de ses préoccupations**.

Par ailleurs, dans un avis transmis via la plateforme participative, le **prestataire de services immobiliers des propriétaires du centre commercial Champ du Pont** exprime sa satisfaction quant au projet, mais souligne un manque d'informations sur les aménagements à venir, notamment aux abords de l'A43 et du boulevard Boulloche, ainsi que sur les études d'impacts associées. Des inquiétudes sont formulées quant aux effets potentiels sur les flux logistiques et clients, essentiels en matière de bon fonctionnement du site commercial.

Dans ce cadre, le prestataire de services immobiliers demande à être associé étroitement aux études de définition du projet. Deux sujets ayant été particulièrement mis en avant :

- la **préservation durable des conditions d'accès et de fonctionnement du centre commercial**, en particulier sur les axes structurants tels que les boulevards de l'Université, Boulloche et de la Porte des Alpes ;
- l'**intégration des réflexions de transformation à long terme du site**, déjà engagées avec la Métropole de Lyon et les communes concernées, et susceptibles d'impacter les accès et les interfaces avec l'espace public, notamment le long du boulevard Boulloche.

Des demandes relatives à l'intermodalité

Dans le cadre du prolongement du BHNS, plusieurs participants souhaitent :

- une amélioration de la fréquence, de l'amplitude horaire et du maillage avec les autres transports en commun, notamment la ligne de bus 26 ;
- une correspondance facilitée avec la ligne T2 ;
- une connexion avec le BHNS et la ligne C200 à Sept Chemins ;
- une navette ou un bus entre la ZAC du Chêne et le secteur de l'Aviation. La ligne 52 pourrait y faire un détour. Cette proposition évitant aux salariés d'avoir à marcher 15 minutes sans cheminements sécurisés ou de prendre la voiture pour venir déjeuner le midi ;
- une connexion avec la ligne 1EX avec la possibilité de création d'un arrêt express en correspondance dans le cadre du SERM* ;
- des déposes-minutes près des arrêts du BHNS (demande issue de l'atelier acteurs économiques) ;
- des parkings-relais ;
- la possibilité de monter à bord du BHNS avec un vélo.

Les travaux

L'entreprise souligne qu'à l'occasion d'un précédent chantier, dont SYTRAL Mobilités n'était pas maître d'ouvrage, une des portes d'accès à son site avait été bloquée sans notification préalable, provoquant des difficultés de fonctionnement.

*Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais est un projet qui vise à densifier la desserte ferroviaire, à mieux connecter les modes de transport, notamment autour des gares, et à simplifier les parcours usagers, via par exemple une billettique unifiée. En phase de préfiguration, le projet est cofinancé par l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon.



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DE SYTRAL MOBILITÉS

Pour donner suite aux rencontres organisées et aux contributions reçues dans le cadre de cette concertation préalable, SYTRAL Mobilités tire les enseignements suivants et s'engage ainsi dans la poursuite du projet.

1. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET ET DU TRACÉ PROPOSÉ

L'opportunité du projet de prolongement du BHNS entre Sept Chemins et Parilly a été confirmée lors de la concertation préalable. Si quelques réserves ont pu être exprimées, les avis recueillis ont permis de confirmer que, selon les participants, la création d'une nouvelle ligne structurante dans ce secteur répondait à des besoins réels de mobilité, avec un tracé jugé par une majorité de participants comme cohérent pour desservir les grands pôles générateurs de déplacement.

Parmi les réserves émises, certains participants ont exprimé des interrogations sur la **redondance entre le projet de prolongement du BHNS et le projet de tramway T8**, suggérant de se limiter à une seule ligne structurante sur le BUE.

En réponse, SYTRAL Mobilités s'engage, au fur et à mesure de l'avancement des études, à :

- **partager les données de fréquentation et les analyses de mobilité avec le public** pour justifier le choix du tracé et du mode de transport. **En intégrant les résultats du projet de tramway T8 mais aussi des projets urbains en devenir** ;
- **poursuivre la concertation de proximité**, avec des modalités telles que des balades urbaines en lien avec la maîtrise d'œuvre, afin de présenter les spécificités des tracés et de clarifier leur complémentarité.

Par ailleurs, plusieurs participants, et notamment les acteurs économiques présents autour de l'aéroport de Bron, ont regretté que le projet ne propose pas de desserte directe du secteur. Les préoccupations relatives aux enjeux du maillage du réseau et des dessertes, exprimées lors de la concertation, viendront alimenter au long cours la réflexion de la Restructuration du Réseau de Surface (RRS).

Enfin, la question du prolongement futur vers le Sud, en direction de la zone industrielle Corbas – Vénissieux, a été soulevée. SYTRAL Mobilités prend acte de cette demande et l'intégrera dans la planification à long terme, avec des études ultérieures permettant de préciser la faisabilité et mènera la concertation associée.

2. L'IMPLANTATION DES STATIONS

Au regard des contributions recueillies, **SYTRAL Mobilités confirme le principe d'un nombre limité mais stratégique de stations**, garantissant à la fois accessibilité et performance des temps de parcours. Les demandes exprimées lors de la concertation convergent avec les premières analyses menées par le maître d'ouvrage sur le positionnement des stations, les pôles à desservir en priorité pour les habitants – tels que le collège Simone Veil et la Cité Berliet – et les correspondances à assurer (notamment avec les lignes T2, T5, le futur T8, ainsi que les lignes de bus 26, 52 et C17).

Les études de conception permettront de préciser plus finement le positionnement de chaque station, leur insertion dans le tissu urbain, les accès piétons, les stationnements vélos et l'ensemble des conditions d'exploitation, dans le cadre d'une concertation continue avec les habitants et les acteurs économiques.

En particulier, la localisation de la ou des stations sur le boulevard Boulloche, à proximité du centre commercial Porte des Alpes, sera affinée en lien avec les projets d'aménagement existants sur ce site afin de garantir la desserte optimale du centre commercial et la qualité des cheminements.



3. LE DEVENIR DES LIGNES DE BUS EXISTANTES

Certaines contributions ont exprimé des **inquiétudes concernant le devenir de la ligne C25**, notamment la crainte d'une réduction de service ou d'une dégradation de la desserte. **SYTRAL Mobilités indique que le service sur la ligne C25 sera maintenu sur l'ensemble de son tracé.** Une mutualisation du site propre et des stations est prévue sur la section commune avec le futur BHNS, sans impact sur la fréquence ni la qualité du service. Par ailleurs, la ligne fait actuellement l'objet d'un projet d'investissement visant son électrification et reste une ligne structurante pour connecter le métro D à la ville de Saint-Priest.

Des interrogations ont également été formulées sur l'avenir des lignes de desserte fine. Dans le secteur Nord, cela concerne la ZAC du Chêne et le secteur de Bron Aviation, desservis notamment par les lignes 52 et 26. Dans le secteur Sud, les contributions ont porté sur les lignes 93 et 62, qui desservent Parilly, le site Renault Trucks et la Cité Berliet.

Ces dessertes fines seront traitées dans le cadre de la « réorganisation du réseau de surface », dispositif qui accompagne chaque projet de ligne structurante, afin de réorganiser et améliorer la desserte fine assurée par ces lignes, en complémentarité avec la nouvelle ligne BHNS. Les décisions relatives à ces dessertes seront précisées lors des études de conception détaillées.

4. LE NIVEAU DE SERVICE ATTENDU

Il ressort de la concertation et **de nombreuses contributions que la fréquence et la régularité du service constituent des critères importants pour l'utilisation du futur BHNS.**

Certaines contributions ont exprimé que la fréquence de 14 minutes en heure de pointe serait insuffisante, avec une demande forte, y compris de la part de la Ville de Vénissieux, pour un objectif de fréquence de 7 minutes, comme sur la première section du BHNS. SYTRAL Mobilités indique que les potentiels de fréquentation sur cette section sont moins importants que sur la première partie du BHNS, du fait de la moindre densité urbaine des secteurs traversés.

La fréquence du BHNS fera l'objet d'une étude approfondie afin de préciser les besoins réels des usagers et de définir la fréquence la plus adaptée.

Par ailleurs, des demandes ont été formulées pour une amplitude horaire étendue afin de répondre aux besoins de tous les salariés. SYTRAL Mobilités indique que les horaires envisagés à ce stade s'étendent de 5h à 1h.

Enfin, plusieurs participants ont exprimé un intérêt pour l'embarquement des vélos à bord du BHNS.

5. LES MODES ACTIFS

En réponse aux attentes fortes sur ces thématiques, SYTRAL Mobilités rappelle que les aménagements pour les modes actifs – vélos et piétons – sont pris en considération dès la conception du projet, au même titre que la création de la ligne de BHNS, afin de garantir que ces aspects soient pleinement intégrés et ne soient pas traités comme secondaires.

La concertation préalable a permis d'identifier plusieurs points critiques pour la pratique cyclable et pour les cheminements piétons. Ces considérations seront prises en compte dans le cadre des études de conception, et les solutions envisagées seront intégrées au projet. **SYTRAL Mobilités poursuivra également la concertation continue sur ces sujets, en associant étroitement les associations d'usagers et les usagers eux-mêmes.**

Le besoin d'infrastructures de stationnement sécurisé a également été identifié, comme l'installation d'arceaux supplémentaires à la station de métro Parilly. SYTRAL Mobilités étudiera finement le besoin de stationnement vélos sécurisé à proximité des stations de la ligne de BHNS. La demande d'une station Vélo'v devant le centre commercial Auchan Porte des Alpes pourrait être étudiée en concertation avec la Métropole.





6. L'INTERMODALITÉ

La concertation a mis en évidence des demandes des usagers visant à **faciliter les correspondances et l'accès au BHNS depuis d'autres modes de transport**, notamment par la création d'un parking-relais, d'aménagements de type « dépose-minute » et d'arrêts de covoiturage à proximité de la ligne, afin de favoriser l'intermodalité pour les usagers arrivant en voiture ou en covoiturage, notamment depuis l'autoroute A43.

SYTRAL Mobilités prend en considération ces demandes et pourra étudier l'opportunité de ces aménagements.

7. LES IMPACTS SUR LA VOIRIE ET LES CIRCULATIONS

Les participants ont notamment exprimé des attentes concernant le **maintien des flux de circulation existants, la sécurité des usagers et la continuité de l'accès aux zones commerciales et industrielles.**

En réponse à ces préoccupations, SYTRAL Mobilités engage, en lien avec la Métropole de Lyon et les communes, la réalisation d'une **étude des impacts** de circulation. Cette étude analysera les secteurs identifiés comme sensibles (par exemple boulevard Charles de Gaulle, abords d'Eurexpo et du centre commercial Champ du Pont) et permettra de proposer des **mesures adaptées pour limiter les perturbations.**

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

8. L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

SYTRAL Mobilités observe que les modalités de concertation de proximité, en particulier les rencontres mobiles organisées auprès des salariés et des habitants, ont permis de mobiliser davantage que des formats plus institutionnels de type réunion publique.

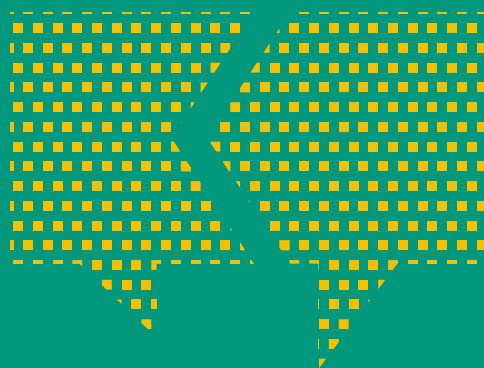
SYTRAL Mobilités retient également que plusieurs participants ont souligné l'intérêt qu'aurait pu représenter le fait de mener une concertation commune avec le projet T8 (ou tout du moins une information commune), afin de favoriser une approche globale et complémentaire des deux projets.

Dans la continuité et pour répondre aux attentes exprimées lors de cette concertation préalable, le maître d'ouvrage s'engage à **poursuivre le dialogue avec les habitants, les usagers et les entreprises tout au long de l'avancement du projet.** Cette concertation continue permettra d'aborder l'ensemble des sujets déjà identifiés dans ce bilan ainsi que d'éventuelles nouvelles thématiques qui pourraient émerger dans le cadre des études.

Par ailleurs, **SYTRAL Mobilités confirme la mise en place d'un dispositif de coordination et d'information spécifique destiné à accompagner les riverains, les commerçants et les acteurs économiques tout au long des études et de la phase travaux.** Ce dispositif repose sur la mobilisation de chargés de relations riverains, intégrés à l'équipe projet et interlocuteurs privilégiés des habitants et commerçants, sur l'association étroite des acteurs économiques aux études et aux choix d'aménagement, et sur l'organisation de rencontres thématiques et sectorielles pour approfondir les sujets de préoccupation identifiés lors de la concertation préalable, tels que le tracé, le stationnement, les modes actifs ou la circulation.







Suivez l'actu !



sytral-mobilites.fr/prolongement-bhns

SYTRAL
MOBILITÉS