

BUSÀ HAUT
NIVEAU
DE SERVICE

CONCERTATION PRÉALABLE

PROLONGEMENT
SEPT CHEMINS ↔ PARILLY

©SYTRAL Mobilités - HESS

Compte-rendu Atelier acteurs économiques



02/07/2025



17:00 > 19:00



Décathlon Lyon Bron
Saint-Exupéry
332, av. Général
de Gaulle, 69500 Bron



7 participants

La concertation préalable sur le prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Sept Chemins et Parilly présente le projet dans toutes ses dimensions et recueille également les avis et contributions sur plusieurs enjeux :

- l'opportunité du projet ;
- le nombre et l'emplacement précis des stations, et celles qui seront dotées de stationnements vélos sécurisés ;
- l'intermodalité : connexions entre le BHNS, les autres lignes de transport et les modes actifs.



L'atelier acteurs économiques du **2 juillet 2025** organisé dans le cadre cette concertation préalable (20 juin - 20 juillet 2025) avait pour objectif de rencontrer et d'échanger **avec des représentants des entreprises concernées par le projet**. Il s'est déroulé dans les locaux de Décathlon Lyon Bron Saint-Exupéry à proximité immédiate du tracé du BHNS.

Cet atelier a duré **2 heures**.

Intervenants présents

- Marieke BARRAUD, cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Alice MÜLLER, cheffe de projet 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, consultant, Algoé ;
- Hervé DURANTON, Marieke VERBRUGGHE et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.

Les principaux sujets abordés au cours de l'atelier ont été :

- le tracé du BHNS ;
- la localisation des stations du BHNS ;
- les travaux et ses impacts.

Introduction de l'atelier

Marieke BARRAUD introduit l'atelier en présentant précisant le cadre de la concertation préalable dans lequel il s'inscrit et précise que cette séquence vise à débattre de l'opportunité du projet et doit permettre, en particulier, d'échanger sur le nombre et le positionnement des stations. L'objectif de cet atelier est de recueillir spécifiquement les avis et les contributions des entreprises.

Marieke VERBRUGGHE présente ensuite le déroulé de cet atelier de 2h : un tour de table de présentation des entreprises, avec un focus sur les mobilités de leurs salariés/clients/visiteurs et les actions mises en œuvre en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle, puis un rappel du projet et enfin un temps d'échange en atelier consacré au sujet des stations et de leur positionnement préférentiel.

Alice MÜLLER indique que le projet prévoit de relier Sept Chemins à Parilly, en prolongement de la ligne de BHNS initiale Part-Dieu <> Sept Chemins. Ce projet s'inscrit dans une série de transformations du réseau TCL pilotées par SYTRAL Mobilités. Elle indique que la ligne de BHNS reliera la Part-Dieu au carrefour des Sept Chemins en deux phases :

- phase 1 : de la Part-Dieu à la place Kimmerling dont la mise en service est prévue au 1^{er} trimestre 2026 ;
- phase 2 : de la place Kimmerling à Sept Chemins dont la mise en service est prévue à l'horizon 2027.



Elle précise que le projet proposé à la concertation du 20 juin au 20 juillet 2025 constitue une troisième phase, qui prolongera le BHNS de Sept Chemins jusqu'à Parilly. Ce tronçon desservira :

- des zones d'activité majeures (le deuxième bassin d'emploi de la métropole lyonnaise) : la ZAC du Chêne, la ZAC du Champ du Pont, le Parc Technologique, le parc d'activité Saint-Exupéry et Renault Trucks ;
- le campus universitaire de la Porte des Alpes ;
- et des secteurs résidentiels (Cité Berliet et Revaison à Saint-Priest).

Elle informe que ce BHNS prendra le nom de **TB12**, TB pour « Tram-Bus ». Ce mode hybride combinerà la performance du tramway et la flexibilité du bus. Il circulera sur une voie dédiée, avec des priorités aux feux et des stations de type stations de tramway. Il s'agit d'un **trolleybus nouvelle génération** : un véhicule électrique alimenté par des lignes aériennes de contact, mais également équipé de batteries pour circuler sans celles-ci dans certains secteurs. Le matériel roulant envisagé sera, à terme, des bus biarticulés (avec deux soufflets). Les stations seront ainsi dimensionnées de façon à accueillir ces bus longs.

Le projet s'appuie en partie sur le « Boulevard Urbain Est » (boulevard des Droits de l'Homme et boulevard de la Porte des Alpes), qui présente un profil en 2x2 voies, permettant une réutilisation partielle des infrastructures existantes sans acquisition foncière ni création de nouvelles voiries.

Enfin, elle confirme que le futur projet intégrera pleinement les **circulations piétonnes et cyclables**. Plusieurs **Voies Lyonnaises** (VL2, VL5, VL11) sont prévues ou en cours de réalisation le long du tracé. Une attention particulière sera portée à la continuité des itinéraires cyclables et piétons, ainsi qu'à la sécurisation des traversées complexes.

Quelques chiffres clés sur le projet sont partagés

- 22 000 salariés, 16 000 étudiants, 7 400 habitants concernés par le projet de prolongement ;
- 9 km supplémentaires de ligne ;
- un temps de trajet estimé à 25 minutes entre des Sept Chemins et Parilly ;
- une fréquence envisagée de 14 minutes aux heures de pointe ;
- une amplitude horaire étendue, avec des circulations qui pourraient s'étendre de 4h30 à minuit.

Elle indique que le projet **s'articulera avec les lignes structurantes** : T2, T5, et la future ligne T8, également en concertation. Il contribuera à améliorer le maillage de l'Est de la métropole lyonnaise.

Le projet présente un coût d'investissement de **90 millions d'euros**, un montant important mais inférieur à celui de certaines lignes de tramway ou de BHNS.

Le **calendrier du projet** de prolongement du BHNS est présenté avec un objectif de mise en service prévisionnel en 2029.



Profil des entreprises et de la mobilité des salariés / visiteurs / clients

6 entreprises étaient représentées et ont partagé la mobilité de leurs salariés et de leurs clients/visiteurs et les actions mises en place :

Entreprise	Mobilité des salariés	Clients / visiteurs
Renault Trucks Renault Trucks est situé sur plusieurs sites à Vénissieux et à Saint-Priest.	Habitudes de mobilité 5000 salariés se déplacent majoritairement à vélo et en voiture. 60% habitent à moins de 10 kilomètres (Villeurbanne, Lyon 7 ^e ou Lyon 8 ^e). Une équipe de nuit travaille avec des horaires décalés. Les autres salariés ont des "horaires de bureau". Actions de l'entreprise en faveur des mobilités Renault Trucks prend en charge 80% du coût des abonnements des transports en commun, a une navette interne qui relie la gare de Vénissieux au site de Saint-Priest sur la route de Lyon. Elle a installé des parkings vélos sécurisés, des parkings pour les voitures mais qui restent contraints et a développé une application interne de covoiturage. Même si l'entreprise estime avoir fait beaucoup d'actions pour inciter aux mobilités actives et aux transports en commun, elle souhaite néanmoins poursuivre ses efforts pour favoriser le report modal de ses salariés, notamment sur les sites de Saint-Priest les plus éloignés du métro D à Parilly ou de la gare de Vénissieux.	



Entreprise	Mobilité des salariés	Clients / visiteurs
Décathlon Lyon Bron Saint-Exupéry Le site est le plus grand magasin de la franchise dans le monde et le 3 ^e magasin mondial avec le nombre de visiteurs. Ils réalisent 35% de leur chiffre d'affaires le samedi.	<p>Habitudes de mobilité Les salariés habitent en majorité le Nord-Isère et viennent travailler pour la plupart en voiture même s'il y a beaucoup d'étudiants en CDD qui habitent Bron ou Saint-Priest. Peu de salariés viennent en transport en commun, car le secteur est peu desservi par les transports en commun.</p> <p>Actions de l'entreprise en faveur des mobilités L'entreprise a mis en place un forfait mobilité durable de 500 euros par an que 23% des employés utilisent. Ce forfait aide également les salariés cyclistes à s'équiper directement dans le magasin.</p>	La clientèle se déplace essentiellement en voiture. Le parking est rapidement saturé le samedi. Peu de clients prennent les transports en commun.
Eurexpo 50 salariés travaillent sur le site Eurexpo, dont un peu plus de la moitié habitent Lyon.	<p>Habitudes de mobilité Les autres salariés viennent de Bron, Genas, Chassieu ou du Nord-Isère. Ils se déplacent en voiture, autopartage et covoiturage ou en transports en commun.</p> <p>Actions de l'entreprise en faveur des mobilités Eurexpo a participé au challenge de mobilité durable personnalisé Vazy, qui permet aux salariés participants de cumuler des points pendant un mois et de bénéficier de récompenses. En outre, l'entreprise incite au covoiturage en interne.</p>	Les évènements organisés attirent un public international qui se déplace essentiellement en transport en commun avec des correspondances qui ne sont pas toujours évidentes pour des personnes qui ne connaissent pas la métropole. La ligne directe T5 n'est réservée qu'aux grands salons.
L'aéroport de Lyon-Bron	<p>Habitudes de mobilité Il compte moins de 10 salariés qui se déplacent à 99% en voiture en raison du manque de transports en commun desservant l'aéroport. Le plus proche arrêt est à 13 minutes à pied de Bron Droits de l'Homme, tandis que l'arrêt Normandie Niemen est à 15 minutes. Le boulevard des Droits de l'Homme manque de traversées piétonnes et le trajet jusqu'à l'aéroport ne bénéficie pas de cheminements piétons.</p>	Les visiteurs se déplacent à l'aéroport pour la plupart en voiture. Ils viennent de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Vénissieux. Des salariés viennent manger dans les restaurants du secteur, principalement entre midi et deux.



Entreprise	Mobilité des salariés	Clients / visiteurs
	<p>Actions de l'entreprise en faveur des mobilités L'aéroport de Lyon-Bron met à disposition des vélos de services pour les déplacements sur le site.</p>	Une ancienne salariée de la ZAC du Chêne confirme en expliquant qu'ils se déplaçaient en voiture. Les clients des commerces Ifly, Castorama et Botanic viennent également pour la quasi-majorité en voiture.
NGE	<p>Habitudes de mobilité L'entreprise est située à Saint-Priest dans la ZA Mi-Plaine. Une grande majorité de salariés se déplace en voiture et quelques-uns en transports en commun (mais le secteur est peu desservi). Le transport à la demande (TAD) Espace Mi-Plaine, qui connecte le T2 (Porte des Alpes, Esplanade des Arts), le T3 (Décines Grand Large) et le métro D (Parilly) n'est pas adapté pour un usage quotidien. L'usage du vélo dans la zone d'activités est jugé dangereux.</p>	
Météo France	<p>Habitudes de mobilité Le site est situé au niveau du secteur de l'Aviation. Il est ouvert de 7h15 à 19h30 tous les jours même le dimanche 40% des salariés sont cyclistes depuis Lyon. Le reste des salariés se déplacent en voiture car les transports en commun tel que la ligne 26 sont peu attractifs à cause de leur fréquence et de leurs horaires (notamment le dimanche).</p> <p>Actions de l'entreprise pour les mobilités Météo France a mis à disposition des vélos de service pliants, notamment pour se déplacer en train vers Paris ou Toulouse.</p>	



Les freins à l'usage quotidien des transports en commun par les salariés

- Des **temps de trajet en transports en commun jugés trop longs** par rapport aux déplacements en voiture individuelle ;
- Des **contraintes personnelles**, telles que la nécessité d'accompagner ou de déposer des enfants ;
- Des **horaires de travail décalés** ne correspondant pas à l'offre de transport disponible ;
- Des **problèmes de sécurité** dans les déplacements à pied ou à vélo entre les arrêts de transport et les entreprises du secteur.

Ce qui inciterait les salariés à utiliser la ligne BHNS :

- **Une offre adaptée en termes d'horaires, de fréquence et de rapidité**, garantissant un temps de parcours compétitif ;
- **Des correspondances efficaces** avec d'autres lignes structurantes, notamment le tramway T2, le T8 et la ligne express LEL au niveau de Sept Chemins ;
- **La présence de parkings-relais attractifs**, facilitant l'intermodalité pour les usagers venant en voiture depuis les secteurs périphériques.

Le tracé et la localisation des stations

Trois propositions de modification du tracé ont été exprimées :

- **Desservir le secteur de l'Aviation** : le tracé du BHNS pourrait emprunter les voiries menant à l'aéroport Lyon-Bron, des emprises étant toujours réservées au prolongement du BUE (Boulevard urbain Est) dans cette zone qui comprend de nombreuses activités commerciales et de loisir ;
- **Emprunter l'avenue du Général de Gaulle et la rue de l'Aviation** : cette alternative permettrait de rejoindre le boulevard de la Porte des Alpes en desservant le secteur de l'Aviation. En revanche, elle ne couvrirait plus les secteurs de l'université et de Champs du Pont ;
- **Passer par la rue du Lyonnais** : Cette modification viserait à désenclaver le futur pôle logistique de Renault Trucks, en assurant un meilleur accès à cette zone en développement.

Plusieurs stations ont été souhaitées par les participants sur le tracé du BHNS :

- **Chassieu, ZAC du Chêne** en correspondance avec le T5 ;
- **Bron Droits de l'Homme**, arrêt existant de la ligne de bus 52 ;
- **Croisement avenue Général de Gaulle et Boulevard des Droits de l'Homme** ;
- **Centre commercial Porte des Alpes** sur le boulevard Bouloche ;
- **Echangeur Porte des Alpes**, en lien avec sa proximité de l'Université, le sud de la zone d'activité du Champ du Pont, la ligne de bus 26 et l'arrêt Cimetière Communautaire de la C17 ;
- **Route de Lyon / boulevard de la Cité Berliet** pour la desserte de Renault Trucks Saint-Priest ;
- **Route de Lyon / boulevard de Parilly** pour la connexion avec T8.



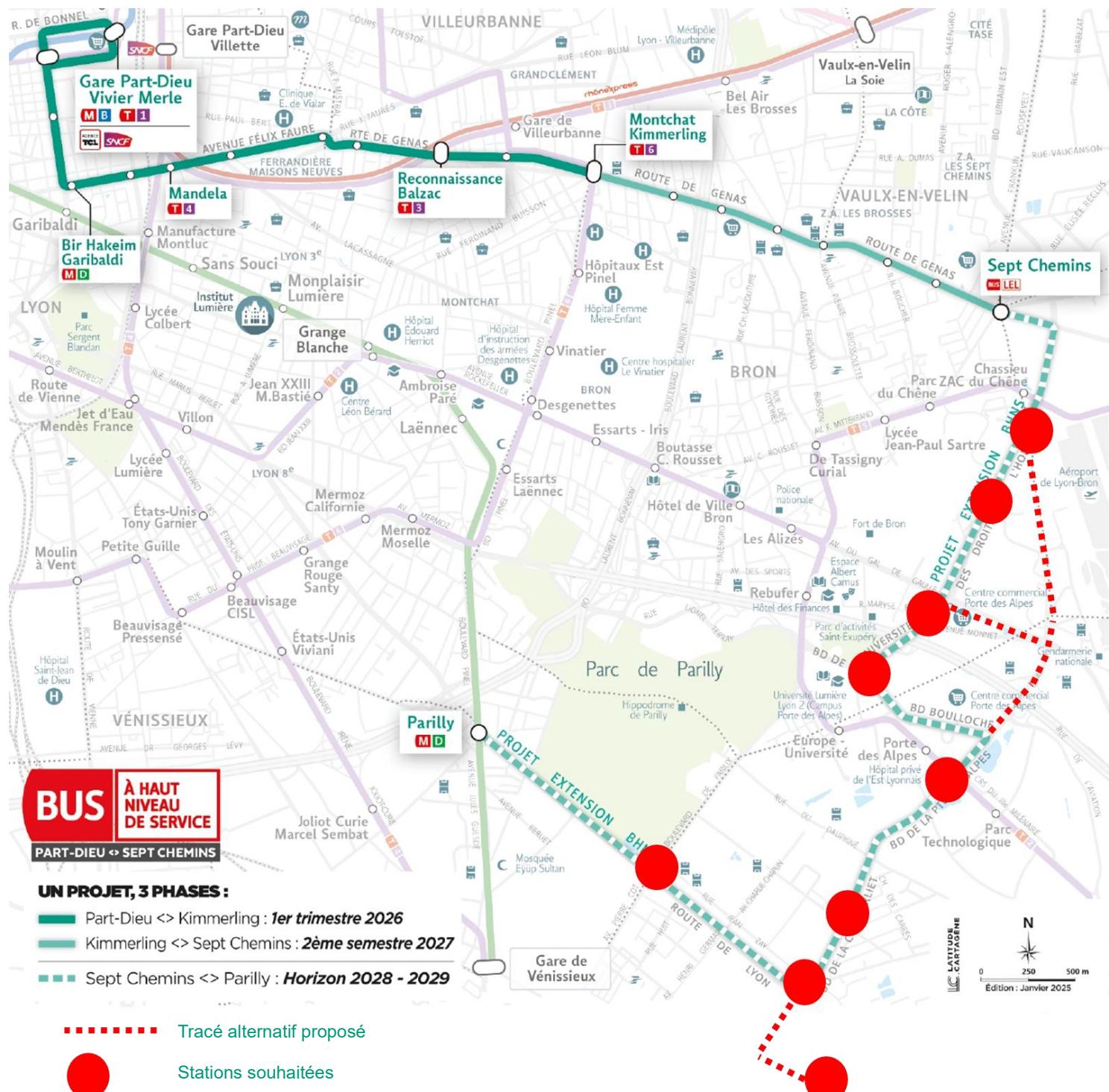
**À HAUT
NIVEAU
DE SERVICE**



CONCERTATION PRÉALABLE

**PROLONGEMENT
SEPT CHEMINS <→ PARILLY**

Carte des propositions de stations et de tracés alternatifs souhaités



Suivez l'actu !
sytral-mobilites.fr/prolongement-bhns



L'intermodalité et l'insertion dans l'espace public



L'intermodalité

Pour le 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 LEL 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 évite aux salariés d'avoir à marcher 15 minutes sans cheminements sécurisés ou de prendre la voiture pour venir déjeuner le midi ;
- des déposes-minutes près des arrêts du BHNS ;
- des parkings-relais ;
- la possibilité de monter à bord du BHNS avec un vélo.



L'insertion urbaine du BHNS

Quelques participants évoquent :

- des problématiques de sécurité piétonne sur l'arrêt Normandie Niemen sur l'avenue du général de Gaulle à Saint-Priest ;
- le besoin d'aménagements piétons/cycles entre l'aéroport et le boulevard des Droits de l'Homme au niveau de l'arrêt de la ligne 52 ;
- le besoin d'un aménagement cyclable continu sur le franchissement de l'A43
- la circulation bloquée actuellement sur le carrefour de la route de Lyon et du boulevard de Parilly, qui pourrait s'aggraver avec le tramway et le BHNS.

Un autre participant évoque les problématiques de sécurité sur le pont de la D148 à Saint-Priest, qui est éloigné du tracé du BHNS.



Les travaux du BHNS

Renault Trucks souhaite qu'une attention particulière soit portée à la coordination et à l'information en amont des phases de travaux. L'entreprise souligne qu'à l'occasion de précédents travaux réalisés par Enedis, l'une des portes d'accès à son site avait été bloquée sans notification préalable, ce qui a entraîné des difficultés de fonctionnement.



Conclusion

Marieke VERBRUGGHE conclut la réunion en remerciant les participants et en rappelant les prochaines dates de la concertation. Elle indique qu'il est possible de contribuer par des avis ou un questionnaire sur la plateforme participative du projet (<https://destinations2026-sytral.fr/processes/bhns2>)

