

BUSÀ HAUT
NIVEAU
DE SERVICE

CONCERTATION PRÉALABLE

PROLONGEMENT
SEPT CHEMINS ↔ PARILLY

©SYTRAL Mobilités - HESS

Compte-rendu Rencontre mobile Parc du Chêne



23/06/2025



12:00 > 14:00



Class'Crout'
ZAC du Chêne
30, rue du 35^{ème} Régiment
d'Aviation 69500 Bron

110
participants

La concertation préalable sur le prolongement du 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.



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



La rencontre mobile du 23 juin 2025 organisée dans le cadre cette concertation préalable (20 juin - 20 juillet 2025), avait pour objectif de rencontrer et d'échanger **avec les salariés de la ZAC du Chêne.**

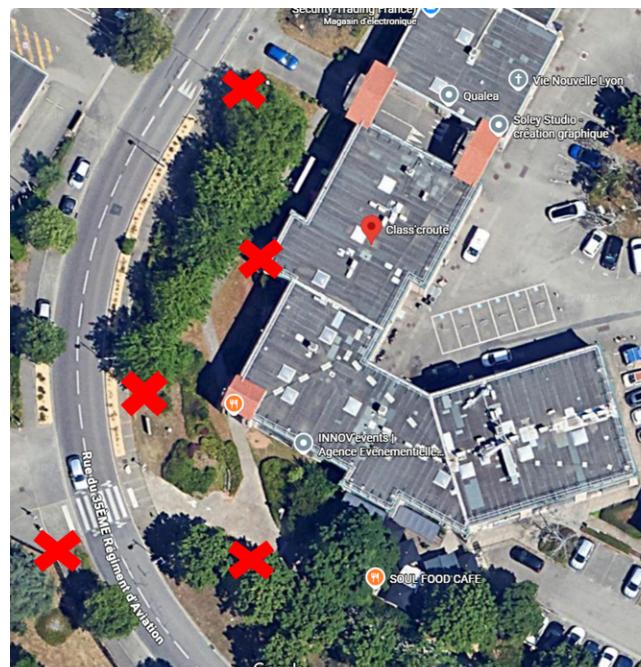
Cette rencontre mobile a duré **2 heures.**

Intervenants présents

- Marieke BARRAUD, cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Isabelle JOLY, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Kiéfen GUERIN, consultant, ALGOE ;
- Hervé DURANTON, Marieke VERBRUGGHE, Lyna BEJI et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.

Le stand était installé sur la terrasse d'un restaurant de la ZAC du Chêne. La présence d'un foodtruck et la proximité avec un autre établissement de restauration ont permis aux intervenants de se déplacer sur le site pour aller vers les salariés. Une oriflamme signalait la présence du stand mobile. Étaient exposés sur des grilles de présentation : le futur tracé et des illustrations des secteurs clefs. Le dossier de concertation, des dépliants synthétisant le projet et l'adresse de la plateforme participative étaient à la disposition du public.

Les participants étaient invités **à s'informer sur le projet, formuler leurs avis**, tout en échangeant avec l'équipe projet. Un questionnaire en ligne était également proposé afin de mieux comprendre les mobilités des salariés du secteur.



Vue aérienne du site de la rencontre mobile

X Zone de mobilisation

Les principaux sujets abordés au cours du stand mobile ont été :

- l'offre de mobilité dans le secteur ;
- l'accessibilité en transport en commun pour les trajets domicile / travail ;
- la fréquence et la fiabilité des transports en commun ;
- de nouveaux transports ou la réorganisation des lignes existantes ;
- l'alternative à la voiture pour les trajets domicile / travail.



Profil des participants



Des salariés et des étudiants qui utilisent la **voiture** et le **tramway** comme modes de déplacement principaux



Lieux de résidence : **Lyon, Métropole** (Caluire, Oullins, Vaulx-en-Velin), communes du **Rhône** (Villefranche-sur-Saône) ou encore de l'**Ain** ou de l'**Isère**



Age moyen des participants :
35 ans

Les personnes rencontrées étaient principalement des salariés des entreprises de la ZAC du Chêne. Des échanges ont également eu lieu avec les étudiants d'une école de cinéma 3IS et des alternants. La majorité des participants résident dans les communes de la métropole, mais certains habitent des communes du Rhône, de l'Ain ou de l'Isère.

70% des personnes rencontrées utilisent la voiture comme principal mode de déplacement pour les trajets domicile / travail. 25% utilisent les transports en commun et principalement le tramway.

Le vélo semble être encore un mode marginal dans ce secteur.

L'opportunité du prolongement du BHNS

Le mode de transport est connu par plus de la moitié des personnes rencontrées. Ils connaissent les caractéristiques techniques du BHNS. **70%** des personnes rencontrées le perçoivent comme un **mode de transport performant** grâce à son site propre et la priorité aux carrefours.

Pour plusieurs participants, le tracé et ses connexions avec les autres lignes est un atout.

Plusieurs réserves ont été exprimées

- Pour certains salariés, notamment résidant à Vénissieux, le BHNS est jugé comme insuffisamment concurrentiel par rapport la voiture (temps de trajet).
- Certains salariés habitant du Nord-Isère, de Villefranche-sur-Saône ou de l'Ain, hors du périmètre de la métropole, ne se sentent pas concernés par ce projet. Ils expriment cependant des attentes notamment pour que des solutions alternatives à la voiture soient proposées.
- Pour certains usagers venant de l'Ouest lyonnais ou de Caluire, la durée des trajets en transports en commun est « trop longue ».
- Des besoins de liaison transversale plus à l'Est ont été évoqués, avec une demande de grande rocade entre Saint-Priest et Meyzieu.

La localisation des stations

Les participants ont exprimé une forte attente de complémentarité entre le futur BHNS et le réseau existant. Le maintien des lignes actuelles est jugé essentiel, notamment dans les zones moins directement desservies par le futur tracé. Les participants demandent des ajustements ciblés pour assurer des connexions efficaces et améliorer l'accès à la ZAC.

Propositions de localisation des stations

Plusieurs points d'arrêt ont été proposés par les participants en réponse aux besoins de desserte identifiés :

- Carrefour de l'Europe, pour sa position stratégique ;
- Rond-point Edison / rue du 35^{ème} Régiment d'Aviation (desserte sud de la ZAC) ;
- Connexion avec la nouvelle station « Chassieu ZAC du Chêne » de la ligne T5.

Mais, certains participants proposent de **maintenir les lignes existantes** et notamment la ligne 52 qui assure une desserte fine à l'intérieur de la ZAC.

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



Le vélo / les pistes cyclables

Plusieurs participants souhaitent :

- **des cheminements piétons et cyclables lisibles, continus et sécurisés**, en particulier autour des points de connexion des lignes. L'éclairage, la visibilité et la signalétique sont jugés insuffisants dans certains secteurs ;
- **des aménagements spécifiques pour les carrefours aux abords de la ZAC** afin d'éviter les conflits entre voitures, vélos, piétons et transports en commun. Certains participants jugent ces carrefours complexes ou accidentogènes en l'état ;
- **des espaces de stationnement vélo sécurisés**, notamment à proximité des arrêts de l'actuelle ligne 52, perçue comme un point de rabattement important pour de nombreux usagers. Ces équipements doivent être suffisamment visibles, éclairés, abrités et situés près des arrêts ;
- **une continuité des pistes cyclables**.



L'intermodalité

Plusieurs participants ont souligné le besoin de :

- **rabattements efficaces depuis le centre de Saint-Priest** vers le pôle multimodal de Parilly et notamment pour rejoindre la ligne D, jugée comme rapide pour rejoindre le centre de la métropole par rapport à la ligne de tramway T2 ;
- **rendre l'offre intermodale plus lisible** : des supports d'information clairs, en temps réel, ainsi que des outils numériques adaptés sont jugés indispensables pour permettre à chacun de planifier ses trajets.



Les espaces publics autour du tracé

Certains participants ont souligné que la **qualité des espaces publics** pouvait fortement encourager l'adhésion au projet. La végétalisation et l'installation de mobilier urbain comme des abris ou des zones d'ombre autour des stations permettraient de changer l'image du BHNS et d'en faire un véritable aménagement structurant de la ZAC, bien au-delà d'un simple moyen de transport.

En images

