



Compte-rendu Rencontre Mobile - Renault Trucks



26/06/2025



11:30 > 14:00



Renault Trucks
Vénissieux



80
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.

La rencontre mobile du 26 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 Renault Trucks**. Cette rencontre mobile a duré **2 heures**.

Intervenants présents

- Isabelle JOLY, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Hervé DURANTON, Lucas LEPAGE et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.

Le site de Renault Trucks étant concerné par les deux projets T8 et BHNS une rencontre commune a été organisée entre la cafétéria et le restaurant du site Renault Trucks. Une borne signalait la présence du stand mobile à l'extérieur sur la terrasse. 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 sur une table.

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

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 ;
- de nouveaux transports ou la réorganisation des lignes existantes ;
- la continuité cyclable du secteur et les services associés.

Profil des participants



Des salariés qui utilisent la **voiture, le bus et le tramway** comme modes de déplacement principaux



Lieux de résidence : **Lyon, Bron, Villeurbanne, Francheville, Saint-Fons**



Âge moyen des participants **40 ans**

Les personnes rencontrées étaient principalement des **salariés des entreprises présentes sur le site Renault Trucks**. La majorité des participants résident dans des **communes de la Métropole ou du Nord-Isère**, mais certains habitent des communes du **Rhône ou de l'Ain**.

70% des personnes rencontrées utilisent la **voiture comme mode de déplacement principal** pour les **trajets domicile-travail**. **25% prennent les transports en commun** et principalement le bus ou le tramway T4. Certains salariés combinent jusqu'à 3 à 4 modes de transport : vélo, tram, bus, métro, ou même train. Certains n'ont pas de voitures et n'ont pas d'autres choix que d'emprunter des trajets complexes ou longs depuis Caluire-et-Cuire, Sathonay-Camp, Francheville ou Croix-Rousse (Lyon 4^e).

Le **vélo** n'est pas très utilisé par les participants rencontrés mais des initiatives internes poussent le développement de ce mode de transport. Environ **500 cyclistes** sont recensés sur le site pour des trajets quotidiens. D'après les responsables Renault Trucks, l'entreprise met à disposition des vélos en interne, facilitant les déplacements des salariés à la fois au sein du site et entre les deux sites Renault Trucks.

L'opportunité du prolongement du BHNS

Le projet de prolongement du BHNS et ses caractéristiques techniques (site propre, priorité aux carrefours, fréquence, etc.) sont connus par plus de la moitié des personnes rencontrées (grâce notamment à une communication sur la plateforme interne de Renault Trucks). **40% des participants se déclarent intéressés par le projet** qui est perçus comme une **alternative crédible** à la voiture, en particulier par les **jeunes actifs**. Le **tracé proposé** ainsi que ses **connexions aux autres lignes** sont perçus comme des atouts majeurs, notamment pour faciliter les trajets domicile-travail, **réduire la fréquentation** des lignes existantes (en particulier la ligne C25) et **éviter des correspondances trop nombreuses** (notamment pour aller à Part Dieu même si le temps de parcours est plus long).

Plusieurs participants ont exprimé des appréhensions ou des questionnements par rapport au devenir **de la C25 qui est très fréquentée**. Ils se demandent si elle sera supprimée, absorbée par le BHNS ou si elle **conservera son parcours actuel** permettant une connexion entre le Métro D à Parilly et Saint-Priest Plaine de Saythe.

Plusieurs salariés résidant à l'Est, **s'interrogent sur la possibilité d'une connexion entre la LEL et le BHNS au niveau de Sept Chemins**. Une telle correspondance offrirait, selon eux, **une alternative intéressante à l'usage de la voiture** pour leurs trajets quotidiens.

La localisation des stations

Les participants ont exprimé une attente de complémentarité de desserte entre le futur BHNS et la ligne C25 au départ de Parilly.

Des points d'arrêts ont été proposés par plusieurs participants en réponse aux besoins de desserte identifiés :

- **à l'intersection de l'avenue Charles de Gaulle et de l'avenue Pierre Cot** (arrêt Cité Berliet de la ligne C25) demandé par certains salariés pour desservir le site de Vénissieux, et permettrait un accès facilité à la fois à l'entrée principale du site (côté Volvo, sur l'avenue Charles de Gaulle) et à l'entrée Porte B (côté Fonderie et Adecco, sur l'avenue Pierre Cot) ;
- **au croisement de la rue des Frères Amadéo et de l'avenue Charles de Gaulle** afin de faciliter l'accès à la porte K ;
- **dans la zone commerciale de la Porte des Alpes** proche du Auchan/Cultura, jugée pratique et fréquentée selon plusieurs salariés.

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



L'intermodalité

Plusieurs sujets ont été exprimés sur cet enjeu par les participants :

- la **création de liaisons directes vers les zones d'emplois périphériques** (Eurexpo, Genas, Chassieu, l'aéroport) sans repasser par le centre de Lyon a été évoquée avec quelques participants ;
- **une connexion avec les lignes existantes** : métro D, tramways T2 et T5, les gares SNCF et le réseau de bus existant ;
- la nécessité de **transports en commun adaptés aux horaires décalés**, notamment pour les salariés en horaires postés (2x8) ;
- des **temps de correspondances adaptés avec les transports existants** ;
- une **volonté affirmée d'éviter la voiture au profit des transports en commun**, notamment chez les jeunes actifs ;
- un besoin **de places de stationnements ou d'un parking-relais supplémentaires** à la gare de Vénissieux.



Le vélo / les pistes cyclables

Plusieurs participants souhaitent **l'aménagement d'infrastructures cyclables et de services pour favoriser la pratique du vélo** dans le secteur Parilly/Gare de Vénissieux/Saint-Priest avec :

- la mise en place d'un **franchissement cyclable sécurisé de l'autoroute A43** ;
- l'amélioration de la **continuité cyclable au croisement de la VL2 et de la VL5** ;
- le **renforcement de la liaison cyclable vers le sud de Vénissieux, Saint-Priest et le sud de la Métropole** (Saint-Symphorien-d'Ozon a été cité par quelques participants) ;
- l'aménagement d'une **continuité cyclable entre les deux sites Renault Trucks** ;
- la création de **nouveaux abris vélo sécurisés**, notamment à l'arrêt Parilly et à la gare de Vénissieux ;
- l'installation d'une **station Vélo-v supplémentaire** dans la zone commerciale de la Porte des Alpes, devant l'hypermarché Auchan.



Les espaces publics autour du tracé

Certains participants ont souligné que **la qualité des espaces publics menant aux stations** pouvait jouer un rôle déterminant dans l'adoption de la future ligne, en particulier grâce à des **cheminements piétons et cyclables adaptés**. Plusieurs ont notamment mentionné les travaux en cours à la gare de Vénissieux, qui rendent l'accès à pied de leur entreprise plus difficile. Le manque d'éclairage public et la faible largeur des trottoirs ont également été cités comme des freins à la marche à pied.

En images :

