

BUSÀ HAUT
NIVEAU
DE SERVICE

CONCERTATION PRÉALABLE

PROLONGEMENT
SEPT CHEMINS ↔ PARILLY

©SYTRAL Mobilités - HESS

Compte-rendu Rencontre mobile Parc Technologique



24/06/2025



12:00 > 14:00



Parc Technologique
117, allée des parcs
69800 Saint-Priest

114
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 24 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 du Parc Technologique**.

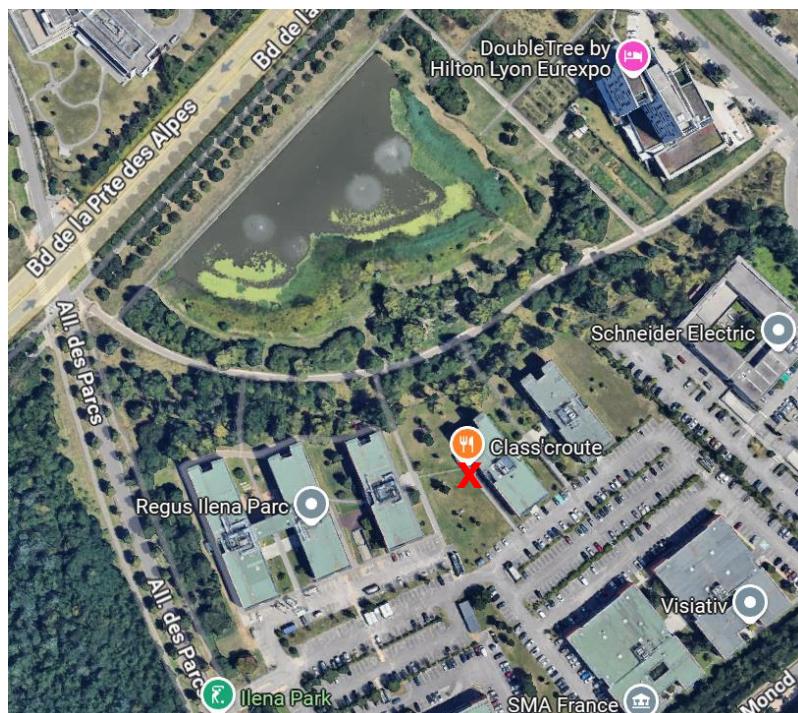
Cette rencontre mobile a duré **2 heures**.

Intervenants présents :

- Isabelle JOLY, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- Kiéfen GUERIN, consultant, ALGOE ;
- Hervé DURANTON, Lyna BEJI et Oihana LARRE, AMO concertation, Terra Publica et Planète Citoyenne.

Le stand se situait en terrasse d'un des principaux espaces de restauration du Parc Technologique et a ainsi permis de rencontrer en majorité des salariés en pause déjeuner. 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

Plusieurs sujets principaux se dégagent des échanges :

- l'utilisation principale de la voiture ;
- la fréquence et la fiabilité des transports en commun ;
- le cheminement piéton depuis l'arrêt de tram Parc Technologique ;
- la desserte de l'Est lyonnais ;
- les services à bord des trams et des bus.



Profil des participants



La voiture comme mode de déplacement principal



Vénissieux, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest comme lieux majoritaires de résidence principale



Age moyen des participants :
40 ans

Les personnes rencontrées étaient principalement des **salariés des entreprises du Parc Technologique**.

La majorité des personnes rencontrées résident dans les **communes de l'Est de la Métropole** : Vénissieux, Villeurbanne, Saint-Priest, Bron. Une petite fraction vit à **Lyon** (Gerland, Charpennes) ou dans le **Nord Isère**.

Plus de 80% des participants se déplacent principalement en **voiture**. Une **minorité** utilise le **tram** (moins de 20%). Le bus et le vélo restent des moyens de déplacement peu utilisés au quotidien parmi les personnes rencontrées.

L'opportunité du prolongement du BHNS

La plupart des personnes rencontrées habitant la métropole **jugent les transports en commun non concurrentiels** sur ce secteur et disent qu'elles continueront de prendre leur voiture. Pour les usagers des transports en commun rencontrés, ils sont satisfaits du T2 et de la station à proximité.

Plusieurs personnes rencontrées qui n'habitent pas la métropole, se disent **peu intéressées par le BHNS**, car elles ne sont pas concernées par la desserte proposée.

Seules les personnes rencontrées **habitant dans les secteurs desservis par la ligne D** estiment que la création de **cette ligne est un avantage**. Lors des échanges, ils se sont notamment intéressés au temps de parcours du BHNS entre la station Parilly et le Parc Technologique.

D'autres perçoivent le **BHNS comme plus rapide et direct** que les connexions actuelles entre le Parc Technologique et la gare Part-Dieu, (Métro B / Métro D puis Tram T2 à Grange Blanche).

Plusieurs réserves ont également été exprimées par certains participants :

- **L'usage de la voiture** est parfois justifié par **l'absence d'offre de transport depuis l'Est** (de la Métropole et du Nord-Isère), rendant les déplacements en transport en commun trop longs ou impossibles ;
- Plusieurs remarques ont porté sur l'**efficacité globale des déplacements** pour accéder au secteur (maillage des transports en commun et intermodalité) ;

- Certains participants disposant d'une **voiture de fonction** indiquent que, de ce fait, le BHNS leur serait plus utile à titre personnel que professionnel ;
- La **fiabilité du temps de parcours du BHNS** est questionnée par quelques participants malgré les aménagements en site propre.

La localisation des stations

Propositions des participants

Deux localisations ont été proposées par plusieurs participants, dans une logique de desserte structurante des zones d'emploi et de dynamisation des pôles structurants du territoire :

- **Porte des Alpes** ;
- **Parc Technologique**.

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



L'intermodalité

Plusieurs participants ont souligné l'importance de garantir une intermodalité fluide et intuitive à travers plusieurs propositions :

- **Mettre en place des horaires coordonnés avec le réseau de transport en commun existant** (métro, tramway et bus) est décrit comme une condition de réussite du projet de prolongement du BHNS. Plusieurs participants évoquent les différentes correspondances dans leurs trajets quotidiens domicile-travail : le principal frein à l'usage des transports en commun réside, pour eux, dans les temps d'attente entre deux modes. Cette contrainte les incite souvent à privilégier la voiture ;
- **Renforcer les fréquences** pour les lignes de tramway T2 et des bus, en articulation avec les passages du futur BHNS, a également été largement exprimée ;
- **Créer des parkings relais** ou des solutions de stationnement pour les voitures est attendu par plusieurs participants au carrefour des Sept Chemins et à Parilly. Selon eux, cela favoriserait l'usage du BHNS pour une partie de leur trajet.



Le vélo / les pistes cyclables

Plusieurs participants souhaitent :

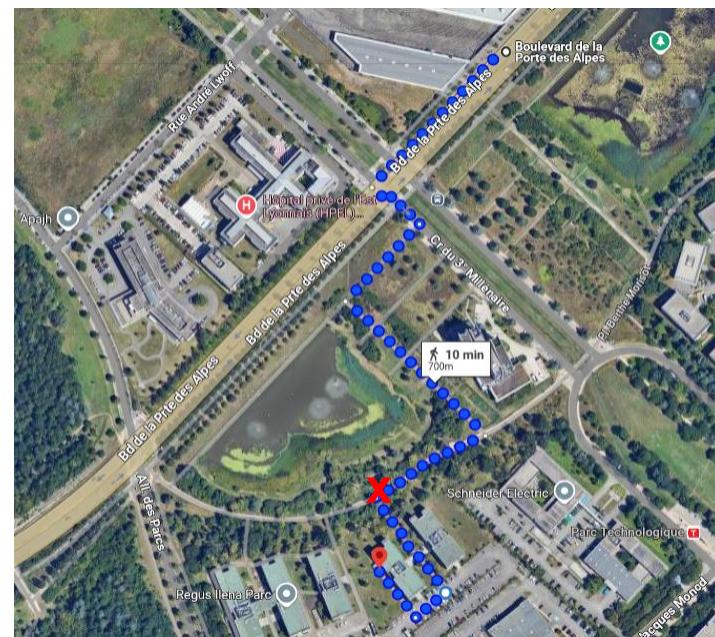
- **des voies cyclables** continues et clairement séparées de la circulation automobile. Certains cyclistes rencontrés abordent la nécessité d'entretenir les aménagements actuels ou de les améliorer en soulignant que le peu d'ombre dissuade leur pratique du vélo lors des fortes chaleurs ;
- **des stationnements vélos** à proximité des arrêts ;
- des **stations Vélo'v**.



Les espaces publics autour du tracé

Enfin, plusieurs participants souhaitent que le BHNS s'insère dans l'espace public de manière **qualitative, sécurisée et lisible** (signalisation, identification facile des aménagements...) pour favoriser son appropriation par tous les usagers.

Ils proposent de **créer des cheminements sécurisés pour les modes actifs** : des aménagements continus et clairement identifiés sont attendus, pour les piétons comme pour les cyclistes, en particulier au niveau des carrefours. En particulier, certains souhaiteraient la création d'un **cheminement plus direct entre le boulevard de la Porte des Alpes et le Parc Technologique**, qui pourrait via des entrées ouvertes aux piétons le long du chemin afin de permettre aux piétons d'éviter le détour actuel d'environ dix minutes. Le cheminement actuel est limité par un portail.



Plan du cheminement facilité souhaité

X Portail d'accès

