



Atelier secteur Maisons Neuves – Reconnaissance Balzac

Mardi 27 septembre 2022 – 18h30 – 20h30

Synthèse des échanges



Contexte

La concertation préalable sur le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part-Dieu <> Sept Chemins s'est tenue du 11 octobre au 19 novembre 2021. Le bilan de cette concertation a été voté par les élus du SYTRAL Mobilités en janvier 2022. Depuis septembre 2022, SYTRAL Mobilités est entrée dans la phase de concertation continue qui durera jusqu'à l'enquête publique courant 2023.

Dans ce cadre, SYTRAL Mobilités a organisé un atelier sur le secteur Maisons-Neuves – Reconnaissance Balzac. L'objectif était de recueillir les contributions des participants sur les scénarios d'insertion du BHNS dans le secteur ; la réorganisation des modes de déplacements et l'amélioration du cadre de vie.

Déroulé de la rencontre

L'atelier s'est déroulé à la Fondation de la Cité Rambaud, à Villeurbanne. Après un temps d'accueil, SYTRAL Mobilités a rappelé les décisions prises à l'issue de la concertation préalable ainsi que les objectifs et caractéristiques du projet de BHNS. Trois thèmes ont ensuite été abordés successivement : l'insertion du BHNS sur le secteur, la réorganisation des modes de déplacements et l'amélioration du cadre de vie. Sur les deux premières thématiques, le maître d'œuvre du projet a présenté les scénarios envisagés, les participants ont échangé en groupes sur les avantages et inconvénients de ces derniers, puis un temps de restitution collective a été organisé. Sur la troisième thématique, les participants ont échangé en plénière avec l'équipe de SYTRAL Mobilités.

Participants

Au total, une quinzaine de personnes a participé à la rencontre. Les conseils de quartier Montchat, Ferrandière / Maisons Neuves et Gratte-Ciel / Dedieu/ Charmettes, ainsi que le Comité d'Intérêt Local Sans Souci étaient représentés,

Pour évoquer le projet et échanger avec les participants, étaient présents :



- La ville de Villeurbanne :
 - Pauline Schlosser, adjointe au maire de Villeurbanne
-
- L'équipe de SYTRAL Mobilités :
 - Vincent Monot, Vice-Président
 - Alice Müller, cheffe de projet BHNS
 - Séverine Lardellier, responsable de la concertation, relations riverains, communication chantier
 - Isabelle Joly, chargée de relations riverains
 - Le maître d'œuvre Folia : Gilles Nussbaumer et Pierre Arsac

Synthèse des échanges

Introduction

L'animatrice présente les objectifs et le déroulé de l'atelier. Un tour de table des participants est effectué. Ceux-ci viennent majoritairement du secteur Maisons – Neuves. Un participant habite le secteur Reconnaissance Balzac. Quatre participants ont participé à la concertation préalable.

Vincent Monot, vice-président du SYTRAL Mobilités, explique que le BHNS est l'une des nouvelles lignes structurantes du réseau, en projet dans le plan de mandat du SYTRAL Mobilités, aux côtés des projets de tramway T9 et T10, et de l'extension du T6 jusqu'à La Doua. Destinations 2026 comprend également le renouvellement du matériel roulant, l'automatisation et le prolongement de la ligne B, le passage en rame longue des lignes T1 et T2 pour gagner 30% de capacité. Ce plan de mandat vise à répondre à l'urgence climatique en offrant une alternative efficace à la voiture, participer à la cohésion des territoires en les reliant par des lignes structurantes, et soutenir la relance économique locale par les travaux que les projets vont impliquer.

Point d'étape sur le projet de BHNS

Vincent Monot explique que le BHNS est un mode de transport à haut niveau de service, avec une performance similaire à celle du tramway. Il s'agit d'une ligne forte qui propose une liaison fiable, efficace et régulière pour relier Part-Dieu à Sept Chemins, avec des temps d'attente en station réduits.

Le projet de BHNS permet également de requalifier l'espace public de façade à façade, avenue Félix Faure et route de Genas, de planter de nouveaux alignements d'arbres et de développer de nouveaux aménagements cyclables. En effet, le projet de BHNS sera l'occasion de réaliser la Voie Lyonnaise 11 le long de la route de Genas.

Alice Müller, cheffe de projet BHNS, rappelle que le BHNS circulera en site propre intégral et disposera d'une priorité aux feux. Sa fréquence sera d'environ 7 minutes en heure de pointe, avec une grande amplitude horaire. Les quais pourront accueillir à termes des bus bi-articulés pour répondre à une augmentation de la fréquentation de la ligne. Les bus seront électriques, alimentés par lignes aériennes de contact (LAC).

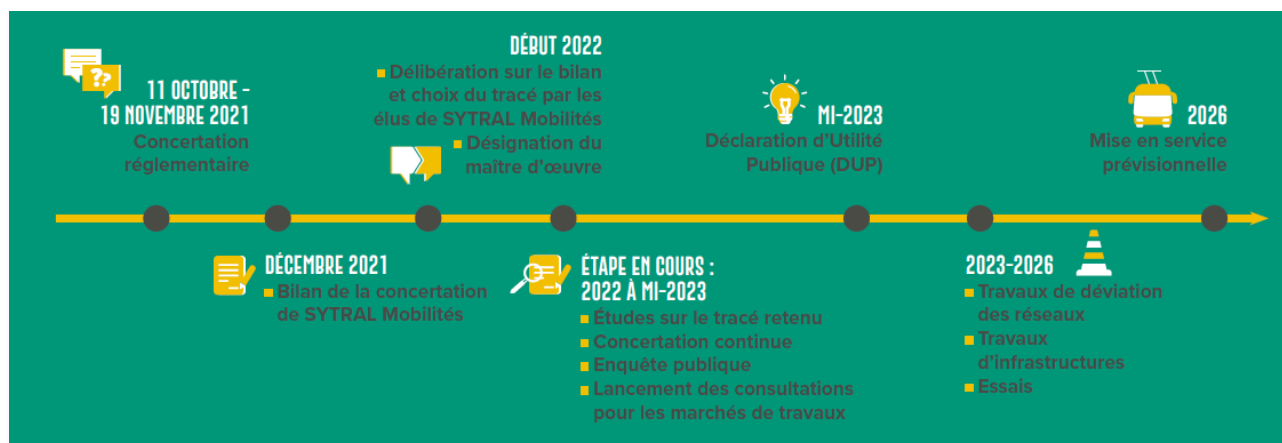


Alice Müller présente le parcours du BHNS, de Part Dieu à Sept Chemins. Elle explique que la concertation préalable a permis de faire évoluer le projet : la variante par l'avenue Félix Faure a été retenue, et le BHNS rejoindra le secteur Part Dieu par la rue Garibaldi afin d'offrir une connexion avec le métro D à la station Garibaldi.

A l'Est, son terminus sera situé à Sept Chemins : les études d'opportunité ont conclu qu'il n'était pas pertinent de poursuivre le parcours du BHNS jusqu'à Chassieu. Cette desserte sera assurée par une interconnexion avec la ligne de l'Est Lyonnais.

Alice Müller explique enfin que la concertation continue en cours permet à la maîtrise d'œuvre de préciser et de finaliser les études d'avant-projet, avant la phase d'enquête publique, courant 2023.

Le calendrier du projet ci-après est présenté :



Échanges avec les participants

- **Un participant s'interroge sur le caractère écologique du mode BHNS, évoquant les batteries intégrées au futur matériel roulant.**

Vincent Monot précise que les bus seront alimentés en électricité via des lignes aériennes de contact (LAC). Ils seront dotés d'une batterie de secours de taille limitée qui leur permettra de circuler dans les secteurs non équipés en LAC et leur donnera la souplesse nécessaire à une circulation fluide. Ce dispositif permet de limiter l'impact écologique du matériel roulant lors de sa production, tout en réduisant la pollution locale lors de l'exploitation.

- **Un participant évoque le réseau de transport à l'échelle métropolitaine et s'interroge sur les modes tramway et BHNS. Il estime que des liaisons ferroviaires suburbaines mériteraient d'être développées.**

Vincent Monot rappelle que les transports collectifs sont étudiés à l'échelle métropolitaine et régionale, en lien avec la Région en ce qui concerne le projet de RER métropolitain, puisque SYTRAL Mobilités ne dispose pas de la compétence en matière de transport ferroviaire.

Il rappelle que l'objectif de l'atelier est de travailler sur l'insertion du BHNS Part-Dieu – Sept Chemins dans le secteur Maisons Neuves – Reconnaissance Balzac, avec les habitants et usagers du secteur.



- Une participante s'interroge sur les modalités d'organisation de la circulation sur la route de Genas jusqu'à la place Kimmerling.
- Elle souligne le manque de transports en commun pour relier Sept Chemins à Genas.

Alice Müller explique que le BHNS et le tramway T6 partageront la même plateforme route de Genas. Une voie de circulation dans le sens Est - Ouest sera maintenue, et une piste cyclable au gabarit Voie Lyonnaise sera créée.

Elle précise que l'interconnexion entre le BHNS et la Ligne de l'Est Lyonnais à Sept Chemins sera pensée de manière à être fluide pour les voyageurs.

Le secteur Sept Chemins sera réaménagé afin d'offrir un pôle bus plus confortable et de sécuriser les traversées piétonnes.

- Une représentante du conseil de quartier Ferrandière / Maisons Neuves se réjouit de la connexion du BHNS avec le métro D à la station Garibaldi. Elle demande si le BHNS empruntera une trémie comme le C9, entre Garibaldi et Part-Dieu Auditorium.

Alice Müller précise que les études sont en cours et que le BHNS pourrait circuler sous le centre commercial de la Part-Dieu. Ce qui en revanche certain c'est qu'il bénéficiera d'un site propre qui pourra par ailleurs bénéficier et être emprunter par les autres lignes de transports en commun.

Vincent Monot complète en précisant que le secteur Garibaldi sera réaménagé, en intégrant l'arrivée de BHNS dans le secteur.

Pauline Schlosser, adjointe au maire de Villeurbanne, souligne que, dans ce cadre d'aménagement encore à l'étude, les temps de concertation sont importants puisqu'ils permettent de nourrir le projet. Elle invite les participants à être force de propositions.

- Une participante souhaite savoir si le C9 sera supprimé avec l'arrivée du BHNS. Elle s'interroge sur les liaisons entre les secteurs Gratte-Ciel et Montplaisir.

Alice Müller indique que le C9 permet de relier des secteurs différents de ceux desservis par le BHNS, comme la station Hôpitaux Est. Elle précise que les études sur la restructuration du réseau de surface (RRS) sont en cours, afin de comprendre les différents besoins de dessertes et de réorganisation des lignes existantes en complément de la nouvelle ligne structurante BHNS lors de sa mise en service. Elle cite notamment la ligne 25 dont le tracé présente des redondances avec celui du BHNS.

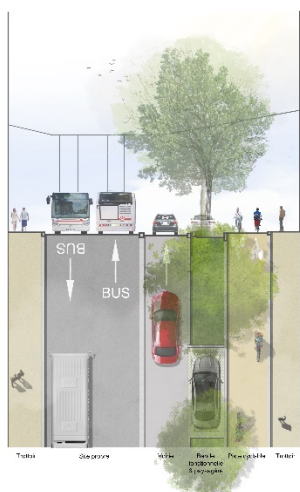
Pauline Schlosser précise qu'un travail a été engagé entre la ville de Villeurbanne et SYTRAL Mobilités pour développer une vision globale des besoins de desserte et réorganiser les lignes de bus actuelles.



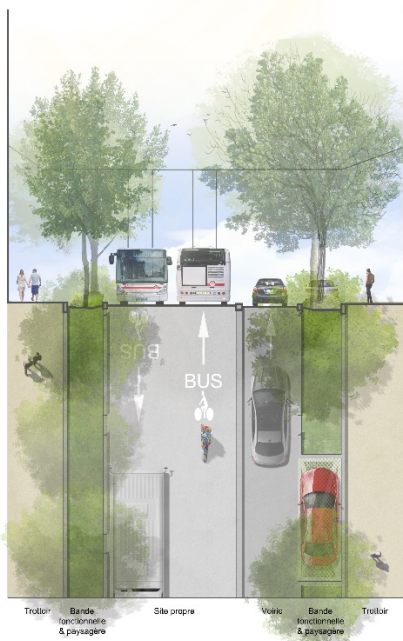
Thème 1 : L'insertion du BHNS dans le secteur

Gilles Nussbaumer présente les principes d'insertion du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins dans le secteur. Deux scénarios sont envisagés.

Dans le premier scénario, une piste cyclable bidirectionnelle est créée. Des stations sans abris sont installées. Les traversées piétonnes se font au droit des stations et sont sécurisées. Les bus circulent en site propre et sont alimentés par des LAC, accrochées aux façades des immeubles afin de limiter le nombre de poteaux. Les voitures circulent sur une voie à sens unique, dans le sens Est <> Ouest. Sur une bande technique et paysagère, un alignement d'arbres est planté. Il est éloigné des façades ce qui permet de faciliter à terme leur croissance. Cette bande technique accueille des places de livraisons, quelques places de stationnement et des arceaux vélos. Elle permet de recueillir les eaux de pluie.



Dans le second scénario, les vélos circulent sur la plateforme du BHNS, les trottoirs sont plus larges, deux alignements d'arbres sont plantés et des stations avec des abris, vitrés et confortables, sont installées. Les traversées piétonnes se font au droit des stations et sont sécurisées.



- Une participante demande comment la voie de bus sera isolée de la chaussée.

Gilles Nussbaumer précise qu'une bordure sera créée pour isoler le site propre du BHNS. Des bordures biaisées permettront aux riverains d'accéder aux entrées garage.

- Un participant souhaite savoir si les ambulances et les taxis pourront circuler sur la plateforme du BHNS, dans le scénario 2.

Alice Müller explique que tous les véhicules de secours en situation d'urgence auront le droit d'utiliser la plateforme BHNS. Des échanges avec les taxis sont à prévoir pour savoir s'ils pourront l'emprunter également.

- Restitution du travail en groupes

Le premier groupe craint que le premier scénario ne crée des conflits d'usages entre piétons et vélos et suggère de bien séparer les deux espaces dédiés. Le groupe estime que le second scénario permet des déplacements piétons plus sécurisés, tout en donnant davantage de place aux plantations.

Le groupe relève l'importance de traiter les traversées piétonnes avec qualité et de donner de la lisibilité aux différents flux de circulation.

Le groupe s'interroge enfin sur les modalités de stationnement ponctuel pour les riverains (déménagement, dépôt de courses, etc.)

Le second groupe exprime sa préférence pour le second scénario qui permet d'installer des stations de bus avec abris, plus confortables pour les usagers du BHNS et de planter plus d'arbres. Toutefois, il souligne dans



ce scénario qu'il est important d'envisager l'exclusion des taxis de la plateforme BHNS, afin d'offrir des déplacements plus sécurisés et apaisés pour les vélos.

En ce qui concerne la circulation des vélos, le groupe relève que, dans le scénario 1, la proximité entre la piste cyclable et la chaussée est un vecteur de risques pour les cyclistes. Il souligne la nécessité de sécuriser les flux piétons.

Thème 2 : Les déplacements avec l'arrivée du BHNS

Gilles Nussbaumer décrit l'évolution des circulations avec la mise à sens unique de la route de Genas dans ce secteur. Il précise que certains carrefours importants seront gérés par des feux, les autres seront équipés de panneaux de priorité.

Il indique que les stations de BHNS ressembleront aux stations des tramways et seront dotées de quais de 26 mètres de long. Les aménagements réalisés pour accueillir le BHNS (plateforme et station) seront empruntés par les autres bus.

- **Un participant demande si la piste cyclable comprendra un aménagement pour les piétons. Il souligne qu'il y a de nombreux mésusages sur la piste cyclable qui se situe le long du T3.**

Vincent Monot explique qu'il existe aujourd'hui des conflits entre piétons et vélos, et notamment sur la piste cyclable du T3. Il précise que des concertations sont organisées par la Métropole dans le cadre des projets de Voies Lyonnaises, afin de discuter plus finement, tronçon par tronçon, de l'organisation des circulations piétonnes et cyclistes. Il invite les participants à y contribuer.

- **Un participant s'interroge sur la manière dont les traversées piétonnes seront sécurisées route de Genas.**

Gilles Nussbaumer précise que la mise à sens unique d'une portion de la route de Genas jusqu'à la place Kimmerling permettra de limiter le trafic. 400 à 500 véhicules circuleront par heure au maximum.

Sur la Voie Lyonnaise, il est estimé qu'environ 5000 vélos circuleront par jour.

Toutes les traversées piétonnes seront sécurisées afin de permettre des déplacements confortables pour les piétons.

- **Restitution du travail en groupes**

Les participants sont invités à indiquer les aménagements qui permettraient d'améliorer leurs déplacements à pied, en vélo, en transports en commun et en voiture.

Le premier groupe propose d'installer des potelets aux différentes intersections de rues et aux entrées charretières sur la route de Genas, afin de limiter le stationnement anarchique, d'éviter de créer des poches de stationnement sur les trottoirs d'autant plus si celui-ci est réduit dans le secteur.

Le groupe suggère d'aménager des plateaux pour les traversées piétonnes sans gêner la circulation du BHNS.

Il indique qu'il est impératif de garantir la bonne visibilité des automobilistes lors de leur entrée/sortie de parkings riverains.



Le groupe souligne que dans le scénario 2, la proximité entre la piste cyclable et les différentes sorties de garage est accidentogène.

Le second groupe complète en proposant de faire de la pédagogie avec l'arrivée du BHNS en communiquant sur les nouveaux usages de la route de Genas (vélo, véhicule, piéton). Il suggère de systématiquement bien signaler au sol les aménagements cyclistes.

Pauline Schlosser précise à l'attention du groupe que la ville de Villeurbanne mène des discussions avec la métropole sur l'objectif de l'abaissement des circulations à 30km/h. L'objectif est d'accompagner le passage à 30km/h et d'apporter des garanties pour que les limitations de vitesse soient respectées par les automobilistes.

Thème 3 – L'évolution du cadre de vie avec le BHNS

Gilles Nussbaumer explique que le projet implique la requalification de façade à façade de la route de Genas, ce qui permettra d'améliorer les espaces publics et par conséquent la cadre de vie des riverains. Le patrimoine arboré va être valorisé et développé. Dans le cadre du Plan Canopée, développé par la métropole, différents types d'arbres sont proposés, de différentes hauteurs et résistants au changement climatique, afin d'améliorer le confort des piétons et des riverains.

Des revêtements clairs, qui permettent de limiter les îlots de chaleur et de limiter l'éclairage public la nuit, vont être installés. Sur les trottoirs et les pistes cyclables, des matériaux bas-carbone ayant un impact faible sur l'environnement sont privilégiés.

Les participants sont invités à réagir à la présentation.

- Une participante souligne qu'il est important de choisir des revêtements en couleur, ou contrastés, pour faciliter les déplacements des personnes mal voyantes.
- Un participant demande si le revêtement de la plateforme BHNS peut être lisse à l'image de celui des tramways pour améliorer le confort des cyclistes.
- Un autre participant estime que le scénario 2, impliquant une circulation des vélos sur la plateforme BHNS, garantira un meilleur confort aux cyclistes, du fait de la qualité d'entretien de la plateforme BHNS.

Vincent Monot précise que la métropole souhaite dans les années à venir avoir une attention beaucoup plus importante sur l'entretien des aménagements cyclables et piétons.

Conclusion de l'atelier

L'animatrice rappelle le rôle de la chargée de relations riverains, **Isabelle Joly**, joignable par mail à l'adresse suivante bhns1-contact@sytral.fr.



Elle évoque les prochaines rencontres de la concertation continue :

- **SYTRAL Mobilités s'associe à la journée des mobilités organisée à Villeurbanne et aux rencontres du Carré de Soie, le 1^{er} octobre.**
- **Deux stands mobiles sur le marché de Terraillon le mardi 4 octobre, et sur le parking du magasin la vie Claire le jeudi 6 octobre, permettront d'évoquer l'insertion du BHNS sur ces secteurs.**

Le calendrier des rencontres est disponible sur le site internet du projet : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/bhns1>.

Vincent Monot conclut l'atelier en remerciant les participants et les équipes de SYTRAL Mobilités. Il explique que le choix entre les deux scénarios d'insertion n'est pas encore arrêté et que les contributions des participants permettront de privilégier la meilleure solution pour améliorer les déplacements de tous les usagers. Il rappelle que la mise en service du BHNS Part Dieu <> Sept Chemins est prévue pour 2026.