

**BUS**

**À HAUT  
NIVEAU  
DE SERVICE**



**CONCERTATION**

**PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS**

# Bilan de la concertation préalable

## Janvier 2022

Suivez l'actu du projet !



**BHNS1-sytral.fr**

Construisons ensemble le nouveau projet de bus à haut niveau de service  À HAUT NIVEAU DE SERVICE !

**SYTRAL**



# BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

qui s'est déroulée du 11 octobre au 19 novembre 2021

## Sommaire

<b>1. LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION.....</b>	<b>4</b>
A. LE PROJET DE BHNS.....	4
B. LE MAITRE D'OUVRAGE .....	9
<b>2. LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>10</b>
A. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION .....	10
B. UNE CONCERTATION PREPAREE AVEC LES ACTEURS LOCAUX .....	12
C. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION.....	13
D. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET .....	19
E. LES MODALITES POUR S'EXPRIMER A L'ECRIT .....	23
F. LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION.....	25
G. LE PROCESSUS DE MOBILISATION TOUT AU LONG DE LA CONCERTATION.....	30
H. LA PARTICIPATION EFFECTIVE A LA CONCERTATION.....	31
<b>3. L'ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS .....</b>	<b>34</b>
A. L'OPPORTUNITE DU PROJET.....	34
B. LE TRACE .....	37
C. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS.....	42
D. LES SERVICES ASSOCIES AU BHNS .....	43
E. L'INSERTION URBAINE ET LE CADRE DE VIE .....	45
F. LA PLACE DE LA VOITURE DANS LE PROJET.....	49
G. LE DEVELOPPEMENT ET LA SECURISATION DES CHEMINEMENTS VELOS ET PIETONS .....	51
H. L'INTERCONNEXION AVEC LE RESEAU TCL .....	53
I. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....	54
<b>4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DU SYTRAL .....</b>	<b>57</b>
<b>5. EN SYNTHESE .....</b>	<b>60</b>



## Préambule

Le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) doit relier la Part-Dieu à Lyon et Sept Chemins à Bron et Vaulx-en-Velin dès 2026.

C'est l'une des étapes phares du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL, maître d'ouvrage du projet, dont l'un des objectifs est d'offrir une alternative performante pour tous à la voiture.

Une autre ligne structurante, la ligne de l'est lyonnais, complètera la desserte de l'est de la métropole en reliant Vaulx-en-Velin, Genas et Chassieu jusqu'à la plateforme aéroportuaire de Saint Exupéry.

La ligne de BHNS et la ligne de l'est lyonnais seront connectées aux Sept Chemins, et permettront de répondre aux besoins de mobilité identifiés entre le centre et l'est de la métropole.

Parce qu'il va traverser de nombreux quartiers, dont certains sont actuellement en pleine mutation, le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins est aussi un outil au service de la transformation de la ville. Dans son sillage, une requalification de façade à façade sera réalisée, renouvelant et embellissant ainsi les espaces publics alentours.

Dans ce contexte, et en application des articles L103-II du Code de l'Urbanisme et de l'article L121-15 du code de l'Environnement, le projet de BHNS a été soumis à concertation préalable du 11 octobre au 19 novembre 2021.

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer avis, remarques et propositions. Ces différentes contributions alimenteront les phases d'études ultérieures. La concertation a également permis aux habitants d'exprimer leurs préoccupations et leurs questions, auxquelles le SYTRAL a, dans la mesure du possible, apporté des réponses. Elle était ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de création du BHNS : futurs usagers, riverains, commerçants, associations, etc.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse des avis et questions adressés au SYTRAL et ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail, par courrier, via le questionnaire ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation et sur la plateforme web participative dédiée au projet.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation ainsi que les engagements du SYTRAL pour la suite du projet.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique.



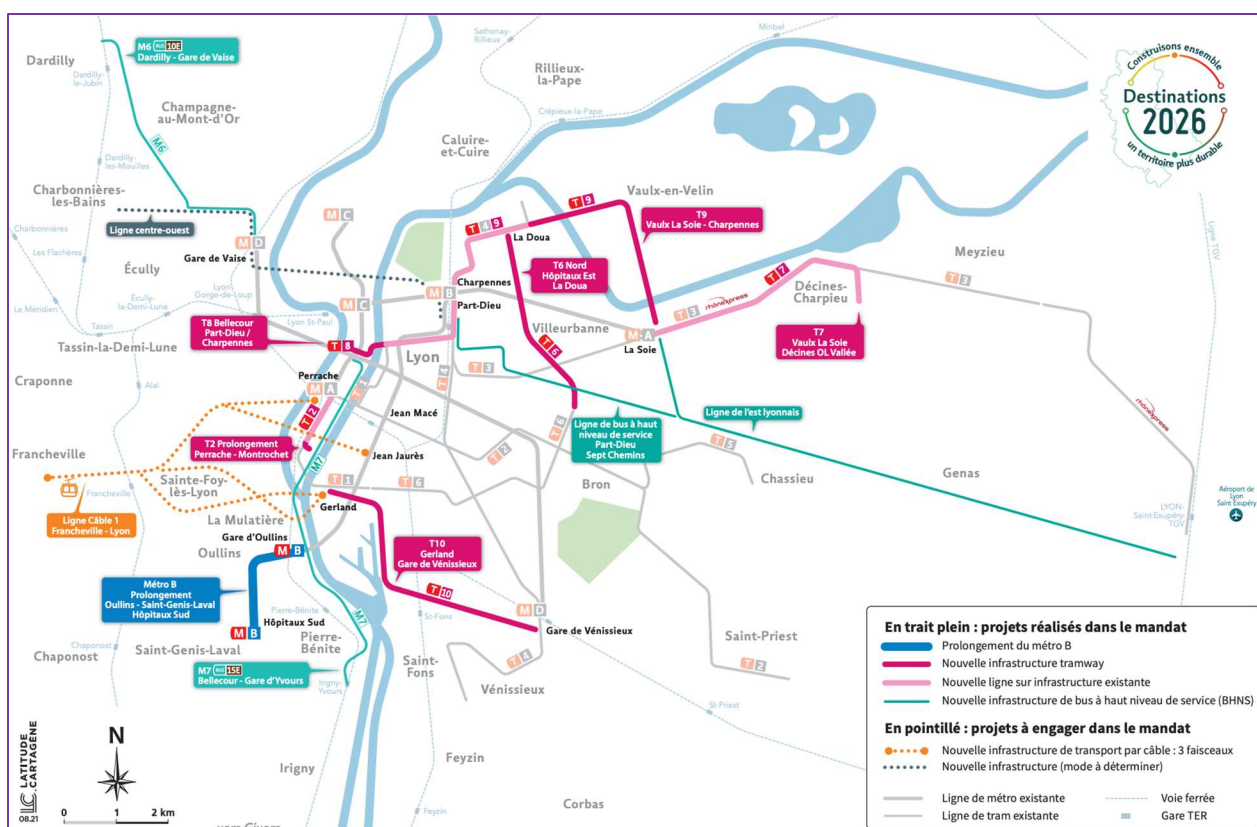


# 1. Le projet soumis à concertation

## a. Le projet de BHNS

### Le contexte du plan de mandat

La nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) Part-Dieu ↔ Sept Chemins, qui reliera la Part-Dieu à Lyon aux Sept Chemins à Bron et Vaulx-en-Velin en 2026, est inscrite dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL.



Destinations 2026 – Carte du plan de mandat

Le plan de mandat, voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit trois objectifs :

- **Répondre à l'urgence climatique** et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.
- **Participer à la cohésion des territoires** et donc réduire les inégalités sociales et territoriales





- **Soutenir la relance économique locale** en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire.

Dans le cadre de ce plan de mandat, la liaison entre Part-Dieu et l'est de la métropole sera renforcée par deux lignes en connexion aux Sept Chemins. Cette approche de desserte complémentaire permet de s'adapter à chaque territoire et de répondre :

- Aux demandes de déplacements non homogènes (besoin de desserte fréquente et de grande capacité de l'est de la métropole à la Part-Dieu, besoin de desserte plus directe des communes de l'est lyonnais à La Soie) ;
- Aux enjeux d'exploitation et de fiabilité du temps de parcours qui seraient compromis par une ligne unique et très longue.

Les deux lignes proposées sont ainsi :

- La ligne de Bus à Haut Niveau de Service Part-Dieu ↔ Sept Chemins ;
- La ligne de l'est lyonnais pour le tronçon La Soie ↔ Sept Chemins ↔ Genas ↔ aéroport Saint-Exupéry.

En plus d'apporter l'offre de transport la plus adaptée à chaque territoire, cette distinction permet une insertion des projets en cohérence avec l'usage de la voirie et des espaces publics de ces deux zones.

La concertation qui s'est tenue du 11 octobre au 19 novembre 2021 n'a concerné que la ligne de BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins.

En effet, chacun des projets suit son propre calendrier, soumis à des procédures réglementaires différentes.

### Les enjeux du projet

La ligne Part-Dieu ↔ Sept Chemins répond à trois enjeux :

- **Offrir une liaison efficace entre le centre et l'est de la métropole.** La nouvelle ligne profitera aux habitants :
  - de l'est de Lyon (Part-Dieu, Montchat) ;
  - du sud de Villeurbanne (Grandclément, Maisons-Neuves, Cyprian) ;
  - du sud de Vaulx-en-Velin (Les Brosses, Gimenez) ;
  - du nord de Bron (Genêts, Terraillon, ZAC du site de la Clairière, Sept Chemins).
- **Accompagner la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE).** D'ici 2026, seuls les véhicules pas ou très peu polluants seront autorisés à circuler dans la métropole. Avec une mise en service prévue en 2026, le BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins proposera une alternative efficace pour les habitants qui ne pourront plus, ou ne souhaiteront plus, utiliser leur voiture.



- **Repenser l'espace public.** L'arrivée du BHNS permettra une requalification de façade à façade : végétalisation, confort et sécurité pour les mobilités douces, cadre de vie amélioré le long du parcours. La route de Genas constituera une nouvelle entrée de ville, harmonieuse et apaisée, et reliera mieux les communes dont elle marque la limite administrative.

### Le choix du mode BHNS

Le Bus à Haut Niveau de Service est un mode de transport performant, cumulant à la fois les avantages du bus et du tramway.

- Il est fiable, grâce à sa circulation en site propre intégral et à sa priorité systématique aux carrefours.
- Il est doté d'une bonne vitesse commerciale\* (15 à 20 km/h, équivalente voire supérieure à un tramway).
- Il bénéficie d'une fréquence importante et d'une régularité garantie entre 4h30 et 00h30.
- Spacieux et confortable, il offre des conditions de voyage agréables.
- Il propose des services aux voyageurs en stations (information voyageurs, aménagements d'attente, signalétique...) et à bord.
- Il occasionne peu de nuisances sonores pour les riverains grâce à ses véhicules électriques.

*\*la vitesse commerciale inclut le temps d'arrêt aux stations*

La desserte Part-Dieu ↔ Sept Chemins pourrait être assurée par des trolleys-bus IMC (In Motion Charging). Ces trolleybus 100% électriques et silencieux sont alimentés par une ligne aérienne de contact (LAC). Une batterie leur permet aussi d'être en autonomie dans les zones non équipées de LAC. Ces véhicules viennent d'être déployés sur les lignes C13, depuis mai 2021 et C11, depuis septembre 2021.

### Le tracé soumis à concertation

La ligne de BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins empruntera la route de Genas sur une grande partie de son parcours, en passant par les villes de Villeurbanne, Bron et Vaulx-en-Velin.

Sur le secteur de la Part-Dieu à Maison-Neuves, deux itinéraires étaient proposés à la concertation :

- Itinéraire Pompidou / Mistral
- Itinéraire Vivier-Merle / Faure

**BUS****À HAUT  
NIVEAU  
DE SERVICE****CONCERTATION****PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS**

Tracé de référence soumis à concertation

Tout au long de son tracé, le BHNS sera accompagné d'aménagements cyclables pour développer la mobilité douce et répondre aux enjeux de développement durable.

A l'horizon 2026, date de sa mise en service prévisionnelle, le BHNS parcourra environ 7 km de ligne.

Ce tracé et ses variantes sont le fruit d'une analyse multicritères et de quatre phases d'études (diagnostic, étude d'opportunité, étude de faisabilité, étude de faisabilité approfondie). Ces dernières ont permis au SYTRAL, en partenariat avec la Métropole de Lyon et les villes de Lyon, Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Verin et Lyon, de préciser le projet et le tracé qui a été présenté à la concertation.



Le BHNS en chiffres

### Les stations envisagées

Tout au long du tracé du BHNS Part-Dieu <=> Sept Chemins, 15 à 16 stations sont envisagées.







La concertation a pour objectif de questionner et d'éclairer le nombre de stations à implanter dans le secteur allant de la place Kimmerling à Brossolette-Poudrette, sur la route de Genas.

Le positionnement de l'ensemble des stations était un sujet de la concertation.

### L'insertion du BHNS sur la voirie

L'insertion correspond à la façon dont le BHNS s'articule avec les autres usages de l'espace public au sein duquel il circule (piétons, cycles, végétalisation, voitures). Projet d'envergure, le BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins fera évoluer l'environnement urbain qu'il traversera et desservira.

Plusieurs priorités ont été déterminées pour la recomposition de l'espace public : créer un site propre pour le BHNS, préserver le patrimoine végétal et en créer tant que possible, créer des itinéraires pour les vélos, proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite, contribuer à l'apaisement de la circulation, connecter le projet au reste du réseau.

Le projet ne prévoit pas d'appliquer un profil d'aménagement unique sur les voiries du tracé de la ligne. Il s'agit au contraire de composer avec l'existant. Les indications de largeurs réglementaires étaient présentées en concertation pour chacun des usages de la voirie. Dans certains cas, des adaptations ponctuelles peuvent être apportées pour une meilleure insertion. La concertation a permis d'aborder avec les riverains, travailleurs, commerçants et acteurs économiques, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes, les enjeux et contraintes d'insertion sur les différents secteurs.

### Le budget et le calendrier prévisionnel

Le budget alloué au projet du BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins s'élève à 120 millions d'euros. Il a été voté lors du Comité syndical du SYTRAL du 22 mars 2021. Ce coût pourra être réévalué lorsque le projet technique aura été arrêté.



Calendrier du projet présenté lors des rencontres de concertation





## b. Le maître d'ouvrage

Le projet de création du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins est porté par le SYTRAL, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Le SYTRAL pilote, finance et fait réaliser le projet. C'est à ce titre que le SYTRAL a organisé cette concertation préalable, qui s'est tenue du 11 octobre au 19 novembre 2021.



## 2. La préparation et le déroulement de la concertation

### a. Les principes de la concertation

#### Le cadre réglementaire

La construction de la nouvelle ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins est un projet structurant pour le territoire. Le SYTRAL a donc décidé d'organiser une concertation préalable, dans les conditions définies aux articles L.103-2 du code de l'Urbanisme et L121-15 du Code de l'Environnement.

#### Les objectifs et sujets de la concertation

Tout au long de cette concertation, le SYTRAL a souhaité présenter au public le projet dans toutes ses dimensions et recueillir les avis et contributions dans l'objectif d'éclairer la décision politique et d'alimenter le travail du maître d'œuvre au démarrage de ses études de conception.

Les thématiques globales du projet ont été abordées :

- L'opportunité du projet BHNS et le besoin de desserte
- Le tracé et les deux itinéraires proposés
- Le nombre et l'emplacement des stations
- Les services en station et à bord
- L'aménagement des espaces publics traversés par le futur BHNS et ses conséquences sur la circulation et le stationnement
- La cohabitation avec les mobilités douces.

Au-delà de ces questions d'ordre général, le SYTRAL attendait des contributions sur des sujets spécifiques par secteur traversé. Le projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins traverse effectivement des secteurs aux fonctionnements distincts qui impliquent des modalités d'insertion différentes, sur lesquels le maître d'ouvrage avait particulièrement besoin d'échanger avec les habitants et usagers.

Les voici ci-après listés tels qu'ils étaient présentés dans le dossier de concertation :

#### Part-Dieu / Maison Neuves :

- Les deux variantes proposées sur ce tronçon
- Les besoins des usagers en matière d'implantation des stations (arrêts, correspondances...)
- Les aménagements cyclables de la variante Pompidou/Mistral.

#### Route de Genas :

- La sécurité des cheminements piétons et cyclistes



### Le périmètre et les cibles de la concertation et de la communication

La concertation s'est déroulée dans le cadre du périmètre réglementaire constitué des territoires des communes traversés par le projet : Lyon 3, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron.

En complément, et afin de mobiliser l'ensemble des personnes concernées par le projet, deux périmètres faisant l'objet de dispositifs de communication et de concertation d'intensité différente ont été définis :

- Un périmètre d'influence large du futur BHNS dans le cadre du plan de mandat, à l'échelle métropolitaine
- Un périmètre intermédiaire, constitué des habitants et usagers situés à 500 mètres de part et d'autre du tracé.

### L'équipe projet SYTRAL et ses partenaires

Du début à la fin de la concertation, le projet a été représenté par la même équipe projet. Cette constance a permis la création de liens avec les acteurs du territoire, nécessaires pour faciliter les échanges.

Jean-Charles Kohlhaas, vice-Président délégué au SYTRAL était présent lors de la soirée d'ouverture et des réunions communales. Les maires et leurs adjoints se sont également mobilisés lors de ces rencontres.

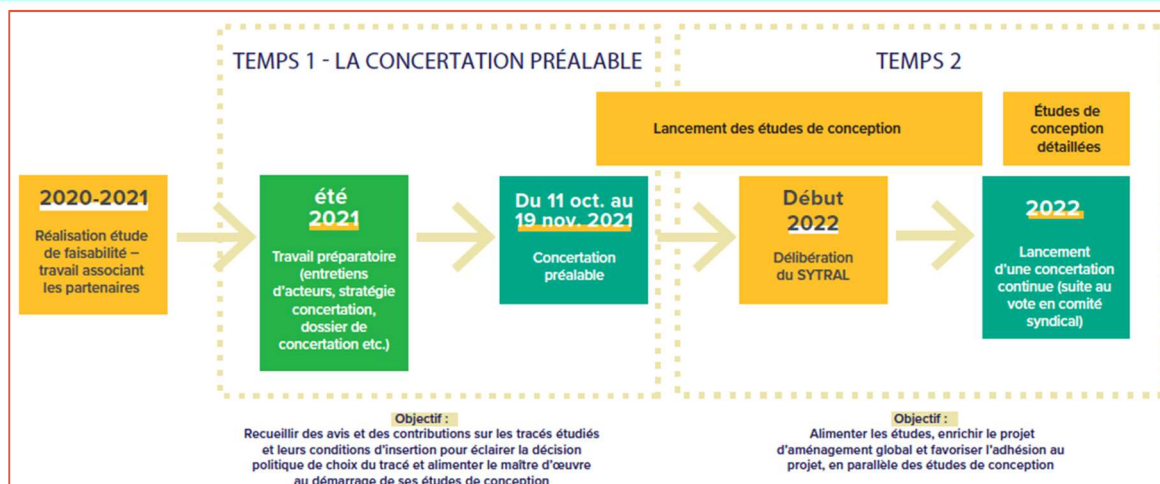
### Le processus de concertation sur le temps long

Il a été rappelé tout au long du processus que cette concertation préalable constituait un premier rendez-vous avec les riverains et les territoires et qu'elle serait suivie d'une concertation continue, offrant de nouvelles perspectives de rencontres et de travail collectif sur le projet BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins. L'objectif de la concertation continue sera d'alimenter les études en amont et en aval de l'enquête publique sur des thématiques et secteurs particuliers, d'enrichir le projet d'aménagement global et de préparer la phase de travaux.

Elle démarrera dès septembre 2022, à la suite des compléments d'études réalisés par le maître d'œuvre, notamment sur les sujets stationnement et circulation.

Le vote prenant en compte les enseignements de la concertation préalable par le SYTRAL est réalisé en février 2022.





Processus présenté dans le dossier de concertation

## b. Une concertation préparée avec les acteurs locaux

### Des réunions préparatoires avec les communes

La Métropole de Lyon, le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, les villes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron sont les partenaires du projet BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins. Les élus de ces collectivités font partie du comité de pilotage du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins qui se réunit régulièrement depuis fin 2020.

C'est dans le cadre de ce comité de pilotage qu'ont été décidées de manière concertée les grandes orientations du projet, au fil des études réalisées. Ces premiers arbitrages ont permis de préciser collectivement le projet et le tracé qui a ensuite été soumis à concertation préalable. Les arguments à l'appui de ces arbitrages ont été exposés dans le dossier de concertation et pendant les rencontres de la concertation.

Le comité de pilotage a aussi été impliqué dans la préparation de la concertation préalable dont les modalités ont été ensuite validées par le SYTRAL.

Les services techniques des villes et de la Métropole de Lyon ont été invités à participer à un comité de relecture du dossier de concertation et ont ainsi participé à son écriture.

Ces partenaires ont ensuite été informés de la mise en œuvre opérationnelle de la concertation, par une synthèse factuelle hebdomadaire transmise par mail.

### Des rencontres avec les acteurs locaux

Plusieurs instances qui font vivre le territoire au quotidien ont été sollicitées par le SYTRAL pour échanger autour du projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins en amont de la concertation : acteurs économiques locaux, porteurs de projets urbains du territoire, associations liées aux déplacements, à l'accessibilité, etc.

Une quinzaine d'acteurs locaux ont ainsi été rencontrés en amont de la concertation pour identifier les premières questions et attentes à l'égard du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins et identifier avec eux les



modalités les plus efficaces pour mobiliser le plus grand nombre à la concertation. Certains de ces acteurs locaux sont d'ailleurs devenus des acteurs relais de la concertation du BHNS, mobilisant et informant le public via leurs canaux de communication.

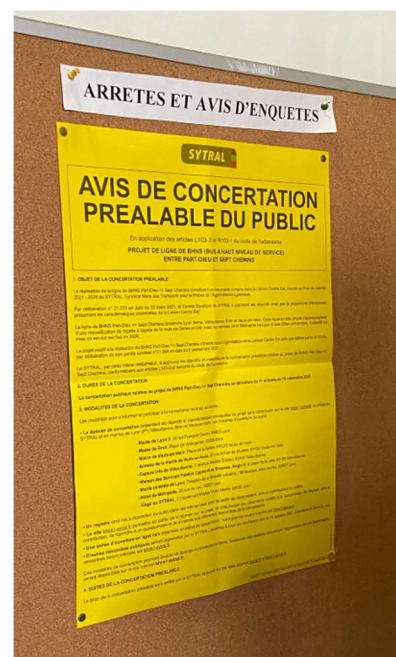
## c. L'annonce de la concertation

Le lancement officiel de la concertation a été précédé d'une phase de diffusion d'information permettant de mobiliser le plus largement possible l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

### La communication légale

L'annonce légale de la concertation s'est déroulée de la façon suivante :

- **Publication de l'avis de concertation dans la presse**
  - Les Echos, 17/9/2021
  - La Tribune de Lyon, 23/9/2021
  - Le Progrès, 24/9/2021
- **Affichage de l'avis de concertation dans les lieux de la concertation, la semaine du 20 septembre 2021**
  - Hôtel de Métropole, 20 rue du Lac, 69003 Lyon
  - Mairie centrale de Lyon, Direction de la Mobilité urbaine, 198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon
  - Siège du SYTRAL, 21 boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon
  - Mairie de Lyon 3, 18 rue François Garvin, 69003 Lyon
  - Mairie de Bron, Place de Weingarten, 7330 Bron
  - Mairie de Vaulx-en-Velin, Place de la Nation, 69120 Vaulx-en-Velin
  - Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin, 32 rue Alfred de Musset, 69120 Vaulx-en-Velin
  - Espace Info de Villeurbanne, 3 avenue Aristide Briand, 69100 Villeurbanne
  - Maison des Services Publics Cyprien/Les Brosses, Angle 9, 9 place de la paix, 69100 Villeurbanne



- **Publication de l'avis de concertation sur le site Internet du SYTRAL le 20 septembre 2021.**

### L'affichage

Une affiche annonçant la concertation et invitant le public à se rendre sur le site de la concertation bhns1-sytral.fr a été mise à disposition des partenaires et collectivités, dans des quantités préalablement définies avec eux :

- 10 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Lyon 3



- 100 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Vaulx-en-Velin
- Les affiches ont également été affichées dans les commerces du territoire : 200 affiches A4 par commune.

**Le SYTRAL a également communiqué sur la tenue de la concertation en installant des affiches de la concertation dans les bus du réseau TCL :** 600 affiches A4 ont été diffusées dans les bus au départ des unités territoriales Les Pins, Audibert, Alsace et La Soie.

### **La distribution du dépliant du projet et du questionnaire de la concertation**

Un dépliant d'information sur le projet et un questionnaire de la concertation ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains sur un secteur de 200 mètres de part et d'autre du tracé et des variantes locales. 62 000 dépliants et questionnaires ont ainsi été distribués.

Le dépliant réunissait les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une cartographie permettait de situer dans le territoire le tracé envisagé. Le questionnaire visait à recueillir des contributions sur les principaux sujets de la concertation.

Ces deux documents ont également été mis à disposition du public dans les lieux de la concertation et diffusés lors des réunions publiques et des rencontres de proximité.

Enfin, les mairies ont également diffusé les dépliants :

- 1000 dépliants diffusés par Bron
- 3000 dépliants diffusés par Vaulx-en-Velin
- 500 dépliants diffusés par Lyon 3
- 500 dépliants diffusés par Villeurbanne.

Au total, 68 500 dépliants et 64 000 questionnaires papier ont été diffusés pendant toute la concertation.

Une version numérique du dépliant a également été proposée sur le site [bhns1-sytral.fr](http://bhns1-sytral.fr).





Le dépliant de la concertation

## Les relations presse

L'annonce de la concertation a fait l'objet d'une conférence de presse le 6 octobre 2021 au siège du SYTRAL. Un dossier de presse a ensuite été envoyé par courriel aux médias locaux. L'ouverture de la concertation a été annoncée dans un communiqué de presse en septembre.

Les retombées média sur la concertation BHNS sont recensées ci-après :

Date de parution	Média	Titre de la publication
06/10/2021	Nouveau Lyon	Lignes de bus Centre-Est : même la concertation fait débat
06/10/2021	Nouveau Lyon	Ligne Centre-Est: concertation en vue malgré tout
06/10/2021	Lyon Mag	Le SYTRAL dévoile son projet de Bus à haut niveau de service entre Lyon Part-Dieu et les Sept Chemins
06/10/2021	La Tribune de Lyon	Bus Centre-Est : un tracé mais deux variations à trancher à Lyon
06/10/2021	Lyon Capitale	Lyon : "un tram sur pneu", tout ce qu'il faut savoir sur la 1ère ligne de bus à haut niveau de service que veut lancer le Sytral
07/10/2021	Le Progrès	Un bus express nouvelle génération reliera Part-Dieu à Vaulx-en-Velin en 2026
07/10/2021	Lyon Capitale	Lyon : "un tram sur pneu" entre la Part-Dieu et les Sept Chemins, 2 tracés possibles, la concertation débute ce lundi
11/10/2021	Actu Lyon	Tram sur pneus Bron - Part-Dieu, deux tracés possibles... La concertation débute ce lundi
13/10/2021	Lyon Capitale	Lyon : soirée de lancement ce mercredi de la concertation pour le projet de "tram sur pneu" entre la Part-Dieu et les Sept Chemins
13/10/2021	Bref Eco	Cap à l'Est pour le Sytral
14/10/2021	Le Progrès	Bus Part-Dieu/Sept-Chemins : la route de Genas fait (déjà) débat
20/10/2021	Le Progrès	Pourquoi le bus express n'ira pas jusqu'à Genas
20/10/2021	Le Progrès	BHNS : inscrivez-vous à la réunion publique de jeudi 21 octobre
23/10/2021	Le Progrès	Route de Genas : A Bron les habitants préfèrent le tram au Bus à haut niveau de service
25/10/2021	Lyon Capitale	Tram sur pneu entre Lyon - Part-Dieu et les Sept Chemins : une réunion publique ce lundi à Villeurbanne



25/10/2021	Le Progrès	Bus à haut niveau de service entre Part-Dieu et Sept-Chemins : une réunion publique ce soir
25/10/2021	Le Progrès	La concertation sur le bus express se poursuit : rendez-vous ce mardi
26/10/2021	Le Progrès	BHNS : à Villeurbanne, les riverains craignent la saturation des voiries adjacentes
28/10/2021	Le Progrès	Bus express : il n'y aura pas de parking relais aux Sept-Chemins
05/11/2021	Le Progrès	Mieux desservir Chassieu et la zone industrielle
18/11/2021	Lyon Mag	Bus à haut niveau de service à Lyon : les usagers invités à trouver le nom des futures lignes
19/11/2021	Tonic Radio	Lyon : Sytral propose aux internautes de choisir le nom de ses futures lignes de bus à haut niveau de service
Novembre 2021	Journal municipal de Chassieu	Transport en commun : du nouveau sur la ligne centre-est

### L'annonce sur les réseaux sociaux

Le SYTRAL a annoncé la concertation sur les réseaux sociaux, Twitter et Facebook essentiellement, via des posts sponsorisés ou la création d'événements. Voici ci-après la liste des posts diffusés :

Date	Réseau social	Objet du post	Nombre de personnes touchées
12/10/2021	Twitter	Annonce de la réunion d'ouverture de la concertation	
13/10/2021	Facebook	Annonce de la réunion d'ouverture de la concertation	5404
13/10/2021	Twitter	Annonce de la réunion d'ouverture de la concertation	
22/10/2021	Facebook	Annonce des réunions publiques	4616
22/10/2021	Twitter	Annonce des réunions publiques	
15/10/2021	Facebook	Annonce de la réunion publique de Bron	1526
15/10/2021	Twitter	Annonce de la réunion publique de Bron	

### Le relai de l'information par les acteurs locaux

L'annonce de la concertation a été relayée par les communes, dans le cadre d'une coopération étroite avec l'équipe du SYTRAL.

En effet, pour orchestrer l'annonce de la concertation et la mobilisation du public, un kit de communication a été préparé pour chaque commune. Il contenait :

- Les versions numériques des affiches et de l'ensemble des documents d'information
- Une bannière web d'annonce de la concertation et des réunions publiques
- Le film de la concertation, la carte du tracé et une photo d'illustration

Une version allégée de ce kit a également été transmise aux acteurs locaux et entreprises du territoire : c'est ainsi plus d'une cinquantaine de structures du territoire qui ont reçu par mail les supports d'information à relayer : affiches, dépliant, post pour réseaux sociaux, etc.

Les communes ont donc relayé l'annonce de la concertation par les actions suivantes :

Date	Commune	Support	Thème
11/10/2021	Vaulx-en-Velin	Facebook et Site web de la ville	Annonce de la concertation
11/10/2021	Lyon 3	Facebook	Annonce de la concertation
13/10/2021	Villeurbanne	Viva.villeurbanne.fr	Annonce de la concertation



14/10/2021	Villeurbanne	Facebook	Annonce de la concertation et des rencontres à Villeurbanne
18/10/2021	Bron	Facebook	Annonce de la concertation et des rencontres à Bron
20/10/2021	Vaulx-en-Velin	Journal municipal	Présentation du projet
22/10/2021	Vaulx-en-Velin	Facebook	Invitation à la réunion publique communale
26/10/2021	Vaulx-en-Velin	Facebook	Relance pour la réunion publique communale
Octobre	Villeurbanne	Viva	Actualité de la concertation
Octobre	Bron	Journal municipal	Actualité de la concertation
3/11/2021	Vaulx-en-Velin	Journal municipal	Rappel de la concertation
15/11/2021	Lyon 3	Facebook	Invitation à la réunion publique communale
Novembre	Villeurbanne	Viva	Actualité de la concertation
Toute la durée de la concertation	Bron	Site web	Page dédiée à la concertation



# BUS

## À HAUT NIVEAU DE SERVICE



# CONCERTATION

## PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS



### déplacement – Bientôt une super ligne de bus

La création de la ligne de bus à haut Niveau de service Centre Est (LCE) assurera une desserte performante entre Part-Dieu et Saint-Exupéry, via Villeurbanne. Son offre sera régulière, les temps de trajet fiables dans des conditions de confort et de sécurité optimale pour les voyageurs. Une concertation publique

sera lancée du 11 octobre au 19 novembre 2021, afin de soumettre à l'avis des citoyens l'ensemble des itinéraires et les hypothèses d'exploitation étudiées. Elle sera accessible en ligne sur [destinations2026-sytral.fr](https://destinations2026-sytral.fr). Les travaux démarreront en 2023.



Ville de Bron  
18 octobre

[MOBILITES]

👉 Ligne Part-Dieu/Sept Chemins : Lancement de la concertation

👉 La ligne Part-Dieu/Sept Chemins, 1ère ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) du réseau TCL circulant en site propre et bénéficiant d'aménagements dédiés, desservira, sur environ 7 km, Lyon 3e, Villeurbanne, Bron et Vaulx-en-Velin.

👉 La concertation préalable se tient du 11 octobre au 19 novembre avec à Bron, une réunion publique jeudi 21 octobre à 19h à la salle Guy Duboeuf.

👉 + d'infos : <https://www.ville-bron.fr/.../ligne-part-dieusept-chemins...>



26

2 commentaires 3 partages

Mairie du 3e arrondissement de Lyon  
15 novembre, 12:35

Concertation préalable - transports en commun] concertation sur la ligne Centre Est se poursuit ! Une réunion publique aura lieu ce soir, di 15 novembre à 19h au Château Sans-Souci, 36 avenue Lacassagne.

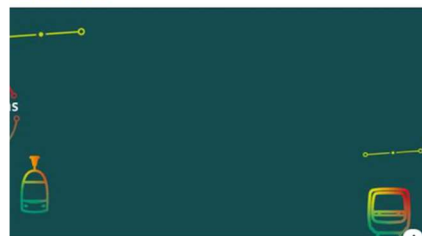
2026, la première ligne de bus à haut niveau de service nouvelle génération du réseau TCL ivera près de chez vous : elle reliera la Part-Dieu aux Sept Chemins desservant ainsi le 3e ondissement de Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron.

SYTRAL attend plus particulièrement vos contributions sur ces grandes thématiques :  
opportunité du projet de BHNS et le besoin de desserte  
tracé et les deux variantes d'itinéraires proposés  
nombre et l'emplacement des stations  
services en station et à bord  
aménagement des espaces publics traversés par le futur BHNS et ses impacts sur la ulation et le stationnement  
cohabitation avec les mobilités douces.

criptions et informations en suivant le lien ci-dessous

[ps://destinations2026-sytral.fr/.../39/meetings/115](https://destinations2026-sytral.fr/.../39/meetings/115)

Conseil de quartier Voltaire Part-Dieu Conseil de quartier Sans Souci-Dauphiné Conseil de rtier Villette Paul Bert Conseil De Quartier Villette-PaulBert



DESTINATIONS2026-SYTRAL.FR

Réunion publique à Lyon - L'agenda des rencontres - BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins - Sytral

## BHNS : les Vaudais consultés sur le bus de demain

MARDI 26 OCTOBRE, le Sytral organisait une réunion de concertation publique à la mairie annexe, à propos du projet de toute première ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) nouvelle génération de la Métropole. Opérationnelle en 2026, celle-ci doit relier les Sept Chemins à la Part-Dieu en 25 minutes, avec un passage toutes les sept minutes en heure de pointe, et desservir les communes de Bron, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon, le long de la route de Genas. Coût : 120 millions d'euros.

"Ce projet participe à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et à la requalification de l'urbanisme pour relancer des espaces à vivre", a plaidé Jean-Charles Kohlihaas, vice-président de la Métropole et du Sytral. Cheffe de projet de la ligne, Alice Müller a présenté les spécificités qui font du BHNS un transport rapide, efficace et écolo : priorité aux feux, circulation en totale indépendance du reste du trafic sur sa propre voie, végétalisation dense du tracé, bi-articulation, stations de type tram...

### Comment inciter à prendre le bus

Les citoyens ont pris la parole pour exprimer certaines préoccupations : sécurité autour des écoles, fluidité de circulation, correspondances, et en premier lieu l'engorgement de la route de Genas. "Il est grand temps que ça change : la pollution s'ajoute les chauffards et les stationnements sauvages", déclare une riveraine. "Avec ce type de ligne, nous incitons à l'usage des transports en commun", a expliqué Jean-Charles Kohlihaas. Pointant que la route de Genas nécessite un "apaisement", la maire Hélène Geoffroy a pré-

La concertation suit son cours autour du premier bus à haut niveau de service de la Métropole (BHNS) nouvelle génération, reliant Vaulx-en-Velin à la Part-Dieu.



cié qu'une étude est en cours pour accompagner le développement du quartier qui entoure cet axe routier sensible. "Le stationnement est une question préoccupante que nous traitons", a-t-elle ajouté.

Selon le Sytral, un parc relais aux Sept Chemins serait inefficace dans cette configuration. Réunis en tables rondes, les citoyens se sont ensuite concentrés pour proposer de nouvelles idées : variations du tracé, passages piétons, partage de la route, services usagers aux stations, etc. Lancée lundi

11 octobre, la concertation se poursuit jusqu'au vendredi 19 novembre. Celle sur la prolongation du métro A se déroule jusqu'au 15 décembre.

Theo Chapuis

Pratique : dernière réunion publique de concertation, lundi 15 novembre, à la Maison des associations - Château Sans-Souci, 36 avenue Lacassagne, Lyon 3<sup>e</sup>. Et toujours en ligne sur : [bhns1-sytral.fr](https://bhns1-sytral.fr)

Suivez l'actu du projet !



**BHNS1-sytral.fr**

Construisons ensemble le nouveau projet de bus à haut niveau de service



**SYTRAL**



## d. Les supports d'information sur le projet

L'information sur la concertation et le projet a été assurée par trois supports clés : le dossier de concertation et sa synthèse, une exposition et le site Internet. Des supports spécifiques ont également été créés et présentés en cours de la concertation au fur et à mesure des travaux, lors des réunions publiques.

### Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation est le document le plus complet sur le projet et le processus de concertation. Il permet notamment de comprendre le contexte de conception du projet, l'historique des études réalisées et les critères de choix du tracé proposé pour le BHNS part-Dieu <> Sept Chemins. Il décrit aussi l'environnement urbain dans lequel s'insère le BHNS et précise les implications de la future ligne en matière de réorganisation de l'espace public par secteur traversé. Il explique enfin les sujets sur lesquels le SYTRAL attend plus spécifiquement les avis et contributions des participants à la concertation.

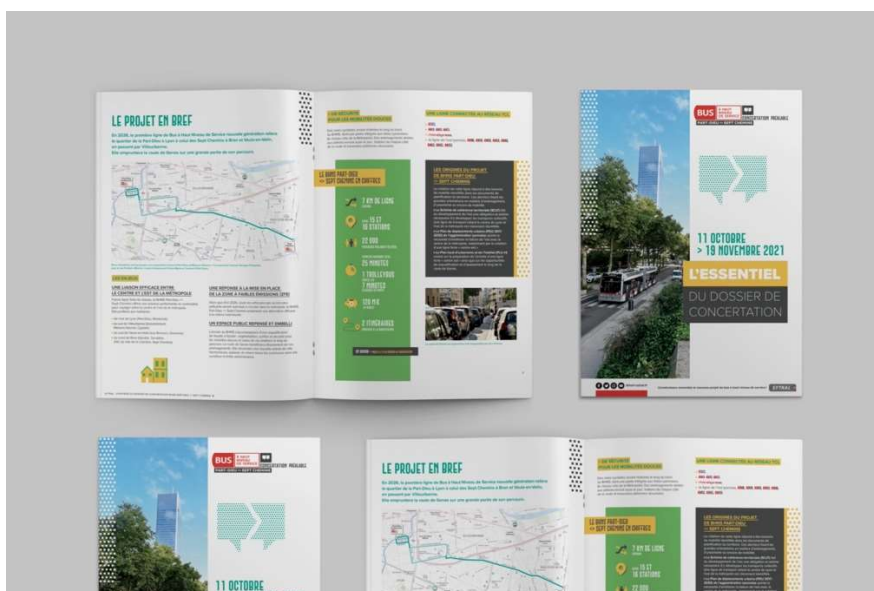
Ce dossier est accompagné de sa synthèse, document appelé « L'essentiel ». Les deux supports ont été mis à la disposition du public dans les lieux de la concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier à chacune des rencontres organisées dans le cadre de la concertation.

Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet : [bhns1-sytral.fr](https://bhns1-sytral.fr).

Le dossier de concertation y a été téléchargé 267 fois, sa synthèse 159 fois.



*Le dossier de concertation*



*La synthèse du dossier*





### Les corner expos

Les neuf lieux réglementaires de la concertation, cités plus haut, ont accueilli tout au long de la concertation une exposition, composée de deux kakémonos, du dossier de concertation en consultation, d'un registre papier pour recueillir avis et contributions, d'une urne et de questionnaires à remplir.



Corner Expo en mairie centrale de Vaulx-en-Velin



Corner Expo à la Maison des services publics Angle 9 à Villeurbanne (à gauche), en mairie de Bron (à droite)

### La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été mis en place sur le site internet (plateforme participative) « Destinations 2026 » du SYTRAL à l'adresse suivante : [bhns1-sytral.fr](http://bhns1-sytral.fr).

Cet espace a été à la fois le relai de l'information et de la participation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire.

Afin de faciliter le parcours de tous, et notamment de ne pas freiner les inscriptions, la page d'accueil du site indiquait aussi une adresse email à laquelle écrire en cas de souci technique.

La plateforme a été conçue autour de différentes pages pour fluidifier la navigation des visiteurs :

Les actualités et les principales informations sur le projet

- « Je m'informe » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation
- « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'organisation de la concertation et aux formulaires d'inscription aux rencontres
- « Je pose une question »
- « Je donne un avis »
- « Je réponds au questionnaire »
- « Les comptes rendus des rencontres » : cette dernière rubrique a été alimentée tout au long de la concertation au fur et à mesure des rencontres.

Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 7 788 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne 1 minute 33 secondes.



### Le motion design ou film du projet

Un film a été conçu pour permettre, en 3 minutes, d'avoir un regard sur le projet soumis à concertation : objectifs du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, tracé, stations, sujets soumis à concertation, dates de la concertation... Il a été projeté lors des réunions publiques et était disponible en ligne, sur la plateforme participative. Il a également été envoyé aux acteurs locaux, relais d'information sur le projet. Il a enfin été diffusé sur les écrans i-TCL du réseau.

### Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Ce panel de supports d'information décrit précédemment a été complété tout au long de la concertation par des supports complémentaires :

- Des diaporamas adaptés pour chaque commune et diffusés pendant les réunions publiques ont permis de préciser des éléments techniques sur le projet et d'apporter des éléments d'information localisés.
- Des supports pédagogiques utilisés lors des réunions publiques ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en sous-groupes :
  - La carte du tracé du BHNS a été précisée avec des numéros de voirie et la localisation des principaux équipements pour aider les participants à se repérer dans l'espace
  - Un focus sur la carte du terminus à Sept Chemins et un focus sur la carte de la variante ont permis aux participants de s'exprimer sur les enjeux d'insertion dans ces secteurs
  - Des photos de BHNS déjà en service dans d'autres villes en France ont permis d'illustrer ce que pourrait être la future ligne lyonnaise.

## e. Les modalités pour s'exprimer à l'écrit

Les modalités d'expression mises à disposition du public ont été diverses, afin de permettre aux participants de s'exprimer en plusieurs lieux et sur plusieurs supports.

### Les registres

Des registres papiers ont été mis à disposition dans les lieux de la concertation. Les neuf registres ont été relevés chaque semaine afin d'intégrer les avis et contributions au processus de concertation. Au total, 2 avis ont été rédigés dans ces registres.

### La plateforme participative

La plateforme bhns1-sytral.fr permettait de poser une question, répondre au questionnaire ou rédiger un avis. Tout au long de la concertation, le SYTRAL a répondu aux questions et la totalité des réponses et contributions déposées étaient rendues publiques.



Au total, sur la plateforme en ligne :

- 45 avis ont été déposés
- 31 questions ont été posées
- 109 questionnaires ont été remplis.

### Le courrier postal et la boîte mail

Les participants avaient aussi la possibilité de s'exprimer par courrier postal et par mail, en s'adressant directement au maître d'ouvrage.

- 3 mails et aucun courrier postal ont été adressés au SYTRAL.

### Le questionnaire

Un questionnaire a été mis en place et pouvait être complété par les participants tout au long de la concertation.

Outil phare de la concertation, il a permis de recueillir un grand nombre de contributions, facilitant vraisemblablement la participation d'un certain nombre.

Il était en effet structuré de manière à s'approprier le futur BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins (avec des questions à réponses multiples sur l'usage futur de la ligne) avant d'amener les répondants à s'exprimer de façon libre sur la manière dont ils souhaitaient que leur cadre de vie et leur quotidien soient améliorés avec son arrivée.

Le questionnaire de la concertation a été distribué à 62 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des riverains du tracé du BHNS. Il a été également diffusé systématiquement à chaque rencontre. Il était enfin disponible en format papier dans les lieux de la concertation. Les participants étaient invités à déposer leur questionnaire complété dans les urnes prévues à cet effet.

Le questionnaire papier comprenait également une Lettre T, permettant à ceux qui le souhaitaient de renvoyer gratuitement leur questionnaire complété par la Poste.

Le questionnaire pouvait être également complété en ligne durant toute la durée de la concertation.

Du 11 octobre au 19 novembre, 418 questionnaires ont été complétés.



*Le questionnaire de la concertation*





## f. Les rencontres de la concertation

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de 8 temps de rencontre. Pour répondre aux contraintes du contexte sanitaire, mais aussi pour diversifier les dispositifs, la soirée d'ouverture et la réunion dédiée aux acteurs de l'accessibilité ont été organisées à distance, les autres rencontres en présentiel, dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur. Une inscription préalable était demandée pour participer aux réunions publiques en présentiel afin de permettre une organisation en visioconférence si le contexte sanitaire l'imposait.

L'ensemble des informations actualisées étaient disponibles sur le site internet du projet (plateforme en ligne). Les comptes rendus des rencontres ont été mis en ligne au fur et à mesure pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation.

### La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture s'est tenue le 13 octobre, de 19h à 21h, en visioconférence sur la plateforme Zoom. Elle était ouverte à tous, sur inscription et traduite en langue des signes française (LSF) par deux interprètes.

97 personnes étaient connectées au pic de la soirée. Cette mobilisation s'est maintenue tout au long de la réunion.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué au SYTRAL, Marion Carrier, adjointe au maire de Bron, Stéphane Gomez, adjoint à la mairie de Vaulx-en-Velin, Margot Sanchez, adjointe au maire du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, Pauline Schlosser et Agnès Thouvenot, adjointes au maire de Villeurbanne, la soirée d'ouverture était l'occasion de :

- Lancer la démarche de concertation et présenter son cadre
- Présenter le projet, le tracé et ses 2 variantes locales
- Répondre aux questions et recueillir les observations et les avis du public afin d'enrichir le projet
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation.

Le compte-rendu et la présentation ont ensuite été publiés sur la plateforme en ligne, ainsi que la vidéo complète de la soirée d'ouverture.

### La rencontre dédiée aux acteurs de l'accessibilité

**La rencontre des acteurs de l'accessibilité** s'est tenue le 18 novembre, de 14h à 16h, en visioconférence. Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges, ainsi que par le tchat. 6 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Partager le cadre de la concertation du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins
- Partager la vision et l'engagement du SYTRAL quant aux conditions de prise en compte du handicap dans la conception du projet
- Présenter le projet de BHNS aux représentants des personnes porteuses de handicap



- Recueillir des propositions/recommandations pour favoriser l'accessibilité pour tous de la future ligne de BHNS
- Recueillir des propositions/recommandations pour que la phase travaux gêne le moins possible les déplacements.

### Les réunions publiques communales

Quatre réunions publiques communales se sont tenues en présentiel afin d'aborder plus précisément les enjeux du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins dans chacune des communes.

#### *Réunion publique de Bron – 21 octobre*

La réunion publique de Bron s'est tenue le 21 octobre, de 19h à 21h, salle Guy Duboeuf, à Bron. 20 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué au SYTRAL et de Marion Carrier, adjointe au maire de Bron, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demie a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire. Les participants ont été invités à partager leurs questions, besoins et attentes sur les sujets suivants :

- Le BHNS pour mieux se déplacer
- Le cadre de vie
- Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)
- Autres sujets

Les participants avaient à leur disposition des documents ressources, et notamment le dossier de concertation. Pour illustrer leurs réflexions et leurs propositions, les participants ont pu placer sur une carte différents pictogrammes pour évoquer les usages à maintenir, faire évoluer ou créer sur l'espace public.



Partagez vos questions, besoins et attentes à l'égard du projet de BHNS

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, les horaires, les stations, leur emplacement, les services associés. Particularités avec les autres modes de transport.	Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air, rependement des rues sur le trajet du BHNS	Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)	Autres sujets
Un busway pour mieux se déplacer → le busway est le meilleur moyen de transport Minimiser vos coûts et le bus pour avoir un bon réseau	Croiser pour les commerces et faire passer plus de personnes à du commerce pour garder de la vie	→ Conservez les stations et pour les commerces	Que faire pour attirer les personnes travaillant sur la quai de l'hôpital et près de la gare en commun.  Quid de l'été de bus avec la ville (bus) ?

### Réunion publique de Villeurbanne – 25 octobre

La réunion publique de Villeurbanne s'est tenue le 25 octobre, de 19h à 21h, au Palais du Travail de Villeurbanne.

24 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué au SYTRAL et d'Agnès Thouvenot, adjointe au maire de Villeurbanne, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demie a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire et plus particulièrement aux thématiques suivantes :

- Le BHNS pour mieux se déplacer
- Les variantes locales
- Le cadre de vie
- Les circulations, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos) ;
- Autres sujets.

Les participants avaient à leur disposition le dossier de concertation, ainsi que des documents ressources. Pour illustrer leurs réflexions et leurs propositions, les participants ont pu placer sur une carte différents pictogrammes pour évoquer les usages à maintenir, faire évoluer ou créer sur l'espace public.

### Réunion publique de Vaulx-en-Velin – 26 octobre

La réunion publique de Vaulx-en-Velin s'est tenue le 26 octobre, de 19h à 21h, à la mairie annexe de Vaulx-en-Velin.



18 personnes ont participé à cette réunion publique.

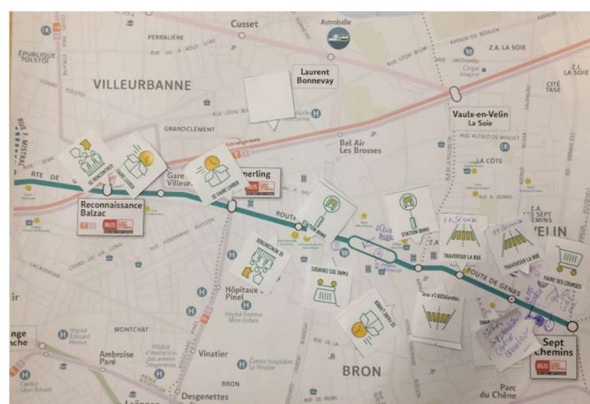
En présence de Jean-Charles Kohlhaas, vice-président délégué au SYTRAL, d'Hélène Geoffroy, maire de Vaulx-en-Velin et de Stéphane Gomes, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demie a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire et plus particulièrement aux thématiques suivantes :

- Le BHNS pour mieux se déplacer
- Le cadre de vie
- Les circulations, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos) ;
- Autres sujets.

Les participants avaient à leur disposition le dossier de concertation, ainsi que des documents ressources. Pour illustrer leurs réflexions et leurs propositions, les participants ont pu placer sur une carte différents pictogrammes pour évoquer les usages à maintenir, faire évoluer ou créer sur l'espace public



### **Réunion publique de Lyon 3<sup>ème</sup> – 15 novembre**

La réunion publique de Lyon 3<sup>ème</sup> s'est tenue le 15 novembre, de 19h à 21h, à la maison des associations Château Sans Souci de Lyon.

26 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, et de Margot Sanchez, adjointe à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, la réunion publique a été organisée pour :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux interrogations du public
- Inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Près d'une heure et demie a été dédiée aux échanges avec les participants. Un temps de travail en sous-groupes a permis de recueillir avis et contributions liés aux enjeux spécifiques du territoire et plus particulièrement aux thématiques suivantes :

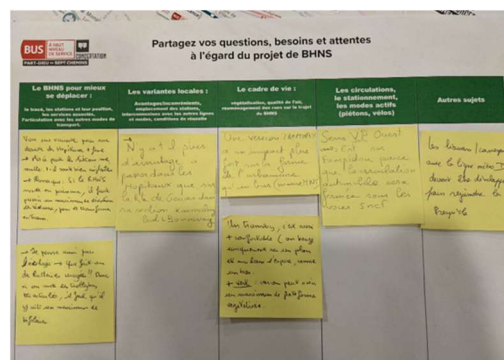
- Le BHNS pour mieux se déplacer
- Les variantes locales
- Le cadre de vie





- Les circulations, le stationnement et les modes actifs (piétons, vélos) ;
- Autres sujets.

Les participants avaient à leur disposition le dossier de concertation, ainsi que des documents ressources. Pour illustrer leurs réflexions et leurs propositions, les participants ont pu placer sur une carte différents pictogrammes pour évoquer les usages à maintenir, faire évoluer ou créer sur l'espace public



### Les rencontres de proximité

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé 2 stands mobiles sur des lieux de vie et de passage à proximité du projet :

- Le marché de la Ferrandière à Villeurbanne
- Le marché du Terraillon, à Bron.

Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation (le dossier de concertation, l'essentiel du dossier et le dépliant). Ils pouvaient également déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation. Enfin, ces rencontres de proximité ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet.

Au total, 210 personnes ont ainsi été rencontrées.



Sur le marché du Terraillon



Sur le marché de la Ferrandière



## g. Le processus de mobilisation tout au long de la concertation

### Le contexte de la concertation

Le contexte de la concertation a induit les choix en matière de dispositif et de formats des rencontres et ce, dans un souci fort de mobiliser l'ensemble des publics concernés par le projet.

La concertation préalable s'est déroulée sur un territoire contrasté, avec des publics divers de par :

- L'appétence et « l'habitude » en matière de participation aux démarches de concertation : la diversité des formats de rencontre a permis de toucher un public large.
- La relation à l'écrit et plus largement à la langue : une interprétation en langue des signes française a systématiquement été proposée en réunion publique et enfin, l'équipe projet s'est appuyée sur des plans et des photos afin de favoriser la compréhension par tous des grandes lignes du projet.

Enfin, la concertation s'est déroulée dans un contexte sanitaire particulier, avec des conditions de réunion aux mesures restrictives et une appréhension commune à se rassembler. Dans ce contexte, les rencontres sur les marchés et en ligne ont aussi permis au plus grand nombre de participer. Les rencontres en salle quant à elles étaient organisées dans le respect des conditions sanitaires en vigueur.

### La mobilisation tout au long de la concertation

Au-delà de l'annonce de la concertation dont les modalités ont été décrites plus haut, le SYTRAL a maintenu un effort constant de mobilisation et d'information quant au déroulement de la concertation.

Des outils réguliers ont été mis en place pendant les deux mois de concertation :

- Les abonnés à la plateforme bhns1-sytral.fr ont systématiquement reçu par courriel des invitations à s'inscrire pour les rencontres.
- Les inscrits aux rencontres ont systématiquement reçu par courriel une confirmation de leur inscription et un rappel la veille de l'événement.
- La plateforme de concertation bhns1-sytral.fr a été actualisée régulièrement avec l'annonce en page d'accueil des prochaines rencontres ou la mise à disposition des comptes rendus.



## h. La participation effective à la concertation

### Les grands chiffres de la participation

Les rencontres ont réuni 401 personnes au total, selon la répartition suivante :

Participants aux rencontres	Nb de participants
Soirée d'ouverture	97
Réunion des acteurs de l'accessibilité	6
Réunion publique de Bron	20
Réunion publique de Villeurbanne	24
Réunion publique de Vaulx-en-Velin	18
Réunion publique de Lyon 3	26
Stand sur le marché du Terraillon, Bron	170
Stand sur le marché de la Ferrandière, Villeurbanne	40
<b>TOTAL</b>	<b>401</b>

La concertation a surtout mobilisé des riverains du tracé du BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins et l'ensemble des quartiers ont été représentés.

Plusieurs acteurs ont contribué de manière collective :

- Les acteurs de la ZAC Les Terrasses (aménageur et promoteurs)
- Le DARLY
- L'AEPAC (association des entreprises de Bron)
- Le CIL (Comité d'Intérêt Local) Vilette Paul Bert
- Le Conseil de quartier Vilette Paul Bert
- Le CIL de Montchat
- Le Cassc'Quot (Chassieu Association Cyclo - antenne locale de La Ville à Vélo)

Le SYTRAL a également reçu une contribution de La Ville à vélo, après la fin de la concertation préalable.

La mobilisation et la participation s'est maintenue tout au long de la concertation, avec des volumes de contributions constants, pour l'ensemble des modalités d'expression et de contributions proposées.

Au total, 756 contributions ont été recueillies :

- 418 questionnaires remplis, dont 409 contenaient des avis libres
- 257 contributions issues des rencontres
- 76 contributions en ligne (32 questions, 43 avis)
- 3 contributions par mail



- 2 contributions dans les registres

Enfin, la concertation a « fidélisé » quelques participants, qui sont revenus sur plusieurs temps de rencontres et ont offert une forme de progression dans les questions / réponses et formulation d'avis. La concertation du BHNS a aussi mobilisé de nouvelles personnes jusqu'à la fin : à chaque rencontre, une majorité de participants n'avaient pas encore participé à la concertation.

### Le ton de la concertation

Les échanges pendant la concertation ont relevé de trois registres :

- Pédagogique : le projet a nécessité un temps d'appropriation par les participants, qui ont été aidés par le travail de pédagogie réalisé par l'équipe du SYTRAL, pour expliquer le projet, les choix techniques réalisés et les enjeux de la démarche de concertation préalable. Les participants, lorsqu'ils exprimaient des propositions, ont fait le même effort pédagogique pour expliquer leur point de vue, favorisant ainsi les échanges constructifs avec l'équipe projet.
- Technique : les échanges ont aussi parfois été techniques, notamment lorsqu'ils concernaient le choix du mode du BHNS et son insertion dans l'espace public.
- Portés sur les usages et la connaissance précise du territoire : les participants ont souvent cité des lieux précis et localisé leurs avis et contributions, parfois jusqu'au pas de porte. Les échanges ont permis d'appréhender les usages et dynamiques de quartiers, actuels et futurs, projetés dans le territoire de demain avec le BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins.

La constance de l'équipe du SYTRAL (équipe d'animation et équipe projet) a contribué à instaurer un climat convivial et des échanges riches et constructifs.

### Les thèmes abordés dans les contributions

La concertation a permis de collecter 756 avis et contributions.

Thèmes abordés dans les avis	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant ce thème
Variante locale	353	46,7%
Services du BHNS	327	43,3%
Stations	291	38,5%
Circulation, stationnement	210	27,8%
Aménagement des espaces publics et cadre de vie	138	18,3%
Environnement, végétalisation	129	17,1%
Interconnexions, intermodalité	122	16,1%
Tracé de référence et terminus	115	13,1%
Modes doux	112	14,8%
Mode	59	7,8%
Sécurité	47	6,2%
Economie, emploi, commerces, développement des quartiers	42	5,6%
Accessibilité	32	4,2%
Opportunité du projet	29	3,8%
Travaux	22	2,9%





Concertation	17	2,3%
Coût, calendrier du projet	10	1,3%
Enjeux fonciers	8	1%
Destinations 2026 / Plan de mandat	7	0,9%

Ces thèmes ont été abordés tout au long de la concertation.

Il est à noter que les thèmes abordés ont divergé d'une réunion publique à l'autre selon les communes. Ainsi, à Bron, les participants se sont surtout exprimés sur la desserte de l'Est lyonnais et le sujet du terminus à Sept Chemins. A Vaulx-en-Velin, les sujets d'insertion et de travaux ont été prégnants, tout comme les services associés au BHNS. A Villeurbanne et Lyon, ce sont plutôt les variantes qui ont occupé les échanges.



## 3. L'analyse thématique des contributions

### a. L'opportunité du projet

#### Focus sur les observations exprimées

##### Dans les questionnaires :

Parmi les répondants au questionnaire, **68,9% envisagent d'être usagers du BHNS (283 répondants)**. Parmi eux :

- 122 habitent à Villeurbanne
- 103 habitent à Lyon
- 47 habitent à Bron
- 6 habitent à Vaulx-en-Velin
- 5 habitent une autre commune

##### Dans les avis :

**7,8% des contributions (soit 58 contributions, dont 5 émanent de la Darly) abordent le sujet du mode**. Parmi elles :

- 30 expriment le souhait d'un tramway
- 11 sont en faveur d'un BHNS
- 5 sont pour un métro
- 3 sont pour un métro ou un tramway, sans précision
- 9 n'expriment pas d'avis particulier mais demandent des informations

#### Un projet répondant au besoin de mobilité et de desserte de l'Est lyonnais

La concertation a confirmé l'opportunité du projet sous l'angle de la mobilité et des besoins de desserte auxquels le BHNS répond pour l'Est lyonnais. Les participants ont également souligné l'apport positif du projet au cadre de vie, à travers notamment la requalification et la sécurisation de la route de Genas.

Quelques participants ont cependant questionné l'opportunité du projet au regard de la desserte perçue comme déjà suffisante dans l'Est lyonnais selon eux, estimant qu'avec la prolongation du T6 et la création du futur T9, le BHNS n'était pas nécessaire à ce stade. D'autres ont estimé que les impacts potentiels sur la circulation dans les rues empruntées pouvaient remettre en cause l'opportunité du projet. Enfin, certains ont questionné la pertinence de créer une ligne radiale plutôt que transversale.



*Le SYTRAL a répondu que le projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins s'inscrit dans le plan de mandat 2021-2026 qui comprend d'autres projets permettant des correspondances en périphérie : les tramways T6 nord, T9, T10. Une réflexion est également prévue sur le secteur de la Grande Porte des Alpes, en cohérence avec les enjeux de développement portés par la Métropole de Lyon.*

*La desserte radiale du BHNS vers le secteur Part-Dieu, point de convergence d'une grande partie des flux de déplacements métropolitains, constitue une accroche au pôle d'échange multimodal qui permet de desservir plusieurs origines/destinations.*

### **Des interrogations sur le mode BHNS**

Le choix du mode a fait l'objet d'échanges lors de chaque rencontre de la concertation, les participants cherchant à bien cerner les spécificités du bus à haut de niveau de service et questionnant, voire remettant en question, le choix du SYTRAL.

Des participants ont demandé des précisions sur les caractéristiques du BHNS, certains s'essayant à renommer le mode en « *trabus* » ou « *un bus à effet tram* ».

### **Les participants qui se sont exprimés en faveur du mode BHNS ont souligné :**

- La rapidité de mise en œuvre du projet (par comparaison à un tramway qui serait livré plus tard)
- Le temps de trajet qualifié de très compétitif par rapport à la voiture
- La fiabilité et la fréquence des trajets proposés
- L'amplitude horaire de service

Des participants ont souhaité connaître le type de bus et les modalités d'alimentation des futures rames.

### **Les partisans d'un tramway ont estimé que ce mode permettait :**

- Un voyage plus confortable
- Un cadre de vie plus apaisé et une plateforme mieux sécurisée, l'engazonnement empêchant les circulations automobiles
- Un coût pas beaucoup plus élevé (permis notamment par la mutualisation avec la plateforme du tramway T6 sur une portion du trajet)
- Une meilleure connexion au réseau de tramway existant avec des prolongements à envisager
- Une plus grande capacité, offrant une meilleure réponse aux besoins de déplacements des futurs habitants et usagers des projets urbains en développement sur le tracé

Le président de la Daryl a notamment défendu l'hypothèse d'un tramway, arguant des potentiels de prolongements et de maillage du réseau de tramway à l'échelle métropolitaine. Il a aussi considéré que la plateforme tramway nécessiterait moins d'acquisitions foncières que la plateforme BHNS.

Certains ont exprimé leur crainte à ce que le futur BHNS ressemble à C3, qu'ils ont qualifié d'échec. Ils ont également estimé que le tramway valoriserait l'image des communes traversées, davantage qu'un bus.

La transformation ultérieure du BHNS en tramway a été demandée, si la fréquentation du BHNS le nécessitait.



**Quelques participants (5) ont évoqué la réalisation d'un métro** pour relier Part-Dieu à Saint-Exupéry, mettant en avant la densité du secteur. Un participant a argumenté cette proposition en évoquant l'impact sur le paysage des lignes de surface.

**Enfin, un participant s'est interrogé sur l'étude d'un transport par câble** sur le même tracé.

*Le SYTRAL a indiqué que Le BHNS répond, en termes de capacité, aux fréquentations attendues et a rappelé les grandes caractéristiques du bus à haut niveau de service : il permet d'atteindre un niveau de performance et de fiabilité similaire à celle d'un tramway.*

*Ce niveau de service se caractérise par :*

- *la fiabilité (grâce à la circulation en site propre et à sa priorité systématique aux carrefours)*
- *la rapidité (il est doté d'une vitesse commerciale de 15 à 20 km/h, équivalente voire supérieure à un tramway)*
- *la fréquence (un trolley toutes les 7 minutes en heures de pointe, sur une amplitude horaire de 4h30 à 0h30)*
- *des services en stations (information voyageurs, billettique, aménagements d'attente)*
- *peu de nuisances sonores et de pollution occasionnées pour les riverains grâce aux véhicules électriques.*

*Enfin, le SYTRAL a précisé que les véhicules qui circuleront sur la future ligne se rechargeront en roulant (trolleybus de type « In Motion Charging »). Ce modèle offre un confort optimal pour les usagers et des nuisances sonores moindres. L'acquisition du matériel se fera en cohérence avec la stratégie globale d'acquisition du SYTRAL.*

### **A retenir**

*Le projet de nouvelle ligne de BHNS répond à un réel besoin de mobilité et de desserte de l'Est lyonnais, notamment dans les trajets quotidiens domicile-travail. La requalification et l'apaisement des axes empruntés, et notamment de la route de Genas, sont des atouts largement cités par les participants.*

*Le choix du mode a été au cœur de plusieurs questions et contributions. Suite aux échanges et explications, les caractéristiques du BHNS (amplitude horaire, fréquences, qualité des stations et du matériel roulant, etc.) ont également été appréciées des participants.*





## b. Le tracé

### Un tracé globalement cohérent

Le tracé est confirmé par la concertation dans sa globalité.

D'une part, la desserte de quartiers considérés comme peu desservis aujourd'hui a été appréciée. Les secteurs de Montchat et Maisons Neuves ont particulièrement été cités.

D'autre part, l'accès au centre commercial de Sept-Chemins tout comme l'accès rapide pour les habitants de l'Est lyonnais à Part-Dieu ont été considérés comme des atouts du projet.

### Des suggestions alternatives pour les terminus

#### Focus sur les observations exprimées

27 contributions ont proposé un terminus alternatif. Parmi elles :

- 12 ont proposé un terminus à Chassieu
- 8 ont proposé un terminus plus à l'Ouest que Part-Dieu.
- 3 ont proposé un terminus à Saxe-Gambetta ou Garibaldi.
- 2 ont proposé un terminus à Saint-Exupéry
- 1 a évoqué un terminus avant Part-Dieu, à Reconnaissance
- 1 a évoqué un terminus à Parc Miribel Jonage.

### Des prolongements souhaités au-delà de Sept Chemins

Des participants ont suggéré de prolonger le BHNS au-delà de Sept Chemins, jusqu'au rond-point René Cassin à l'entrée de Chassieu. Les arguments pour cette proposition étaient de plusieurs ordres :

#### • La saturation du rond-point de Sept Chemins

Pour les participants qui ont évoqué le sujet, le terminus du BHNS à Sept Chemins serait un « point noir » pour la circulation.

Le rond-point de Sept Chemins est présenté comme le point de passage des trajets en voiture Est-Ouest, utilisé aussi bien par les habitants de l'Est (et notamment Chassieu et Genas) travaillant à Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux, Caluire, Oullins ou dans l'Ouest lyonnais, que par les habitants de l'Ouest travaillant à l'Est, et notamment dans la zone industrielle Mi-Plaine, ou souhaitant se rendre dans les grands générateurs de l'Est (dont l'aéroport, la gare TGV de Saint-Exupéry, Eurexpo).

Un participant a également rappelé que le rond-point des Sept Chemins est emprunté par sept lignes de bus, et fréquenté par les piétons qui rejoignent les stations de ces lignes et effectuent des correspondances entre elles. La circulation sur le rond-point est saturée aux heures de pointe. Ces conditions de circulation font craindre aux participants des retards considérables du BHNS.

Enfin, il a été souligné que le terminus aux Sept Chemins impliquerait de supprimer des places de stationnement, limitant ainsi l'attractivité de la ligne pour les habitants de l'Est lyonnais.



Certains ont relevé que selon eux, l'attractivité de T3 est liée à son parking relais à Vaulx-en-Velin - La Soie.

- **La desserte de Chassieu et Genas**

Pour les participants, un tel prolongement permettrait au BHNS de desservir les générateurs situés à l'entrée de Chassieu (Eurexpo, le commissariat de police, l'aéroport de Bron, etc.) et la zone industrielle Mi-Plaine. Cette ligne intéresserait aussi les habitants de la commune qui travaillent au centre de la métropole. Il a été expliqué que, dans le projet présenté en concertation, ceux-ci devront rejoindre le BHNS par le bus 68, dont le trajet et la fréquence ne sont pas adaptés à un tel rabattement.

Les participants ont souligné que dans le cas d'un tel prolongement, un parking relais au niveau du rond-point René Cassin serait à prévoir. Ils se sont projetés dans le cadre d'une future liaison entre T3 et T5, avec correspondance BHNS à René Cassin.

L'AEPAC (Association des Entreprises de Bron) a notamment demandé que le BHNS desserve l'entrée nord-est du parc du Chêne pour y créer un nouveau pôle d'échange multimodal (BHNS, T5, future ligne de l'Est lyonnais, future ligne A8 centre).

*Le SYTRAL a expliqué que les études préalables ont démontré que les besoins de déplacements étaient différentes selon les liaisons considérées : entre l'Est de la métropole et la Part-Dieu d'une part et entre les communes de l'Est lyonnais et la Soie d'autre part. Ces 2 besoins ont donc été traduits par 2 lignes complémentaires : le BHNS et la future ligne de l'Est lyonnais (Vaulx-en-Velin - La Soie – Sept-Chemins - Genas – Saint-Exupéry). Elles ne fonctionneront pas de la même façon (capacité, fréquence...) et seront connectées à l'endroit le plus approprié. Par ailleurs, une ligne trop longue poserait problème en termes d'exploitation et risquerait de dégrader sa performance.*

*Les Sept-Chemins avaient été retenus à ce stade pour assurer cette connexion car ils marquent la rupture entre une densité urbaine importante et une autre moins importante, incarnant le changement entre le BHNS et la ligne de l'Est lyonnais. Le rond-point des Sept-Chemins offre également plusieurs connexions à d'autres lignes de bus du réseau TCL, multipliant ainsi les possibilités de trajets. Les observations exprimées pendant la concertation invitent toutefois à réétudier la position de ce terminus.*

*En ce qui concerne la saturation automobile du rond-point, le SYTRAL a rappelé que la mise en service du BHNS vise à entraîner une baisse de la circulation des voitures, grâce au report modal qu'elle engendrera. Par ailleurs, le fonctionnement des différents usages de la voirie, dont le trafic automobile, seront analysés dans les phases d'études ultérieures. Les aménagements seront conçus pour optimiser ces fonctionnements.*

*Enfin, le SYTRAL a confirmé qu'aucun parking relais n'est prévu, mais que des stationnements vélo sécurisés devraient voir le jour au terminus de la ligne afin de favoriser l'utilisation de ce mode de transport alternatif à la voiture pour rejoindre les transports en commun.*

### **Des prolongements souhaités au-delà de Part-Dieu**

Des participants ont exprimé le souhait que le BHNS continue plus à l'Ouest, pour desservir le centre de Lyon. Les dessertes suivantes ont été citées : Presqu'île, Bellecour, Guillotière.

Deux principaux arguments ont été avancés :



- Ne pas ajouter de flux dans le secteur déjà dense de la Part-Dieu
- Faciliter l'accès au centre de Lyon.

#### Des propositions pour un terminus à Reconnaissance Balzac, Garibaldi ou Saxe-Gambetta

Des participants ont estimé que la desserte de Part-Dieu par le BHNS n'était pas nécessaire, étant donnée les interconnexions que permettaient d'autres solutions pour rejoindre Part-Dieu. Ils ont proposé deux alternatives :

- Un terminus à Reconnaissance Balzac (station du tramway T3), où les voyageurs du BHNS pourraient effectuer une correspondance avec T3
- Un terminus à Garibaldi voire Saxe-Gambetta pour permettre la connexion avec le métro D

Un participant a par ailleurs rappelé que les lignes 25, T3, et C9 vont déjà à la Part-Dieu, interrogeant la nécessité d'un terminus du BHNS à Part-Dieu.

*Le SYTRAL a expliqué que la création de la ligne de BHNS répond à des besoins inscrits dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ces derniers pointent la nécessité d'améliorer la liaison de l'est de la métropole avec la Part-Dieu. Le terminus à la Part-Dieu permet aux usagers de poursuivre leur voyage vers le centre de Lyon en ayant accès à un pôle multimodal majeur offrant des multiples connexions au réseau de transport en commun.*

*Par ailleurs, le SYTRAL précise que la réorganisation globale du réseau de bus sera étudiée sur le territoire traversé par le BHNS. Cette réorganisation tiendra compte de la nouvelle desserte proposée par le BHNS, mais également des autres projets qui seront mis en service à horizon 2026.*

### Zoom sur la variante locale

#### Focus sur les observations exprimées

##### Dans les questionnaires

Parmi les répondants à la question suivante : « Quelle variante de tracé vous paraît plus adaptée pour le passage du BHNS ? / Pouvez-vous expliquer ce choix ? » :

- **196 (soit 59,2% des répondants à la question)** sont en faveur d'un passage boulevard Vivier Merle / avenue Felix Faure
- **148 (soit 44,7% des répondants à la question)** sont en faveur d'un passage avenue Georges Pompidou / rue Mistral

*Note : Les répondants à la question pouvaient sélectionner une variante, les deux variantes ou aucune tout en argumentant leur choix.*

La variante locale a suscité de nombreuses contributions.

#### Des arguments en faveur d'un passage par boulevard Vivier Merle / avenue Felix Faure

Les partisans de cette variante ont présenté plusieurs arguments :

- Le passage du BHNS favorisera l'apaisement, le verdissement et la requalification de ces deux axes.



- Son insertion y sera facile de par la largeur de l'avenue Felix Faure.
- Le BHNS desservira les bureaux et commerces de proximité.
- Cette variante permettra l'aménagement de l'esplanade Mandela et l'aménagement du quartier Villette.
- Il s'agit du tracé le plus éloigné de la gare Part-Dieu, le BHNS ne viendra pas saturer davantage le secteur.
- Cette variante permet d'envisager une correspondance avec la ligne D, de par sa proximité à la station Garibaldi. Cet argument a souvent été accompagné d'une demande d'installer la station de l'avenue Felix Faure au croisement avec le boulevard Vivier Merle, voire d'une proposition de continuer le parcours jusqu'à Garibaldi (sans emprunter le boulevard Vivier Merle).
- Les lignes C7 et C11 circulent déjà sur ces axes, les participants ont considéré que les travaux devraient y être moins denses.

Ils ont aussi exprimé leur opposition au passage par l'avenue Georges Pompidou / rue Mistral, pour les raisons suivantes :

- Cette variante impliquerait encore davantage de travaux sur l'avenue Pompidou.
- Des riverains se sont inquiétés de l'impact d'un passage du BHNS sur la place Ferrandière, notamment sur le projet d'extension du parc porté par la Métropole. Ils ont souligné leur engagement dans l'animation de ce cœur de quartier (jardin partagé, boîte à livres, etc.).
- Le futur BHNS pourrait être redondant avec C9.

Le CIL (Comité d'Intérêt Local) et le conseil du quartier Villette Paul Bert ont aussi exprimé leur préférence pour cette variante, par opposition au passage par l'avenue Pompidou.

### **Des expressions en faveur du passage par avenue Georges Pompidou / rue Mistral**

Les arguments mis en avant pour cette variante ont été les suivants :

- Le passage du BHNS favorisera l'apaisement de l'avenue Pompidou, notamment pour les vélos.
- La desserte de la nouvelle entrée de gare Part-Dieu Pompidou facilitera l'intermodalité BHNS/trains.
- La desserte du collège Louis Juvet
- Le parcours global du BHNS sera plus court avec cette variante.
- Le BHNS desservira le quartier Antoine Charial / Ferrandière, moins doté en transports que l'avenue Felix Faure aujourd'hui.
- La ligne C9 circule déjà sur cet axe, les travaux devraient y être moins denses.

Cette variante a suscité des interrogations quant à l'insertion dans la rue Frédéric Mistral, le passage du BHNS au rond-point Marengo. L'insertion et l'aménagement des usages sur la voirie a aussi posé question place Ferrandière.

Ils ont aussi exprimé leur opposition au passage par boulevard Vivier Merle / avenue Felix Faure, pour les raisons suivantes :

- Le passage de BHNS avenue Felix Faure réduirait la circulation sur cet axe utilisé pour relier la Presqu'île. Il gênerait par ailleurs les accès au supermarché, aux bureaux, etc.





- Le futur BHNS pourrait être redondant avec la ligne C3.
- L'avenue Felix Faure a paru à certains trop étroite.

### *A retenir*

*Les expressions en faveur de chacune des variantes locales nourrissent le projet. Le sujet de l'insertion du BHNS et de l'aménagement des voiries empruntées sont au cœur des arguments de part et d'autre. Le SYTRAL retient que la variante préférentielle est celle passant par l'avenue Félix Faure.*

## Plusieurs tracés alternatifs proposés

### Focus sur les observations exprimées

21 contributions ont suggéré un tracé alternatif. Parmi elles :

- **13** souhaitent un tracé desservant les Hôpitaux Est
- **6** suggèrent un tracé desservant Garibaldi pour une interconnexion avec le métro D
- **2** proposent un tracé desservant l'intérieur du quartier Montchat.

Plusieurs tracés alternatifs ont été proposés pendant la concertation, dans les secteurs suivants :

#### • **Hôpitaux Est**

Un détour par les Hôpitaux Est a été suggéré par des participants, et notamment par le Darly.

Les participants ont souligné que le parcours à pied entre la route de Genas et le pôle hospitalier était compliqué du fait du dénivelé. Ils ont estimé que l'allongement du temps de parcours du BHNS suscité par cette alternative était nécessaire au regard de nombre potentiels de voyageurs intéressés par cette desserte directe.

#### • **Garibaldi**

Si certains participants ont suggéré que le BHNS s'arrête à Garibaldi, d'autres ont proposé que le BHNS maintienne son terminus à Part-Dieu, en empruntant l'avenue Felix Faure et en la continuant pour remonter ensuite vers Part-Dieu via la rue Garibaldi.

#### • **Montchat**

Quelques participants ont suggéré de passer à l'intérieur du quartier Montchat pour notamment desservir le parc Chambovet. Ils ont également exprimé leur crainte à l'égard de la suppression de la ligne de bus 25 dans le cadre du projet de BHNS.



*Le SYTRAL a rappelé la vocation de ligne forte du BHNS, qui implique une liaison efficace et la plus directe possible entre l'est de la Métropole et la Part-Dieu.*

### c. Le positionnement des stations

La concertation a permis de confirmer les positions de stations proposées par le SYTRAL.

Dans la zone d'implantation soumise à concertation, l'option de créer deux stations a été privilégiée. Par ailleurs, une station supplémentaire, non prévue au projet, a été demandée.

#### Deux stations supplémentaires demandées pendant la concertation

- **Les rencontres de la concertation ont mis en avant le souhait de deux stations dans la zone d'implantation soumise à concertation :**
  - **La demande d'une station au plus proche de la ZAC des Terrasses**  
Plusieurs participants ont souhaité l'installation d'une station au plus près de la ZAC des Terrasses. L'aménageur et les promoteurs de la ZAC des Terrasses ont précisé cette demande, en souhaitant un positionnement au bout de la rue des Gendarmes afin de desservir le quartier en développement, dans lequel les mobilités douces sont particulièrement mises en avant.  
D'autres participants ont localisé cette station au débouché de la rue Lacouture.
  - **La demande d'une station au carrefour avec la rue du Luxembourg et la rue de la Pagère**  
Les participants ont exprimé le souhait d'une station à ce carrefour pour desservir le quartier des Brosses notamment.
- **La demande d'une station supplémentaire au croisement Felix Faure / Vivier Merle**  
Des participants ont souhaité, si le BHNS emprunte l'avenue Felix Faure et le boulevard Vivier Merle, qu'une station soit implantée au croisement des deux axes pour faciliter la correspondance avec le métro D à Garibaldi.

#### Des stations explicitement confirmées

Enfin, plusieurs stations proposées ont été confirmées explicitement par les participants, qui ont pris le soin de souligner la desserte qu'elles offriraient.

- **La position du terminus à Part-Dieu Auditorium** est appréciée, les participants valorisent la possibilité de ne pas engorger le côté est de celle-ci et de rejoindre le centre de Lyon plus facilement.
- **Sur la portion comprise entre Part-Dieu et Maisons Neuves**, le CIL Vilette Paul Bert a approuvé les stations proposées dans le projet.
- **Les stations Reconnaissance-Balzac, place Ronde et place Kimmerling** sont souhaitées par les participants, notamment pour les interconnexions avec les autres lignes TCL et la desserte d'équipements tels que le collège Foucault qu'elles offrent.
- **La station au plus proche du Lycée automobile, en cohérence avec l'arrêt actuel des lignes 25 et C8**, est également attendues par les participants.



- L'intérêt des deux stations situées l'une au croisement des rues de la Poudrette et Brossolette et l'autre au croisement de la rue André Chénier est confirmé, notamment car elles permettent de desservir le quartier du Terraillon et le groupe scolaire Pierre et Marie Curie.
- Au niveau de Sept Chemins, selon les participants, la station doit desservir au plus proche le centre commercial pour en faciliter l'accès. Un participant suggère de la positionner entre l'avenue Salengro et le rond-point Sept Chemins.

Enfin, plusieurs contributions évoquent la nécessité d'équilibrer le nombre de stations pour garantir la rapidité et la fiabilité de la ligne.

### *A retenir*

*Les emplacements envisagés pour les stations sont appréciés. Deux stations sont souhaitées sur le secteur soumis à concertation, afin de mieux desservir quartier Terraillon et une station supplémentaire est demandée pour faciliter la correspondance avec le métro D sur la variante Felix Faure/Vivier Merle.*

## **d. Les services associés au BHNS**

### **Focus sur les observations exprimées**

#### Dans les questionnaires :

Les quatre grandes motivations des répondants à être un futur usager du BHNS sont :

- La fréquence : 372 répondants ont cité cet attrait du BHNS
- La rapidité : 50 répondants ont cité cet attrait du BHNS
- La priorité aux feux : 15 répondants ont cité cet attrait du BHNS

#### Dans les avis libres :

- 327 contributions ont abordé le sujet des services en station et à bord
- 32 contributions ont traité de l'accessibilité



### Une performance attendue pour le BHNS

Les participants ont perçu les atouts du BHNS et ont souvent conditionné l'intérêt de la ligne avec sa rapidité, sa fiabilité et sa régularité. Ils ont souligné la compétitivité du temps de trajet par rapport à la voiture dans un axe souvent encombré, notamment en heure de pointe.

Le site propre et la priorité aux feux ont donc été souvent pointés comme des impératifs du projet.

Les participants ont apprécié l'amplitude horaire proposée par le SYTRAL, même si quelques-uns ont suggéré un fonctionnement de la ligne au-delà de 00h30, ou plus tôt le matin pour coïncider avec les départs de TGV en gare de Part-Dieu.

### Le développement de services en station et à bord souhaité

De nombreux participants se sont exprimés sur les services attendus dans le cadre du BHNS, parmi lesquels :

- Des services pour rendre l'attente plus confortable : des bancs chauffants, des abris contre la pluie/soleil, des casiers pour récupérer des colis (de type « amazon lockers »), de la musique, des distributeurs de boissons
- Des services en faveur d'une information fiable des voyageurs : affichage horaires, système de suivi en temps réel de la position des bus
- Des services pour garantir la propreté : des bacs à poubelles
- Des services pour une expérience voyageur améliorée : wi-fi à bord, espaces de stockage de sacs de course, toilettes à proximité des stations
- Des services pour faciliter le voyage : arceaux vélo, billetterie.

La sécurité a été un point d'attention des participations qui ont évoqué les nombreuses incivilités constatées à bord du réseau de bus actuel. Des propositions concrètes ont été exprimées comme l'installation de caméras de vidéo protection et la présence d'agents dans les rames.

### Des propositions concrètes pour un BHNS accessible à tous

L'accessibilité de la nouvelle ligne aux personnes en situation de handicap a été largement abordée, notamment lors de la rencontre dédiée au sujet de l'accessibilité. De nombreuses propositions ont été formulées :

- **Développer des dispositifs visuels et sonores** pour les personnes porteuses de handicap visuel ou auditif, tels que des repères visuels au niveau des arrêts du BHNS, des repères sonores pour les véhicules électriques. Il a été souligné qu'une localisation de la plateforme du BHNS au milieu de la voirie pourrait altérer le repérage du BHNS pour les personnes déficientes visuelles.
- **Sécuriser l'entrée et la sortie des BHNS** en prévoyant par exemple un système de détection de présence au niveau des portes afin d'éviter les fermetures intempestives ou une automatisation de l'ouverture des portes.
- **Garantir un trajet confortable** en prévoyant un nombre suffisant de places pour les fauteuils roulants, afin d'éviter notamment le conflit d'usage avec les vélos.
- **Prévoir des aménagements de quais et de voirie facilitant les déplacements de tous.** Par exemple : des quais au revêtement lisse pour faciliter le passage des fauteuils roulants, une largeur des trottoirs suffisante pour permettre à deux fauteuils roulant de cheminer côte à côte, des traversées de voirie facilitées pour les piétons.





*Le SYTRAL a répondu qu'il étudiera des solutions d'aménagement favorisant la lisibilité de ces différents espaces. Les usages se succéderont sur la voirie (voie spécifique vélo, voie spécifique voiture, plateforme bus). Chacune de ces voies sera séparée physiquement et des refuges seront intégrés pour sécuriser les traversées des piétons. L'aménagement sera conçu pour empêcher les automobilistes d'emprunter la plateforme bus ou d'y stationner.*

*Le SYTRAL a par ailleurs précisé que des dispositifs tels que l'installation de repères / bandes d'intersection et de balises sonores sont étudiés dans le cadre de l'élaboration du programme d'innovation mis en œuvre chaque année par le SYTRAL.*

### **A retenir**

*Les participants souhaitent bénéficier d'une ligne de BHNS performante, offrant une fréquence, une régularité et une amplitude horaire en mesure de faciliter les déplacements. Des propositions concrètes ont été formulées en faveur de services en station et à bord des bus, propres à améliorer l'expérience voyageur. Une forte attente est exprimée pour rendre le BHNS et ses abords accessibles à tous et notamment aux personnes en situation de handicap.*

## **e. L'insertion urbaine et le cadre de vie**

### **Focus sur les observations exprimées**

- 138 contributions ont évoqué le cadre de vie et l'aménagement des espaces publics
- 129 l'environnement et la végétalisation
- 47 la sécurité
- 42 le développement des activités économiques et commerciales
- 8 l'insertion du BHNS dans certains secteurs (sujets fonciers).

*Note : les contributions pouvaient aborder aucune ou plusieurs de ces thématiques.*

### **L'amélioration générale du cadre de vie et l'aménagement des espaces publics**

Les participants ont perçu le projet comme une opportunité d'améliorer leur cadre de vie, à travers es objectifs de requalification des rues empruntées par le tracé. Cette amélioration du cadre de vie a souvent été décrite comme un besoin urgent, notamment pour la route de Genas, mais aussi sur le parcours des variantes locales.



Les places traversées par le BHNS ont souvent été citées, comme lieu de vie et d'animation à préserver particulièrement : place Ferrandière, place des Maisons Neuves, place Kimmerling, place des Brosses, place des Sept Chemins.

Voici les propositions concrètes émises pendant la concertation :

- Les riverains attendent du projet qu'il réduise le niveau sonore de la route de Genas.
- La limitation de l'effet îlot de chaleur, très prégnant l'été, est aussi fortement attendue.
- Les participants ont suggéré la création de lieux de rencontre dans l'espace public, avec des bancs, des fontaines.
- Ils ont insisté sur la réfection des trottoirs et sur leur largeur, pour davantage de confort de déplacement piéton.
- Ils ont parlé d'embellissement, en suggérant de faire appel à des artistes de street-art, d'utiliser des matériaux de qualité pour le revêtement du sol, de concevoir une mise en lumière valorisante pour l'entrée de ville, etc.
- Ils ont enfin évoqué la baisse de la pollution et l'amélioration de la propreté que pourrait amener le BHNS.

Enfin, un participant a rappelé le fait que la route de Genas, située en limite des communes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin) n'a jamais fait l'objet d'un programme cohérent et concerté d'aménagement. Le BHNS est perçu comme une ouverture à cette approche globale.

### **L'attente exprimée d'une végétalisation de la route de Genas et de la lutte contre les îlots de chaleur**

La concertation a mis en exergue une forte volonté de végétaliser le tracé du BHNS et particulièrement la route de Genas, considérée comme trop minérale actuellement. Cette végétalisation contribuerait à l'embellissement de l'espace public, mais surtout à absorber le carbone et à fournir de l'ombre et des îlots de fraîcheur l'été.

Les participants se sont également montrés attentifs à la préservation de l'existant et notamment les alignements d'arbres présents sur le parcours : les avenues Pompidou et Felix Faure ainsi que la place Ferrandière ont été citées. Les espaces de pleine terre doivent aussi être préservés.

Par ailleurs, la préservation de la biodiversité a été évoquée localement, au niveau de la rue de la Pagère, avec les prairies gérées par l'association Bergerie urbaine.

Enfin, les participants ont montré leur attention au respect de l'environnement, suggérant l'installation de panneaux solaires en station, questionnant le devenir des batteries usagées des futurs véhicules, etc.

### **La prise en compte des fonctionnements des activités économiques et commerciales**

Deux points de vue ont été exposés pendant la concertation :



- Certains participants, notamment des commerçants situés route de Genas, ont exprimé leur grande crainte à l'égard de l'impact du projet sur le fonctionnement de leurs activités du fait de la limitation de la circulation et de la réduction du stationnement.
- D'autres participants ont à l'inverse évoqué le développement commercial que pourrait générer le projet, allant jusqu'à proposer un accompagnement à la redynamisation commerciale de la route de Genas.

Les participants ont par ailleurs listé les fonctions à maintenir pour le bon fonctionnement des activités économiques et commerciales, telles que les places de livraison, les places de stationnement PMR, et les entrées / sorties de parcelle, etc.

*Le SYTRAL a précisé le rôle de la chargée de relations riverains, contact privilégié, jusqu'à la livraison du projet, des acteurs économiques et des commerçants concernés.*

*Elle réalise notamment un relevé de contraintes de leurs activités, pour faciliter la prise en compte de leur fonctionnement dans la conception du projet et la préparation de la phase travaux. Pour cela, elle conduit des entretiens individuels avec chacun des représentants des activités économiques et commerciales présentes sur le parcours. Ces entretiens ont commencé fin 2021.*

### **Des inquiétudes quant à l'insertion du BHNS dans certains secteurs**

Certains secteurs sont contraints pour l'insertion du BHNS, la question des enjeux fonciers a donc été posée.

Des demandes de précisions sur le projet ont été formulées concernant les acquisitions ou les expropriations nécessaires à la réalisation du projet. Certains ont précisé leur souhait de limiter les emprises sur le foncier privatif et les expropriations.

Par ailleurs, des propositions concrètes ont été faites pour les secteurs particulièrement étroits :

- Mixer trottoirs et cycles
- Mettre le BHNS en voie unique, avec un feu d'alternat
- Privilégier la sécurité des vélos et piétons.

*Le SYTRAL a indiqué que les études d'insertion doivent être approfondies afin de préciser les acquisitions foncières qui seront nécessaires pour disposer d'un profil de voirie permettant le déploiement d'un projet ambitieux. Les personnes concernées seront rencontrées. L'objectif du projet demeure néanmoins de limiter au maximum les impacts fonciers, en faisant des arbitrages sur les usages de la voirie et notamment sur la place de la voiture.*



### *A retenir*

*L'amélioration du cadre de vie que va permettre l'arrivée du BHNS est perçue comme une nécessité, voire une urgence, par les participants. L'apaisement et la végétalisation de la route de Genas sont notamment des attendus forts du projet. La place disponible sur la voirie dans certains secteurs contraints questionne néanmoins les participants. Ceux-ci souhaitent que des arbitrages soient faits pour limiter les impacts fonciers au maximum. Par ailleurs, les commerçants et entreprises présents sur le tracé souhaitent que leurs activités soient prises en compte pour garantir leur fonctionnement tant pendant les travaux qu'avec le BHNS en circulation.*





## f. La place de la voiture dans le projet

### Focus sur les observations exprimées

- 210 contributions ont abordé le sujet de la place de la voiture dans le projet.
- 38 contributions ont évoqué le besoin de parkings relais.

La place de la voiture a été l'un des sujets les plus abordés dans la concertation.

### Pour certains, la diminution des circulations voitures est une nécessité

Certains participants ont accueilli avec satisfaction la réduction de la place de la voiture, appelant parfois à aller plus loin en supprimant le double sens de circulation sur l'intégralité de la route de Genas à l'ouest de Sept Chemins.

Ils ont suggéré d'installer des merlons ou autre dispositif pour empêcher la circulation ou le stationnement sauvage sur la plateforme du BHNS.

Les participants ont précisé les fonctions à créer ou à maintenir pour fluidifier la circulation malgré la réduction de la place de la voiture :

- La création d'un système de dépose minute devant l'école Pierre et Marie Curie.
- Le maintien des places de stationnement PMR.
- Le maintien des accès et places de livraison pour les commerces.
- Le maintien de quelques places de stationnement pour les commerces.

### Pour d'autres, des inquiétudes quant aux impacts sur la circulation et le stationnement

De nombreux participants ont exprimé des craintes quant aux effets de la réduction de la place de la voiture sur la chaussée. Ils ont souvent souhaité connaître plus précisément l'évolution de la circulation automobile et les reports à anticiper suite aux mises à sens unique prévue dans le projet.

Des habitants des quartiers riverains du projet (Cyprian, Les Brosses, Montchat), tout en se réjouissant du projet, ont fait connaître leurs inquiétudes quant au risque de report de circulation dans leur quartier. Un participant a suggéré de prévoir des aménagements dans les rues adjacentes qui subiraient le report de circulation, tels que l'implantation de ralentisseurs.

De manière générale, les participants se sont interrogés sur le fonctionnement des tourne-à-gauche et tourne-à-droite avec une plateforme BHNS située au milieu de la voirie.

Certains ont demandé si les taxis pourraient circuler sur la plateforme BHNS.



### Des expressions sur les sens de circulation à privilégier

Un participant a suggéré de privilégier le sens ouest-est sur la portion de la route de Genas mise à sens unique.

Le CIL Villette Paul-Bert s'est au contraire exprimé en faveur du maintien du sens de circulation est-ouest route de Genas pour garantir la continuité avec la circulation existante entre Reconnaissance-Balzac et Maisons Neuves.

Un autre participant a proposé, sur l'avenue Pompidou, de privilégier le sens de circulation ouest-est des voitures pour éviter le souterrain sous la gare.

A l'inverse, le CIL Villette Paul-Bert a préconisé sur cette avenue un sens de circulation est-ouest pour un accès plus facile depuis leur quartier.

Enfin, le CIL Villette Paul-Bert a suggéré, sur l'avenue Félix Faure, de mettre en place un sens est-ouest sur la portion en sens unique.

### La demande d'un parking relais à Sept-Chemins

De nombreux participants ont demandé l'installation d'un parking relais au terminus à Sept Chemins (ou à Chassieu quand les participants suggéraient que le terminus y soit placé). Ils ont estimé qu'un tel ouvrage était indispensable pour encourager les habitants de l'Est lyonnais au report modal – et ont alerté sur le risque d'utilisation du parking du centre commercial comme parking relais si aucun ouvrage n'était prévu dans le cadre du projet de BHNS.

*Le SYTRAL a rappelé que son objectif était de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la transition énergétique du territoire. L'apaisement de la route de Genas sera corrélé à la réduction de la place de la voiture sur cet axe au profit du site propre réservé au BHNS et d'aménagements cyclables de qualité. Les nuisances liées à la circulation automobile seront ainsi réduites (bruit, pollution, insécurité routière, etc.).*

*Le SYTRAL a souligné le travail engagé avec les Villes et la Métropole pour réfléchir au plan de circulation global et éviter les reports induits par l'aménagement du BHNS.*

*Il a aussi précisé qu'aucun parking relais n'était prévu à ce stade sur le parcours du BHNS.*

### A retenir

*La place de la voiture dans le projet a été un point d'attention fort de la concertation. Sa réduction est souhaitée par certains, au nom de l'apaisement de la route de Genas. Mais les reports de circulation inquiètent les riverains des rues adjacentes. Des précisions sont attendues sur les futurs plans de circulation. Par ailleurs, les participants estiment que l'installation d'un parking relais au terminus est indispensable pour inciter à emprunter le BHNS.*



## g. Le développement et la sécurisation des cheminements vélos et piétons

### Focus sur les observations exprimées

- 112 contributions ont abordé le sujet de la place des vélos et piétons dans le projet.

### Un développement attendu de cheminements et traversées sécurisés

Globalement, les participants ont souvent exprimé la nécessité de rendre plus confortables et plus sécurisés les cheminements piétons et vélos, en cohérence avec l'apaisement attendu des rues et notamment de la route de Genas.

Ils ont souligné la priorisation nécessaire des piétons et cyclistes lorsque des arbitrages seraient à faire entre les différents modes du fait de l'étroitesse de la voirie.

Cela s'est traduit par des demandes concrètes :

- Garantir des largeurs de trottoir suffisantes
- Séparer les usages sur la voirie (avec des pistes cyclables notamment bien distinctes des autres circulations)
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Éviter les ruptures de pistes cyclables, notamment aux carrefours

L'AEPAC (association des entreprises de Bron) a insisté dans sa contribution sur la sécurisation de la piste cyclable afin de favoriser l'usage du vélo.

### Une attente forte pour l'intermodalité vélo/BHNS

Certains futurs voyageurs du BHNS attendent de pouvoir compléter leur parcours par des trajets en vélo. Ils ont donc mis en avant trois demandes :

- Du stationnement vélo : parking relais pour vélo à Sept Chemins, arceaux vélo en station, parkings sécurisés à proximité des stations, etc.
- La possibilité de monter à bord du bus avec des vélos
- L'installation de bornes Velo'v à proximité des stations.

Les trottinettes ont aussi parfois été évoquées.

### Le besoin de cohérence du réseau cyclable dans son ensemble

Les participants ont insisté sur la nécessité de garantir la cohérence des itinéraires cyclables à l'échelle de la métropole, à travers plusieurs alertes :

- La sécurisation des interconnexions de voies cyclables.
- La cohérence entre les Voies lyonnaises le long de BHNS et les itinéraires cyclables qui y débouchent. L'association Cassc'Quot a notamment évoqué la nécessité de créer ou sécuriser les pistes cyclables balisées depuis les centres-bourgs de l'est lyonnais vers la voie cyclable du BHNS.
- La nécessité de concevoir les futurs axes pour tous les usagers à vélo (y compris les vélos cargo).



Par ailleurs, des propositions concrètes de prolongements de l'itinéraire cyclable prévu le long du BHNS ont été formulées :

- Le prolongement de la piste cyclable sur l'avenue Felix Faure pour rejoindre Garibaldi.
- Le prolongement de la piste cyclable à l'Est de Sept Chemins, jusqu'au centre de Chassieu, demandé par l'association Cassc'Quot. Celle-ci souhaiterait deux prolongements complémentaires : au sud en réutilisant la piste du golf sécurisée et élargie, au nord en complétant la piste des Roberdières.

### **Dans certains secteurs, l'amélioration souhaitée des cheminements piétons pour rejoindre le BHNS**

La nécessité de sécuriser et signaler les cheminements piétons pour rejoindre les stations du BHNS a été évoquée, afin d'augmenter l'attractivité de la ligne.

Une proposition concrète a été exprimée : si le BHNS circule sur l'avenue Félix Faure, une liaison piétonne entre la Rue Carry / Rue de la Ruche / Rue Domrémy faciliterait l'accès à la station et permettrait ainsi d'inclure les habitants de ce secteur comme potentiels usagers de la ligne.

Enfin, quelques participants à la concertation ont évoqué le besoin d'une passerelle mode doux de franchissement du boulevard Laurent Bonnevey à Bron, pour relier le secteur de La Clairière aux Hôpitaux Est.

*Le SYTRAL a confirmé qu'il portera la réalisation de certaines sections de la Voie Lyonnaise n°11, en lien avec la Métropole et en cohérence avec le réseau cyclable.*

*Au sujet de la desserte de la ZAC de la Clairière, le SYTRAL a rappelé que celle-ci fait partie des objectifs de la ligne de BHNS. Au cours des études préalables, des tracés permettant de desservir la ZAC de façon plus directe ont d'ailleurs été étudiés. Néanmoins, le BHNS n'aurait pas pu circuler en site propre sur ces itinéraires, ce qui aurait réduit sa performance (+ 5 minutes de temps de parcours). La desserte de la ZAC de la Clairière est donc prévue par le nord.*

*L'accessibilité (piéton, vélo...) de la station de BHNS prévue à proximité de la ZAC fait partie des sujets qui seront affinés dans le cadre de la concertation continue.*

*Le SYTRAL a également rappelé que la passerelle évoquée ne relève pas de ses compétences, mais de celles de la Métropole.*

### **A retenir**

*Le BHNS est perçu par les participants comme l'opportunité de donner plus de place aux déplacements piétons et vélos tout en les sécurisant. La réalisation de la Voie Lyonnaise le long du BHNS est notamment attendue par les participants pour accompagner le développement de la pratique du vélo dans l'est Lyonnais.*





## h. L'interconnexion avec le réseau TCL

### Focus sur les observations exprimées

- 122 contributions ont abordé le sujet de l'articulation avec le réseau TCL.

Les participants à la concertation se sont montrés attentifs au devenir du réseau de transport existant, et à la cohérence du réseau global avec l'arrivée de BHNS.

### Le développement souhaité des interconnexions avec d'autres lignes TCL

La concertation a montré que le BHNS répond à des besoins de déplacements des habitants, elle a aussi montré que ces déplacements seraient encore plus facilités si le BHNS était interconnecté avec le réseau TCL. Le choix des stations a d'ailleurs souvent été approuvé au regard des correspondances qu'elles permettaient.

Ont notamment été citées :

- L'interconnexion prévue avec T6 Nord
- L'interconnexion avec les lignes desservant la gare Part-Dieu
- La connexion avec le métro D à Garibaldi (via un changement d'itinéraire du BHNS ou une station au plus proche de Garibaldi sur la variante Felix Faure/Vivier Merle) pour faciliter les déplacements vers l'ouest de la métropole.
- La cohérence de fonctionnement entre le futur BHNS et T3, à travers une fréquence soutenue et des horaires synchronisés.
- La correspondance avec C11 à l'angle de Vivier Merle / Felix Faure
- L'interconnexion avec T4 aux Archives Départementales.
- Une liaison avec T5 a été demandée également.

Plusieurs participants ont demandé si T9 et BHNS seraient connectés.

*Le SYTRAL a confirmé que le BHNS sera en connexion avec plusieurs lignes structurantes : Métro B, T1, T4, T3, T6). Il ne sera pas connecté directement au T9. En revanche, la Ligne de l'Est Lyonnais passera aux Sept Chemins et sera en correspondance avec T9.*

### Des interrogations quant à la cohabitation des lignes TCL sur la voirie

La cohabitation entre T6 Nord, les autres lignes de bus et le BHNS sur la voirie a soulevé des questions.

*Le SYTRAL a précisé que toutes les lignes de bus pourraient emprunter le site propre du BHNS. Il a également expliqué que T6Nord et BHNS circuleraient sur la même plateforme sur leur portion commune route de Genas.*



*Les arrêts seront en revanche différenciés du fait de la différence de hauteur des quais entre les deux modes de transport. L'interconnexion s'effectuera aux extrémités de la section mutualisée.*

### Des interrogations quant au devenir des lignes de bus existantes

Le devenir des lignes existantes a suscité de nombreuses interrogations, les participants notant des doublons de desserte avec le BHNS.

Le président du CIL (Comité d'Intérêt Local) de Montchat a relayé le souhait des habitants quant au maintien des lignes desservant leur quartier, les lignes 25, C9 et C13. La desserte des Hôpitaux Est par C9 a souvent été rappelée comme essentielle.

Par ailleurs, certains participants ont souligné les difficultés rencontrées sur les lignes de bus TCL (grèves, retards, sur fréquentation, pannes, etc.), estimant que l'arrivée du BHNS était aussi l'occasion d'améliorer la robustesse de l'ensemble du réseau sur le secteur.

*Le SYTRAL a expliqué que, dans le cadre de la création du BHNS, l'organisation et l'itinéraire des lignes de bus seront repensés. Cette réorganisation du réseau existant sera conçue en s'appuyant sur la concertation continue, en lien avec les projets locaux (projets urbains, installations d'équipements, d'entreprises, de commerces, etc.). L'objectif sera d'améliorer les dessertes et de faciliter les connexions au réseau structurant, dont le BHNS fera partie. Si des doublons existent, il est possible que des lignes soient redéployées.*

### A retenir

*L'interconnexion du BHNS avec d'autres lignes de transport est perçue comme essentielle. Les participants sont attachés aux lignes de bus existantes et se questionnent quant à leur devenir avec l'arrivée du BHNS.*

## i. La mise en œuvre du projet

### Quelques expressions sur le coût et le calendrier du projet

Le coût du projet a été abordé sous plusieurs angles :

- Par les défenseurs d'un mode tramway, pour comparer les coûts des deux solutions.
- Par certains défenseurs de la variante boulevard Vivier Merle / avenue Felix Faure : un passage par ces axes déjà équipés de voies de bus en site propre réduirait le coût du projet.
- Enfin, des opposants au projet ont mis en avant un investissement inutile selon eux.

En ce qui concerne le calendrier du projet, c'est surtout la date de livraison qui a été évoquée et le lien avec le projet de Ligne de l'Est Lyonnais :



- Les participants ont souhaité connaître les dates de livraison du projet BHNS et de la Ligne de l'Est Lyonnais.
- L'association Cassc'Quot a appelé à la réalisation simultanée des deux projets, afin de garantir la cohérence de l'offre de transport et des itinéraires cyclables.
- L'AEPAC, l'association des entreprises de Bron, a également demandé la réalisation simultanée des deux projets, pour compléter la liaison vers la plateforme aéroportuaire, desserte importante pour les entreprises.
- Certains ont appelé à la réalisation du projet au plus vite, estimant que le délai de cinq ans était trop long.

*Le SYTRAL a répondu que les lignes seraient livrées en 2025 pour la ligne de l'Est lyonnais et début 2026 pour le BHNS. Il a par ailleurs confirmé les éléments de coût présents dans le dossier de concertation.*

### La phase travaux

Quelques participants ont évoqué la phase de travaux, exprimant leurs craintes quant à ses impacts sur le quotidien et le fonctionnement de leurs quartiers.

Certains ont appuyé leurs propos en faisant part de leur exaspération à l'égard de travaux constants. Le quartier Villette a été cité dans ce cadre.

Par ailleurs, la concomitance des travaux à venir pour T6 nord, T9, BHNS, mais également les travaux d'aménagement réalisés dans le cadre des projets urbains, a été pointée par les participants qui ont appelé à la plus grande attention dans la coordination de ces opérations. Ils ont insisté sur la nécessité du maintien des circulations pendant les travaux.

Des propositions concrètes ont été émises pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite pendant les travaux et notamment pendant les travaux de déviation de réseaux : garantir des cheminements sécurisés pendant les travaux par des balises et une signalétique adaptée et relayer l'information aux conseils de quartier pour toucher les personnes n'ayant pas accès au numérique.

*Le SYTRAL a rappelé que les travaux commenceront après une phase d'études et de concertation continue qui permettra d'affiner le projet et de préparer la phase travaux. Les modalités d'organisation des travaux ne sont donc pas définies à ce stade.*

*Le SYTRAL a expliqué que des mesures seraient prises pour limiter au maximum les nuisances. La chargée de relations riverains assurera le lien avec entre les riverains pendant la phase chantier.*

### La concertation autour du projet

Les modalités du dialogue ont été peu abordées, si ce n'est pour évoquer la complétude de l'information mise à disposition des participants : ceux-ci ont exprimé leur besoin de disposer d'informations plus précises sur les impacts circulation, stationnement et les impacts fonciers du projet. Un participant a contesté les données de comptage de circulation.

Par ailleurs, certains participants ont regretté que la concertation se déroule une fois le tracé quasiment arrêté et le mode défini.



Certains ont souligné le fait que les commerçants et activités économiques situés sur le tracé n'avaient pas bénéficié d'une information ou d'un échange spécifique.

Enfin, il a été demandé si le nom du BHNS serait soumis à concertation.

*Le SYTRAL a rappelé que tous les sujets pouvaient être abordés en concertation.*

*Un appel à idées sur le nom de marque du BHNS a été lancé après la concertation, et s'est déroulé du 18 novembre au 17 décembre 2021.*

---

### **A retenir**

*La mise en œuvre du projet est un sujet assez peu abordé au cours de la concertation. Néanmoins, certains participants ont exprimé leur impatience à l'égard de la réalisation du projet. La cohérence avec la Ligne de l'Est Lyonnais a été soulignée à plusieurs reprises comme le complément indispensable au BHNS pour véritablement améliorer la desserte de l'est lyonnais. Enfin, les préoccupations concernent la phase de travaux pour laquelle les participants souhaitent une bonne communication et la continuité des déplacements.*

---





## 4. Les enseignements de la concertation et les engagements du SYTRAL

Suite aux rencontres organisées et aux contributions reçues dans le cadre de cette concertation préalable, le SYTRAL tire les enseignements suivants et s'engage ainsi dans la poursuite du projet :

### L'opportunité du projet

L'opportunité du projet de création d'une ligne de BHNS entre Part-Dieu et Sept Chemins est confirmée par la concertation préalable.

Le choix du mode BHNS a suscité quelques interrogations. Il a toutefois été conforté par la concertation, au regard des réponses apportées par le SYTRAL concernant son niveau de service : amplitude horaire importante (4h30 – 00h30), fréquence de l'ordre de 7mn en heure de pointe, matériel roulant spacieux et confortable, vitesse commerciale entre 15 et 20 km/h.

### Le tracé

Le faisceau de desserte du BHNS est conforté dans sa globalité par la concertation. Il est notamment jugé cohérent par son tracé route de Genas et la desserte des quartiers Part-Dieu, Maisons-Neuves, Villette Paul-Bert, Grand Clément, Montchat, Les Brosses, Cyprian, La Clairière, Terrailon, Sept Chemins dans les communes de Lyon 3, Villeurbanne, Bron et Vaulx-en-Velin.

### Les terminus

La concertation a questionné le terminus à Sept Chemins et ouvert de nouvelles propositions.

Le SYTRAL engage une étude d'insertion pour vérifier la faisabilité et la pertinence d'un prolongement du terminus Sept Chemins jusqu'à Chassieu. Ce prolongement pourra être retenu si les conditions d'insertion et d'exploitation répondent aux exigences du projet, notamment la performance du BHNS par la mise en œuvre d'un site propre dédié.

Le sujet de la position précise du terminus à la Part Dieu a aussi été soulevé pendant la concertation.

Une réflexion sur l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Part Dieu a été engagée après la fin de la concertation. Le terminus du BHNS à la Part Dieu pourrait donc être revu en conséquence. Les expressions issues de la concertation seront remontées dans les échanges sur le PEM de Part Dieu.

### Les variantes locales

Les deux variantes proposées entre Part-Dieu et Maisons Neuves ont fait débat pendant la concertation, recueillant chacune des arguments, et contributions. Il ressort, notamment via le questionnaire que :

- 196 (soit 59,2% des répondants) sont en faveur d'un passage boulevard Vivier Merle / avenue Felix Faure,
- 148 (soit 44,7% des répondants) sont en faveur d'un passage avenue Georges Pompidou / rue Mistral.  
*(Les répondants pouvaient sélectionner une variante, les deux ou aucune, et argumenter leur choix.)*

Une majorité s'est donc prononcée pour la variante Félix Faure.



### **L'implantation des stations**

Les localisations des stations proposées sont appréciées dans leur globalité et confirmées par la concertation.

L'aménagement de deux stations, pour la desserte de la ZAC sur Bron et de la rue du Luxembourg sur Villeurbanne, est proposé par les participants à la concertation.

### **L'insertion du BHNS et la requalification de la voirie**

Chaque secteur du tracé a fait l'objet de demandes précises quant à l'insertion du BHNS et des aménagements. Les participants ont demandé à être informés des impacts fonciers précis du projet.

La concertation a par ailleurs confirmé la nécessité d'une requalification de la route de Genas.

### **Les interconnexions**

La concertation a fait émerger des attentes en faveur d'une bonne interconnexion entre la future ligne de BHNS et les lignes existantes.

### **La réorganisation du réseau de bus**

La concertation a révélé de fortes interrogations quant à la restructuration du réseau de bus. Le SYTRAL prend en compte les inquiétudes soulevées, poursuit les études associées et reviendra vers la population dans le cadre de la concertation continue.

### **Les modes doux**

La concertation a mis en avant l'attente du développement des voies cyclables et l'attention des participants à l'articulation avec les voies existantes et en projet. Le SYTRAL s'assurera de la cohérence du projet BHNS avec les itinéraires cyclables, notamment avec le projet des Voies Lyonnaises porté par la Métropole de Lyon.

Le SYTRAL prend en compte les points de vigilance soulignés au travers des contributions de la concertation, et note l'attention portée sur la sécurisation et la qualité des circulations des piétons et des vélos.

### **L'accessibilité**

Le mode BHNS a fait l'objet de propositions concrètes pour le rendre accessible à tous avec des aménagements et des services en station et à bord pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

Par ailleurs, le SYTRAL s'engage à assurer l'accessibilité aux habitations et commerces, et à maintenir des cheminements piétons sécurisés et lisibles tout au long de la phase travaux, et après, une fois le BHNS mis en service. Un travail spécifique sera conduit sur les traversées piétonnes.

### **La circulation et le stationnement**

Le SYTRAL note une inquiétude quant à la réduction de la place de la voiture (stationnement et circulation) et aux mises à sens unique de portions de voiries.

Il poursuit, en lien avec la Métropole, les études de circulation associées à l'arrivée du BHNS.

Les participants ont demandé l'installation d'un parking relais au terminus à l'Est. Le SYTRAL prend note de ce souhait et étudiera les besoins dans le cadre de son étude sur le déplacement du terminus à l'Est de Sept Chemins.



### La sécurité

La sécurité a été un point d'attention pendant la concertation :

- Sécuriser la plateforme du BHNS
- Sécuriser voyageurs et conducteurs en station et à bord des rames

Le SYTRAL prend bonne note de cette attention, et veillera à mettre en place toutes les mesures nécessaires pour que la sécurité soit assurée avec l'arrivée du BHNS.

### L'environnement

Un souhait ressort sur la végétalisation de la route de Genas et de l'espace public avec la préservation de la végétation existante, notamment les grands arbres, et la plantation de nouveaux végétaux le long du tracé. La concertation a révélé un vrai besoin de remédier aux îlots de chaleur de la route de Genas.

Le SYTRAL s'engage à proposer et à réaliser, en partenariat avec la Métropole et les Villes, des aménagements de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public, tout en respectant les engagements de frugalité et d'ambitions environnementales.

### Les travaux

Les participants ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard de la phase travaux, tant pour le maintien du fonctionnement des activités économiques que pour les nuisances qu'ils engendreront. Ils ont fait des propositions concrètes pour la meilleure insertion possible du chantier dans le territoire.

Le SYTRAL confirme l'accompagnement spécifique des riverains et commerçants tout au long des études et de la phase travaux, au travers de la mobilisation de chargés de relations riverains. Intégrés pleinement à l'équipe projet, ils constituent le contact privilégié des riverains, commerçants et entreprises concernés par le BHNS.

### La concertation continue

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de la concertation préalable, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant cette concertation, le SYTRAL s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet. Pour cela, il proposera un dispositif adapté aux enjeux du projet :

- une concertation ouverte à tous, pour poursuivre sur les thématiques liées au projet et par secteur. Ces temps d'échanges seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme informative et participative du projet,
- une concertation ciblée à destination des riverains, commerçants et entreprises concernés. Des temps de rencontre de proximité leur seront dédiés et compléteront le dispositif de « relations riverains » mis en place pour permettre une bonne information de l'avancée du projet et des travaux auprès des riverains, commerçants et usagers du réseau.



## 5. En synthèse

### La poursuite des études de conception

L'opportunité de la création de la ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins est confortée par cette concertation préalable. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études de conception pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

### Le choix du tracé

Au regard des études réalisées, des avis exprimés à la concertation et des propositions soumises, les suites à donner sont les suivantes :

- la variante retenue entre Part-Dieu et Maisons Neuves est un passage par l'avenue Félix Faure : le SYTRAL engage les études détaillées sur l'ensemble de l'axe en ce sens,
- compte-tenu des points d'attention soulignés et des avis exprimés au cours de la concertation sur le terminus à Sept Chemins, le SYTRAL engage une étude de faisabilité du prolongement du BHNS vers Chassieu. Ce prolongement ne pourra être retenu que si les conditions d'insertion et d'exploitation répondent aux exigences du projet, notamment la performance du BHNS par la mise en œuvre d'un site propre dédié.

### Le choix des stations

Au regard des études réalisées, des avis exprimés à la concertation et des propositions soumises, les suites à donner sont les suivantes :

- concernant les positions des stations qui étaient ouvertes à la concertation, il est retenu les localisations suivantes :
  - une station pour la desserte de la ZAC des Clairières à Bron,
  - une station au niveau de la rue du Luxembourg à Villeurbanne,
  - Le SYTRAL engage les études détaillées en ce sens.
- concernant les positions des autres stations proposées, la concertation est venue confirmer la pertinence de leur position. Le SYTRAL poursuit les études détaillées en ce sens.

### Les études particulières

Au regard des études réalisées, des avis exprimés à la concertation et des propositions soumises, les études à mener sont les suivantes :

- concernant le niveau de service du BHNS, le SYTRAL s'engage à préserver un haut niveau de service en travaillant sur l'infrastructure dédiée et sur le matériel roulant,
- concernant la réduction de la place de la voiture en ville, le SYTRAL prend note des inquiétudes exprimées et poursuit, en lien avec la Métropole, les études de circulation associées à l'arrivée du BHNS,
- concernant la réorganisation du réseau de bus accompagnant l'arrivée de la ligne de BHNS, le SYTRAL prend en compte les inquiétudes soulevées, poursuit les études associées et reviendra vers la population dans le cadre de la concertation continue,
- concernant les aménagements d'espaces publics, le SYTRAL s'engage à proposer et à réaliser, en partenariat avec la Métropole et les Villes, des aménagements de qualité au bénéfice des riverains,





des commerces et de tous les usagers de l'espace public, tout en respectant les engagements de frugalité et d'ambitions environnementales,

- concernant l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans les choix d'aménagement de l'espace public ou durant les phases de travaux, le SYTRAL s'engage à assurer l'accessibilité aux habitations et commerces et à maintenir des cheminements piétons accessibles et lisibles tout au long des travaux.

### **Le dispositif d'accompagnement des riverains et commerçants**

Au regard des études réalisées, des avis exprimés dans le cadre de la concertation et des propositions soumises, le SYTRAL confirme l'accompagnement spécifique des riverains et commerçants tout au long des études et de la phase travaux, à travers la mobilisation de chargés de relations riverains sur le projet de BHNS. Présents dès la concertation préalable et intégrés à l'équipe projet, ils constituent le contact privilégié des riverains, commerçants et entreprises concernés par le projet.

Par ailleurs, le SYTRAL sensibilise particulièrement les équipes de conception à la présence d'activités économiques et commerçantes tout au long du tracé et l'intègre dans son processus de travail pour mener la conception et la programmation des travaux en prenant en compte les contraintes de ces acteurs.

### **Le dispositif de concertation continue**

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de la concertation préalable, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet.