

BUS

À HAUT
NIVEAU
DE SERVICE



CONCERTATION PRÉALABLE

PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS



11 OCTOBRE > 19 NOVEMBRE 2021

DOSSIER DE CONCERTATION

Suivez l'actu du projet !



bhns1-sytral.fr

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

SYTRAL

OFFRIR UNE DESSERTE PERFORMANTE, APAISER LA VILLE

En 2026, la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) nouvelle génération reliera Lyon Part-Dieu aux Sept Chemins (sur les communes de Bron et de Vaulx-en-Velin). Ce projet fait partie du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL qui engage des investissements majeurs en faveur du développement des transports en commun.

La création de cette ligne, préconisée par les documents de planification du territoire (le schéma de cohérence territoriale, le plan de déplacements urbains et le plan local d'urbanisme et de l'habitat), répondra aux besoins de mobilité identifiés entre le centre et l'est de la métropole. Le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins reliera ainsi de nombreux quartiers en profonde évolution comme la Part-Dieu à Lyon, la ZAC Grandclément à Villeurbanne, les Genêts, la ZAC du site de la Clairière, le Terraillon à Bron ou encore le secteur Gimenez à Vaulx-en-Velin.

Ce BHNS s'inscrira en complémentarité d'une autre ligne structurante en devenir, la ligne de l'est lyonnais. Cette dernière complètera la desserte de l'est de la métropole en reliant Vaulx-en-Velin, Genas et Chassieu. Elle sera connectée au BHNS aux Sept Chemins.

Dans un contexte où la maîtrise des émissions de CO₂ et de la pollution de l'air constitue plus que jamais une priorité, cette nouvelle solution de mobilité offrira une alternative performante à la voiture individuelle. Sa mise en service coïncidera par ailleurs avec la montée en puissance de la ZFE (Zone à Faibles Émissions) qui restreindra la circulation des véhicules polluants sur le territoire de la Métropole.

Un autre enjeu essentiel du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins est la transformation urbaine dont il sera vecteur. Dans son sillage, une requalification de façade à façade sera réalisée, renouvelant et embellissant ainsi les espaces publics alentours. Il contribuera aussi à diminuer considérablement la place de la voiture au profit des mobilités douces (piétons et cycles), apaisant et sécurisant les circulations dans les secteurs traversés.

Avec l'ouverture de la concertation préalable de la ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins l'heure est maintenant au partage et au dialogue sur les contours et les enjeux de ce projet.

Vos questions et contributions permettront de modeler un projet qui réponde à vos attentes. Votre participation est donc essentielle !

SOMMAIRE

Offrir une desserte performante, apaiser la ville	2
Un projet Destinations 2026	4
Deux lignes pour une desserte optimale	4
Le BHNS Part-Dieu – Sept Chemins en un clin d'œil : le projet	5
Le BHNS Part-Dieu – Sept Chemins en un clin d'œil : La concertation préalable	7
SYTRAL, collectivités, public : qui fait quoi ?	8
PARTIE 1 : ANALYSE DU CONTEXTE	9
Un besoin de desserte et de renouveau d'espace public	10
Un territoire mixte	12
Une offre de transports en commun à conforter	20
Requalifier la route de Genas : une nouvelle entrée de ville apaisée	21
Le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins : un projet indispensable	22
Où en est le projet ?	23
PARTIE 2 : LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION	25
Un trolleybus à haut niveau de service	26
Le tracé et l'insertion dans l'espace public	27
L'offre de service	38
Un cadre de vie transformé	39
Le temps des travaux	45
PARTIE 3 : LA CONCERTATION ET LE CALENDRIER	47
Garantir les meilleures conditions de concertation	48
L'objectif de la concertation	49
Les modalités de participation	50
Le calendrier global du projet	51
ANNEXES	53
Glossaire	54

- Direction de la communication du SYTRAL: 21 bd Vivier Merle CS 63815 - 69487 Lyon CEDEX 03
- Conception & réalisation : EKER/Terra Publica - octobre 2021 • Illustrations et cartographies: Terra Publica/Latitude Cartagène/Folia/Urba Lyon/Métropole de Lyon/Citec
- Crédits photo : Éric Soudan – Alpaca Productions/Garage Productions/Sennse – Jean-Charles Garrivet/Florian Fèvre/Thierry Fournier – Métropole de Lyon/Matthias Ridde – Ville de Bron/G3 – ZAC du site de La Clairière/Laurence Danière/Métropole de Lyon/BN&Cie/Nicolas Robin - SYTRAL/
- Directeur de publication : Bruno Bernard
- Imprimerie Chaumeil Rhône-Alpes RCS LYON 450 208 848
- Imprimé avec des encres végétales sur papier PEFC issu de forêts éco-gérées



UN PROJET DESTINATIONS 2026

Le bus à haut niveau de service Part-Dieu < Sept Chemins fait partie du plan de mandat « Destinations 2026 », voté par le SYTRAL en décembre 2020. Ce plan vise 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 individuelle et contribuer ainsi pleinement à la transition énergétique



PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en accompagnement des projets de renouvellement urbain des territoires de la Métropole de Lyon



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



Cette carte illustre la volonté de desservir les territoires par des axes structurants de transport en commun. Les projets seront soumis à concertation et leurs tracés sont susceptibles d'évoluer.

DEUX LIGNES POUR UNE DESSERTE OPTIMALE

La liaison entre Part-Dieu et l'est de la métropole sera nettement renforcée via deux lignes en connexion aux Sept Chemins.

Cette approche de desserte complémentaire et adaptée à chaque territoire permet de répondre :

- aux demandes de déplacement 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.

Deux lignes sont ainsi proposées :

- 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.

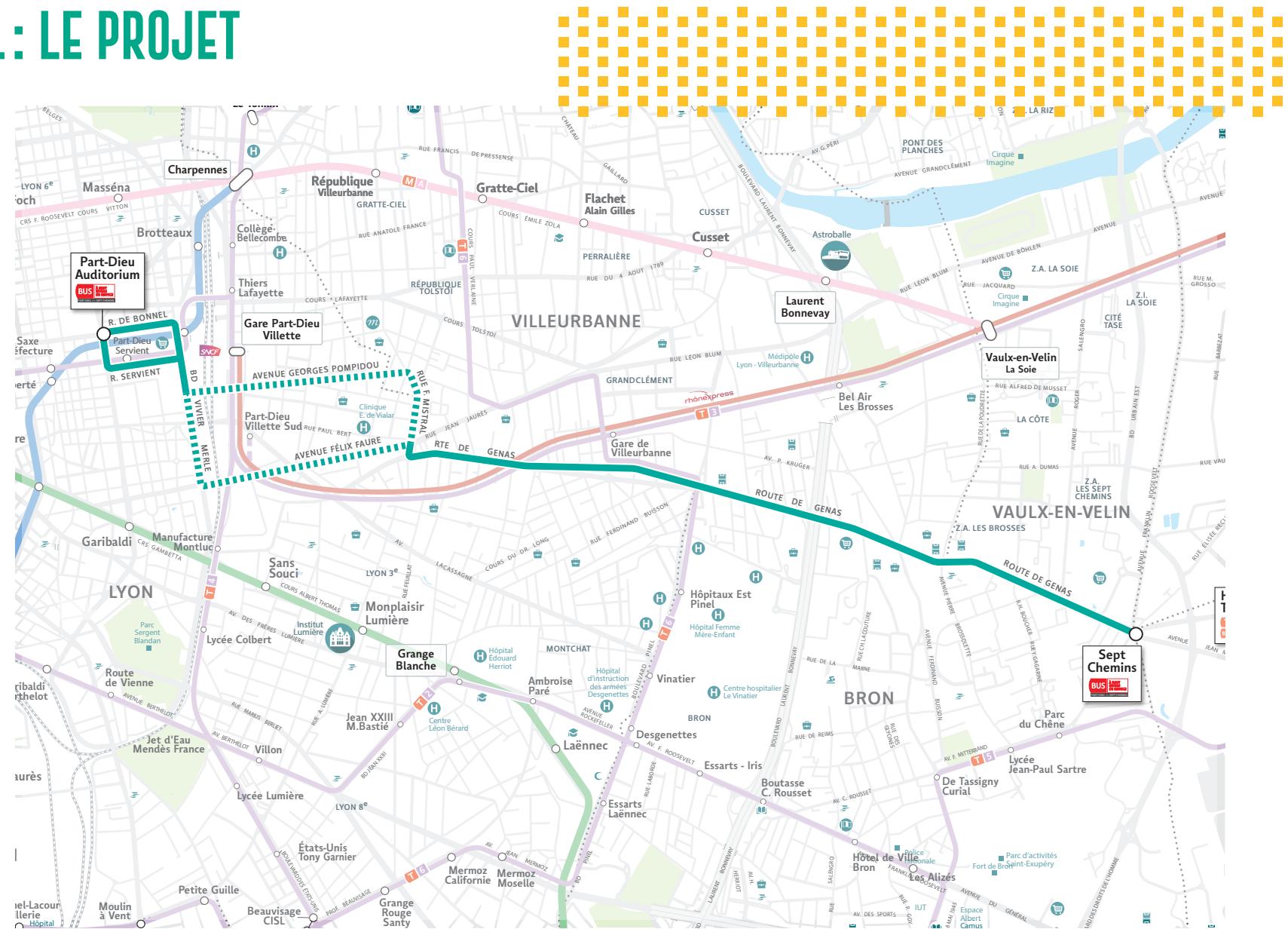
CETTE DISTINCTION PERMETTRA, EN PLUS D'APPORTER L'OFFRE DE TRANSPORT LA PLUS ADAPTÉE, UNE INSERTION DES PROJETS EN COHÉRENCE AVEC L'USAGE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS DE CES DEUX ZONES.

La concertation actuelle ne concerne que la ligne de BHNS Part-Dieu < Sept Chemins. En effet, chacun des projets va suivre son propre calendrier soumis à des procédures réglementaires différentes.

LE BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS EN UN CLIN D'ŒIL: LE PROJET

En 2026, la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service du réseau TCL reliera le quartier de la Part-Dieu à Lyon à celui des Sept Chemins à Bron et Vaulx-en-Velin.

Elle empruntera la route de Genas sur une grande partie de son parcours, en passant par les villes de Villeurbanne, Bron et Vaulx-en-Velin. La création de cette ligne, préconisée par les documents de planification du territoire, répondra aux besoins de mobilité identifiés entre le centre et l'est de la métropole.





© Florian Fèvre

QU'EST-CE QU'UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ?

Un bus à haut niveau de service propose une desserte dont :

- la fréquence et l'amplitude horaire sont importantes (4h30 - 00h30) ;
- les temps de trajet sont garantis par une voie réservée et une priorité donnée aux carrefours par les feux tricolores (comme un tramway) ;
- des stations proposant des services (distributeurs de titre, information sur les prochains passages...).

POUR CES RAISONS, LE BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS CONSTITUERA UNE LIGNE FORTE DU RÉSEAU TCL.

Le haut niveau de service est complété par :

- un niveau de confort des équipements en station et à bord ;
- une information complète sur les temps d'attente, les différents titres de transport, les actualités du réseau, etc.

Le parcours voyageur est ainsi simple, confortable et efficace.

QUE VA APPORTER CETTE LIGNE AUX HABITANTS ?

■ Une liaison efficace entre le centre et l'est de la métropole

Future ligne forte du réseau, le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins offrira une solution performante et confortable pour voyager entre le centre et l'est de la métropole. Elle 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).

■ Une réponse à la mise en place de la Zone à Faibles Émissions (ZFE)

D'ici 2026, seuls les véhicules pas ou très peu polluants seront autorisés à circuler dans la métropole (en savoir plus page 22). 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.

Le BHNS déployé à Nîmes, le trambus. Ce mode de transport a également été mis en place dans de nombreuses autres villes françaises, comme Paris, Nantes ou Metz.

LE BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS EN CHIFFRES

 ENVIRON 7 KM DE LIGNE

 ENTRE 15 ET 16 STATIONS

 22 000 VOYAGEURS PAR JOUR D'ICI 2030

TEMPS DE PARCOURS TOTAL :
25 MINUTES

 1 TROLLEYBUS TOUTES LES 7 MINUTES EN HEURES DE POINTE

 120 M€ DE BUDGET

COMMENT LE BHNS SERA CONNECTÉ AU RÉSEAU TCL ?

Le tracé proposé à la concertation sera fortement connecté au reste du réseau TCL :

■ **M B**

■ **T 6, T 3, T 4,**

■ **rhôneXpress,**

■ la ligne de l'est lyonnais, **C 1, C 2, C 3,**
C 6, C 7, C 9, C 13, C 25

LE BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS EN UN CLIN D'ŒIL : LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 11 octobre au 19 novembre 2021, la concertation préalable est organisée. Vous pouvez vous informer et vous exprimer sur toutes les facettes du projet.



© Jean-Charles Garrivet

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

Pendant cette concertation, le SYTRAL présente aux habitants le projet dans toutes ses dimensions, afin de recueillir leurs avis et leurs contributions.

Les thématiques suivantes sont identifiées :

- l'opportunité du projet de BHNS et le besoin de desserte ;
- le tracé, et les deux itinéraires proposés à Lyon et Villeurbanne ;
- 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 impacts sur la circulation et le stationnement ;
- la cohabitation avec les mobilités douces.

En complément des sujets spécifiques sont abordés en fonction des secteurs.

ÉCLAIRER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins fait partie intégrante du développement urbain durable dans un territoire animé par de nombreux projets de transformation. Elle s'articule par ailleurs avec les autres projets de transport portés par le SYTRAL et répond à un besoin clairement identifié dans les documents de planification du territoire. Pour autant, le projet n'est pas figé et tous les avis peuvent s'exprimer. La concertation préalable offre ainsi la possibilité de revenir sur l'opportunité du projet et de la discuter.

COMMENT PARTICIPER ?

Lors des grands rendez-vous

- Une réunion publique d'ouverture, en visio-conférence le 13 octobre ;
- des réunions publiques organisées dans chaque commune :
 - le 21 octobre à Bron
 - le 25 octobre à Villeurbanne
 - le 26 octobre à Vaulx-en-Velin
 - le 15 novembre à Lyon 3^e
- deux stands mobiles.

Sur Internet BHNS1-SYTRAL.FR

Retrouvez toutes les informations du projet, répondez à un questionnaire, donnez votre avis, contribuez, posez des questions.

Près de chez vous, dans les lieux où vous trouverez le dossier et les registres de concertation.

- **Hôtel de la Métropole** (20, rue du Lac, Lyon)
- **Mairie centrale de Lyon**, Direction de la mobilité urbaine (198, avenue Jean Jaurès, Lyon)
- **Siège du SYTRAL**
(21, boulevard Marius Vivier Merle, Lyon)
- **Mairie de Bron** (Place de Weingarten, Bron)
- **Mairie de Lyon 3** (18, rue François Garcin, Lyon)
- **Mairie de Vaulx-en-Velin**
(Place de la Nation, Vaulx-en-Velin)
- **Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin**
(32, rue Alfred de Musset, Vaulx-en-Velin)
- **Espace Info de Villeurbanne** (3, avenue Aristide Briand, Villeurbanne)
- **Maison des Services Publics Cyprian/Les Brosses, Angle 9** (9, place de la paix, Villeurbanne)

À l'issue de la concertation préalable, le SYTRAL délibérera* sur la suite du projet.

* Une délibération désigne les échanges entre les membres du comité syndical du SYTRAL et la prise de décision qui en résulte.

LE CADRE LÉGAL DE LA CONCERTATION

Le projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application de l'article L103-II du code de l'Urbanisme et de l'article L121-15 du code de l'Environnement.

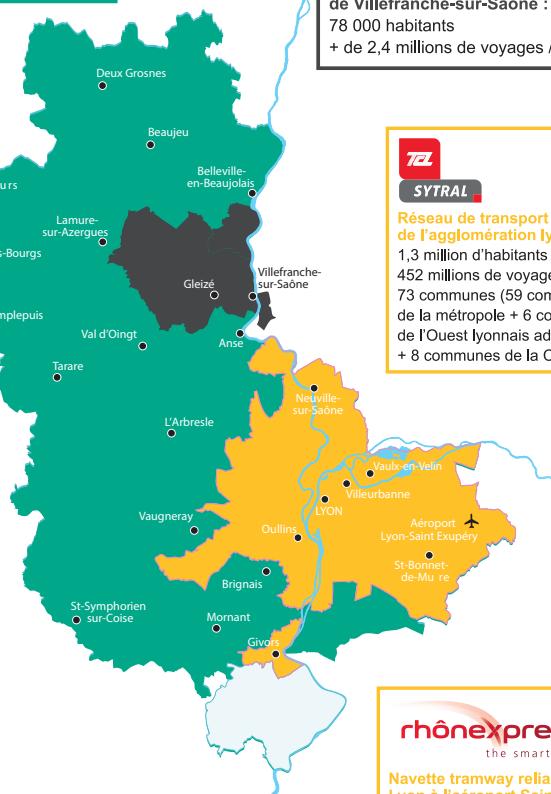
La concertation préalable vise à associer le public dans l'élaboration du projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins.

Elle permet d'examiner les aspects suivants :

- débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales caractéristiques du projet ;
- débattre du projet porté par le maître d'ouvrage, des alternatives à ce projet et enfin de son éventuelle non mise en œuvre ;
- débattre des impacts environnementaux, des enjeux socio-économiques et des effets du projet sur l'aménagement du territoire ;
- informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses effets ;
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par le public ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet et sur les modifications à lui apporter.

Le projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins s'inscrit dans ce cadre réglementaire.

SYTRAL, COLLECTIVITÉS, PUBLIC : QUI FAIT QUOI ?



LE SYTRAL

Maître d'ouvrage : pilote, finance et fait réaliser le projet - Organise la concertation réglementaire et continue - Retire des enseignements de la concertation - Délibère sur le tracé - Désigne le maître d'œuvre qui conçoit le projet - Lance les consultations pour les marchés de travaux - Gère les procédures administratives (enquête publique, Déclaration d'Utilité Publique...).

L'autorité organisatrice des transports pour le Rhône et la métropole lyonnaise (SYTRAL) est le maître d'ouvrage du BHNS Part-Dieu < Sept Chemins et organise dans ce cadre la concertation liée à ce projet. D'une façon générale, sa mission consiste à organiser les transports en commun sur les territoires :

- de la Métropole de Lyon (réseau TCL) ;
- du Département du Rhône (réseau Cars du Rhône) ;
- de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule).

Le SYTRAL est également responsable des services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry).

L'exploitation des réseaux est confiée à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public. Le SYTRAL assure par ailleurs la gestion de plusieurs services liés à la mobilité, comme les parkings relais, l'intermodalité Oùra ou le transport à la demande.

Le SYTRAL va passer du statut de syndicat mixte à celui d'établissement public local le 1^{er} janvier 2022, en application de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) promulguée le 24 décembre 2019. Ce statut va élargir le territoire de compétence du SYTRAL, qui associera, en plus de la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communautés d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et de l'Ouest Rhodanien, ainsi que l'ensemble des communautés de communes du Rhône. Le SYTRAL deviendra alors l'autorité organisatrice des mobilités des territoires du Rhône avec l'objectif d'aller vers l'unicité d'un réseau, d'une tarification et d'un système d'information sur ce vaste territoire.



LA MÉTROPOLE DE LYON

Participe au pilotage du projet et à la prise de décisions liées au BHNS.

Cette collectivité qui regroupe 59 communes du Rhône est dotée de compétences en matière d'aménagement urbain. Elle mobilise ainsi plusieurs de ses services pour accompagner le projet : développement urbain, voirie, eaux, déplacements, cycles... Participant au pilotage du projet, la Métropole de Lyon est associée à toutes les décisions concernant le BHNS.



villeurbanne



vaulx-velin
VILLE DE LYON



LES VILLES DE LYON, VILLEURBANNE, VAULX-EN-VELIN ET BRON

Participant au pilotage du projet et à la prise de décisions liées au BHNS sur leurs territoires.

Ces municipalités s'investissent dans le projet, notamment sur les thématiques relevant de leurs compétences : stationnement, éclairage public, espaces verts, patrimoine, foncier... Elles sont associées au projet à l'occasion de comités de pilotage réguliers.



LES HABITANTS, USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN, ASSOCIATIONS, ENTREPRISES, ETC.

Sont au cœur de la démarche en participant à la concertation et en contribuant au projet.



Analyse **du contexte**

UN BESOIN DE DESSERTE ET DE RENOUVEAU D'ESPACE PUBLIC

La création de la ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins et la requalification de la route de Genas répondent à des besoins décrits dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ces derniers fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité.

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise, qui couvre un périmètre de 74 communes, a été voté en 2010. Il fournit un cadre de référence à l'horizon 2030 pour le déploiement des politiques d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'environnement, d'aménagement commercial... Il fait du développement de l'est du territoire une obligation et estime nécessaire d'y développer les transports collectifs. Une ligne de transport reliant le centre de Lyon et l'est de la métropole est clairement identifiée.

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le PDU de l'agglomération lyonnaise porte sur la période 2017-2030 et vise à doter le territoire d'un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire, attractive et solidaire. Il pointe la nécessité d'améliorer la liaison de l'est avec le centre de la métropole, notamment par la création d'une ligne forte « centre-est ». Cette dernière, qualifiée de complémentaire à la ligne T3, doit emprunter le corridor de la route de Genas dont le développement urbain est prévu d'ici 2030. Parmi les objectifs de cette ligne figure la meilleure desserte du Quartier Politique de la Ville (QPV) de Bron Terraillon et des secteurs en projet comme la ZAC du site de la Clairière à Bron.

Concernant l'est de la Métropole en général, le PDU souligne notamment l'importance de :

- diminuer le trafic automobile et d'apaiser les circulations ;
- accompagner un développement urbain maîtrisé avec un essor des modes de transport alternatifs à l'autosolisme en lien avec le centre de la métropole ;
- développer les liaisons fortes en transports collectifs pour un maillage renforcé et une meilleure accessibilité aux pôles fréquentés du secteur.

LE PLAN LOCAL D'URBANISME ET DE L'HABITAT (PLU-H)

Le PLU-H a été approuvé par le Conseil de la Métropole de Lyon en mai 2019. Ce document encadre et accompagne le développement urbain des 59 communes de la Métropole.

Selon les communes, il met l'accent sur différents enjeux et besoins, dont certains corrélés à la création de la ligne de BHNS entre Part-Dieu et Sept Chemins.

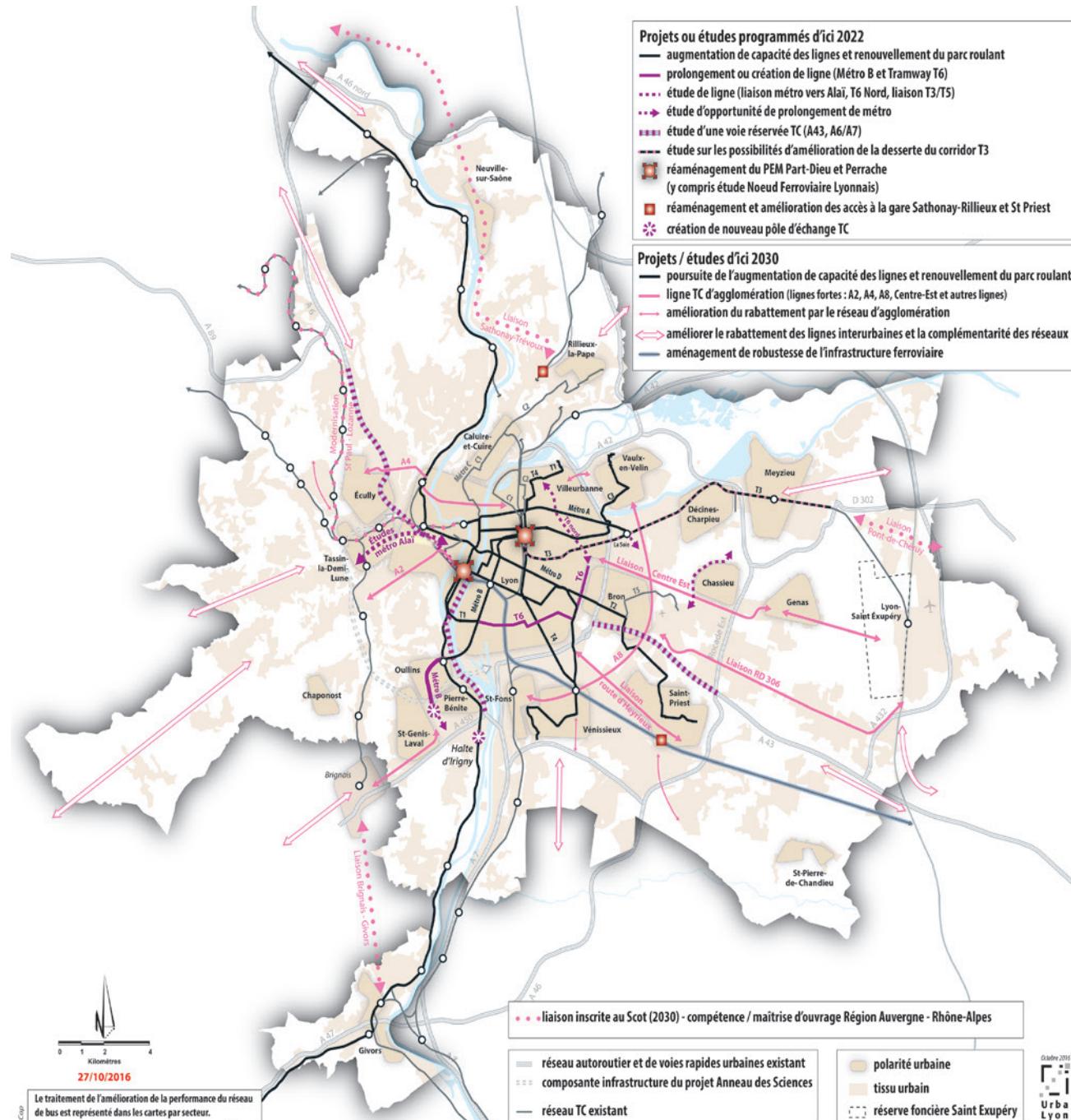
- **Lyon** : renforcer l'offre de transports collectifs par la création d'une ligne « centre est » sur la route de Genas ;
- **Villeurbanne** : préparer l'arrivée de la nouvelle ligne forte de transports en commun « centre est » sur la route de Genas ; encadrer le renouvellement urbain le long de la route de Genas afin de retrouver une cohérence d'apparence et de vocations ;
- **Bron** : accompagner le renouvellement urbain et la requalification de la route de Genas afin de « passer de la route à la rue » ; favoriser un meilleur partage de la voirie et garantir les conditions d'intégration de la future ligne forte de transport en commun « centre est » ;
- **Vaulx-en-Velin** : faire de la route de Genas, qui marque la limite de commune avec Bron, un axe plus apaisé et plus qualifié permettant d'améliorer les liens entre les quartiers riverains de Bron, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin.

LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

L'autosolisme correspond au fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule. C'est l'une des sources de la congestion routière et de la pollution urbaine. Aujourd'hui, le taux de remplissage moyen d'une voiture sur les trajets domicile-travail est de 1,07. C'est en partie pour lutter contre ce phénomène que les documents de planification du territoire préconisent la création d'une nouvelle desserte entre l'est et le centre de la métropole.



© Soudan_E_Alpaca_Productions



Carte issue du plan de déplacements urbains - Agglomération Lyonnaise - 2017-2030

UN TERRITOIRE MIXTE

BASSIN DE VIE

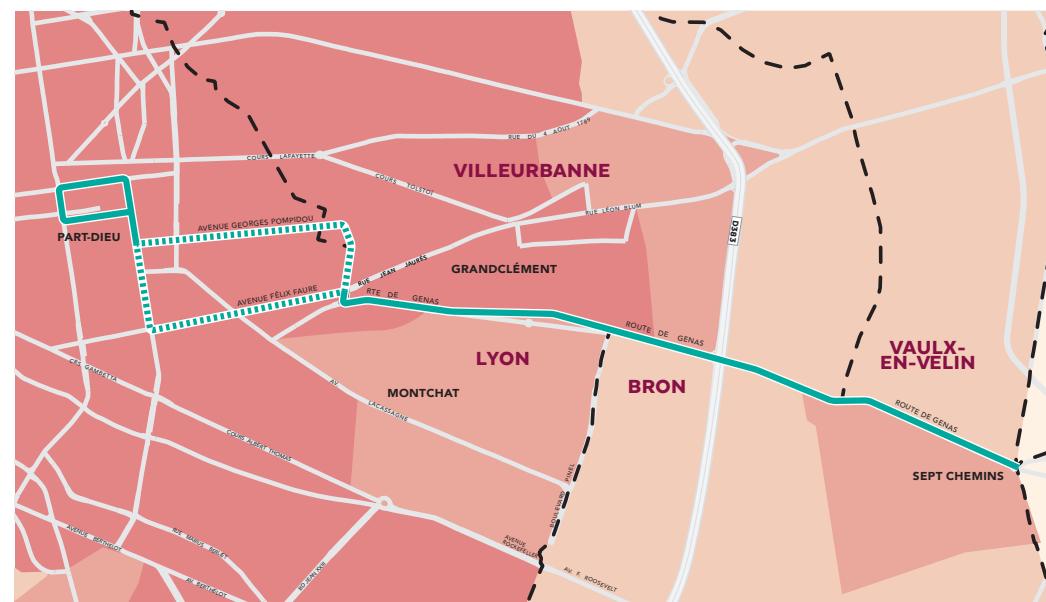
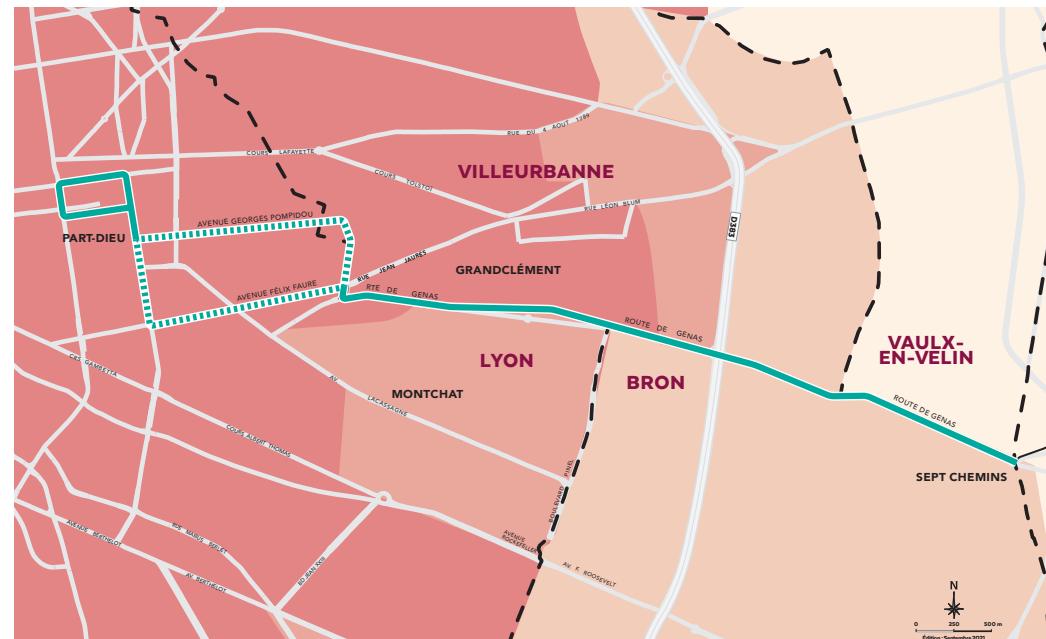
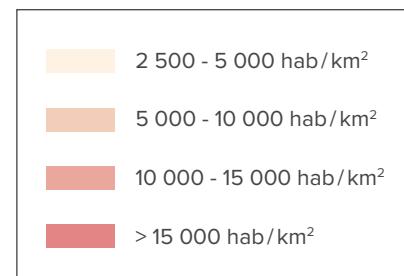
La zone traversée par le BHNS n'est pas homogène en matière de densité d'habitants et d'emplois.

LA POPULATION

On distingue aujourd'hui deux périmètres géographiques aux caractéristiques différentes :

- un secteur urbain très dense (plus de 10 000 habitants par kilomètre carré parfois plus de 15 000) à l'intérieur du périphérique, entre la Part-Dieu et Montchat / Grandclément;
- un secteur dense (entre 2 500 et 10 000 habitants par kilomètre carré), entre Montchat / Grandclément et Sept Chemins.

LE SECTEUR ENTRE MONTCHAT ET SEPT CHEMINS VA CONNAÎTRE UNE CROISSANCE DE SA DENSITÉ ET DE SA POPULATION D'ICI 2030, PRINCIPALEMENT AU SUD DE LA ROUTE DE GENAS.



L'EMPLOI

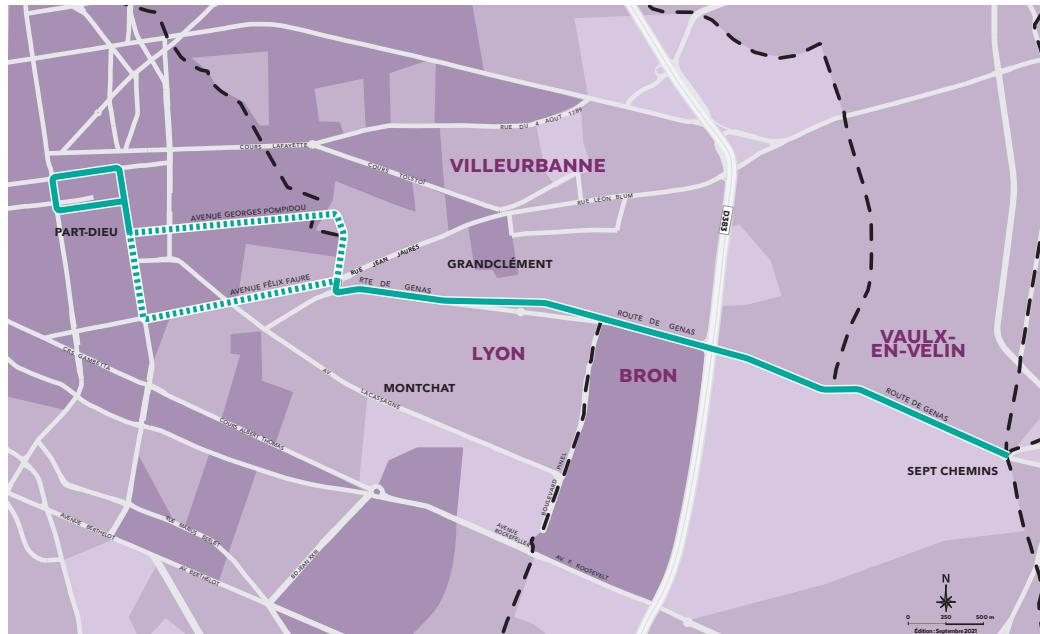
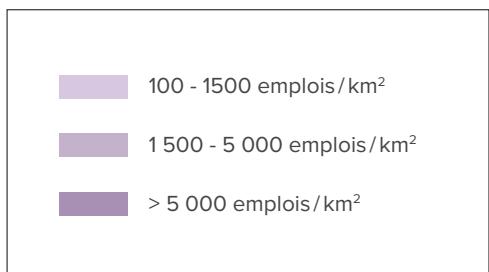
Les deux périmètres présentent également des situations différentes en matière d'emplois :

- le secteur entre la Part-Dieu et Montchat / Grandclément, composé de plusieurs quartiers à très forte concentration d'emplois (plus de 5 000 par kilomètre carré) ;
- le secteur entre le périphérique et la rocade est, qui présente une concentration d'emplois un peu moins importante mais néanmoins forte (entre 1 500 et 5 000 emplois par kilomètre carré).

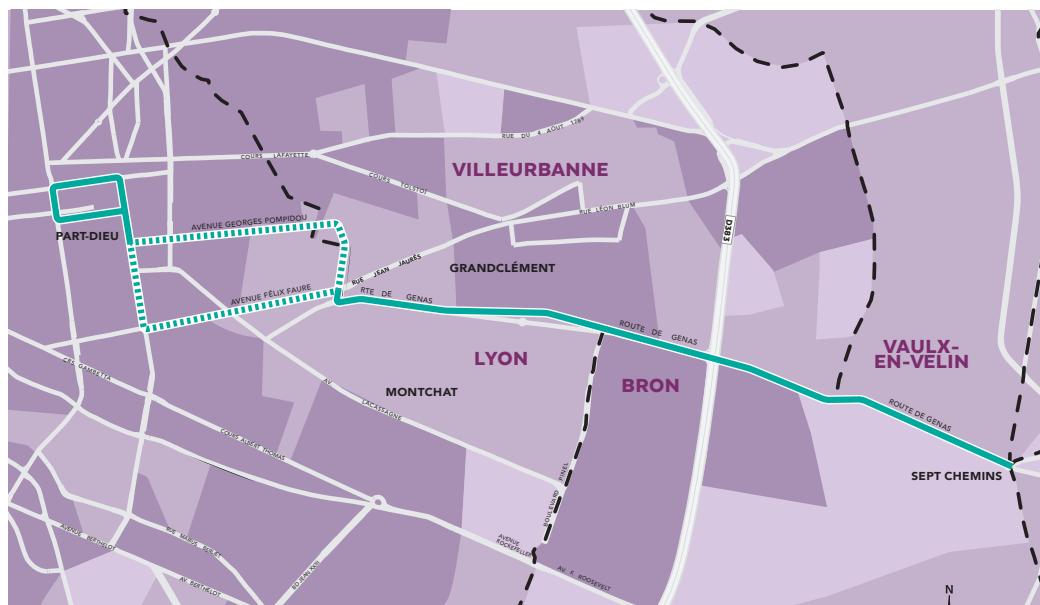
On retrouve au sein du corridor Part-Dieu
↔ Sept Chemins plusieurs pôles d'emplois importants :

- la Part-Dieu à Lyon (40 000 emplois) ;
- Villeurbanne sud (6 000 emplois) ;
- les Hôpitaux est à Bron (15 000 emplois) ;
- La Soie à Villeurbanne et Vaulx-en-Velin (6 700 emplois) ;
- le Parc du Chêne à Bron (8 000 emplois).

À L'HORIZON 2030, CERTAINS SECTEURS DEVRAIENT VOIR LEUR DENSITÉ D'EMPLOIS AUGMENTER, NOTAMMENT AU SUD DE VILLEURBANNE ET AU NORD DE BRON.



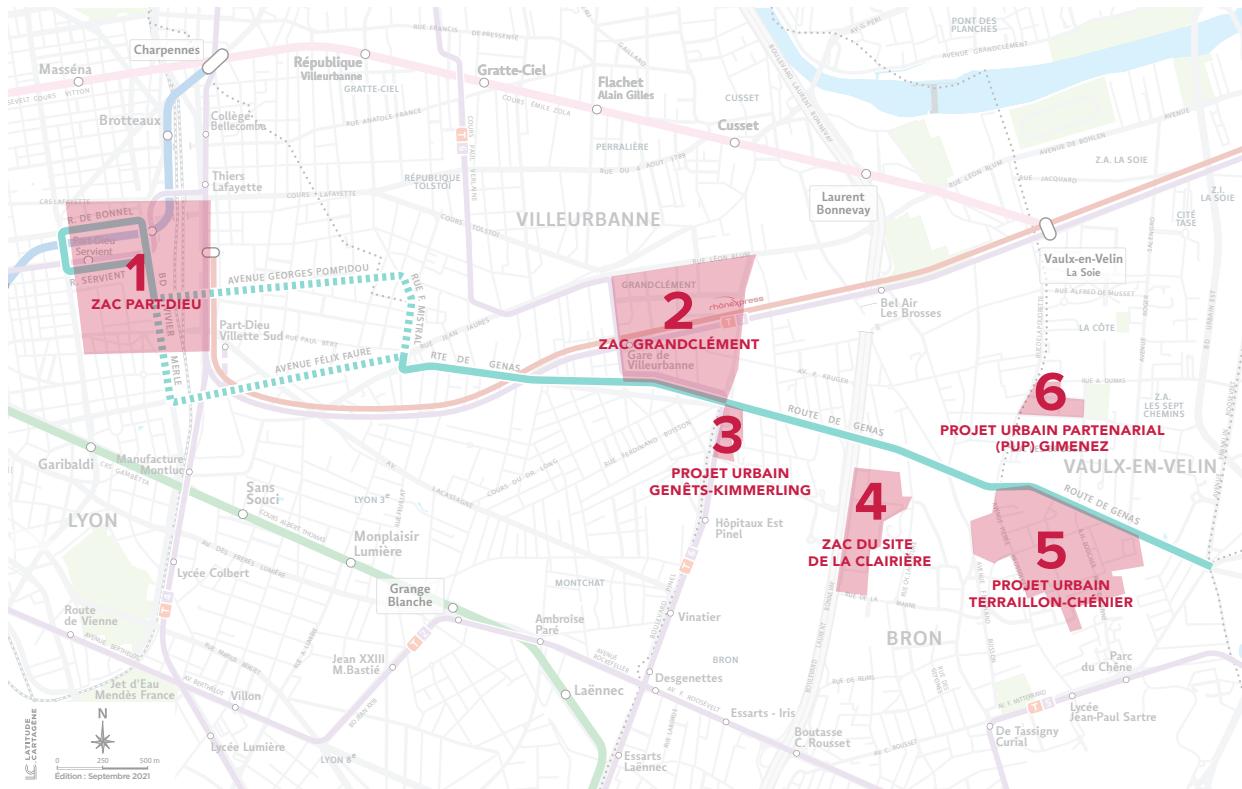
Densité d'emplois en 2015



Densité d'emplois à l'horizon 2030

DES QUARTIERS EN PLEIN DÉVELOPPEMENT

De nombreux projets urbains jalonnent l'itinéraire proposé de la ligne.



1 ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) PART-DIEU

La ZAC Part-Dieu est un projet d'envergure au long cours qui vise à transformer le cœur actif de Lyon à travers plusieurs objectifs :

- améliorer la qualité de vie;
- conforter l'attractivité économique;
- faciliter les mobilités durables.

En complément des opérations immobilières déjà réalisées (tour Incity, archives départementales et métropolitaines, Sky 56, extension du centre commercial...) ou en cours (To-Lyon, New Age...), la rénovation du pôle d'échanges multimodal constitue un volet important du projet. Par ailleurs, au fur et à mesure des travaux, les espaces publics sont requalifiés.



CHIFFRES CLÉS

 **105 000 M² DE LOGEMENTS,
SOIT 1 600 APPARTEMENTS**

 **350 000 M² D'ESPACES TERTIAIRES**

 **85 000 M² DE COMMERCES,
SERVICES, HÔTELS**

 **LIVRAISON : 2030**

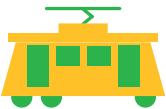


2

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) GRANDCLÉMENT

Située au sud de Villeurbanne sur 45 hectares, la ZAC Grandclément recouvre un secteur industriel en cours de renouvellement qui comprend aussi des habitations. Le projet urbain consiste à :

- valoriser l'esprit des lieux en reconstituant un quartier mixte composé d'habitats et d'activités ;
- maintenir des formes d'activités en lien avec le tissu artisanal et industriel ;
- accueillir de nouvelles populations en répondant à ses besoins en termes d'équipements ;
- renforcer la présence de la nature en ville ;
- améliorer la desserte locale au profit des différents modes de déplacement ;
- prendre en compte les enjeux environnementaux, notamment en matière de pollution, de nuisances sonores et de gestion des eaux pluviales.



LE BHNS, MAIS AUSSI LE TRAMWAY T6

Ce quartier de Villeurbanne va voir sa connexion au réseau TCL considérablement améliorée ces prochaines années. En complément de l'arrivée du BHNS, le tramway T6 effectuera un arrêt à Grandclément, place Kimmerling (mise en service en 2026).

CHIFFRES CLÉS

77 000 M²
DE LOGEMENTS,
SOIT 1 100
APPARTÉMENTS



1 GRAND PARC
DE PLUS DE 3 HA



23 000 M²
D'ACTIVITÉS
PRODUCTIVES



40 000 M²
D'ACTIVITÉS TERTIAIRES



2 000 M²
DE COMMERCES



1 CRÈCHE



1 GROUPE SCOLAIRE



**DÉBUT DE LA
CONSTRUCTION :
2022**

CHIFFRES CLÉS

 **333 LOGEMENTS,
SOIT ENVIRON
22 000 M²**

 **2 500 M²
DE COMMERCES**

 **+ DE 2 CLASSES
SUPPLÉMENTAIRES
POUR L'ÉCOLE
MATERNELLE DES GENÊTS**

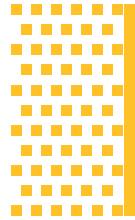
 **1 NOUVELLE PLACETTE**



3

PROJET URBAIN GENÊTS - KIMMERLING

Le secteur des Genêts est un site en renouvellement urbain de Bron, en limite nord-ouest de la commune, au sud de la place Kimmerling à Villeurbanne et à la limite de Lyon 3^e.



La reconversion urbaine de ce secteur urbain à vocation économique doit répondre aux enjeux suivants :

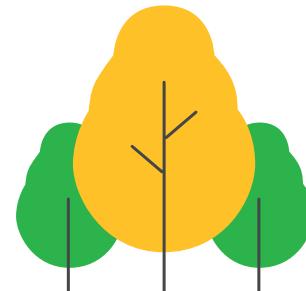
- affirmer et structurer un nouveau pôle de vie de quartier ;
- améliorer la qualité et le cadre de vie à ce territoire d'entrée de ville.

Un Projet Urbain Partenarial a été signé en 2015, dont le périmètre a été élargi en 2020 afin d'inclure d'autres opérations de construction.

UN PUP, C'EST QUOI ?

Un projet urbain partenarial est une méthode permettant le financement total ou partiel d'équipements publics dans le cadre d'opérations d'aménagement.

4



ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) DU SITE DE LA CLAIRIÈRE

Les 16 hectares de l'ancienne caserne Raby sont en reconversion urbaine. Localisé en façade du boulevard périphérique et au cœur de Bron, ce site va se transformer en nouveau quartier combinant activités économiques, logements et équipements.

La nature tiendra une place importante dans ce projet, avec une part de végétal recouvrant plus de la moitié du quartier, la plantation de 500 arbres ou encore la végétalisation des futures toitures.

CHIFFRES CLÉS

 **1 000 LOGEMENTS,
SOIT 65 000 M²**

 **12 000 M² DE
RÉSIDENCES (ÉTUDIANTS,
JEUNES ACTIFS, SENIORS)**

 **6 000 M² D'HÔTELS**

 **42 000 M²
DE LOCAUX D'ACTIVITÉS
ET TERTIAIRES**

 **1 650 M²
DE COMMERCES
EN REZ-DE-CHAUSSE**

 **500 M² D'ÉQUIPEMENT
PUBLIC D'ACCUEIL DE LA
PETITE ENFANCE**

 **2022 : ARRIVÉE
DES PREMIERS HABITANTS**

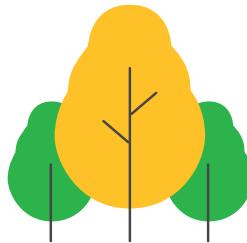
5 PROJET URBAIN TERRAILLON-CHÉNIER

Dans le NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain), les quartiers Terraillon sur Bron et Chénier sur Vaulx-en-Velin forment un périmètre classé en site d'intérêt national.

Les enjeux du NPNRU

sur Terraillon-Chénier sont de :

- maintenir la fonction résidentielle du quartier en offrant un cadre de vie renouvelé à ses habitants ;
- répondre à la demande d'habitat par une offre permettant un parcours résidentiel pour les Brondillants et les Vaudais ;
- créer des espaces publics qualitatifs et des espaces verts offrant une vie de quartier attractive autour d'équipements, de services publics et d'un pôle commercial renforcé.



CHIFFRES CLÉS

 **430** LOGEMENTS DES ANNÉES **1960** DÉCONSTRUITS

 **508** NOUVEAUX LOGEMENTS CÔTÉ TERRAILLON, **65** CÔTÉ CHÉNIER

 **1** NOUVEL EHPAD DE **80** PLACES

 **3 000 M²** DE RÉSIDENCE SOCIALE ADOMA



6

PROJET URBAIN PARTENARIAL (PUP) GIMENEZ

Ce Projet Urbain Partenarial a amorcé le déploiement sud du projet urbain Carré de Soie. Situé à Vaulx-en-Velin, entre les rues Dumas, Chénier, Poudrette et Gimenez, il s'étend sur le site des anciennes carrières Gimenez. En complément de la construction de logements en cours, une promenade plantée a été réalisée rue André Chenier.

CHIFFRES CLÉS

 **600** LOGEMENTS, SOIT **40 000 M²**

 **1** BÂTIMENT PUBLIC

 **1** PROMENADE PLANTÉE

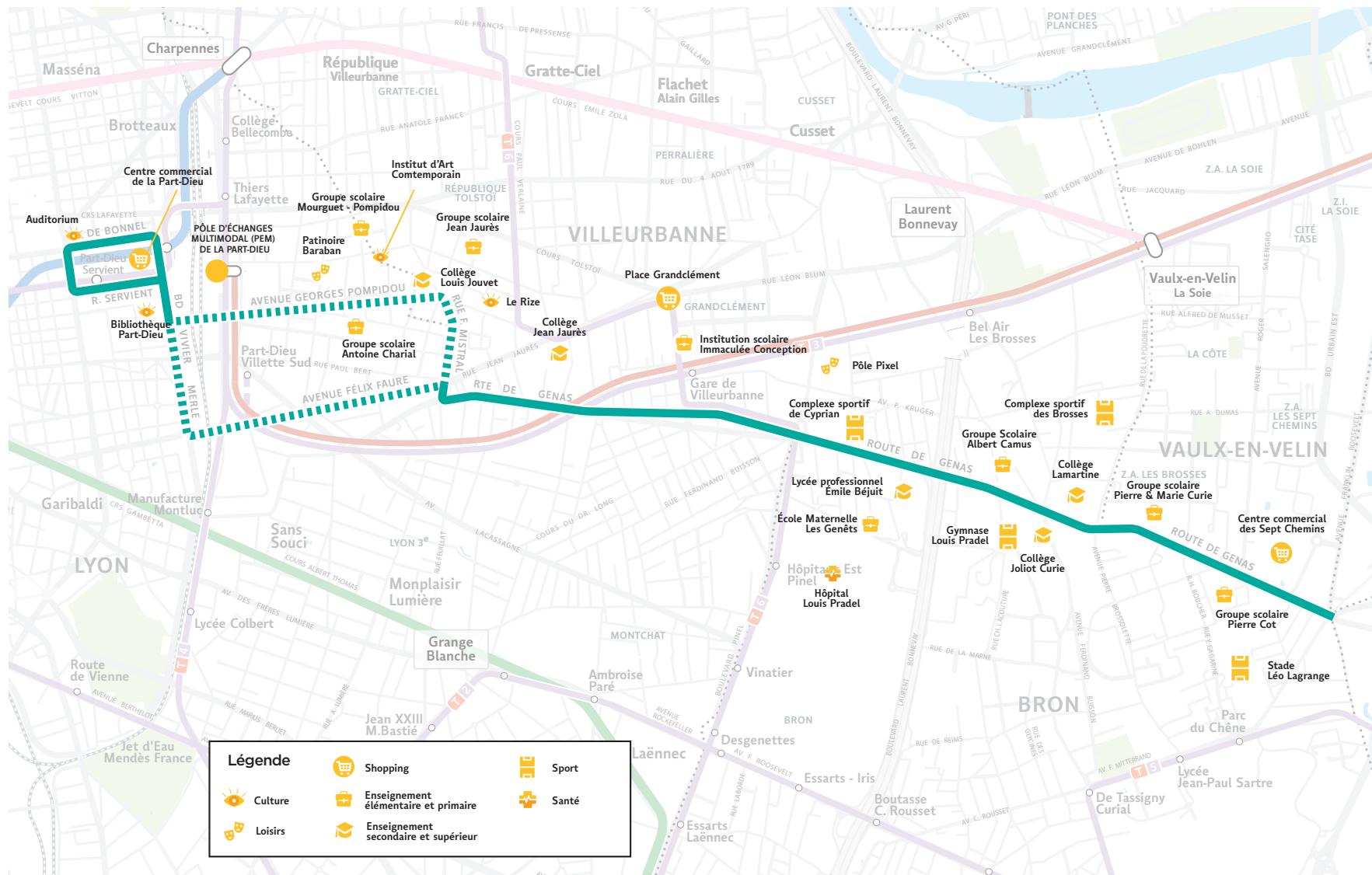
NOUVELLE ENTRÉE POUR L'ÉCOLE PIERRE ET MARIE CURIE

Tout proche du PUP Gimenez, cet établissement scolaire situé à Vaulx-en-Velin verra prochainement son accès modifié. L'entrée ne s'effectuera plus par la route de Genas mais par la rue Pierre et Marie Curie.



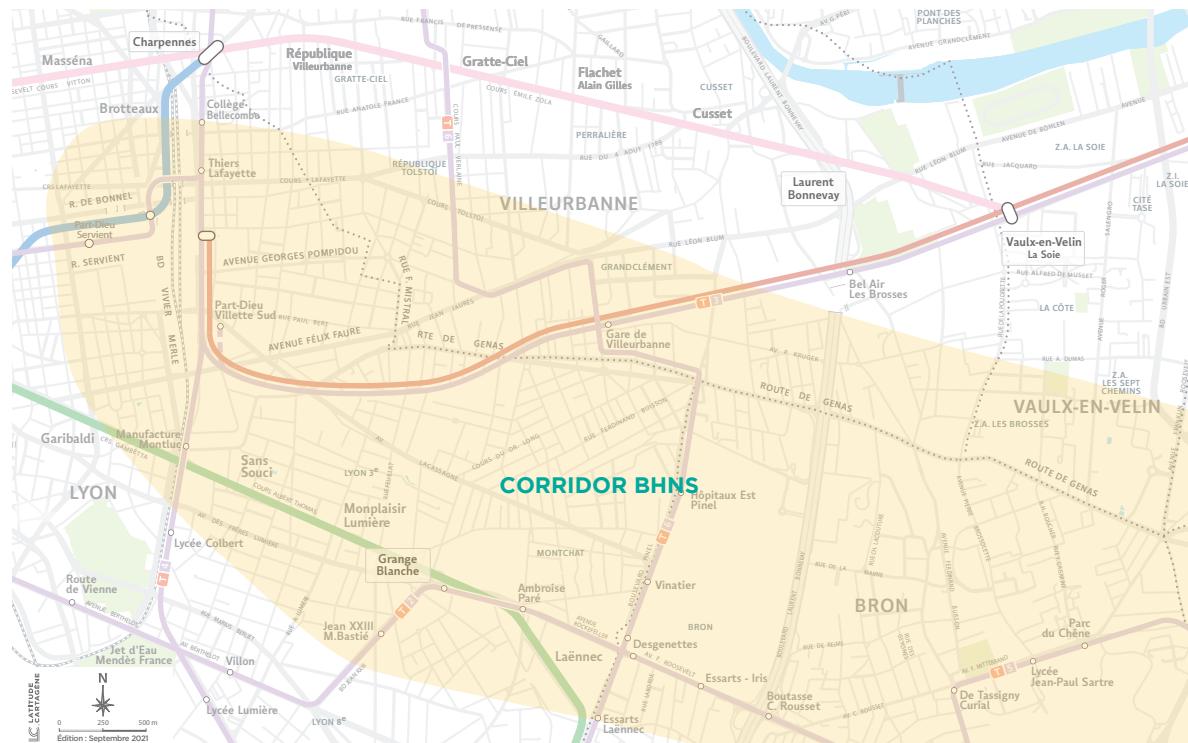
DES SITES QUI ATTIRENT

Plusieurs lieux accueillent un public important dans la zone desservie par la future ligne.



UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN À CONFORTER

Un diagnostic transport a été réalisé à partir des données de l'Enquête déplacements grand territoire 2015* qui recense les déplacements quotidiens des habitants dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Voici ses enseignements essentiels.



Plus de 80 % des déplacements sur la route de Genas se font aujourd'hui en voiture, laissant peu de place aux piétons et cycles et dégradant la performance des transports en communs.

Cela démontre que la part modale des transports en commun dispose d'une marge de progression importante sur ce secteur. La mise en service du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins permettra des déplacements plus efficaces.

CETTE NOUVELLE OFFRE CONSTITUE UNE SOLUTION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE) À L'HORIZON 2026.

Le corridor de déplacements ci-contre a été déterminé par l'Enquête déplacements grand territoire 2015.

* source : <http://www.sytral.fr/471-enquete-deplacements-2014-2015.htm>

REQUALIFIER LA ROUTE DE GENAS : UNE NOUVELLE ENTRÉE DE VILLE APAISÉE

La route de Genas, qu'empruntera le BHNS, est aujourd'hui très fréquentée par les voitures, ce qui limite les échanges entre quartiers du sud et quartiers du nord de la route. Elle est une entrée vers le cœur de la métropole et son apaisement constitue un enjeu majeur.



La route de Genas, d'une longueur de 4,6 km, relie l'est de Lyon aux Sept Chemins à Bron et Vaulx-en-Velin.

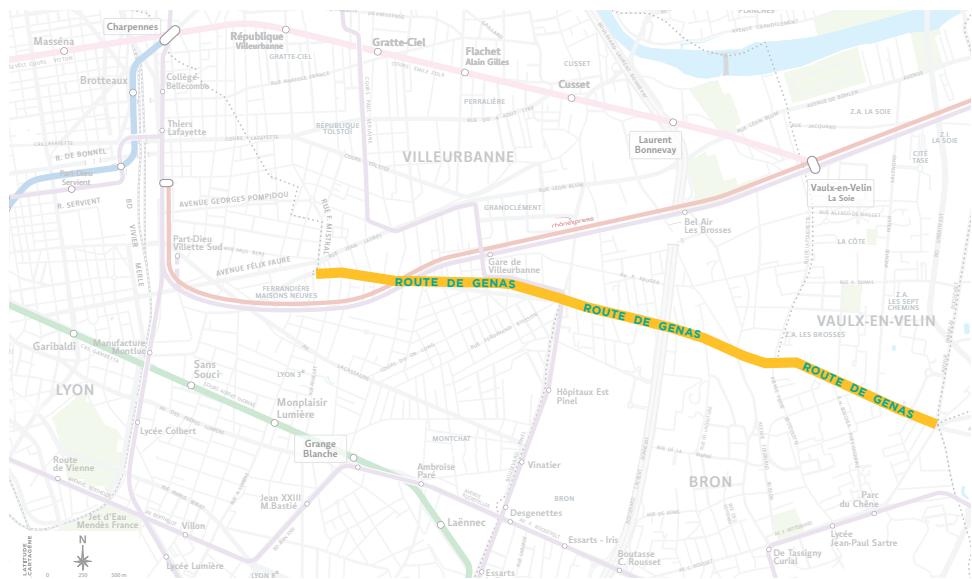
Elle constitue une frontière administrative entre :

- Lyon et Villeurbanne;
- Villeurbanne et Bron;
- Vaulx-en-Velin et Bron.

Aujourd'hui déjà, les riverains traversent la route de Genas au quotidien pour différentes raisons. Ainsi, par exemple, les habitants du Terraillon à Bron se rendent au pôle commerçant André Chénier à Vaulx-en-Velin et, dans le sens inverse, les habitants de Vaulx-en-Velin fréquentent le square Caravelle au Terraillon.

Cette frontière n'en est donc pas vraiment une, même si le sentiment d'insécurité routière et les milliers de voitures qui y circulent chaque jour* ne favorisent pas sa traversée par les piétons.

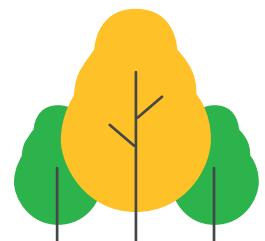
Avec l'arrivée du BHNS, qui s'accompagnera d'une requalification des espaces publics d'entrée à façade et d'un apaisement de



la circulation routière, la route de Genas deviendra un trait d'union entre les quartiers, ce qui permettra la conception de projets de territoire globaux, s'émancipant davantage des frontières communales. La requalification de cette route contribuera à en faire un véritable élément de couture urbaine aux traversées piétonnes facilitées.

Le BHNS permettra également d'améliorer le cadre de vie des habitants. Son insertion aura pour objectif d'apaiser et de végétaliser son parcours aujourd'hui largement minéralisé.

**LIEN ENTRE LES QUARTIERS,
APAISEMENT, SÉCURITÉ, NATURE...
LES ENJEUX LIÉS À LA ROUTE DE
GENAS SONT MULTIPLES !**



* selon les estimations (Modely ou Criter) 20 à 30 000 véhicules par jour sont recensés au niveau de l'échangeur avec le périphérique Laurent Bonnevay ; 11 000 à 20 000 véhicules par jour du périphérique aux Sept Chemins.

LE BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS : UN PROJET INDISPENSABLE

La nécessité de répondre aux enjeux présentés précédemment a conforté l'opportunité du projet. Avant d'entrer dans le détail du projet proposé par le SYTRAL voici un aperçu de la situation en cas de non-réalisation du projet.

1

Le développement socio-économique du territoire lié aux projets de développement ou de renouvellement urbain génère une hausse des déplacements. Cela engendre :

Une hausse de l'utilisation de la voiture, augmentant l'exposition des habitants de la route de Genas aux particules fines et au bruit ainsi que l'émission de CO₂.

Une saturation des voiries existantes.

Une absence d'aménagement dédié aux mobilités douces, entraînant plus d'insécurité routière.

2

Les habitants des quartiers en renouvellement urbain situés le long du tracé du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins ne disposent pas de solutions de déplacement alternatives à la voiture, dans le cadre du déploiement de la Zone à Faibles Émissions (voir encadré).

3

La route de Genas, actuellement fortement minérale, ne bénéficierait pas de la végétalisation et de la désimperméabilisation permise par l'aménagement du BHNS. Elle ne profiterait pas non plus de l'amélioration du cadre de vie et de la sécurisation routière suscitées par le projet.



QU'EST-CE QUE LA ZFE ?

Une Zone à Faibles Émissions (ZFE) est un outil réglementaire visant à réduire les émissions de CO₂ ainsi que la pollution atmosphérique en interdisant la circulation des véhicules les plus polluants. La loi prévoit le déploiement obligatoire de ZFE dans les territoires dépassant régulièrement les normes en matière de qualité de l'air. La métropole de Lyon est concernée. En effet, 65 % des habitants de la métropole sont exposés aux particules très fines, dont les niveaux se situent à des niveaux au-dessus des seuils fixés par l'OMS. De plus, la population habitant à proximité des voiries importantes est exposée à des dépassages de la valeur limite en dioxyde d'azote (seuil national de la qualité de l'air).

Dans ce contexte, la Métropole de Lyon a instauré une ZFE en 2020, en proposant en parallèle des aides pour l'achat de véhicules pas ou peu polluants. Dans la métropole, la ZFE s'étend sur :

- la quasi-totalité des arrondissements de Lyon;
- les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay;
- l'ensemble de la commune de Caluire-et-Cuire.

Actuellement, seuls les véhicules destinés au transport de marchandises dotés de vignettes Crit'air 3, 4, 5 ou non classés sont concernés.

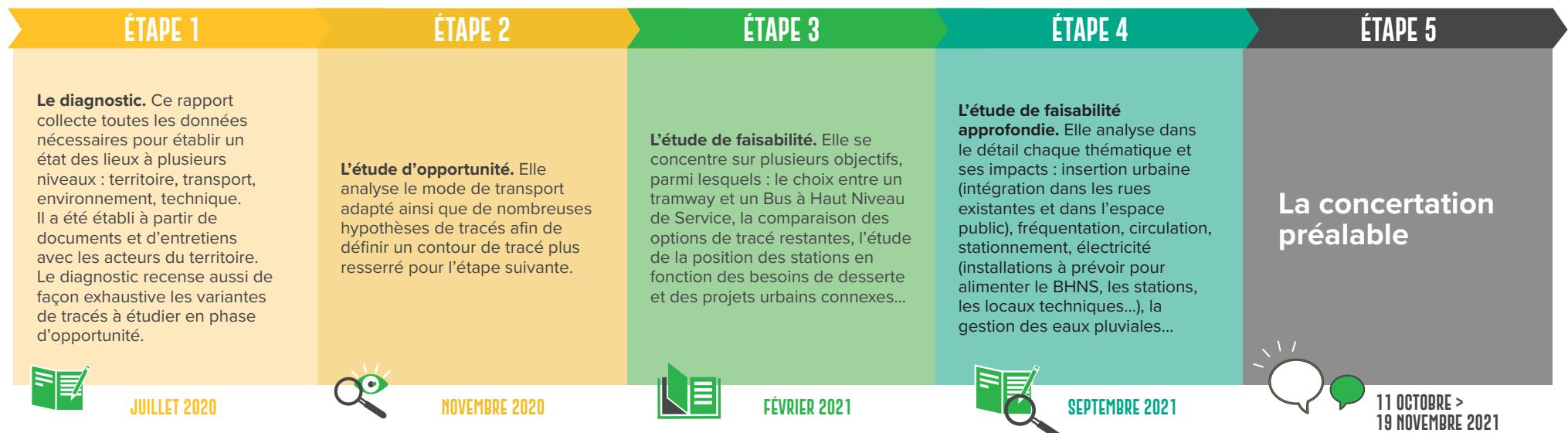
L'objectif est d'autoriser la circulation et le stationnement des seuls véhicules Crit'air 1 ou fonctionnant à l'électrique ou l'hydrogène d'ici 2026 (véhicules professionnels et particuliers). Un processus de concertation est en cours pour déterminer les modalités de mise en œuvre de cette mesure.

La mise en service du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins en 2026 offrira ainsi une alternative efficace de transport aux habitants de l'est lyonnais qui ne pourront plus accéder au cœur de la métropole avec leur voiture.

OÙ EN EST LE PROJET ?

Après plusieurs mois d'études et d'échanges entre les équipes du SYTRAL, des communes concernées et de la Métropole, le projet entre dans sa phase de concertation préalable (voir le calendrier global du projet page 47), qui constitue une première étape réglementaire.

LES PREMIÈRES ÉTAPES



UNE ANALYSE MULTICRITÈRE

Les scénarii présentés dans ce dossier de concertation offrent les meilleures solutions selon 10 critères :



LE COÛT (investissement et exploitation)



LE NIVEAU DE SERVICE (vitesse moyenne, temps de parcours)

L'INSERTION DANS L'ESPACE URBAIN

(stations, partage de la voirie, impacts fonciers, activités riveraines, contraintes techniques)



L'ENVIRONNEMENT

(paysage et patrimoine, archéologie, îlots de chaleur...)

LE TRANSPORT

(connexion avec le réseau structurant, l'intermodalité, l'accessibilité)



L'EXPLOITATION ET L'EXPLOITABILITÉ

(réseau existant, contraintes d'exploitation)

LES RÉSEAUX SOUTERRAINS EN PRÉSENCE

(eau, électricité, gaz, chauffage urbain, etc.)



LES MOBILITÉS DOUCES

(maillage cyclable et aménagements pour les cycles, cheminements piétons)

LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT





Le projet soumis à la **concertation préalable**

UN TROLLEYBUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE



QU'EST-CE QU'UN TROLLEYBUS ?

Le trolleybus diffère du bus « classique » par son mode d'alimentation : son moteur est électrique et alimenté par une ligne aérienne de contact (LAC) ; il dispose d'une batterie pour être en autonomie dans les zones non équipées de LAC.

La desserte Part-Dieu <> Sept Chemins sera assurée par des trolley-bus articulés ou bi-articulés (plus grands), en fonction des besoins de capacité.

LES TROLLEYBUS IMC

Depuis mai 2021 sur la ligne C13 et septembre 2021 sur la ligne C11, le SYTRAL déploie des trolleybus IMC (In Motion Charging) entièrement électriques. Très silencieux, ils ont la capacité de rouler sur 40 % de leur trajet en toute autonomie, sans ligne électrifiée. L'énergie stockée dans les batteries embarquées lorsque le trolleybus circule sous les lignes aériennes de contact lui permet de s'affranchir des déviations et des zones de travaux sur son trajet. Ces trolley-bus innovants pourraient également assurer la desserte du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins.



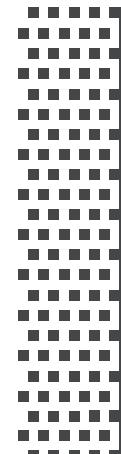
Le BHNS
de Nantes,
le Busway.

À QUOI FAIT RÉFÉRENCE LE « HAUT NIVEAU DE SERVICE » ?

Cela signifie que c'est un mode de transport très performant, cumulant à la fois les avantages du bus et du tramway :

- il est fiable, grâce à sa circulation sur site propre (integral ou partiel) 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 garanties (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.

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



Dans le cadre de chaque réunion publique communale, un temps sera dédié sur les attentes d'usage et de niveau de service du BHNS.

Venez contribuer !

LE TRACÉ ET L'INSERTION DANS L'ESPACE PUBLIC



7 KM
DE LIGNE
ENVIRON



25 MINUTES
DE TEMPS
DE PARCOURS
TOTAL



15 À 16
STATIONS

LES GRANDS PRINCIPES D'INSERTION

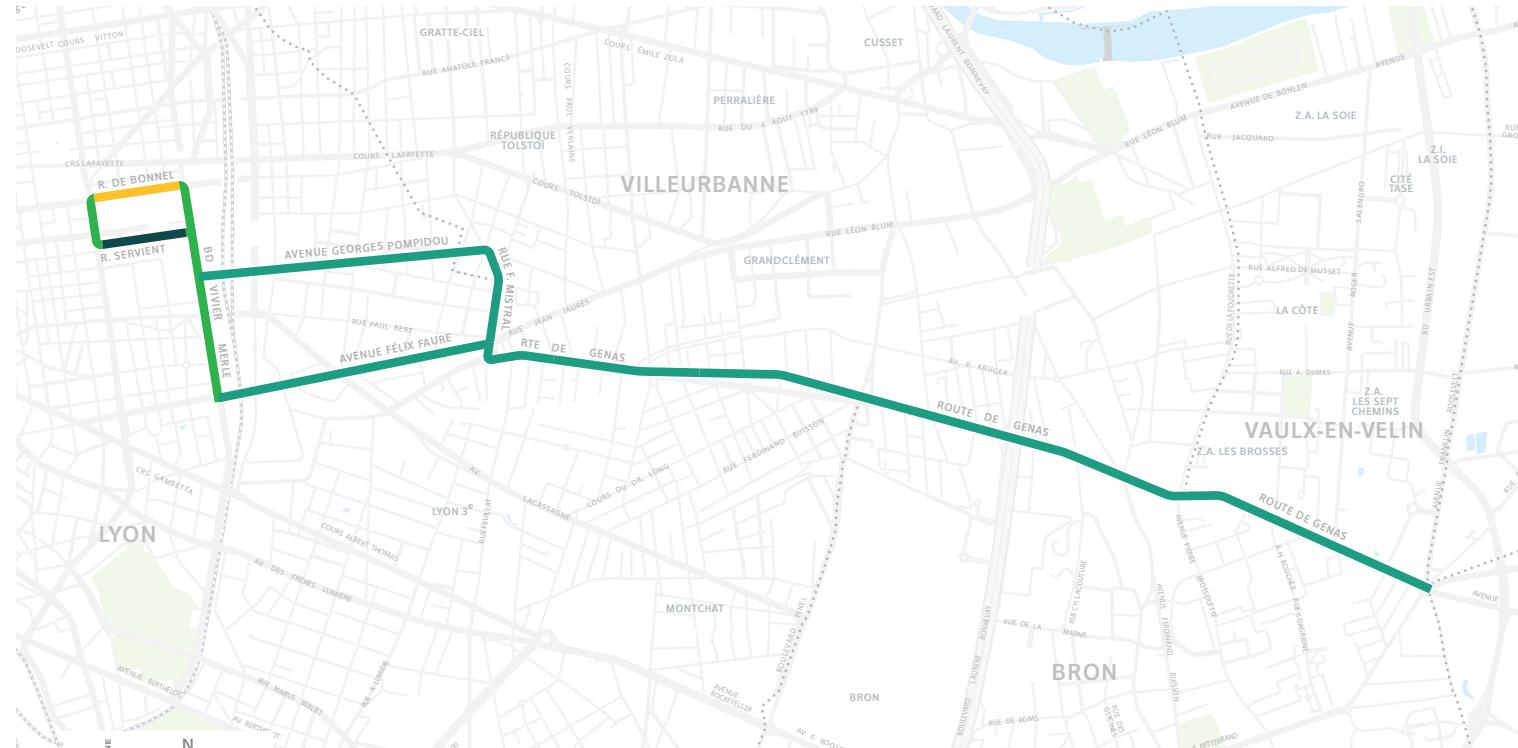
L'insertion est la façon dont le BHNS s'articule avec les autres usages de l'espace public.

Le tracé proposé dans le cadre de la concertation répond aux objectifs de :

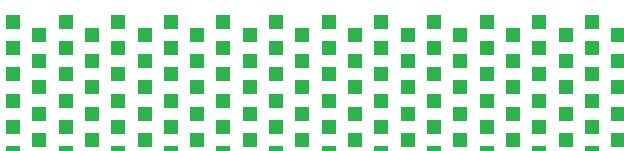
- créer un site propre pour le BHNS ;
- préserver le patrimoine végétal et en créer tant que possible ;
- créer des itinéraires pour les vélos ;
- proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite ;
- contribuer à l'apaisement de la circulation ;
- connecter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

COMMENT COMPOSER AVEC L'EXISTANT DANS LES RUES ÉTROITES ?

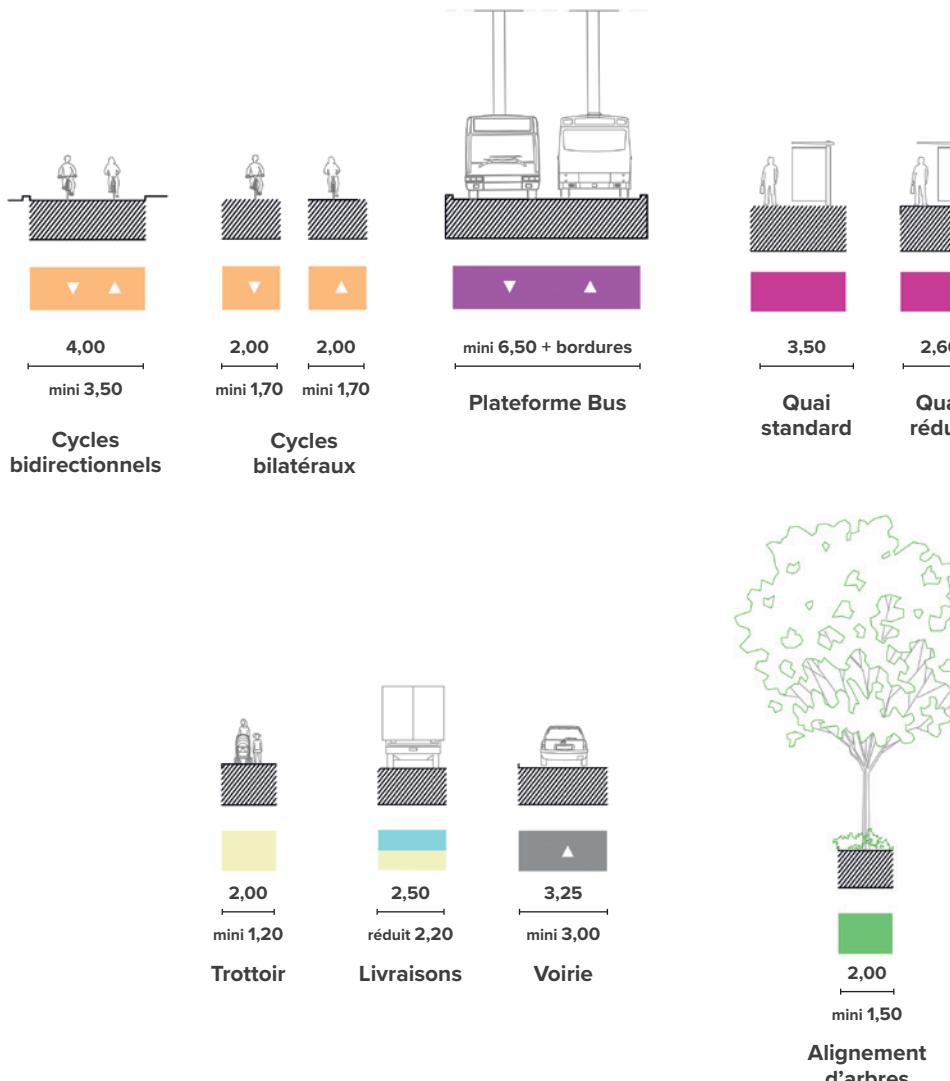
Le projet ne prévoit pas d'appliquer un profil d'aménagement unique sur les voiries du tracé de la ligne. Il s'agit au contraire de composer avec l'existant. La concertation offre la possibilité de définir avec les riverains, travailleurs, commerçants et acteurs économiques, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes les enjeux et contraintes d'insertion sur les différents secteurs. Qu'il s'agisse des espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, des espaces végétalisés, des voies de circulation ou du stationnement, les réflexions seront menées collectivement. Les indications de largeur proposées page suivante sont règlementaires. Dans certains cas, des adaptations ponctuelles peuvent être apportées pour une meilleure insertion.



**Largeur des voiries le long
du tracé du BHNS.**



BLOCS DE DIMENSIONNEMENT TYPES



LA QUESTION FONCIÈRE

Le tracé du BHNS Part-Dieu < Sept Chemins a été pensé pour réduire au maximum les impacts sur les propriétés privées, les commerçants, les acteurs économiques et les usages urbains actuels.

Ce n'est qu'à l'issue des études de conception que les conséquences de l'insertion du BHNS sur les parcelles bâties ou non bâties pourront être clairement identifiées. Des échanges seront alors proposés aux riverains dont les propriétés sont concernées.

LA PROCÉDURE D'ACQUISITION

Le SYTRAL peut acquérir des immeubles (et des droits immobiliers comme l'usufruit, la servitude...) par voie amiable ou par expropriation dans un but d'utilité publique.

La procédure débute par une phase administrative et la tenue de l'enquête publique préalable. À son terme, le commissaire-enquêteur rend son avis que le Préfet prend en compte pour déclarer l'utilité publique du projet. Une enquête parcellaire menée également par un commissaire enquêteur peut aussi être organisée pour déterminer les emprises foncières (ou droits immobiliers) à acquérir ainsi que l'identité de leurs propriétaires. Selon les conclusions de l'enquête, le Préfet peut déclarer cessibles les biens concernés. La phase judiciaire débute alors afin de procéder au transfert de propriété. Il peut se réaliser par voie amiable. Cette solution est privilégiée. Des négociations préalables avec les propriétaires des biens concernés sont menées. Leur objectif est d'aboutir à une promesse unilatérale de vente.

Dans ce cas, après que le SYTRAL ait validé l'acquisition, il lève l'option d'achat et procède au versement du prix convenu par l'intermédiaire d'un notaire qu'il a désigné.

En cas de désaccord ou d'absence de réponse de l'intéressé, le transfert de propriété peut également se réaliser par voie d'ordonnance prise par le juge de l'expropriation. Le juge de l'expropriation, saisi par l'une ou par l'autre des 2 parties, fixe les indemnités perçues par les propriétaires afin de couvrir l'intégralité du préjudice direct, certain et matériel, subi par l'exproprié. Son jugement est susceptible d'appel puis de pourvoi en cassation.

LE TRACÉ PAR SECTEUR

DE PART-DIEU À MAISONS-NEUVES



6 STATIONS ENVISAGÉES

- Commun aux deux variantes, le terminus serait situé rue Garibaldi, devant l'auditorium Maurice Ravel

ITINÉRAIRE POMPIDOU/MISTRAL

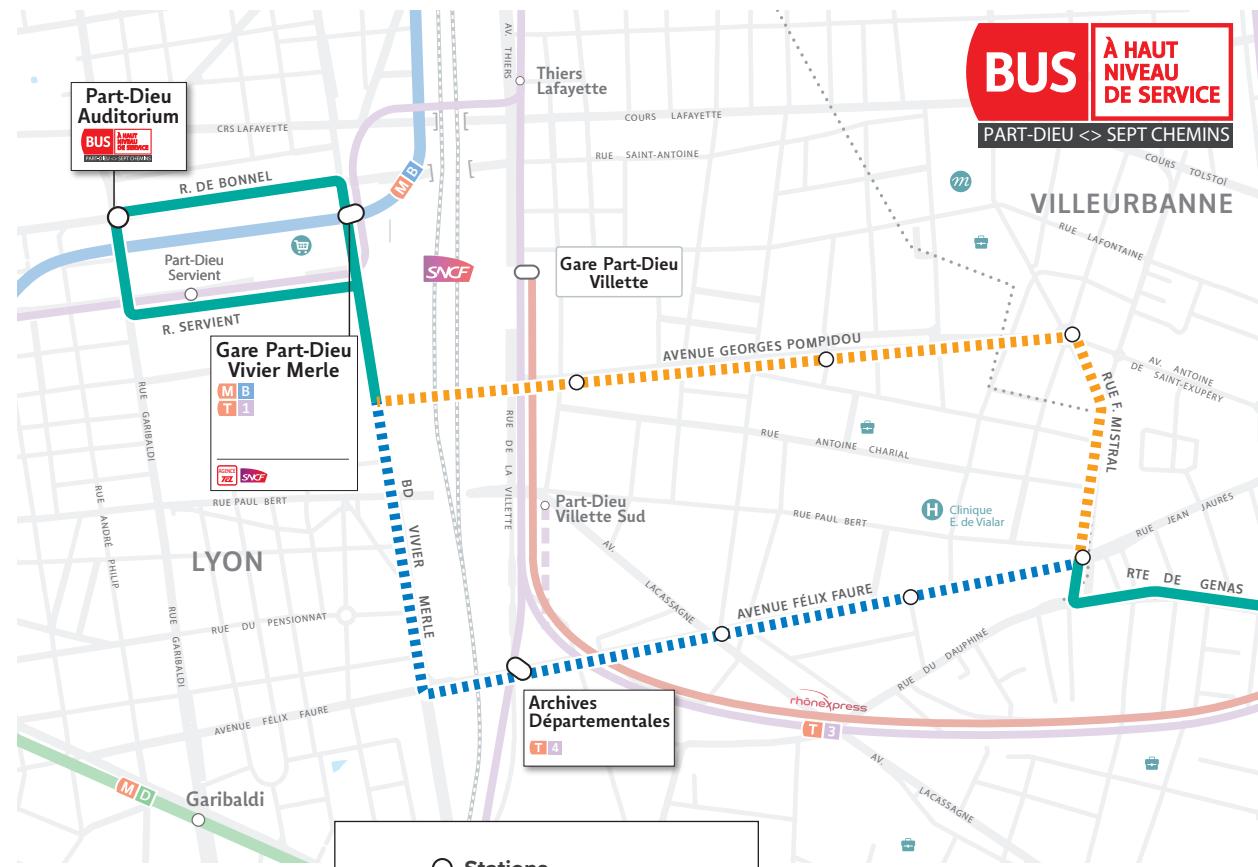
- Boulevard Vivier Merle, près de la Bibliothèque municipale
- Avenue Pompidou, à proximité du croisement avec la rue de la Villette
- Place de la Ferrandière
- Place Marengo
- Au carrefour rue Frédéric Mistral, avenue Félix Faure

ITINÉRAIRE VIVIER-MERLE/FAURE

- Boulevard Vivier Merle, au niveau de la halle des sports
- Avenue Félix Faure, esplanade Mandela, en connexion avec T4 à la station Archives Départementales
- Au carrefour avenue Félix Faure / avenue Lacassagne
- Avenue Félix Faure, à proximité de la rue Carry
- Au carrefour rue Frédéric Mistral, avenue Félix Faure



Dans le sens Sept Chemins > Part-Dieu, le BHNS rejoindrait l'auditorium par la rue Servient afin de respecter les sens de circulation existants.



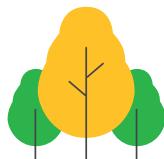
Stations

La position des stations est à affiner en concertation.

> Le BHNS débuterait son parcours rue Garibaldi à Lyon, devant l'auditorium Maurice Ravel. Il emprunterait ensuite la rue de Bonnel avant de se diriger vers le sud, boulevard Vivier Merle.

L'intégralité de cette section est déjà en site propre, aucun changement n'est donc à prévoir excepté l'aménagement du terminus devant l'auditorium.

> Au niveau du croisement entre le boulevard Vivier Merle et l'avenue Georges Pompidou, deux itinéraires différents sont proposés à la concertation.



ITINÉRAIRE POMPIDOU/MISTRAL

> Le BHNS emprunterait l'avenue Georges Pompidou et passerait sous les voies ferrées.

Le réaménagement du passage sous les voies ferrées fait partie du périmètre de la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Part-Dieu, qui est en cours de réalisation.

> Il poursuivrait sur l'avenue Pompidou, longerait la place de la Ferrandière puis utiliserait la rue François Gillet, quittant Lyon pour Villeurbanne.

L'alignement de platanes sur cette portion serait conservé. Une voie de circulation voiture pourrait être supprimée ainsi qu'une grande partie des places de stationnement.

LES VÉLOS POURRAIENT BÉNÉFICIER D'UNE VOIE RÉSERVÉE DANS UN SENS ET PARTAGER UNE VOIE AVEC LES VOITURES DANS L'AUTRE, OU ALORS PARTAGER LA PLATEFORME DU BHNS DANS LES DEUX SENS. CE SUJET EST OUVERT À LA CONCERTATION !

> Au niveau de la place Marengo où un arrêt serait réalisé, il bifurquerait avenue Marc Sangnier puis rue Frédéric Mistral jusqu'à la place des Maisons-Neuves.

Sur ces deux rues, les arbres seraient conservés (ou replantés en cas d'impact) ainsi que les récents aménagements dédiés aux vélos. Le BHNS circulerait en site propre dans un sens, en voie partagée avec les voitures dans l'autre. Une file de stationnement pourrait être supprimée.



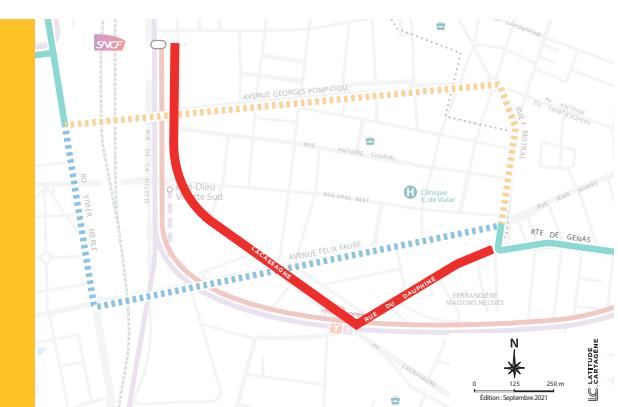
ITINÉRAIRE 2 : VIVIER MERLE / FAURE

> Le BHNS poursuivrait boulevard Vivier Merle sur le site propre existant puis s'engagerait en direction de l'est, dans l'avenue Félix Faure. Il desservirait l'esplanade Mandela (pour laquelle une concertation est en cours, portée par la SPL Part-Dieu*), puis remonterait l'avenue Félix Faure jusqu'à Maisons Neuves.

Avenue Félix Faure, les deux alignements d'arbres seraient conservés et un sens de circulation voiture (est > ouest) disparaîtrait. Les vélos pourraient circuler sur la plateforme BHNS. Des aires de livraison seraient conservées mais une file de stationnement devrait être supprimée.

* + d'infos sur cette concertation :
<https://www.lyon-partdieu.com/participer/concertation-lesplanades-mandela/>

POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?



COMPARATIF DES DEUX ITINÉRAIRES

En matière d'insertion, d'aménagements cyclables, de préservation de la végétation, d'exploitation, d'impact sur les autres lignes TCL et de coût, les deux itinéraires sont équivalents. En revanche, leur impact sur la circulation et le stationnement diffère.

ITINÉRAIRE POMPIDOU/MISTRAL

- > Impact sur l'accessibilité locale (10 entrées charretières)
- > Passage des rues en sens unique
- > Nombreuses places de stationnement supprimées (+ 17% par rapport à l'autre itinéraire)

ITINÉRAIRE VIVIER MERLE / FAURE

- > Impact sur l'accessibilité locale (30 entrées charretières)
- > Passage des rues en sens unique
- > Nombreuses places de stationnement supprimées



**À VOTRE
ÉCOUTE !**

Sur ce secteur, le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur :

- les deux variantes proposées sur ce tronçon ;
- vos besoins en matière d'implantation des stations (arrêts, correspondances...) ;
- la circulation des vélos avenue Georges Pompidou si l'itinéraire associé est retenu.

LE TRACÉ PAR SECTEUR

ROUTE DE GENAS : DE MAISONS-NEUVES À LA PLACE KIMMERLING

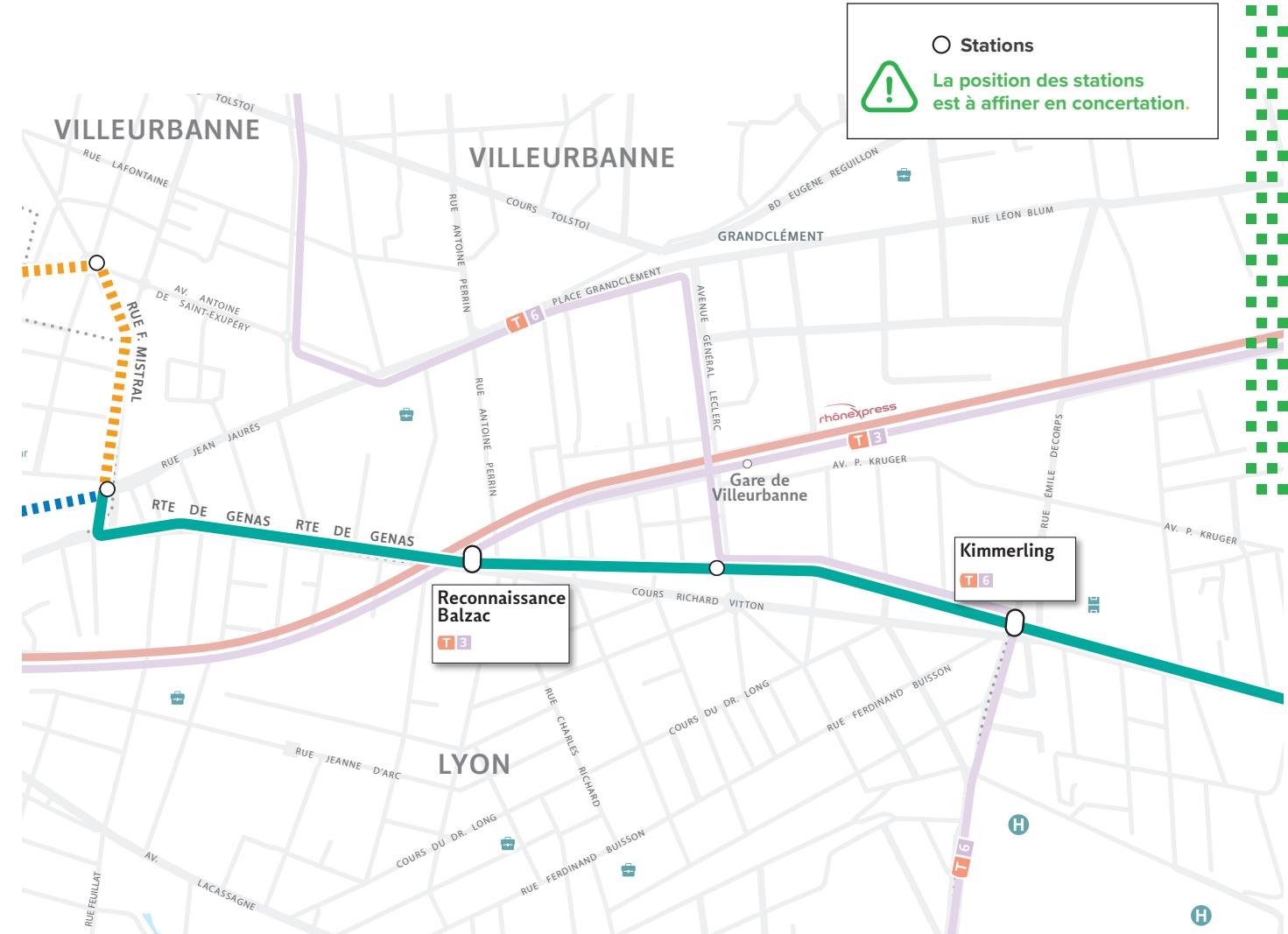


3 STATIONS ENVISAGÉES

- En correspondance avec le tramway T3 à Reconnaissance-Balzac
- Au carrefour de la route de Genas et de l'avenue du Général Leclerc
- Place Kimmerling, en correspondance avec T6

> Après avoir sillonné la fin de la rue Frédéric Mistral, le BHNS prendrait la route de Genas. Un arrêt serait positionné dans cette zone. Le BHNS traverserait le quartier Maisons-Neuves à Villeurbanne puis arriverait place de la Reconnaissance, où une station pourrait être insérée près de celle du T3 (Reconnaissance-Balzac).

Sur ce tronçon, une voie de circulation devrait être supprimée (ouest > est) ainsi que des places de stationnement. Le BHNS évoluerait en site propre et les vélos bénéficieraient des Voies Lyonnaises (réseau express vélo). Des alignements d'arbres seraient plantés et une requalification de façade à façade pourrait être mise en œuvre.



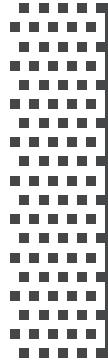
> Entre Reconnaissance Balzac et l'avenue du Général Leclerc / La place Ronde, le BHNS poursuivrait sur la route de Genas, desservant le sud du quartier Grandclément à Villeurbanne et le nord du quartier de Montchat.

Bénéficiant de l'opportunité d'aménager les deux infrastructures simultanément, le BHNS en site propre évoluerait aux côtés des Voies Lyonnaises (réseau express vélo) et du sens unique de circulation voiture existant. Le stationnement devrait disparaître au profit d'alignements d'arbres et une requalification de façade à façade sera déployée.



UN BHNS ET UN TRAMWAY SUR LA MÊME VOIE ?

La cohabitation d'un bus et d'un tramway sur une même voie est parfaitement réalisable techniquement. On trouve un exemple à Lyon, où les tramways T1 et T4 circulent sur la même voirie que le C3, cours Lafayette.



À VOTRE ÉCOUTE !

Sur ce secteur, le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur :

- vos besoins en matière d'implantation des stations ;
- les services à proposer en station.

> Entre l'avenue du Général Leclerc et la place Kimmerling, il cheminera sur la même plateforme que T6, desservira la ZAC Grandclément, en continuant à longer le quartier de Montchat.

L'aménagement de cette portion est décidé dans le cadre du projet T6, dont la concertation a eu lieu entre mars et avril 2021 et qui est actuellement en phase de concertation continue. Rendez-vous sur t6nord-sytral.fr pour en savoir plus !



LE TRACÉ PAR SECTEUR

ROUTE DE GENAS : DE LA PLACE KIMMERLING À BROSSOLETTE-POUDRETTE



3 À 4 STATIONS ENVISAGÉES

- À proximité du lycée professionnel Emile Béjuit
- 1 ou 2 stations pour desservir la ZAC du site de la Clairière et le carrefour avec la rue du Luxembourg
- Au carrefour avec l'avenue Pierre Brossolette et la rue de la Poudrette

> Entre la place Kimmerling et le boulevard périphérique, le BHNS longerait le quartier des Genêts à Bron et le quartier de Cyprian à Villeurbanne.

Puis, entre le boulevard périphérique et la rue de la Poudrette, il desservirait la ZAC du site de la Clairière à Bron et le quartier des Brosses à Villeurbanne.

Sur cette section, un site propre BHNS, deux sens de circulation voiture et les Voies Lyonnaises (réseau express vélo) se partageraient la voie. Des places de livraison et de stationnement normal seraient conservées mais une partie d'entre elles seraient supprimées. La plantation d'un double alignement d'arbres est envisagée, dans le cadre d'une requalification de façade à façade. Des acquisitions foncières seraient à prévoir.



POURQUOI LES AUTRES TRACÉS ÉTUDIÉS ONT-ILS ÉTÉ ÉCARTÉS ?

Un passage plus au sud a été étudié, par la ZAC du site de la Clairière et la rue Christian Lacouture. Néanmoins, le BHNS n'aurait pas pu y circuler en site propre, ce qui aurait réduit sa performance. Ajoutant 1 km au tracé de référence, cette hypothèse aurait allongé le temps de parcours de 5 minutes. Le tracé par la route de Genas permet de desservir ce quartier par l'implantation d'une station à propos de laquelle nous attendons vos contributions sur l'accessibilité attendue (vélo, piétons, etc.).





À VOTRE ÉCOUTE!

Sur ce secteur, le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur :

- vos besoins en matière d'implantation des stations (arrêts, correspondances...) ;
- la sécurisation des cheminement piétons ou cyclables, notamment aux abords des écoles, des équipements, des commerces et des entreprises.

LE TRACÉ PAR SECTEUR

ROUTE DE GENAS : DE BROSSOLETTE-POUDRETTE AUX SEPT CHEMINS



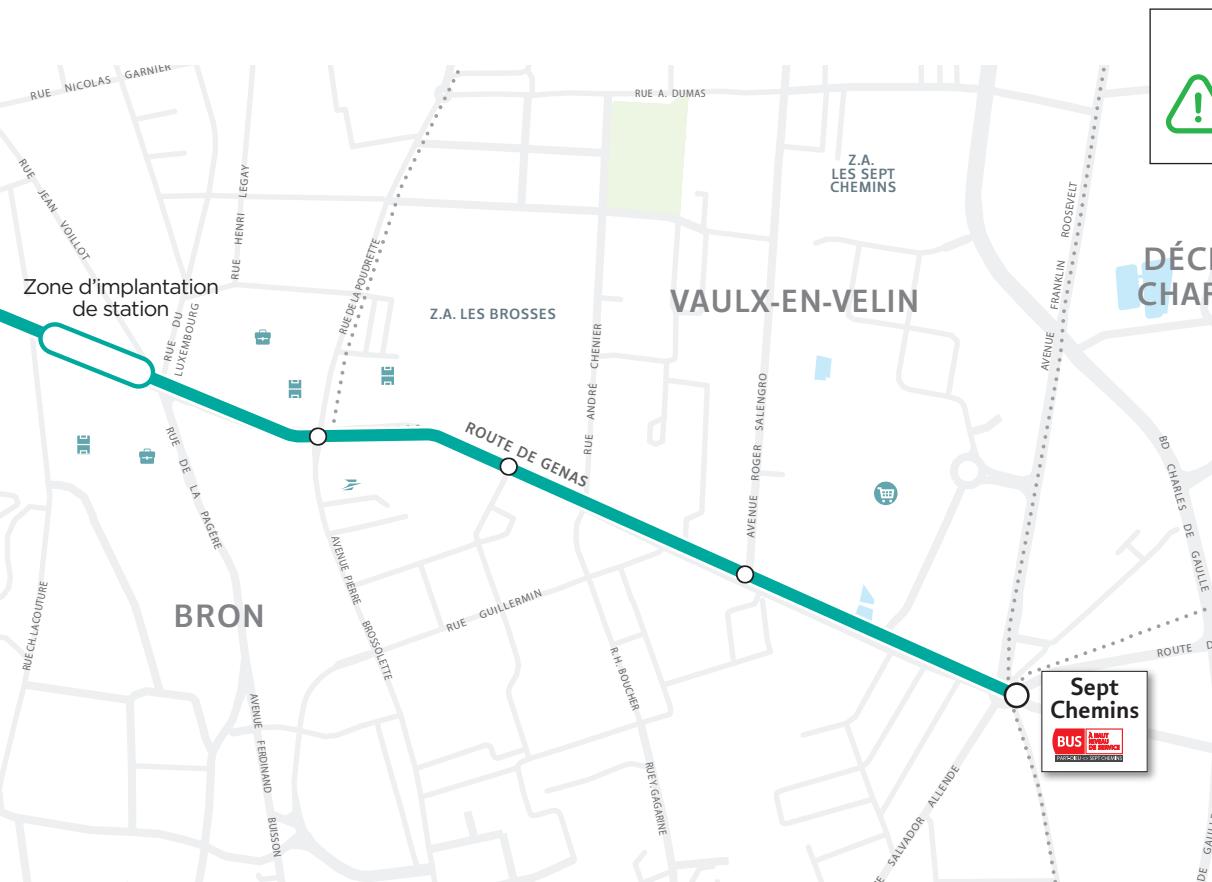
3 STATIONS ENVISAGÉES

- Au nord du Terraillon
- Au carrefour avec l'avenue Roger Salengro
- Au rond-point des Sept Chemins

> Le BHNS continuerait son parcours sur la route de Genas avant de s'arrêter au rond-point des Sept Chemins, son terminus.

Sur cette section desservant notamment le nord du quartier du Terraillon, un site propre BHNS, deux sens de circulation voiture et les Voies Lyonnaises (réseau express vélo) se partageraient la voie. Des places de livraison et de stationnement seraient conservées mais une partie d'entre elles seraient supprimées. La plantation d'un double alignement d'arbres est envisagée dans le cadre d'une requalification de façade à façade.





LE TERMINUS

Au nord du rond-point des Sept Chemins, un espace d'échanges sera aménagé, permettant notamment au BHNS de repartir en sens inverse et facilitant les correspondances des voyageurs avec la ligne de l'est lyonnais (Vaulx-en-Velin La Soie < Sep Chemins < Genas < Saint-Exupéry) et les autres lignes de bus (79, 26, 28, 68, Z15). Sur cet espace d'échanges, le parking actuel serait supprimé et des stationnements vélos pourraient voir le jour.



À VOTRE ÉCOUTE !

Sur ce secteur, le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur :

- vos besoins en matière d'implantation des stations (arrêts, correspondances...);
- la sécurisation des cheminements piétons ou cyclables, notamment aux abords des écoles, des équipements et des commerces;
- la végétalisation de l'espace public.

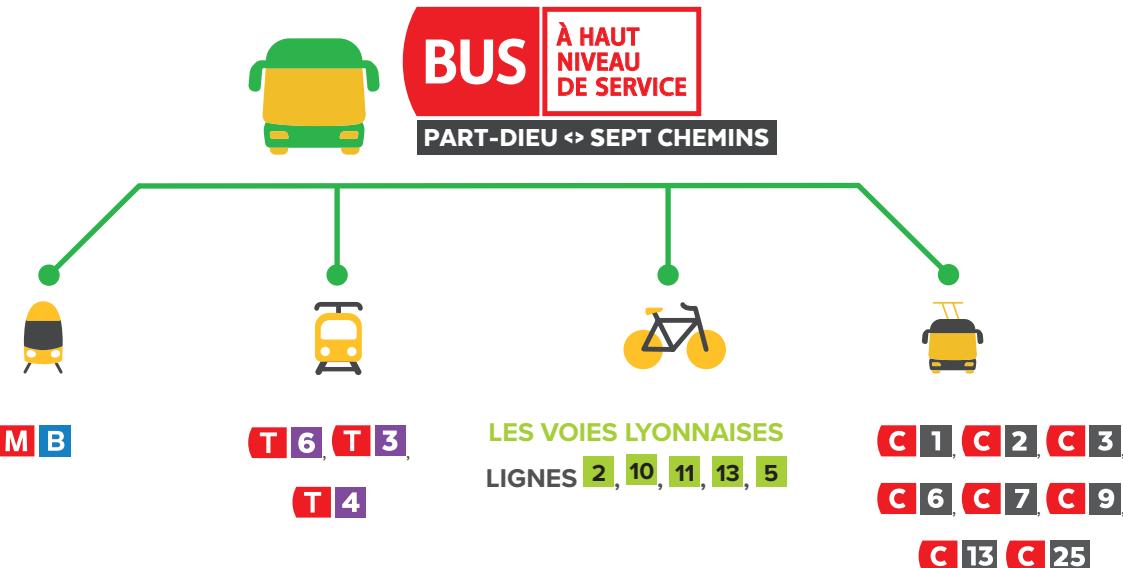
L'OFFRE DE SERVICE

Le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins sera mis en service en 2026.

INFOS CLÉS



LA CONNEXION DU BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS



QUEL COÛT ?

L'estimation budgétaire est établie sur la base du projet décrit dans les études de faisabilité.

L'enveloppe financière prévisionnelle comprend :

- l'ensemble des frais d'études et de maîtrise d'ouvrage ;
- les infrastructures de la ligne ;
- les aménagements urbains ;
- les équipements et systèmes (énergie, lignes aériennes de contact, signalétique...) ;
- le matériel roulant.

Le budget voté par le SYTRAL le 22 mars 2021 est de 120 millions d'euros HT (délibération n°21.023). Ce coût pourra être réévalué lorsque le projet technique sera arrêté.



Une **INFRASTRUCTURE** prévue pour rendre possible la circulation de trolleybus de grande capacité (bi-articulés)



ENTRE 15 ET 20 KM/H DE VITESSE COMMERCIALE



UN TROLLEYBUS TOUTES LES 7 MINUTES EN HEURES DE POINTE



25 MINUTES DE TEMPS DE PARCOURS TOTAL



15 À 16 STATIONS, RÉPARTIES ENVIRON TOUS LES 500 M



7 KM ENVIRON DE LONGUEUR TOTALE

TEMPS DE TRAJETS PERFORMANTS

- Part-Dieu <> Place Kimmerling : 13 minutes
- Terraillon <> Sept Chemins : 3 minutes
- Pompidou <> Lycée automobile : 13 minutes



22 000 VOYAGEURS PAR JOUR

UN CADRE DE VIE TRANSFORMÉ

Renouveau de l'espace public. Les travaux liés au BHNS permettent de remodeler l'espace public des quartiers traversés. À la clé : plus de fonctionnalités, de sécurité et de confort pour un cadre de vie apaisé !



La place
Kimmerling
aujourd'hui.

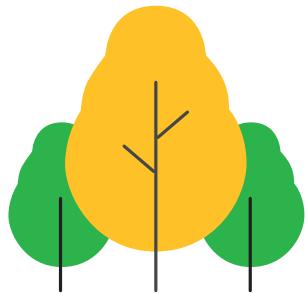
Dans les rues empruntées par le BHNS, une requalification de façade à façade sera mise en œuvre. Cela implique :

- la réfection des trottoirs ;
- le traitement de la chaussée ;
- les aménagements liés aux stations ;
- des infrastructures vélo ;
- le renouvellement du mobilier urbain ;
- la modernisation de l'espace public ;
- la végétalisation.

UNE ROUTE DE GENAS APAISÉE

La requalification urbaine induite par le BHNS implique la création de traversées piétonnes sécurisées tout au long de la route de Genas, ce qui, au-delà d'encourager les échanges entre les communes et les quartiers, permettrait aux habitants de circuler sereinement à pied. De plus, les usagers des établissements scolaires situés aux abords de la route de Genas (école maternelle des Genêts, collège Lamartine, lycée professionnel Emile Béjuit, collège Joliot Curie) bénéficieraient directement de cet apaisement.





Moins de pollution, plus de végétation!



En tant que ligne forte de transport en commun, le BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins contribuera à construire un territoire plus vert où l'on respire mieux.

POLLUTION DE L'AIR

La mise en service de la ligne devrait favoriser la réduction de la place de la voiture dans la métropole et, de ce fait, d'améliorer la qualité de l'air. On estime ainsi que 20 % de la fréquentation de la ligne sera issue du report modal de la voiture particulière.

VÉGÉTALISATION

Même si certains arbres devront être coupés pour adapter la voirie à ses nouveaux usages, le nombre d'arbres plantés dans le cadre du projet de BHNS sera largement supérieur. La plantation d'arbres favorise le cycle de l'eau (en désimperméabilisant les sols) et constitue un moyen efficace de lutter contre les îlots de chaleur.

+ DE FRAICHEUR SUR LA ROUTE DE GENAS

Par la végétalisation, les aménagements à venir et le report modal, les habitants et les usagers de l'est de la route de Genas verront leur qualité de vie améliorée, notamment lors des pics de chaleur.

ET LA POLLUTION SONORE ?

Le trolleybus, qui est alimenté en électricité grâce à des lignes aériennes de contact, circulera de façon quasiment silencieuse ! D'une façon générale, le respect des normes en matière de bruit et de vibrations fait systématiquement l'objet d'études techniques préalables.

La pollution sonore sera nettement réduite grâce à la diminution du trafic routier, comme cela s'est produit sur le cours Lafayette (bus C3).

LE MAILLAGE AVEC LE RÉSEAU TCL

Lors de la mise en service du BHNS, une restructuration du réseau de surface sera mise en œuvre pour assurer la cohérence de la desserte globale.

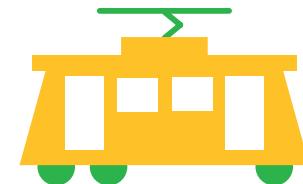


CÔTÉ BUS

La restructuration du réseau de surface sera conçue :

- en lien avec les projets locaux (projets urbains, installations d'équipements, d'entreprises, de commerces, etc.) ;
- dans le cadre de la concertation continue, à l'issue de la concertation préalable ;
- et dans le but de faciliter les connexions au réseau structurant, dont le BHNS fera partie.

La ligne de l'est Lyonnais (Vaulx-en-Velin la Soie – Genas/Aéroport Saint-Exupéry) bénéficiera d'une correspondance efficace avec le BHNS aux Sept Chemins. Elle connectera plus rapidement l'est lyonnais (plateforme Saint-Exupéry, Genas, Chassieu) au réseau structurant.



CÔTÉ TRAMWAY

À sa mise en service, le BHNS sera connecté avec trois lignes de tramway :

T 3, T 4, T 6

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET PIÉTONS

Le long du tracé des voies cyclables seront aménagées en partie, intégrées aux Voies Lyonnaises (le réseau express vélo de la Métropole).



LE VÉLO

100 % du tracé permet l'intégration d'aménagements cyclables



LES PIÉTONS

- sécurisation traversées piétonnes
- trottoirs confortables

FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités douces correspondent à tous les déplacements qui nécessitent de l'énergie humaine pour être réalisés : vélo, marche, trottinette... Ils sont complémentaires des transports en commun. C'est pourquoi la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) imposent la réalisation d'aménagements cyclables de qualité le long de toute nouvelle infrastructure, dont les BHNS.

La Métropole, de son côté, s'est dotée d'un Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) qui traduit les orientations du PDU et du PLU-H en deux objectifs :

- une part modale « mobilités douces » fixée à 8 % par la création d'un réseau cyclable de 1000 km ;
- l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements piétons (de 650 m à 1 km, soit 15 minutes de marche).

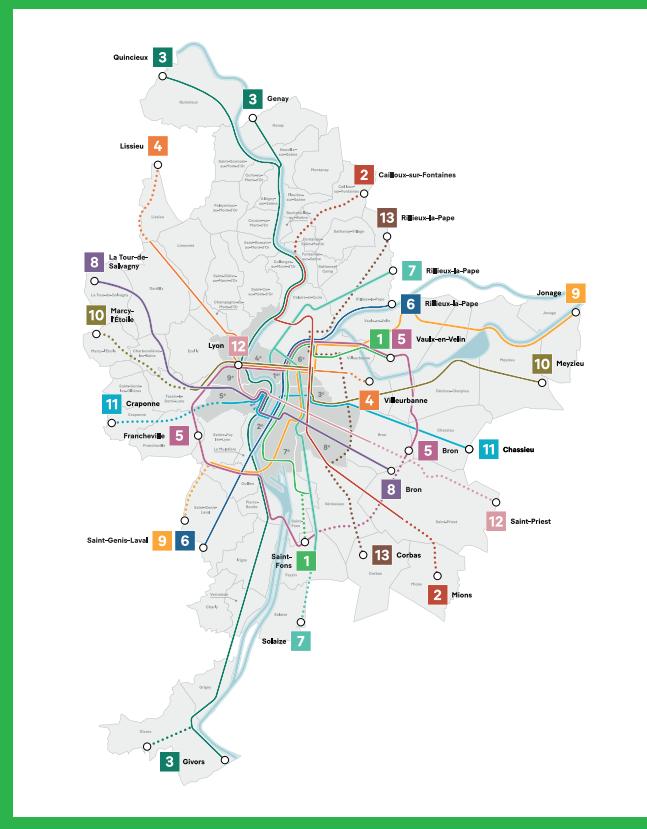




LES VOIES LYONNAISES

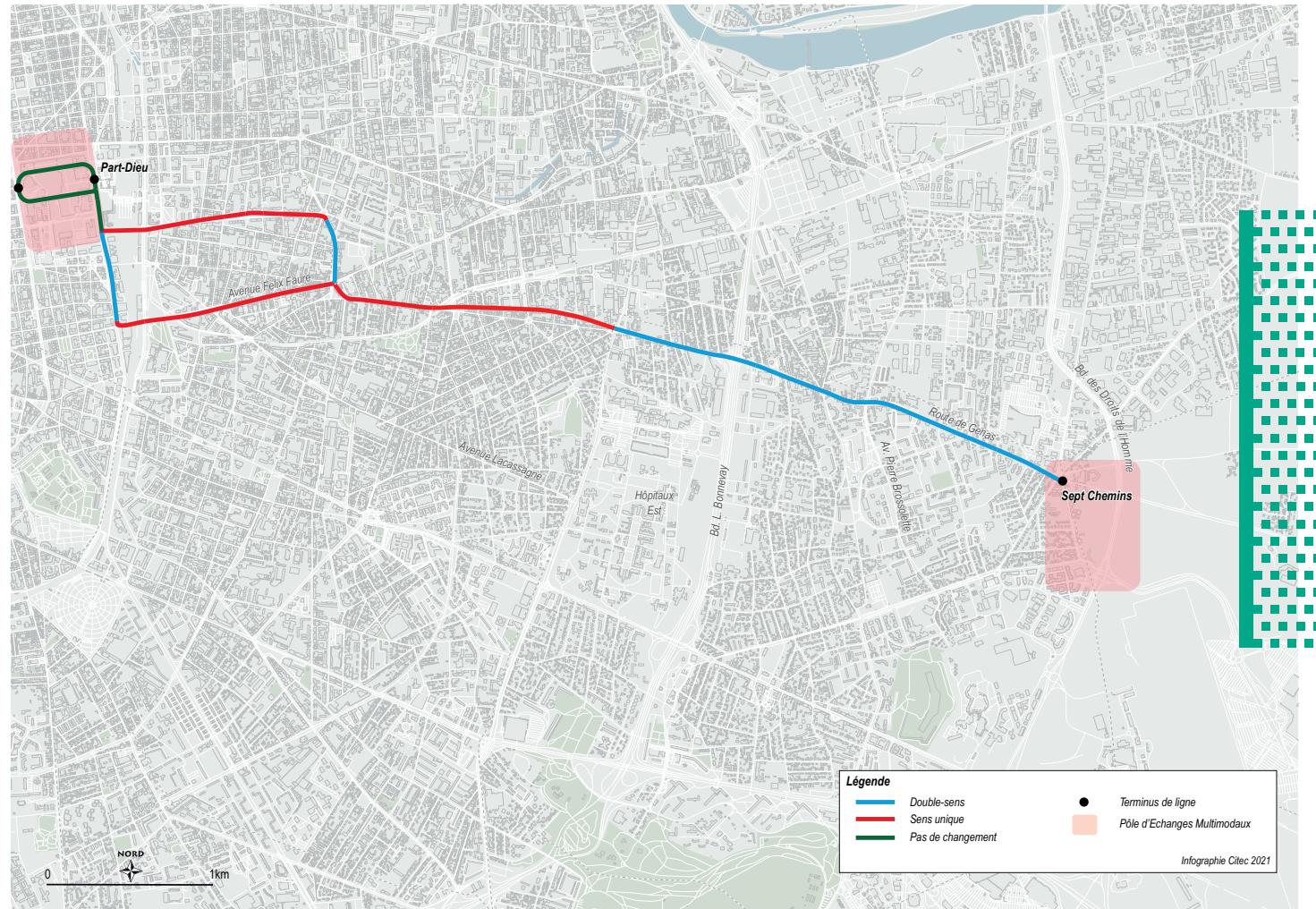
Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon. Ce dernier vise à promouvoir, à travers une logique de lignes dénommées, un réseau de transport alternatif à l'échelle de la métropole.

L'ambition de ce réseau est de développer la pratique quotidienne du vélo et la distance des déplacements réalisés par la création d'aménagements cyclables continus les plus directs possibles, sécurisés et présentant un confort d'usage. Les Voies Lyonnaises seront également un lieu de mise en œuvre des politiques publiques de la Métropole de Lyon en matière de : végétalisation pour l'ombrage, biodiversité, réduction des îlots de chaleur, ville perméable. D'un total de 320 km sur la métropole à l'horizon 2030, l'objectif du mandat est de livrer d'ici 2026 environ 250 km de réseau dont environ 100 km existants à labelliser Les Voies Lyonnaises, sur l'ensemble de la métropole de Lyon.



CIRCULER ET STATIONNER AUTREMENT

La ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins fera considérablement évoluer la circulation et le stationnement dans les quartiers traversés.



LES VOIES DE CIRCULATION

Une partie des voies empruntées par le BHNS entraînera une évolution des plans de circulation. Une étude est actuellement en cours au sein de la Métropole de Lyon afin d'évaluer l'impact du projet sur le trafic automobile et les phénomènes ponctuels de congestion. Elle permettra par ailleurs de confirmer ou d'adapter les hypothèses présentées ici.

LE STATIONNEMENT PUBLIC SUR VOIRIE

Une part significative des places de stationnement le long du tracé du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins devrait disparaître. Les études de conception à venir préciseront leur nombre.



LE TEMPS DES TRAVAUX

Habitué des travaux d'infrastructures de transport, le SYTRAL mettra tout en œuvre pour que le chantier du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins soit le plus vertueux possible.

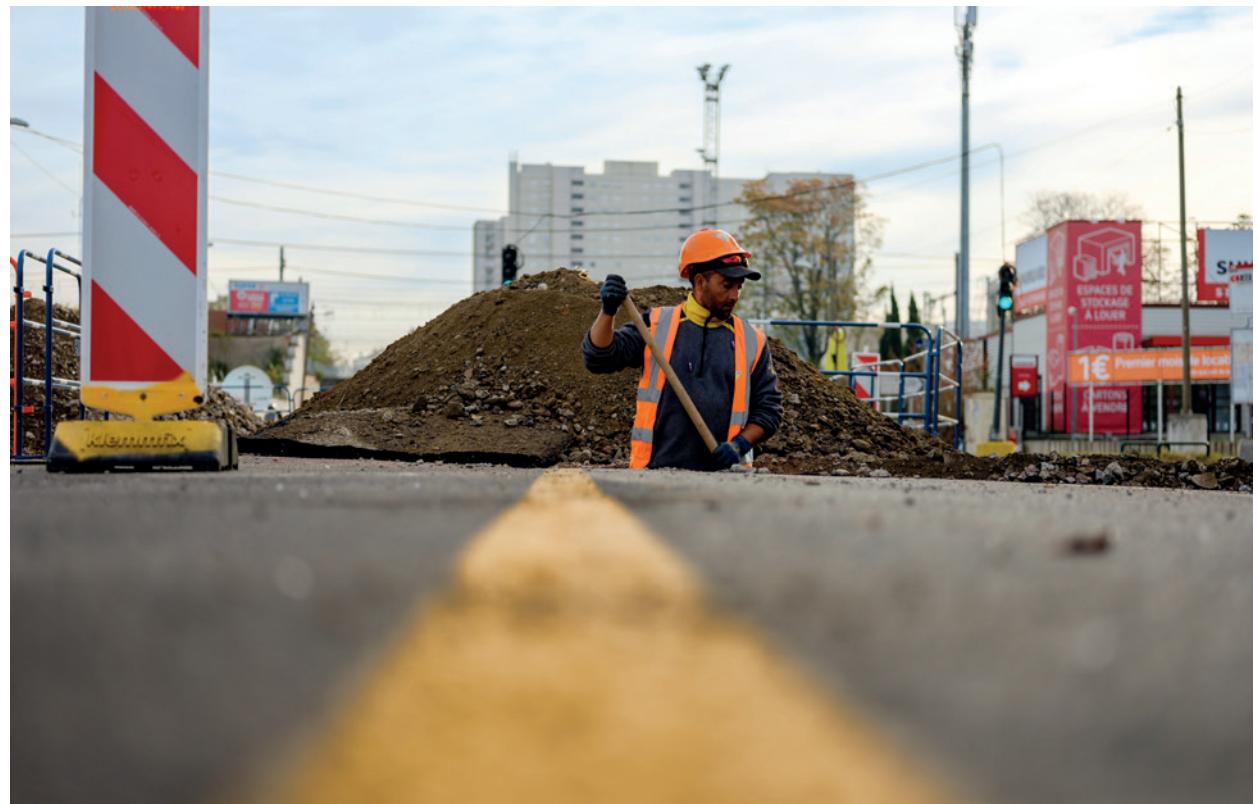
ENGAGEMENTS

Pour le SYTRAL, la phase travaux est synonyme de :

- limitation des nuisances (bruit, vibrations...), formalisée à travers une charte chantier à faibles nuisances;
- volonté de conserver au maximum les accès riverains;
- travail avec les personnes à mobilité réduite en amont pour déterminer un plan de circulation durant le chantier;
- souhait de préserver la desserte en transports en commun la plus lisible possible;
- la mise en place d'une procédure d'indemnisation amiable pour les préjudices économiques subis par les entreprises riveraines du chantier (à travers une commission dédiée pour l'approbation des demandes d'indemnisation);
- un engagement en faveur du retour à l'emploi, grâce à une clause imposée à ses prestataires imposant un volume d'heures de travail sur le chantier effectuées par des personnes en situation d'insertion ;
- un dispositif d'information continue auprès des riverains avec notamment des chargés de relations riverains dédiés.

DEUX TEMPORALITÉS

Les travaux liés au BHNS se tiendront de 2024 à 2026. Ils débuteront par la déviation de certains réseaux souterrains, réalisée par chaque concessionnaire responsable (Engie pour le gaz, Enedis et RTE pour l'électricité...). Ensuite, le maître d'œuvre désigné par le SYTRAL fera intervenir les entreprises de travaux qui réaliseront les aménagements du BHNS à proprement parler : création du site propre, installation des stations et requalification de façade à façade associée.







La concertation et le calendrier

GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE CONCERTATION

Le SYTRAL a la volonté d'associer l'ensemble des acteurs concernés tout au long de ses projets et s'attache à susciter la participation la plus active possible. La concertation préalable, première étape d'information et de dialogue sur le projet de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, se déroule ainsi du 11 octobre au 19 novembre 2021.



Le dispositif déployé par le SYTRAL respectera les principes fondamentaux suivants :

- la transparence : diffusion d'une information complète et qui répond aux questions posées par le public;
- l'équivalence : possibilité pour chacun d'avoir accès à l'information et de pouvoir s'exprimer;
- l'argumentation : exploitation de chaque contribution au débat par un examen objectif des avis ou propositions exprimés.

Cela implique notamment de :

- promouvoir la participation de tous – acteurs institutionnels, riverains, usagers, habitants, acteurs locaux, élus, dans une logique de proximité;
- mettre en œuvre des modalités conformes à la réglementation pour expliquer le projet de manière précise et objective;
- consulter le public de manière dynamique; organiser la prise en compte des avis recueillis afin de retirer les enseignements de la concertation préalable qui alimenteront les phases d'études ultérieures.

Concrètement, cela signifie que le SYTRAL :

- fera preuve de pédagogie sur les sujets mis en discussion;
- assurera la traçabilité des échanges et productions, grâce à des comptes rendus et synthèses qui seront accessibles à tous;
- donnera la parole à toutes les parties prenantes via des réunions, ateliers, rencontres mobiles... ainsi qu'une plateforme participative en ligne permettant de recueillir les contributions;
- apportera des réponses claires et argumentées aux questions posées;
- veillera à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation préalable et au-delà.

LE CADRE RÈGLEMENTAIRE

La concertation préalable liée au projet est organisée en application de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme, ainsi que de l'article L121-15 du Code de l'Environnement.

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

CERTAINES THÉMATIQUES GÉNÉRALES SERONT ABORDÉES :

- l'opportunité du projet de BHNS et le besoin de desserte ;
- le tracé, les différents itinéraires proposés et les grands principes d'insertion du BHNS ;
- le nombre et l'emplacement des stations ;
- l'aménagement des espaces publics traversés par le futur BHNS et ses conséquences sur la circulation et le stationnement ;
- les services en station et à bord ;
- la cohabitation avec les modes actifs.

D'AUTRES CONCERNENT SPÉCIFIQUEMENT UN SECTEUR



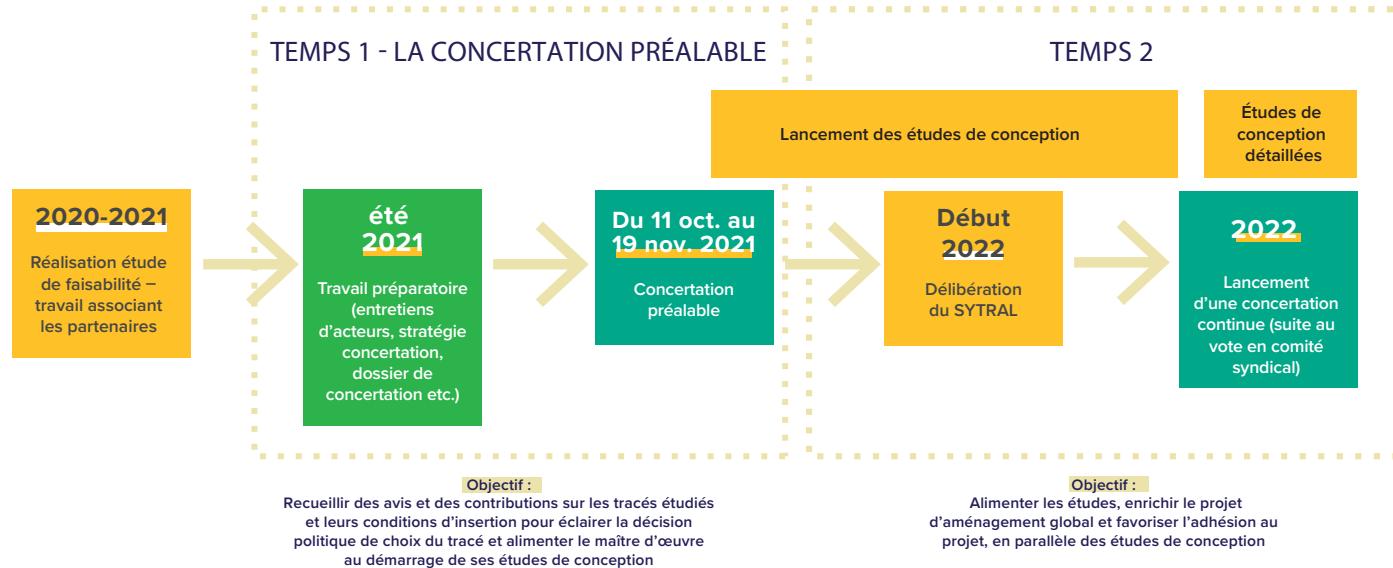
PART-DIEU – MAISONS NEUVES

- 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.



LES MODALITÉS DE PARTICIPATION

La concertation se déroule du 11 octobre au 19 novembre 2021. Elle s'appuie sur un dispositif varié destiné à favoriser la participation du plus grand nombre, constitué d'un volet digital mais aussi de rendez-vous et de modalités de participation en présentiel.



LES LIEUX PERMANENTS DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Registres de participation et exposition du projet sont accueillis dans ces lieux, ouverts selon leurs horaires habituels :

- **Hôtel de la Métropole** (20, rue du Lac, Lyon)
- **Mairie centrale de Lyon, Direction de la mobilité urbaine** (198, avenue Jean Jaurès, Lyon)
- **Siège du SYTRAL** (21, boulevard Marius Vivier Merle, Lyon)
- **Mairie de Bron** (Place de Weingarten, Bron)
- **Mairie de Lyon 3** (18, rue François Garcin, Lyon)
- **Mairie de Vaulx-en-Velin** (Place de la Nation, Vaulx-en-Velin)
- **Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin** (32, rue Alfred de Musset, Vaulx-en-Velin)
- **Espace Info de Villeurbanne** (3, avenue Aristide Briand, Villeurbanne)
- **Maison des Services Publics Cyprian/Les Brosses, Angle 9** (9, place de la paix, Villeurbanne)



LES MOYENS DE S'INFORMER

Plusieurs ressources sont à votre disposition en ligne, sur la plateforme participative à l'adresse bhns1-sytral.fr :

- ce dossier de concertation ;
- une vidéo pédagogique ;
- l'essentiel du dossier de concertation ;
- le dépliant du projet ;
- l'exposition proposée dans les lieux dédiés à la concertation.



DONNER SON AVIS, CONTRIBUER ET ÉCHANGER

Il existe plusieurs façons d'apporter sa contribution au projet :

- en utilisant les registres papier disponibles dans les lieux de la concertation ;
- en se connectant à la plateforme participative en ligne (bhns1-sytral.fr) ;
- en participant aux différentes rencontres dédiées au projet ;
- en répondant au questionnaire adressé en ligne ou en boîtes aux lettres.

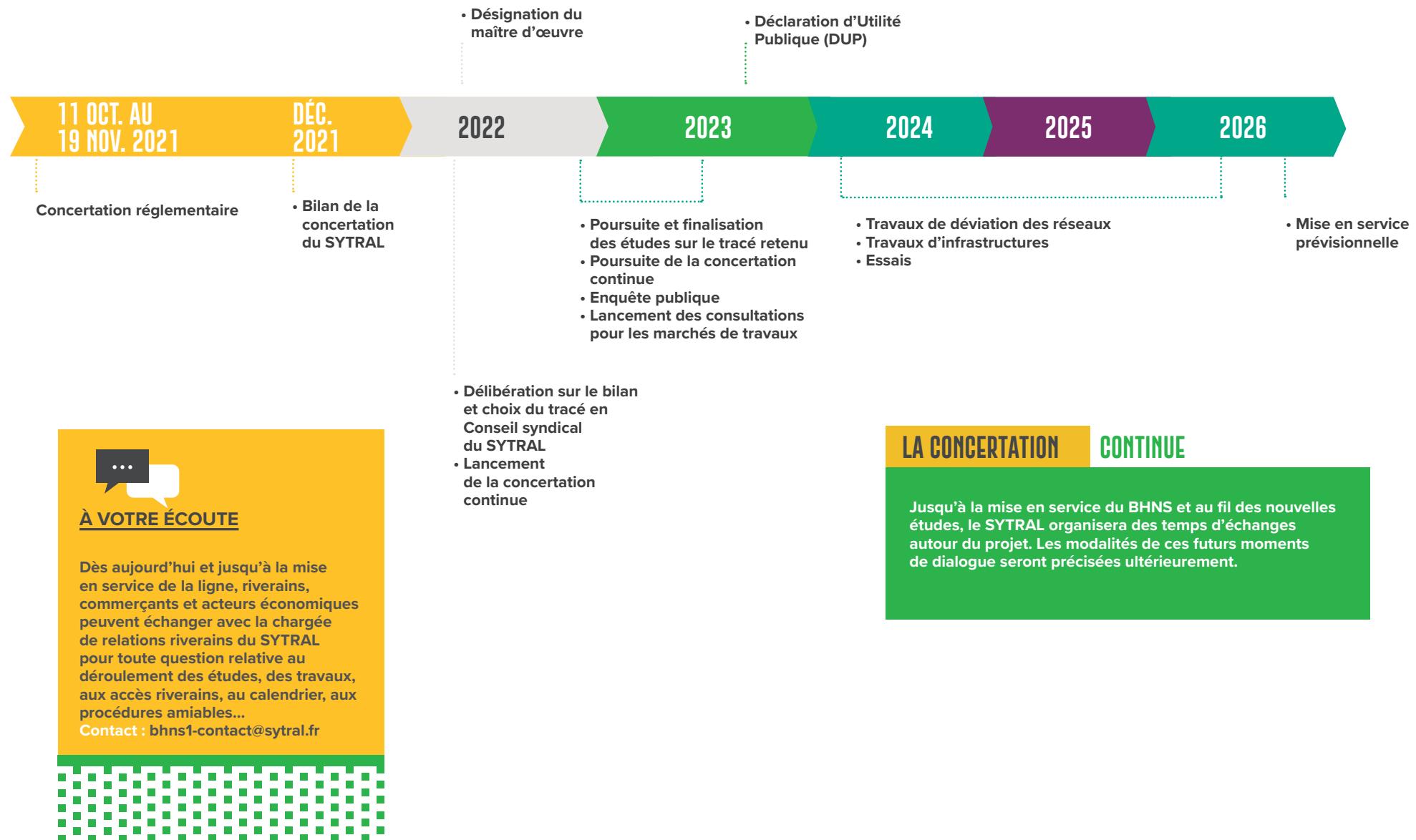


LES RENDEZ-VOUS

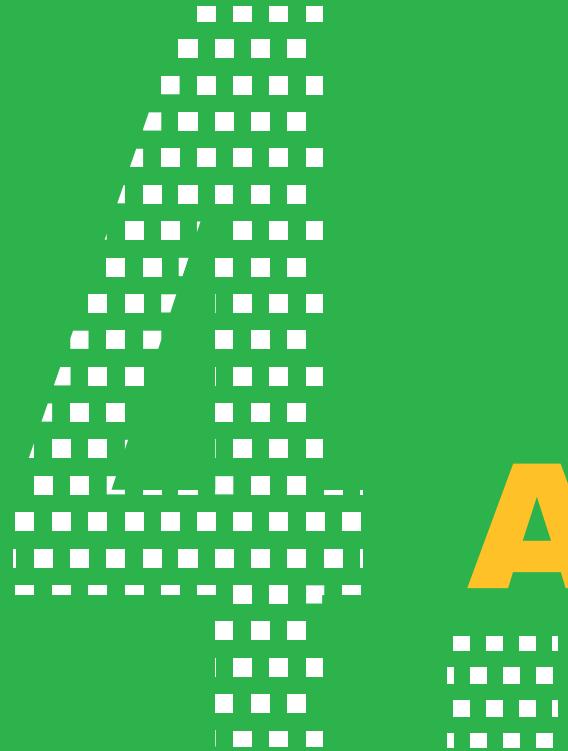
- Une réunion publique d'ouverture, en visio-conférence le 13 octobre ;
- des réunions publiques organisées dans chaque commune :
 - le 21 octobre à Bron
 - le 25 octobre à Villeurbanne
 - le 26 octobre à Vaulx-en-Velin
 - le 15 novembre à Lyon 3^e
- deux stands mobiles.



LE CALENDRIER GLOBAL







Annexes

GLOSSAIRE

BHNS

Bus à haut niveau de service

CENTRALITÉ

Zone d'attractivité associant des lieux de passage, des commerces de proximité, des pôles d'activité et une densité de population et d'emplois supérieure à la moyenne.

CONCERTATION PRÉALABLE

Démarche qui a pour objet d'instituer un échange entre citoyens, élus et techniciens en amont de la phase de conception d'un projet, de manière à les associer à son élaboration.

CORRIDOR D'ÉTUDE

Axe de passage caractérisé par des infrastructures ou usages de déplacement importants ou potentiellement importants.

FRÉQUENTATION

Nombre de personnes qui montent dans les moyens de transport – BHNS, bus, rames de métro ou de tramway.

HEURE DE POINTE

Périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

INTERCONNEXION

Jonction de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents.

INTERMODALITÉ

Utilisation combinée de plusieurs modes de transports pour un même trajet.

LAURE (LOI)

Loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie du 30 décembre 1996.

LIGNES FORTES (OU LIGNES MAJEURES)

Lignes offrant un haut niveau de service par leur fréquence soutenue et leur vitesse commerciale. Leur performance est assurée par une circulation en site propre (métro compris) ou un système automatique de priorité aux feux.

LOM (LOI)

Loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019.

MAILLAGE

Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles et formant un réseau organisé et connecté à l'échelle du territoire.

MOBILITÉS DOUCES

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (marche, vélo, trottinette, rollers, etc.)

PAMA

Plan d'action pour les mobilités actives

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Lieu où se connectent différents modes de transports : train, métro, bus, circulations douces. Il permet de faciliter les correspondances, tant pour les liaisons de proximité que pour les déplacements nationaux et internationaux, tout en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.

PDU

Plan de déplacements urbains

PLU-H

Plan local d'urbanisme et de l'habitat

PMR

Personne à mobilité réduite. Concerne toute personne qui, de façon temporaire ou permanente, peut être gênée dans ses déplacements. Outre les handicaps moteurs, visuels ou auditifs, les personnes avec poussettes, les femmes enceintes, les voyageurs encombrés de valises peuvent entrer dans cette catégorie.

REPORT MODAL

Changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

SITE PROPRE

Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

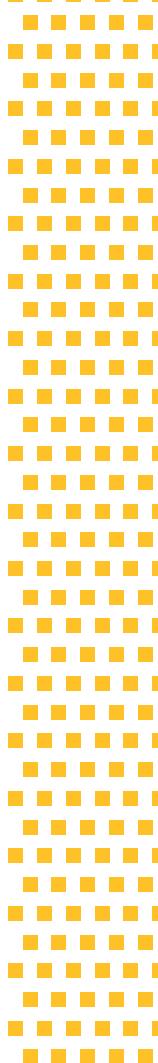
VIAIRE (RÉSEAU)

Réseau des voies de circulation urbaines, des plus importantes – autoroutes urbaines, boulevards – aux plus petites.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière avec passagers. Les conditions de trafic (embouteillages) sont prises en compte dans le calcul de la vitesse commerciale.

NOTES



EN SAVOIR + :

BHNS1-SYTRAL.FR

CONTACT :

BHNS1-CONTACT@SYTRAL.FR

Suivez l'actu du projet !



bhns1-sytral.fr

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

SYTRAL