

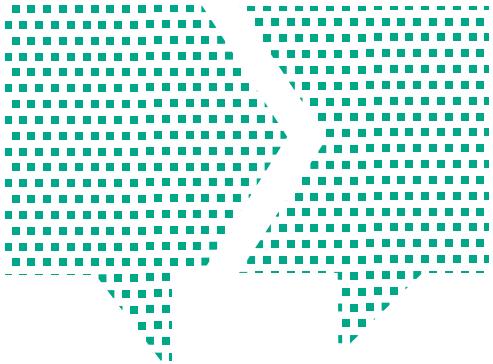


BUS **À HAUT
NIVEAU
DE SERVICE**



CONCERTATION PRÉALABLE

PART-DIEU <> SEPT CHEMINS



**11 OCTOBRE
> 19 NOVEMBRE 2021**

L'ESSENTIEL

**DU DOSSIER DE
CONCERTATION**

SOMMAIRE

Offrir une desserte plus performante, apaiser la ville	3
Un projet Destinations 2026	4
Un territoire mixte	5
– La population et l'emploi	
– Les projets urbains	
Le projet en bref	6-7
– Les enjeux du projet	
– + de sécurité pour les mobilités douces	
– Une ligne connectée au réseau TCL	
Le choix du BHNS	8
Les grands principes d'insertion	9
Où en est le projet?	10
– Les premières étapes	
– Une analyse multicritère	
– Un projet indispensable	
Le tracé en détails	11-13
– De Part-Dieu à Maisons-Neuves	
– Route de Genas: de Maisons-Neuves à la Place Kimmerling	
– Route de Genas: de la Place Kimmerling à Brossolette-Poudrette	
– Route de Genas: de Brossolette-Poudrette aux Sept Chemins	
La concertation en pratique	14
– Les objectifs de la concertation	
– Comment participer?	
Le calendrier prévisionnel global du projet	15
SYTRAL, collectivités, public... qui fait quoi?	15

- 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/ Citec
- Crédits photo: Éric Soudan – Alpaca Productions/Garage Productions
- Directeur de publication: Bruno Bernard
- Imprimerie Chaumeil Rhône-Alpes RCS LYON 450208848
- Imprimé avec des encres végétales sur papier PEFC issu de forêts éco-gérées

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 à Bron et 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 répondra aux besoins de mobilité identifiés entre le centre et l'est de la métropole.

Elle permettra également la requalification de façade à façade, renouvelant et embellissant les espaces publics alentours.

Enfin, elle contribuera 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 !





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

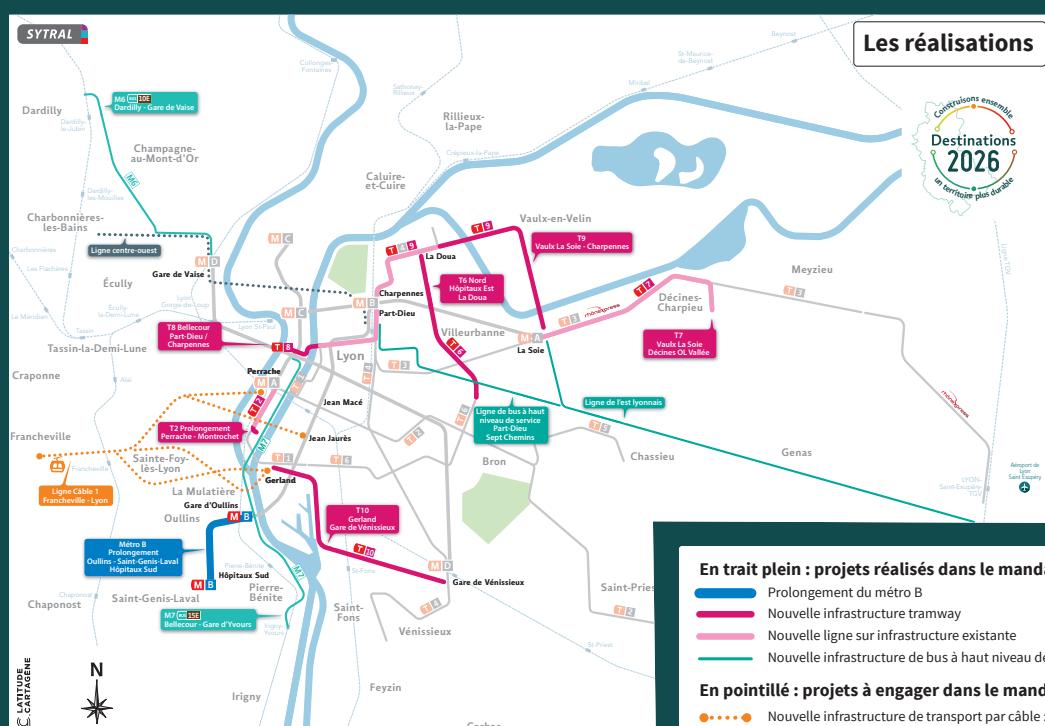
et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et contribuer ainsi pleinement à la transition énergétique.

PARTICIPER À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en accompagnant les 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.



UN TERRITOIRE MIXTE

Les secteurs qui seront traversés par le BHNS ne sont pas homogènes en matière de densité d'habitants et d'emplois. De nombreux projets urbains jalonnent l'itinéraire potentiel de la ligne.

LA POPULATION ET L'EMPLOI

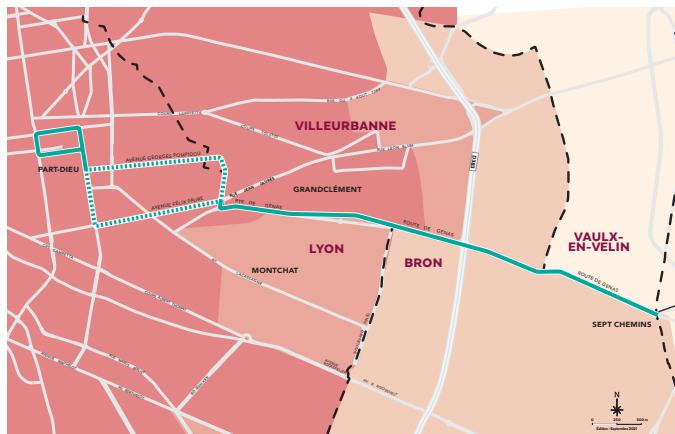
On distingue aujourd'hui deux périmètres géographiques aux caractéristiques différentes :

- à l'intérieur du périphérique, entre la Part-Dieu et Montchat / Grandclément, un secteur urbain très dense (plus de 10 000 habitants par kilomètre carré, voire parfois plus de 15 000), composé de plusieurs quartiers à très forte concentration d'emplois (plus de 5 000 par kilomètre carré);

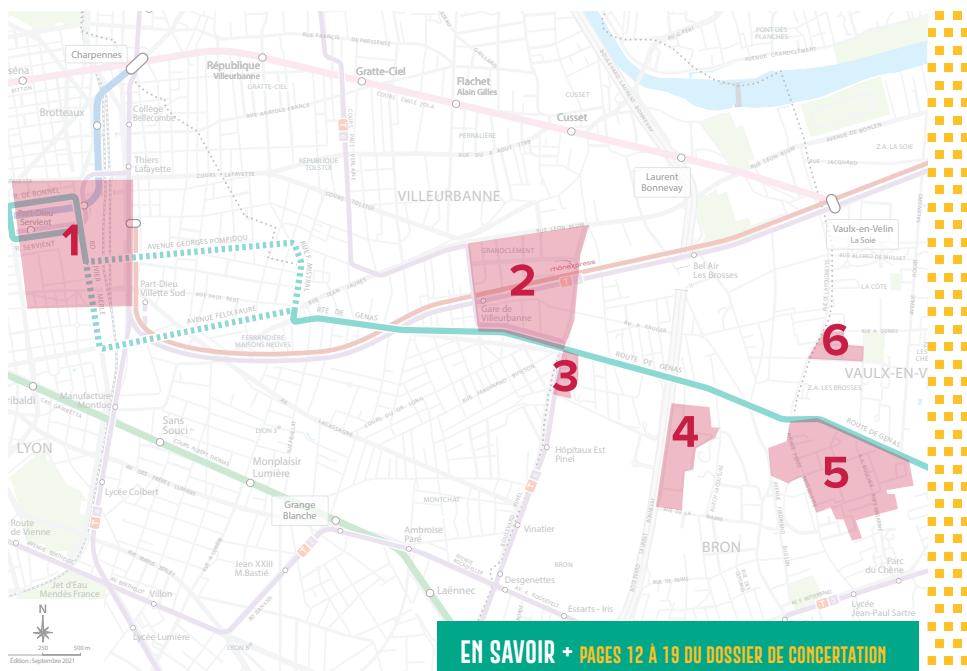
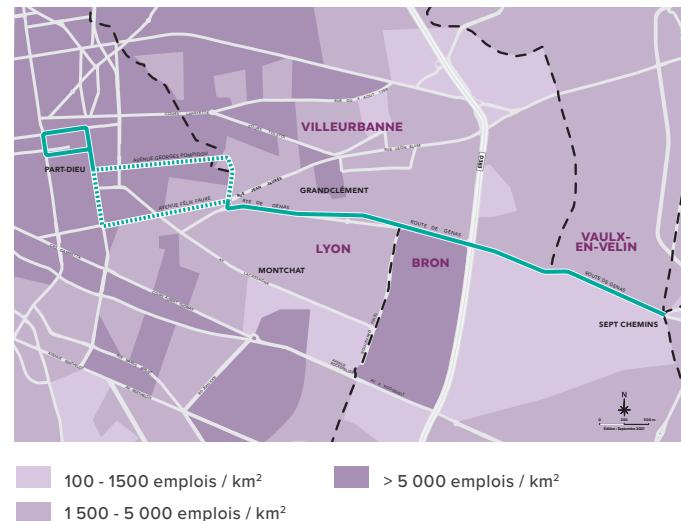
- entre Montchat / Grandclément et Sept Chemins, un secteur dense (entre 2 500 et 10 000 habitants par kilomètre carré) où la concentration d'emploi est un peu moins importante mais néanmoins forte (entre 1 500 et 5 000 emplois par kilomètre carré).

Ce dernier secteur va connaître une croissance de sa densité et de sa population d'ici 2030, principalement au sud de la route de Genas.

Densité de population - 2015



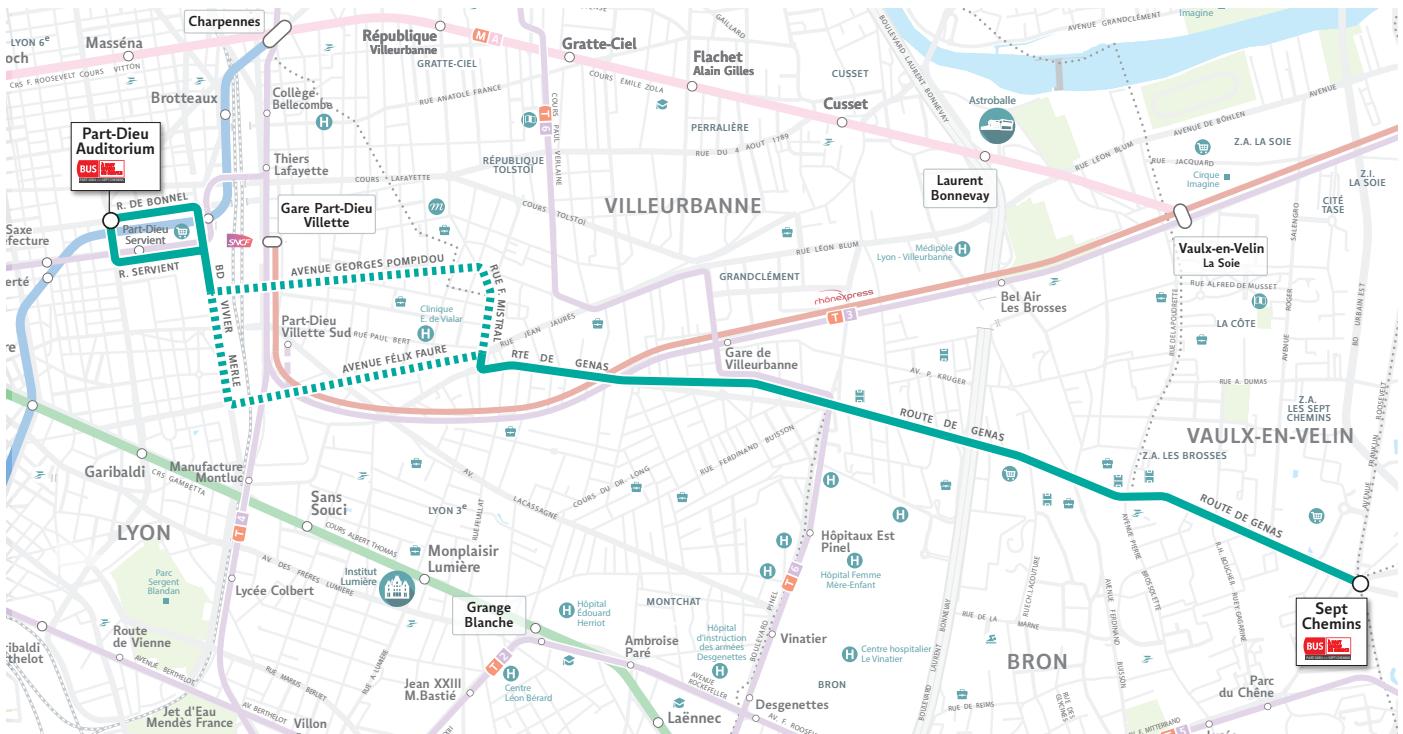
Densité d'emplois - 2015



LE PROJET EN BREF

En 2026, la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service nouvelle génération reliera le quartier de la Part-Dieu à Lyon à celui des Sept Chemins à Bron et Vaulx-en-Velin, en passant par Villeurbanne.

Elle empruntera la route de Genas sur une grande partie de son parcours.



Deux itinéraires sont proposés à la concertation entre la Part-Dieu et Maisons-Neuves : l'un emprunte l'avenue Georges Pompidou puis la rue Frédéric Mistral ; l'autre le boulevard Vivier-Merle et l'avenue Félix Faure.

LES ENJEUX

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)

Alors que d'ici 2026, seuls les véhicules pas ou très peu polluants seront autorisés à circuler dans la métropole, le BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins proposera une alternative efficace à la voiture individuelle.

UN ESPACE PUBLIC REPENSÉ ET EMBELLI

L'arrivée du BHNS s'accompagnera d'une requalification de façade à façade : végétalisation, confort et sécurité pour les mobilités douces et cadre de vie amélioré le long du parcours. La route de Genas bénéficiera directement de ces aménagements. Elle deviendra une nouvelle entrée de ville, harmonieuse, apaisée, et reliera mieux les communes dont elle constitue la limite administrative.

+ DE SÉCURITÉ POUR LES MOBILITÉS DOUCES

Des voies cyclables seront réalisées le long du tracé du BHNS, dont une partie intégrée aux Voies Lyonnaises (le réseau vélo de la Métropole). Des aménagements dédiés aux piétons verront aussi le jour : trottoirs de chaque côté de la route et traversées piétonnes sécurisées.

LE BHNS PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS EN CHIFFRES



7 KM DE LIGNE
ENVIRON



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



2 ITINÉRAIRES
PROPOSÉS À LA CONCERTATION

EN SAVOIR + [PAGES 5 ET 6 DU DOSSIER DE CONCERTATION](#)

UNE LIGNE CONNECTÉE AU RÉSEAU TCL

- **M 1 B**,
- **T 3, T 4, T 6**,
- **rhônexpress**,
- la ligne de l'est lyonnais, **C 1, C 2, C 3, C 6, C 7, C 9, C 13, C 25**.

LES ORIGINES DU PROJET DE BHNS PART-DIEU ↔ SEPT CHEMINS

La création de cette ligne répond à des besoins de mobilité identifiés dans les documents de planification du territoire. Ces derniers fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme ou encore de mobilité.

■ **Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)** fait du développement de l'est 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 2017-2030)** de l'agglomération lyonnaise 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 ».

■ **Le Plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H)** insiste sur la préparation de l'arrivée d'une ligne forte « centre est » ainsi que sur les opportunités de requalification et d'apaisement le long de la route de Genas.



La route de Genas est aujourd'hui très fréquentée par les voitures.

LE CHOIX DU BHNS

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



Un trolleybus IMC de la ligne C13.

5 CARACTÉRISTIQUES

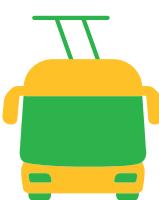
- Il est fiable car il circule sur site propre (integral ou partiel) et dispose de la priorité systématique aux carrefours.
- Il est doté d'une bonne vitesse commerciale* (15 à 20 km/h, équivalente voire supérieure à un tramway), mais aussi de fréquences élevées et d'une régularité garanties de 4h30 à 0h30.
- Spacieux et confortable, il offre des conditions de voyage agréables. Les services à bord (facilitant notamment la multimodalité) se retrouvent aussi en stations.
- Sa capacité d'accueil est évolutive (possibilité de remplacer les véhicules par d'autres plus grands).
- Il occasionne peu de nuisances sonores pour les riverains.

* La vitesse commerciale inclut les temps d'arrêt aux stations.

MATÉRIEL ROULANT

La desserte du BHNS pourrait être assurée par des trolleybus IMC (In Motion Charging). Ces trolleybus 100 % électriques et silencieux peuvent rouler sur 40 % de leur trajet en toute autonomie sans ligne électrifiée, l'énergie électrique étant stockée dans des batteries embarquées lorsque le véhicule circule sous les lignes aériennes de contact. Ces véhicules viennent d'être déployés sur les lignes C11 et C13.

EN SAVOIR + [PAGE 26 DU DOSSIER DE CONCERTATION](#)



LES GRANDS PRINCIPES D'INSERTION

L'insertion correspond à 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 suivants :

- créer un site propre pour le BHNS;
- préserver le patrimoine végétal et en créer tant que possible;
- créer des itinéraires cyclables;
- 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.

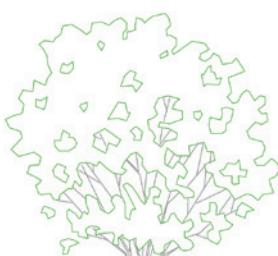
Avec l'application de ces principes d'insertion, l'arrivée du BHNS sera synonyme de ville apaisée et de qualité de vie améliorée pour tous.



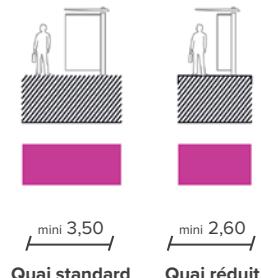
COMMENT COMPOSER AVEC L'EXISTANT DANS LES RUES ÉTROITES?

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 partout où cela est possible. Qu'il s'agisse des espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, de la végétalisation, des voies de circulation ou du stationnement, les réflexions seront menées collectivement. Les indications de largeur proposées ci-dessous sont réglementaires. Dans certains cas, des adaptations ponctuelles peuvent être apportées pour une meilleure insertion.

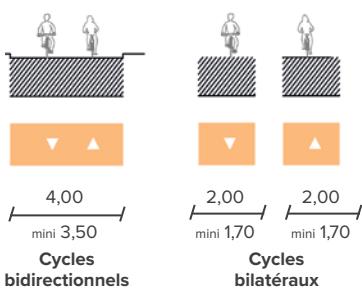
BLOCS DE DIMENSIONNEMENT TYPES



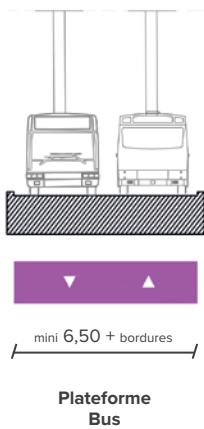
Alignment d'arbres



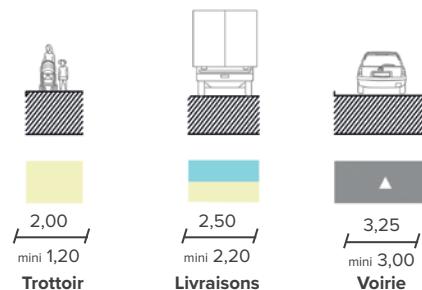
Quai standard Quai réduit



Cycles bidirectionnels Cycles bilatéraux



Plateforme Bus

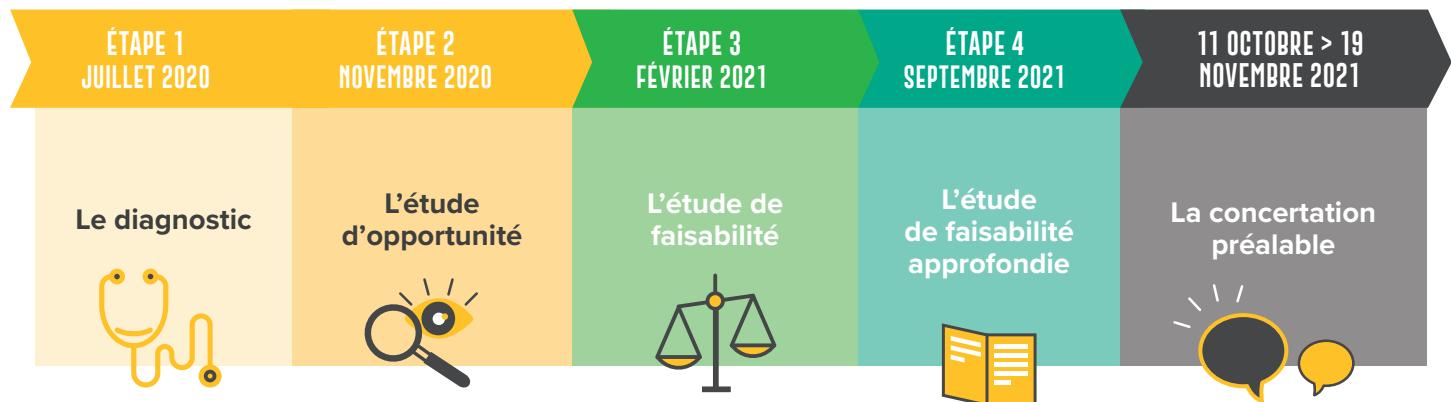


EN SAVOIR + PAGES 27 À 29 DU DOSSIER DE CONCERTATION

OÙ EN EST LE PROJET?

Après plusieurs mois d'études et de préparation entre les équipes du SYTRAL, des communes concernées et de la Métropole, le projet entre actuellement dans sa phase de concertation préalable, qui constitue une première étape réglementaire.

LES PREMIÈRES ÉTAPES



UNE ANALYSE MULTICRITÈRE

Le projet du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins a fait l'objet d'études préalables importantes. La méthodologie employée pour orienter la prise de décision quant aux différents scénarios soulevés repose sur 10 critères:

-  **Le coût**
(investissement et exploitation)
-  **Le niveau de service**
(vitesse commerciale, temps de parcours)
-  **L'insertion dans l'espace urbain** (stations, partage de la voirie, impacts fonciers, activités riveraines, contraintes techniques)
-  **La desserte des quartiers** (population, emplois, pôles de déplacements, projets urbains)
-  **Le transport** (connexion avec le réseau structurant, intermodalité, accessibilité)
-  **La circulation et le stationnement**
-  **Les mobilités douces** (maillage cyclable et aménagements pour les cycles, cheminements piétons)
-  **l'environnement** (paysage et patrimoine, archéologie, îlots de chaleur...)
-  **l'exploitation et l'exploitabilité**
(réseau existant, contraintes d'exploitation)
-  **Les réseaux souterrains en présence**
(eau, électricité, gaz, chauffage urbain, etc.)

UN PROJET INDISPENSABLE

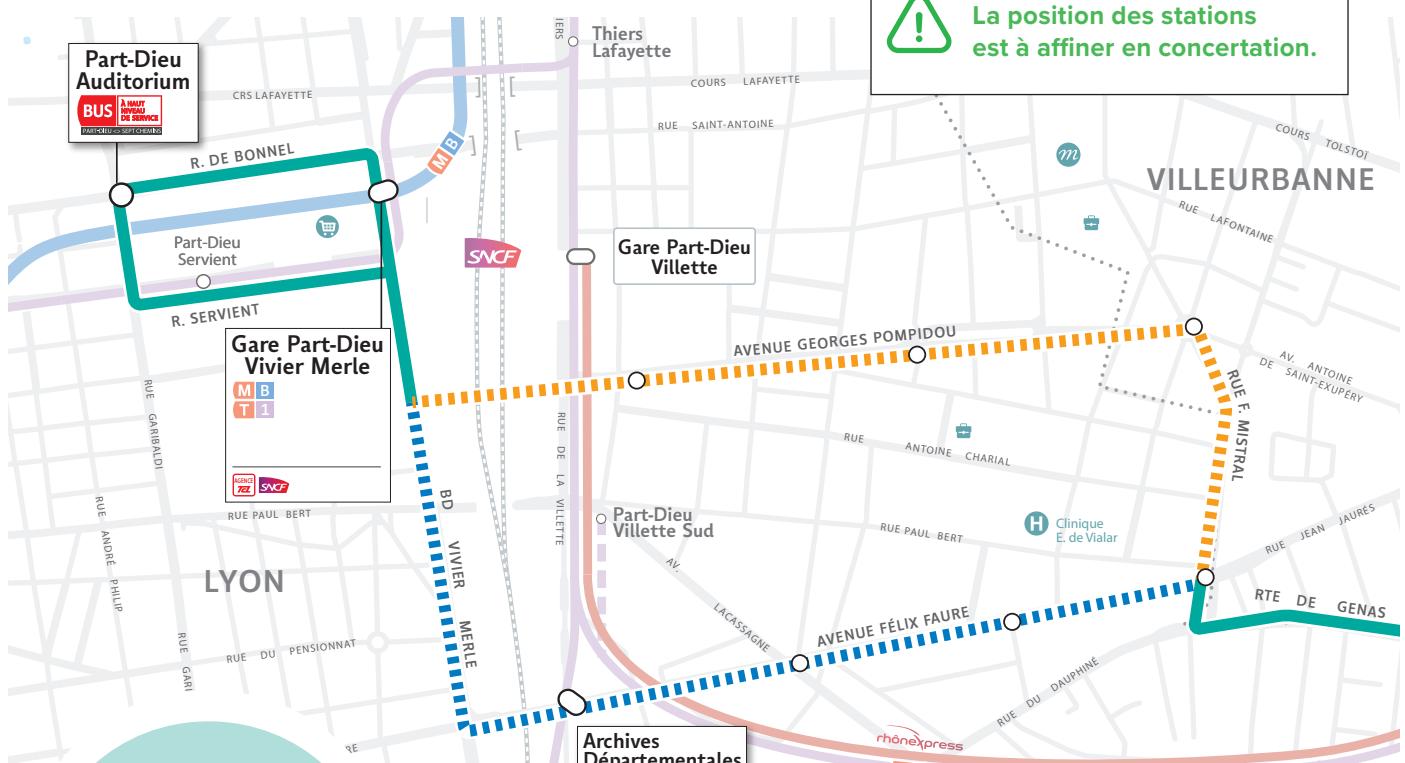
Voici un aperçu de la situation en cas de non-réalisation de la ligne de BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins.

- **Le développement socio-économique du territoire lié aux projets de développement et de renouvellement urbain génère une hausse des déplacements, qui engendre :**
 - une hausse de l'utilisation de la voiture, augmentant l'exposition des habitants de la route de Genas aux particules fines, au bruit, à l'émission de CO₂ et à l'insécurité routière;
 - une saturation des voiries existantes;
 - une absence d'aménagement dédié aux mobilités douces, entraînant plus d'insécurité routière.
- **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.**
- **La route de Genas, actuellement fortement minérale, ne bénéficierait pas de la végétalisation et de la désimperméabilisation permises par l'arrivée du BHNS.**
Elle ne profiterait pas non plus de l'amélioration du cadre de vie et de la sécurisation routière suscitées par le projet.

LE TRACÉ EN DÉTAILS

DE PART-DIEU À MAISONS-NEUVES

RUE GARIBALDI > RUE DE BONNEL > BOULEVARD VIVIER-MERLE



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

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

○ Stations

La position des stations est à affiner en concertation.

ITINÉRAIRE POMPIDOU / MISTRAL	ITINÉRAIRE VIVIER-MERLE / FAURE
Avenue Georges Pompidou > rue François Gillet > rue Marc Sangnier > rue Frédéric Mistral	Boulevard Vivier-Merle > Avenue Félix Faure
<u>Caractéristiques clés</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ Passage des rues en sens unique ; ■ + de places de stationnement supprimées que sur l'autre itinéraire (+ 17 %). 	<u>Caractéristiques clés</u> <ul style="list-style-type: none"> ■ Passage des rues en sens unique ; ■ + d'impact sur l'accessibilité locale que sur l'autre itinéraire (30 entrées charretières contre 10).



À VOTRE ÉCOUTE !

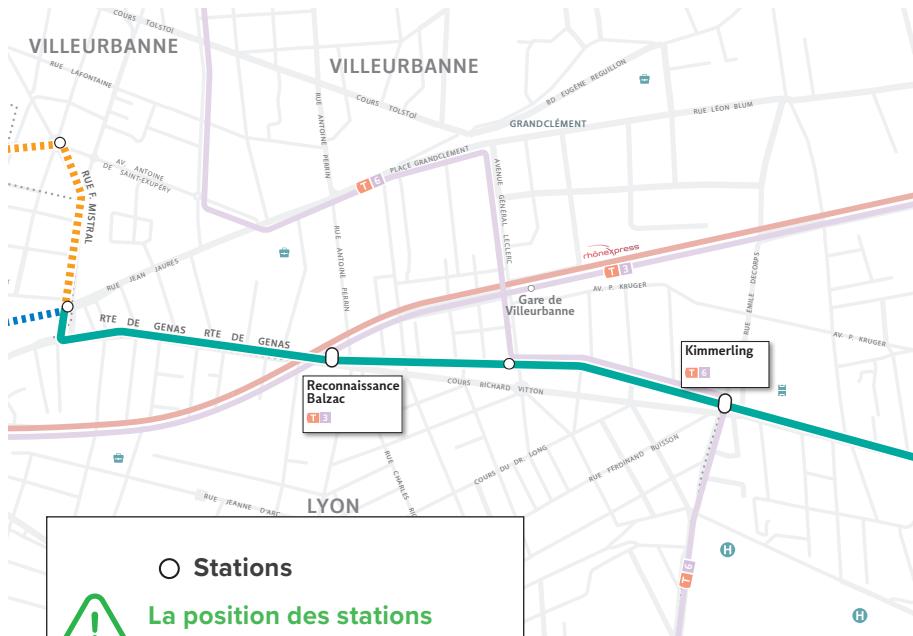
Sur ce secteur, le SYTRAL attend particulièrement vos contributions sur :

- 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.

EN SAVOIR + PAGES 30 À 32 DU DOSSIER DE CONCERTATION

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

RUE FRÉDÉRIC MISTRAL > ROUTE DE GENAS



CARACTÉRISTIQUES CLÉS

- > Desserte des quartiers Maisons-Neuves, de la ZAC Grandclément et Montchat;
- > partage de la voie avec le tramway T6 sur une portion.

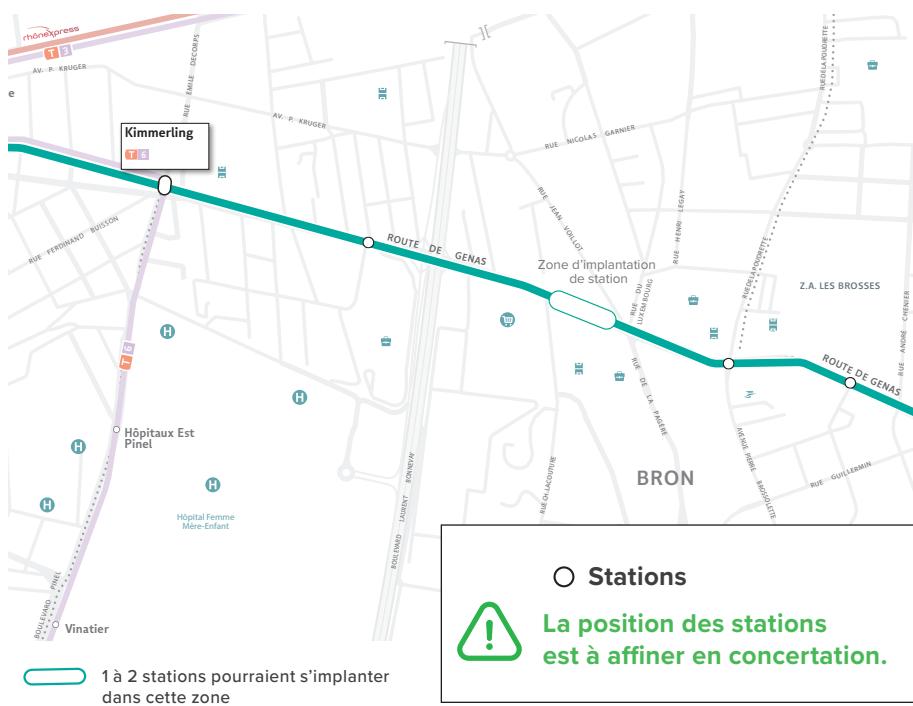
À VOTRE ÉCOUTE !

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

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

EN SAVOIR + [PAGES 33 ET 34 DU DOSSIER DE CONCERTATION](#)

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



À VOTRE ÉCOUTE !

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

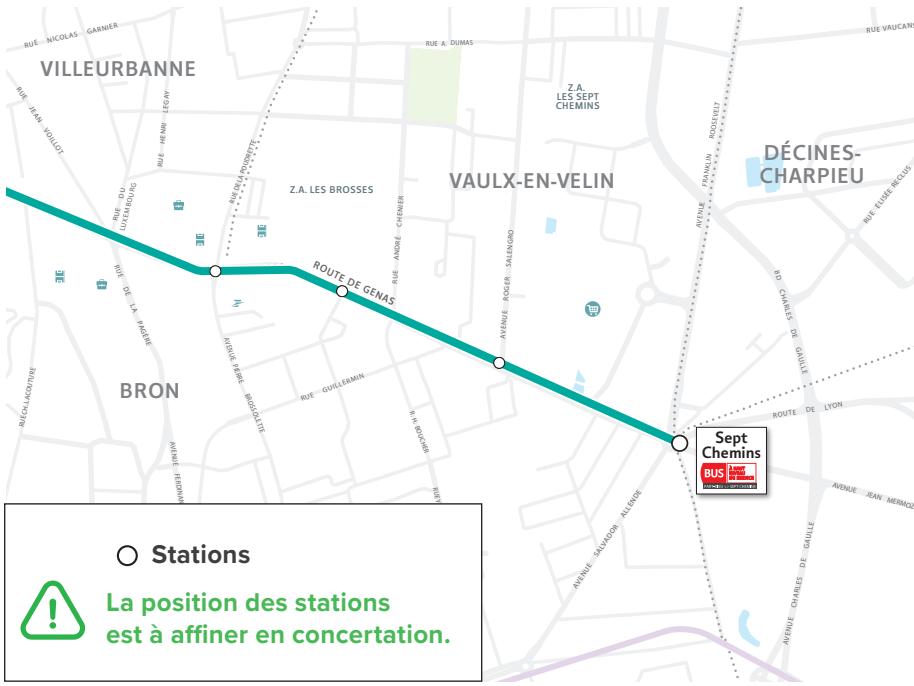
- vos besoins en matière d'implantation des stations (arrêts, correspondances...);
- la sécurisation des cheminement piétons des quartiers des Genêts, Cyprian, de la ZAC du site de la Clairière et du quartier des Brosses.

EN SAVOIR + [PAGES 35 ET 36 DU DOSSIER DE CONCERTATION](#)

CARACTÉRISTIQUES CLÉS

- > Desserte des quartiers des Genêts, Cyprian, de la ZAC du site de la Clairière et du quartier des Brosses;
- > nouvel alignement d'arbres.

ROUTE DE GENAS : DE BROSSOLETTE-POUDRETTE AUX SEPT CHEMINS



CARACTÉRISTIQUES CLÉS

- > Desserte du nord du Terraillon ;
- > aménagement d'un espace d'échanges au niveau du rond-point des Sept Chemins.

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, des commerces et des entreprises ;
- la végétalisation de l'espace public.

EN SAVOIR + PAGES 36 ET 37 DU DOSSIER DE CONCERTATION



LA CONCERTATION EN PRATIQUE

Du 11 octobre au 19 novembre 2021, la concertation réglementaire est organisée dans chaque commune concernée par le projet. Informez-vous et exprimez-vous sur toutes les facettes du projet!

L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

Pendant cette concertation, le SYTRAL souhaite vous présenter le projet dans toutes ses dimensions, afin de recueillir vos avis et vos contributions.

Le SYTRAL attend plus particulièrement vos contributions sur ces grandes thématiques :

- 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 conséquences sur la circulation et le stationnement;
- la cohabitation avec les mobilités douces.

COMMENT PARTICIPER ?



Lors des grands rendez-vous

- Une soirée 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.

ÉCLAIRER L'OPPORTUNITÉ DU TRACÉ

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 être exprimés. La concertation préalable offre notamment la possibilité de discuter de l'opportunité du projet.

Près de chez vous, dans 9 lieux où vous trouverez le dossier de concertation et un registre de participation

- 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)

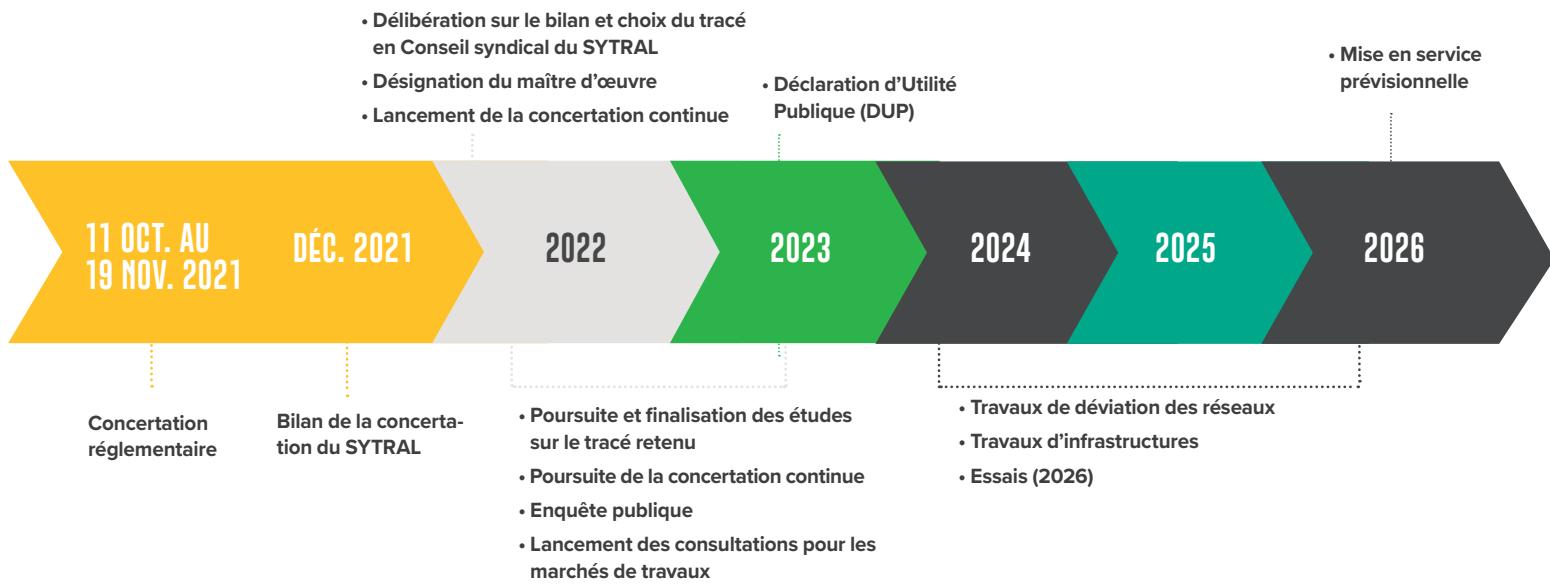
À l'issue de la concertation préalable, les membres du comité syndical du SYTRAL délibéreront sur les suites à donner au projet.

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.

EN SAVOIR + PAGES 7 à 50 DU DOSSIER DE CONCERTATION

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL GLOBAL DU PROJET



SYTRAL, COLLECTIVITÉS, PUBLIC: QUI FAIT QUOI?



LE SYTRAL

SYTRAL

Maître d'ouvrage : pilote 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...).

GRAND LYON la métropole



LA MÉTROPOLE DE LYON

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



villeurbanne



BRON



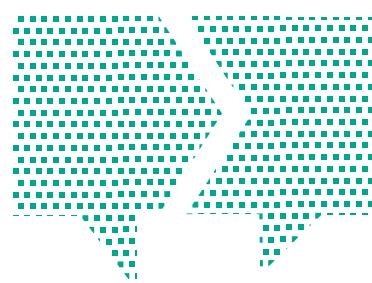
LES HABITANTS, USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN, ASSOCIATIONS, ENTREPRISES, ETC.

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



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.



EN SAVOIR + :
BHNS1-SYTRAL.FR

CONTACT :
BHNS1-CONTACT@SYTRAL.FR

Suivez l'actu du projet !



bhns1-sytral.fr

SYTRAL

