



# COMPTE-RENDU

## Réunion publique à Vaulx-en-Velin Mardi 26 octobre 2021

### Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

### Intervenant.e.s :

- Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président délégué au SYTRAL
- Hélène GEOFFROY, maire de Vaulx-en-Velin
- Stéphane GOMES, adjoint au maire de Vaulx-en-Velin
- Alice MÜLLER, cheffe de projet
- Caroline PROSPERO, directrice du développement
- Séverine LARDELLIER, responsable concertation au SYTRAL

**Durée de la réunion : 2h, 19h - 21h**

**Nombre de participants : 18 participants**

La réunion publique s'est déroulée à la mairie annexe de Vaulx-en-Velin. Trente minutes ont été consacrées à la présentation du projet et du cadre de la concertation. 1h30 ont ensuite été dédiées aux échanges avec les participants et à un travail en groupes sur l'insertion de la future ligne.



## 1. Ouverture de la soirée

L'**animateur** se présente et souhaite la bienvenue aux participants.

L'**animateur** rappelle que cette réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation sur le BHNS Part-Dieu - Sept Chemins. Il présente le programme de la soirée et les intervenants. Il indique qu'une heure et demie sera dédiée aux questions et remarques des participants, ainsi qu'à un temps de travail en groupes.

Quelques participants affirment avoir participé à la soirée d'ouverture.

Les quartiers représentés sont Terraillon, Village, route de Genas côté Bron, Lyon 6, Roger Salengro.

Il fait un point de l'avancement de la concertation : près de 345 personnes rencontrées lors des rencontres, plus de 150 avis et contributions recueillis à ce stade.

**Hélène Geoffroy, Maire de Vaulx-en-Velin**, précise que BHNS va permettre de desservir le sud du sud, notamment les habitants de route de Genas qui ont une vie tournée vers Bron. Ce secteur a gagné des habitants, il s'agit de leur donner accès à Part Dieu et Sept Chemins.

BHNS va aussi permettre de requalifier la route de Genas, de la sécuriser, tout en valorisant son patrimoine historique.

Elle invite les participants à s'exprimer sur les positions de station.

Elle évoque la 2<sup>e</sup> partie du projet, la Ligne de l'Est Lyonnais, qui reliera route de Genas au Carré de Soie et rappelle la concertation qui vient de s'achever sur T9. Tous les quartiers de Vaulx-en-Velin seront ainsi reliés.

**Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué au SYTRAL**, explique que le BHNS, bus à haut niveau de service, fait partie du plan de mandat, ambitieux en termes de création de lignes fortes de transport collectif, dont T9 fait aussi partie. BHNS a vocation à desservir le sud, mais aussi à relier l'est de la métropole au centre et à la Part Dieu et à accompagner la mise en place de la ZFE qui vise à diminuer le nombre de véhicules dans la métropole.

Un BHNS, c'est aussi une réfection complète de la voirie, avec des aménagements d'espaces pour les piétons et les vélos.

Le BHNS circule en site propre intégral de transport collectif, avec une vitesse commerciale parfois plus rapide que le tramway (entre 15 et 20 km/h), avec un niveau de confort très élevé. Le bus peut être articulé ou bi-articulé pour en augmenter la capacité. Avec une fréquence d'environ 7 minutes en heure de pointe, il fonctionnera de 4h30 à 0h30.

## 1. Le projet BHNS

**Alice Müller, cheffe de projet**, explique que cette nouvelle ligne se caractérise par une forte capacité et une forte fréquence car elle roule en totale indépendance des autres flux routiers. L'aménagement empêchera un mauvais usage de cette plateforme. Il sera très paysager et offrira des espaces en stations confortables.

Elle présente des images de BHNS réalisés dans d'autres communes. Par exemple, le Mettis à Metz ressemble à un tramway de par son matériel roulant bi-articulé. Les exemples de Busway (Nantes) et Trambus (Nîmes) présentés permettent de se projeter dans un site propre intégral.

En complément, une courte vidéo est montrée aux participants : <https://youtu.be/40zduAVW590>.



Alice Müller précise que les études de conception technique n'ont pas démarré. Elle présente les critères de choix du projet, parmi lesquels les usages actuels de la voirie, les aménagements en cours et à venir, le coût.

Elle décrit précisément le tracé qu'emprunte le BHNS, de Part-Dieu Auditorium à Sept Chemins en empruntant la route de Genas.

Elle s'arrête sur les deux variantes locales, qui présentent les mêmes caractéristiques. Le critère de choix entre les deux variantes reste la desserte.

Elle indique que la route de Genas connaîtra les plus importants travaux de réaménagement. Une correspondance sera établie avec T3 et T6 Nord.

Des implantations de stations sont proposées et à débattre dans le cadre de la concertation. Une zone reste à affiner, avec l'implantation de 1 ou 2 stations.

Elle précise que l'interstation doit être d'environ 500 mètres afin de garantir la fiabilité et la vitesse du BHNS. Elle évoque le terminus aux Sept Chemins et l'implantation envisagée de la station.

Alice Müller précise les conditions d'insertion du BHNS en présentant les différents usages à insérer sur la voirie : voies cyclables, trottoirs, BHNS, circulation automobile, végétalisation. Des marges de manœuvre existent pour limiter l'impact foncier.

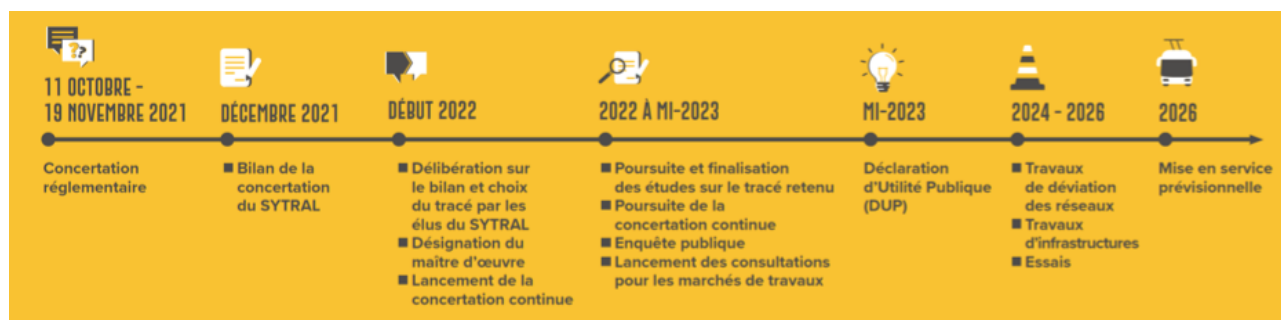
Elle explique qu'en fonction de la largeur des voiries, des choix sont à faire quant aux usages à insérer.

Une des solutions envisageables dans les secteurs contraints est de passer la circulation voiture en sens unique. C'est le cas à l'ouest de Kimmerling. Le sens de circulation qui sera maintenu reste à définir.

A l'est de Kimmerling, la plateforme de bus sera au milieu de la rue, les voies voiture seront situées de part et d'autre.

Elle rappelle que la phase de concertation permet d'échanger avec les habitants des quartiers traversés et qu'elle est l'occasion de discuter notamment de la localisation des futures stations du BHNS, des usages de la voirie, de l'aménagement de la route, etc. Elle précise que tous les sujets peuvent être abordés.

Pour finir, Alice Müller présente le calendrier du projet et les étapes jusqu'à la mise en service en 2026 :



## 2. Echanges

- Une participante demande si le BHNS sera relié à T9.

Alice Müller précise que BHNS ne sera pas connecté directement au T9. En revanche, la Ligne de l'Est Lyonnais passera aux Sept Chemins et sera en correspondance avec T9.

- Une participante s'interroge sur le prolongement du BHNS après Sept Chemins.



**Jean-Charles Kohlhaas** explique que le projet initial a été scindé en deux : ce BHNS et une 2<sup>e</sup> ligne de bus express de Genas - Chassieu jusqu'au Sept Chemins puis La Soie pour la connexion avec métro A.

- **Un participant s'interroge sur les mesures d'incitation au report modal.**

**Jean-Charles Kohlhaas** affirme que l'objectif global est de diminuer l'usage de la voiture – l'un des moyens étant de lui prendre de la place et de la ralentir. Si les trajets sont plus rapides en transports en commun, les voyageurs les utiliseront davantage.

- **Une participante, habitante de la route de Genas**, appelle la transformation de cette route, saturée, polluée, avec du stationnement sauvage, avec des déplacements compliqués et longs. Elle se réjouit de l'arrivée de BHNS, et demande des précisions sur le devenir de la ligne de bus 25 tout en indiquant qu'il permettait autrefois d'aller jusqu'à Cordeliers. Elle rappelle que le tramway existait entre 7 Chemins et le centre-ville de Lyon, via la route de Genas qui s'appelait d'ailleurs route de Lyon.

**Jean-Charles Kohlhaas** explique que le devenir des lignes existantes reste à définir. Une concertation continue va être conduite, notamment sur la restructuration du réseau de surface : comment redessiner les lignes de bus existantes pour les rabattre vers le BHNS ou les amener à desservir d'autres quartiers ? Il précise par ailleurs qu'il est peu probable que le 25 soit prolongé, la presque-île étant déjà saturée en lignes de transports en commun.

- **Un participant** demande si un parc relais sera créé aux Sept Chemins. Si non, le parking du centre commercial sera occupé par les voyageurs.

**Jean-Charles Kohlhaas** explique que les parc relais fonctionnent mal dans la métropole, l'enjeu est donc de les situer au plus loin à l'extérieur de la métropole et de prolonger les lignes fortes vers l'extérieur de la métropole.

Aujourd'hui, 11 000 places de parc relais sont occupées à 70% majoritairement par des utilisateurs qui pourraient venir en bus, vélo, à pieds. Par ailleurs, à Sept Chemins, il n'y a pas beaucoup de foncier disponible.

- **Un participant** s'interroge sur les tarifs du BHNS.

**Jean-Charles Kohlhaas** confirme que le BHNS sera inclus dans l'abonnement SYTRAL.

**Madame la Maire** revient sur les enjeux de stationnement. Elle cite l'exemple du parc relais du Carré de Soie et relaie la situation préoccupante du stationnement dans toute la commune. Elle précise, que sur le sud du sud, une étude est en cours avec la métropole quant au développement du quartier.

En ce qui concerne l'apaisement de la route de Genas, c'est un enjeu de la concertation : elle invite les participants à se projeter sur la route de Genas de demain.

- **Un participant** s'interroge sur l'absence de métro dans le secteur route de Genas ?

**Jean-Charles Kohlhaas** explique que le métro se justifie dans des secteurs très dense, avec + de 100 000 voyages jour, ce qui n'est pas le cas de la route de Genas. Enfin, il précise que la préservation du foncier souterrain est un souci de développement durable pour la qualité et la pérennisation des nappes phréatiques.

- **Une participante** questionne les origines/destinations des automobilistes. Par exemple, pour venir du Village ce soir, elle a emprunté sa voiture.

**Jean-Charles Kohlhaas** confirme que les données disponibles proviennent d'études récentes. Il insiste sur le coût d'un parking relais. Il revient sur le fait que l'objectif route de Genas est de diminuer le trafic de transit.



- **Une participante** rappelle que le groupe scolaire Pierre et Marie Curie situé route de Genas sera impacté et sollicite l'attention de l'équipe projet quant à l'évolution des flux liés aux entrées/sorties de cette école. Un traitement qualitatif et sécurisé s'impose, un dépose minute par exemple.

**Alice Müller** explique que les équipements sont des points d'attention particuliers du projet pour sécuriser les piétons. Elle rappelle que l'enjeu sera de permettre la dépose d'enfants à pieds plutôt qu'en voiture.

- **Un participant** s'interroge sur l'aménagement de la place des Sept Chemins et sur les modalités mises en place pour assurer la fluidité de la circulation. Il demande si le bus de la Ligne de l'Est Lyonnais passera par les zones industrielles de Chassieu et Genas ou les centres-bourgs.

**Alice Müller** explique que ce sont les études techniques qui détermineront l'aménagement aux Sept Chemins. Il s'agit de ne pas dégrader la zone, il ne faut pas non plus que le BHNS soit pris dans la congestion. C'est un point d'attention pour les études.

Elle explique que la Ligne de l'Est Lyonnais s'oriente vers un tracé par les centres-bourgs, qui génèrent des flux toute la journée. Des réflexions sont en cours pour garantir aussi la desserte des ZI, avec un rabattement facilité des ZI vers la LEL.

- **Une participante** évoque la gratuité des transports mise en place dans certaines villes pour inciter au report modal.

**Jean-Charles Kohlhaas** cite un rapport parlementaire sur le sujet : ces dispositifs ont faiblement augmenté l'usage des transports en commun, et plutôt en prenant des part à la marche à pieds. Il précise aussi que les recettes des usagers sont essentielles (par an, cela représente l'équivalent de deux lignes de BHNS par an). Enfin, il rappelle l'approche sociale du système de tarification du SYTRAL.

### 3. Travail en groupes

Les participants sont à inviter à travailler en groupes. Le fruit de leurs échanges est retranscrit ci-après :

Table 1

- Sera-t-il prévu d'élargir la route pour faire un site propre tout du long avec les autres usages évoqués ?

**Alice Müller** affirme qu'un site propre bus sera maintenu tout du long. Des fonctionnalités pourront être supprimées si besoin, parmi lesquelles le stationnement. Elle précise que, malgré ces efforts, il est probable qu'il y ait des acquisitions foncières.

- Le groupe estime essentiel de garantir la sécurité dans le BHNS (aujourd'hui, les agressions, incivilités, etc. dans les bus incitent à prendre la voiture), via par exemple la présence d'agents de sécurité ou de la vidéoprotection.
- Le groupe insiste sur la nécessité de sécuriser les traversées de la route de Genas notamment aux abords des écoles.

**Alice Müller** explique que plusieurs types d'aménagements existent pour inciter les voitures à ralentir en donnant l'impression aux voitures de traverser le trottoir plutôt que l'inverse.

- Le groupe s'interroge sur les modalités d'arrêt aux stations du BHNS : arrêt systématique à toutes les stations ou à la demande comme dans les bus.





**Alice Müller** confirme que, comme on se rapproche du fonctionnement du tramway, la logique voudrait un arrêt systématique à chaque station.

- Le groupe cite plusieurs éléments de confort dans les stations : plus de sièges, des distributeurs de boissons, de journaux, de la musique.

**Alice Müller** confirme que les stations seront équipées de sièges comme celles du tramway. Elle dit que les services en station sont à réfléchir.

- Le groupe estime qu'il serait intéressant de permettre de monter à bord du BHNS avec trottinettes, vélo, skate, tout comme de prévoir des points de stationnement.

**Alice Müller** explique que des expérimentations sont en cours pour monter à bord avec des vélos.

Table 2

- Le groupe s'exprime sur le terminus des Sept Chemins :
  - Proposition de déplacer la station sur la route de Genas pour faciliter le retournement des bus et se rapprocher des zones fréquentées.
  - Proposition d'ajouter une station ou en tout cas en mettre une proche du centre commercial Carrefour (entre Salengro et Sept Chemins)
- Le groupe est d'accord sur le positionnement de la plupart des stations.
- Le groupe propose une station place des Brosses, et une autre à l'Est du périphérique au niveau de l'ancienne caserne, voire devant le Casino.
- Pour faciliter la circulation des piétons, des poussettes : des trottoirs larges, des traversées piétonnes sécurisées notamment aux stations. Des bancs sur l'espace public, des espaces arborés.
- Le groupe suggère l'installation de casiers amazon lockers en station.
- Le groupe revient sur l'école Pierre et Marie Curie devant laquelle un système de dépose minute à prévoir, ou en tout cas un moyen de se garer pour déposer son enfant. Il précise qu'une solution consiste à changer l'accès à l'école.
- Le groupe affirme l'importance de la végétalisation de la route de Genas, axe très routier.
- Le groupe suggère la mise en place d'arceaux vélo, et l'offre de vélos en libre-service intégrés dans l'abonnement TCL.
- Un participant alerte sur la nécessité de ne pas supprimer les liaisons bus nord-sud.

Table 3

- Le groupe souhaiterait disposer d'un système de casier de retrait de ses courses en station. Une redevance pourrait être payée par les entreprises qui utilisent ce service, la redevance servirait à faire diminuer le coût du transport.
- Le groupe suggère la mise en place d'un système de suivi en temps réel des positions des bus – pour rendre le transport aussi immédiat que la voiture.



**Alice Müller** rappelle que TCL Live rend ce service.

- Le groupe insiste sur deux stations : une plus proche du périphérique, un plus proche des Brosses (comme la table précédente).
- Le groupe estime que la station Terrailon est à positionner entre l'école Curie et André Chénier.
- Une préférence est exprimée pour la variante Felix Faure, axe plus structurant, plus large, qui permet de se rapprocher de la ligne D.
- Il est demandé à ce que le quartier de Sept Chemins soit mieux aménager pour insérer le BHNS.
- Un participant suggère l'installation de clôtures autour du BHNS ?

**Alice Müller** rappelle que l'objectif est de lier, et de ne pas créer de frontières.

**Caroline Prospero** complète en disant que des « barrières » végétalisées peuvent être mise en place.

- Un participant s'interroge sur l'intérêt de créer des radiales plutôt que des liaisons extérieures.

**Alice Müller** explique que la rocade A8 est encore en phase amont, et dépend de la réflexion sur le devenir de la Porte des Alpes – elle constitue le maillon pour compléter T9 et T10.

## 4. Synthèse

**Alice Müller** remercie les participants de la densité et de la richesse des échanges.

**Séverine Lardellier, responsable concertation au SYTRAL**, rappelle les prochains rendez-vous de la concertation.

Elle annonce le lancement prochain d'un appel à idées sur le nom de la future ligne.

Elle note que ce soir, de nombreuses idées ont émergé sur les services pour ce BHNS, elle invite les participants à continuer ces contributions.

**Stéphane Gomez** salut la participation d'habitants de plusieurs quartiers de la ville, révélant la pertinence d'une réflexion globale à l'échelle de la commune pour améliorer le maillage des transports en commune. Le T9 dont la concertation vient de se terminer, le 37 qui va passer en bus articulé, le 7 qui va s'améliorer avec un nouvel arrêt, la Ligne de l'Est Lyonnais à venir, etc. Il insiste sur l'opportunité que représente BHNS de requalifier, repenser la route de Genas pour en faire un espace de liaison, de rencontre.

**La maire** remercie les participants et les invite les habitants à relayer la concertation. Elle invite les conseils de quartier à contribuer sur le projet.