



COMPTE-RENDU

Réunion publique à Bron

Jeudi 21 octobre 2021

Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

Intervenant.e.s :

- Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président délégué au SYTRAL
- Marion CARRIER, adjointe au maire de Bron
- 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 : une vingtaine

La réunion s'est déroulée dans la salle Guy Duboeuf, à Bron. Après l'introduction, le projet du BHNS soumis à concertation a été présenté, un temps d'échanges avec les participants a permis d'apporter des précisions techniques sur le projet et de recueillir les premières suggestions des participants. Ensuite, la deuxième partie de la réunion a été consacrée à un temps d'échange en petits groupes. Le fruit de ces travaux en groupes est reporté dans ce compte-rendu.





1. Ouverture de la soirée

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

L'**animateur** présente ensuite les intervenants.

Il demande aux participants dans quel quartier ils habitent :

- 5 participants habitent dans le centre-ville de Bron
- 4 participants habitent à Terraillon
- 6 participants habitent le long de la route de Genas
- 1 participant habite le quartier des Essarts Charmille
- 2 participants habitent le quartier des Genets

L'animateur demande si certains participants étaient présents lors de la soirée d'ouverture de la concertation. Plusieurs participants expliquent ne pas avoir été informés de la tenue de cette soirée.

2. La concertation

Séverine Lardellier, responsable concertation au SYTRAL, explique que depuis le début de la concertation qui a commencé le 11 octobre, 245 personnes ont été rencontrées et une centaine d'avis ont été exprimés sur la plateforme participative. Ces différentes contributions permettent de formuler les premiers retours des habitants sur le projet.

Elle présente le calendrier de la concertation et en précise les enjeux et objectifs : informer sur le projet de BHNS, recueillir les avis et contributions pour enrichir le projet, échanger sur divers sujets comme les services en station et à bord, etc.

Elle invite les participants à s'exprimer en ligne et dans les lieux de la concertation : le siège du SYTRAL, l'hôtel de ville de la Métropole, la mairie centrale de Lyon, la mairie du 3ème arrondissement de Lyon, l'espace info de Villeurbanne, la maison des services publics Cyprian/ Les Brosses, l'hôtel de ville de Vaulx-en-Velin, la mairie annexe Sud de Vaulx-en-Velin et l'hôtel de ville de Bron.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué au SYTRAL, rappelle que le projet s'inscrit dans le plan de mandat 2026 du SYTRAL et vise à mettre en place une ligne de transport en commun forte, qui transportera entre 20 et 25 000 voyageurs. Il précise que la ligne Part-Dieu <> Sept Chemins sera la première du réseau TCL. Le BHNS poursuit 3 grands objectifs (rejoindre le centre de la métropole, accompagner la mise en place de la zone à faible émission, repenser et embellir les espaces urbains et apaiser la route de Genas peu adaptée aux déplacements piétons et à la vie des commerces. Il explique que le BHNS assure la même qualité de service que le tramway (priorité au feu, site propre, vitesse moyenne entre 15 et 20 km/h).

L'**animateur** demande aux participants leur degré de connaissance du projet soumis à concertation. Certains participants expliquent avoir pris connaissance des documents disponibles sur la plateforme participative.

Marion Carrier, adjointe au maire de Bron, présente les enjeux du projet pour la commune. Elle cite les chiffres de circulation sur la route de Genas dans la commune de Bron et souligne l'attention de la commune au développement de solutions alternatives à la voiture. Elle rappelle que la commune de Bron est intégrée aux discussions sur le projet. Elle se tient à disposition des habitants pour faire remonter leurs avis au près du SYTRAL.



3. Le projet BHNS

Alice Müller, cheffe de projet, explique que le BHNS est une réelle opportunité pour réaménager les espaces publics et végétaliser la route de Genas, afin de développer une mobilité plus durable.

Elle présente quelques exemples présents dans d'autre ville pour montrer les caractéristiques d'un BHNS.

- Un participant demande quelle est la capacité d'un BHNS par rapport à un tramway.

Alice Müller explique que la capacité d'un bus articulé est de 160 passagers et celle d'un bus bi-articulé de 220 passagers. Elle précise qu'il existe différentes tailles de bus et de tramway.

- Un participant demande quelles sont les raisons qui ont poussé à mettre de côté le tramway et à privilégier la mise en place d'un BHNS. Est-ce que ce sont des raisons politiques ou des raisons techniques ? Il explique que le bus lui apparait comme une solution bien moindre tant au niveau de la préservation de l'environnement qu'au niveau de la qualité des transports.

Alice Müller explique que le choix s'est porté sur un BHNS car il répond au besoin de desserte par sa capacité importante et coûte moins cher qu'un tramway.

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

Alice Müller explique que des études d'opportunité et de faisabilité ont été réalisées pour arriver à une proposition de tracé. Différents critères ont été retenus pour proposer ce scénario de desserte, parmi lesquels un niveau de service élevé, les modalités d'insertion, le coût.

Elle précise que le projet proposé à la concertation est le meilleur compromis entre tous ces critères.

Séverine Lardellier poursuit en expliquant qu'un bilan sera réalisé une fois la concertation préalable terminée. Le fait qu'il y ait une demande de tramway sera pris en compte dans le bilan. Les avis et contributions exprimés dans le cadre de la concertation préalable éclaireront la décision des élus pour le choix final du projet.

Alice Müller présente les caractéristiques du projet. Le BHNS offrira une grande fréquence, une grande régularité et aura de larges amplitudes horaires. Elle précise ensuite que le bus sera prioritaire sur la chaussée et que ce mode de transport est non polluant car électrique. Elle rappelle que le projet de BHNS offre l'occasion de requalifier la voirie et de favoriser l'apaisement et la sécurisation des déplacements de tous types.

Elle explique ensuite comment le choix s'est porté sur ce tracé et précise que les études de conception seront réalisées après la phase de concertation. L'insertion dans l'espace urbain se fait au regard de contraintes techniques, d'usages, d'ambitions de végétalisation et dans le cadre d'une maîtrise des dépenses publiques.

Alice Müller décrit précisément le tracé qu'emprunte le BHNS et indique que la route de Genas connaîtra les plus importants travaux de réaménagement.

Deux variantes sont présentées à la concertation. Il n'y a pas de critère technique discriminant entre ces deux tracés, si ce n'est la desserte.

Plusieurs stations ont été pré-identifiées, sur lesquelles le SYTRAL souhaite recueillir l'avis des participants. L'interstation sera équivalente à celle d'un tramway : environ 500 mètres entre chaque station en moyenne.

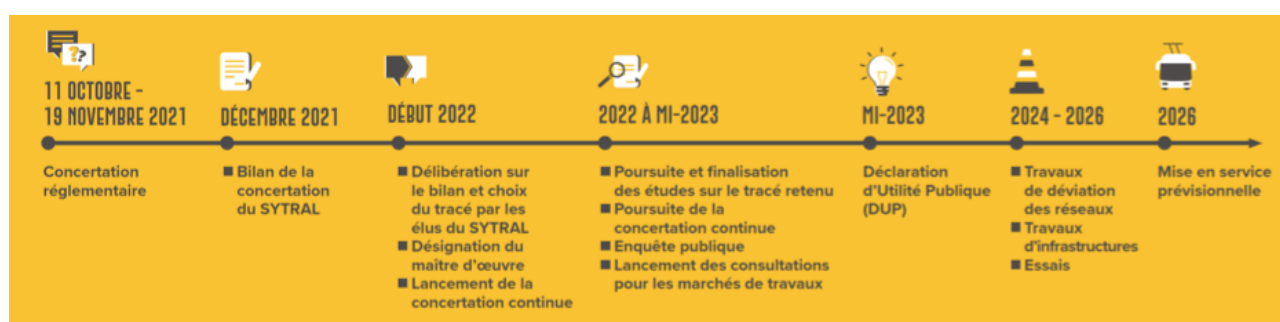
Alice Müller précise que plusieurs variantes ont été étudiées à Bron mais qu'elles ont été écartées car elles ne permettaient pas la réalisation d'un site propre pour le BHNS. En ce qui concerne l'insertion du bus dans l'espace public, des pistes cyclables seront installées sur toute une partie de la route de Genas. La plateforme



du bus sera isolée du reste de la chaussée par des bordures, isolant le BHNS de la circulation et du stationnement automobile. Elle rappelle qu'il y a une forte volonté de végétaliser l'ensemble du tracé. Des impacts fonciers et des acquisitions sont à envisager sur la route de Genas. La circulation automobile sera modifiée, avec une mise à sens unique de la chaussée sur certains tronçons.

Elle rappelle enfin que la phase de concertation permet d'aborder tous les sujets, notamment le tracé de référence, la localisation des stations, la connexion avec les autres modes de transport, les usages et les modalités de partage de la voirie avec les autres modes de déplacement.

Pour finir, **Alice Müller** présente le calendrier du projet :



4. Temps d'échanges

L'animateur ouvre le temps d'échanges.

- Un participant souhaite des précisions sur les études et les trois critères qui ont favorisé la mise en place d'un BHNS : l'insertion, le coût et le calendrier.

Jean-Charles Kohlhaas explique que le niveau de service d'un BHNS est équivalent à celui d'un tramway en termes de vitesse commerciale. En plus de ces différences techniques, ce sont les enjeux financiers et de calendrier qui ont motivé le choix d'un BHNS.

- Un participant s'interroge sur l'absence de parking relais.

Jean-Charles Kohlhaas explique qu'aujourd'hui les parkings relais sont occupés aux trois-quarts environ. La proportion d'usagers des transports en commun qui utilisent un P+R est très faible et marginal. De plus, le foncier est peu disponible à l'intérieur de la Métropole pour construire de nouveaux parkings relais. Au contraire, la localisation de parkings relais à l'extérieur de la Métropole, à proximité des lignes de TER et de bus, est étudiée.

- Un participant demande si d'autres lignes de BHNS sont prévues dans l'agglomération.
- Un participant s'interroge sur le tracé, et notamment sur le choix du terminus à Sept Chemins. Il suggère un terminus au Parc du Chêne ou à Eurexpo, peu desservis en transports en commun.

Un autre projet, appelé ligne de l'est lyonnais desservira Chassieu et Genas, vers l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, depuis la Soie. Une connexion entre Sept Chemins et la Soie est prévue.



Le SYTRAL envisage de faire plusieurs lignes de BHNS, A partir de l'année prochaine, l'action du SYTRAL s'étendra sur tout le département du Rhône, des lignes de bus express y sont prévues pour rabattre sur Lyon.

- Un participant explique qu'un tramway a en moyenne une durée de vie de 40 ans, contre 25 pour un bus. Malgré la qualité du revêtement, cela finit toujours par impliquer des travaux d'entretien mais il estime qu'un tramway serait plus efficace. Il aimerait qu'une vision à plus long terme soit adoptée. Il précise que le coût annuel d'un tramway s'élève à 227 millions d'euros contre 225 millions pour un trolley bus. Cette faible différence de coût pousse à choisir le tramway.

L'équipe du SYTRAL explique que le tramway a aussi besoin d'être entretenu. L'enjeu est lié au besoin de capacité de déplacement et à la question du budget.

Le BHNS permet de transporter entre 20 000 et 50 000 voyageurs par jour, c'est le plus pertinent au regard des flux attendus.

De plus, un tramway pose des contraintes plus fortes en termes d'insertion dans l'espace public.

- Un participant indique qu'aujourd'hui accéder à Part Dieu n'est pas simple et que le C5 n'a pas une bonne fréquence. Il prend son vélo rejoindre la Soie et prendre le tramway. Il souhaite que le projet inclut des parkings vélo sécurisés. Il demande également si en cas de panne il est simple d'enlever le BHNS de la voie afin de ne pas saturer l'ensemble du réseau.

L'équipe du SYTRAL explique que le fonctionnement des stations vélos est en train d'être repensé sur l'ensemble de la Métropole, dans le cadre d'une harmonisation à l'échelle du territoire. Dans le cadre du projet, à ce stade, un parking vélo sécurisé est prévu à Sept Chemins et des arceaux seront positionnés le long du tracé.

En ce qui concerne les pannes, le SYTRAL indique qu'il est plus simple de garantir la fiabilité des lignes avec des bus qu'avec des tramways. Ce mode de transport offre plus de flexibilité puisqu'il peut fonctionner en autonomie, sans être relié aux lignes de contact et peut contourner un bus en panne.

- Une participante, habitante du quartier des Genêts hôpitaux, rappelle que le métro concentrait 44% de la fréquentation en 2018 et que les usagers préfèrent ce mode de transport. Sept Chemins est une entrée de ville avec tout un quartier renouvelé à l'horizon 2030. Selon elle, le tramway sera plus pertinent quitte à le livrer plus tard. Elle s'interroge sur les modalités d'incitation au report modal des usagers, et notamment des personnels des hôpitaux. Elle suggère enfin que, dans le cadre d'un tramway, la plateforme peut être engazonnée, ce qui est plus agréable à regarder et permet de limiter les îlots de chaleur.
- Un participant demande pourquoi les bus à hydrogène ne sont pas envisagés, avec une station de recharge à Sept Chemins. Il demande également comment seront articulés T6Nord et BHNS place Kimmerling.

L'équipe du SYTRAL indique avoir pris en considération les secteurs qui sont urbanisables mais les projets urbains mettent du temps à se lancer. A ce stade, le BHNS correspond au besoin de mobilité et de capacité ; le cas échéant et à long terme, il est potentiellement possible de transformer un BHNS en tramway si le besoin augmente fortement.

Sur la cohabitation avec le T6, l'équipe du SYTRAL précise que les deux lignes partageront la même plateforme.

Les premiers bus à hydrogène ne seront expérimentés que dans quelques années.

- Un participant estime absurde de positionner le terminus à Sept Chemins. Il suggère de prolonger le BHNS plus loin et de l'accompagner d'un parking relais.



L'équipe du SYTRAL explique que le temps de parcours des usagers est plafonné à 50 minutes et que le prolongement du BHNS rallongerait ce temps de parcours.

5. Travail en groupes :

Les participants sont invités à travailler en groupes.

Il leur est demandé de partager leurs questions, besoins et attentes sur les sujets suivants :

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

Puis de placer sur une carte différents éléments qui amélioreraient l'espace public.

Marion Carrier, adjointe au maire de Bron, rappelle que les élus de Bron attendent des habitants qu'ils s'expriment sur la manière dont sera aménagé l'espace public.

Les travaux des participants sont retranscrits ci-après. Lorsque les participants ont réalisé une carte pour appuyer leur propos, une photo de cette dernière est disponible.

Groupe 1

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

- Positionnement des stations : vigilance si elles sont côté trottoirs
- Restructuration des autres lignes : que va devenir la ligne 25 ?
- Quelle condition pour tourner à gauche ? Quelle gestion des carrefours ?
- Même service que le tram au niveau des stations
- Emplacement en milieu de voies comme le tram

Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air réaménagements des rues et des places sur le trajet du BHNS

- Réduire le bruit, la circulation
- Augmenter la sécurité
- Plus d'arbres quand cela est possible
- Quelle protection (pic vert, chauvesouris...) ?

Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Réduire la circulation routière
- Sécurité des piétons
- Sortir / entrer chez soi facilement
- Pouvoir mettre les vélos dans le bus

Groupe 2

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports



- 2 stations sur l'espace n° 287 vers ZAC Clairière

Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air réaménagements des rues et des places sur le trajet du BHNS

- Des arbres, du gazon
- Des lieux de rencontres agréables avec bancs, fontaines à eau

Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Circulation piétonne route de Genas à privilégier côté sud entre Pagère et Brosselette
- Traversée du périphérique à améliorer

Autres sujets

- Prolonger le BHNS au-delà des Sept Chemins jusqu'au boulevard avec parc relais dans le sud !
- Réfléchir à des designs de bus qui nous donnent le sentiment d'être plus zen ! pour ressembler au tramway
- Bus dans lesquels on peut mettre les vélos
- Vive le multimodal !

Groupe 3

Serait-il possible de peindre les pistes cyclables en couleur (comme dans d'autres pays) ?

Groupe 4

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

- Un tramway pour prendre en compte les besoins futurs de l'Est
- Un parc relais
- Aller plus loin vers Cassin et le BUE pour créer un parc relais

Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air réaménagements des rues et des places sur le trajet du BHNS

- Craintes pour les commerces
- Il faut laisser place au stationnement et aux commerces pour garder de la vie

Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Conserver le stationnement pour les commerces

Autres sujets

- Que faire pour inciter les personnes travaillant sur le quartier « hôpitaux » à prendre les transports en commun ?
- Quid des îlots de chaleur avec la voirie ?

Groupe 5

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

- Au minimum aller sur la zone industrielle de Chassieu : si pas de P+R



- Compliqué pour rejoindre les zones industrielles

Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Crainte du report du stationnement des usagers de la ligne dans les rues annexes
- Crainte du report des usagers venant plus à l'est : Chassieu, Genas, etc...

Autres sujets

- P+R à l'est
- Comment aller chercher les gens plus loin
- Desservir la ZI

Groupe 6

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

- Arrêt à l'ouest intéressant
- Arrêt au bout de l'avenue La Couture

Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air réaménagements des rues et des places sur le trajet du BHNS

- Dur de se projeter car le quartier est peu hospitalier
- Verdures

Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Moins de voitures
- Pistes cyclables
- Hiérarchie :
 1. Bus
 2. Voiture
 3. Vélo
 4. Trottoirs
 5. Arbres

Groupe 7

Le BHNS pour mieux se déplacer : le tracé, ses variantes, les stations, leur emplacement, les services associés, l'articulation avec les autres modes de transports

- Ok pour la ligne mais quid de la passerelle modes doux de la Clairière vers Hôpitaux Est (Neuro, Cardio, HFME) ce qui désenclaverait en partie Bron ?
- Concernant les stations, avez-vous pensé aux abris contre la pluie et le soleil ?
- Bac à poubelle
- Pensez-vous aux personnes à mobilité réduite ?

Le cadre de vie : végétalisation, qualité de l'air réaménagements des rues et des places sur le trajet du BHNS

- Un tram pour plus de végétalisation (gazon), arbustive aussi
- Si BHNS, est-ce que Bron aura besoin d'être encore densifié (rappel Bron, 5^{ème} ou 6^{ème} ville de la Métropole avec la plus forte densité hab/km²)



Les circulations, le stationnement, les modes actifs (piétons, vélos)

- Des parkings sécurisés pour les vélos à chaque station
- Prévoir parc relais en bout de la ligne à l'est de Sept Chemins

Autres sujets

- Peut-on réduire le coût du ticket si peu de chemin parcouru (2 ou 3 stations ?) ou un abonnement réduit si peu de fréquence d'utilisation (2-3 fois par semaine) → afin de rendre le transport en commun moins cher que la voiture

6. Conclusion

L'animateur conclut les échanges.

Il est rappelé que le temps de concertation préalable se poursuit jusqu'au 19 novembre.

L'animateur propose aux participants de continuer à échanger sur le projet en envoyant des questions et en déposant des avis sur la plateforme dédiée bhns1-sytral.fr. Toutes les contributions seront intégrées à un bilan qui permettra aux élus du SYTRAL de délibérer, dès le premier trimestre 2022. Ce bilan va éclairer la décision politique sur la base des attentes des habitants et consolider la vision technique du projet. La concertation se poursuivra en 2022, à travers la concertation continue.

Marion Carrier se dit très heureuse de la participation des habitants de Bron. Elle les invite à continuer à s'exprimer sur la plateforme participative. Elle rappelle que la ville de Bron sera attentive à ce que le projet se passe le mieux possible et qu'elle fera le relais avec le SYTRAL.

Jean-Charles KOHLHAAS explique que le SYTRAL est entrain de renouveler l'ensemble de la flotte de bus, les demandes des habitants en termes d'esthétique seront donc prises en compte. Il rappelle que depuis le mois de juin, la possibilité de monter à bord avec des vélos en heure creuse est expérimentée dans le tramway et que cela sera étudié pour le BHNS.

La végétalisation et la lutte contre les îlots de chaleurs sont des priorités, la plateforme du BHNS et ses abords seront le plus végétalisés possible.

La réorganisation du réseau de surface sera travaillée en concertation avec les élus locaux et les conseils de quartiers.

L'enjeu des commerces est un sujet important pour lequel le SYTRAL travaille avec la Chambre de Commerce et d'Industrie. Il précise que la suppression de places de stationnement ne mène pas forcément à une baisse du chiffre d'affaires.

L'animateur précise les dates des prochains rendez-vous :

- 25 octobre, réunion publique à Villeurbanne
- 26 octobre, réunion publique à Vaulx-en-Velin
- 15 novembre, réunion publique à Lyon 3^{ème}.

