



COMPTE-RENDU

Réunion publique à Villeurbanne

Lundi 25 octobre 2021

Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

Intervenant.e.s :

- Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président délégué au SYTRAL
- Agnès THOUVENOT, adjointe au maire de Villeurbanne
- Alice MÜLLER, cheffe de projet
- Caroline PROSPERO, directrice du développement
- Séverine LARDELLIER, responsable concertation au SYTRAL

Les élues des quartiers Grand Clément Ferrandières Maisons Neuves et Les Brosses étaient également présentes.

Durée de la réunion : 2h, 19h - 21h

Nombre de connexions : 24 participants

La réunion publique s'est déroulée au Palais du travail de Villeurbanne. 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 la variante locale soumise à concertation et 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 Ferrandière-Maisons Neuves, Cyprian, Grand Clément, Les Brosses.

Un débat s'installe sur l'accès des différents quartiers aux services et transports. Les habitants de Cyprian s'estimant moins bien desservis.

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

Il fait un point sur l'avancement de la concertation : près de 320 personnes rencontrées lors des rencontres, plus de 150 avis et contributions recueillis à ce stade.

Agnès Thouvenot, Adjointe au maire de Villeurbanne, explique que le BHNS représente l'opportunité pour la commune de requalifier une 4^e porte d'entrée dans la commune. Elle rappelle que le BHNS va permettre d'améliorer la desserte du sud de la ville et notamment les quartiers Grand Clément-Cyprian, Les Brosses, Maisons Neuves et Ferrandière.

Cette ligne dessert des quartiers en fort développement, elle cite la ZAC Grand Clément Gare qui va voir l'arrivée de T6 et BHNS.

Le projet de BHNS va permettre de requalifier des axes peu agréables pour les piétons, et notamment la route de Genas, qui accueillera également les futures Voies Lyonnaises pour les vélos. Le BHNS favorisera aussi la sécurisation des circulations piétonnes.

Deux variantes locales sont proposées en concertation, l'élue invite les participants à s'exprimer sur cette alternative.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué au SYTRAL, explique que le BHNS, bus à haut niveau de service, fait partie du plan de mandat. Il présente les raisons du choix de ce mode BHNS en rappelant les niveaux de fréquentation de chacun des modes.

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

Le BHNS circule en site propre, 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 augmenter la capacité. Sa fréquence est de l'ordre de 7 minutes en heure de pointe, avec un fonctionnement de 4h30 à 0h30.

Cette reliera le centre de Lyon à l'est de la métropole, une 2^e ligne appelée Ligne de l'Est Lyonnais permettra de poursuivre le trajet plus loin.

- **Une participante** demande si le boulanger nouvellement installé route de Genas serait frappé d'alignement.
- **Un participant** explique qu'il a compris que le bus proposerait des services en station, et notamment des distributeurs de tickets. Il qualifie le BHNS de « une ligne de bus à effet tram. »

Séverine Lardellier-Nesme, responsable de la concertation, annonce le lancement prochain d'un appel à idées pour nommer le BHNS.



- **Un participant demande l'intérêt de donner un nom de marque.**

Jean-Charles Kohlhaas explique que les lignes sont hiérarchisées : métro, tramway, C, N, S... et précise que le BHNS n'est pas une ligne C, même si certaines lignes C s'en rapprochent comme le C3.

1. Le projet BHNS

Alice Müller, cheffe de projet, complète la présentation du BHNS en expliquant que les stations seront traitées comme des stations de tramway. Le réaménagement de la voirie sera réalisé de façade à façade. Elle s'arrête sur l'éventuel impact sur le patrimoine bâti en expliquant les modalités de conception d'une infrastructure de transport comme celle-ci. Le cahier des charges du projet intègre des contraintes, parmi lesquelles celles du bâti, l'objectif étant de minimiser tant que possible les impacts sur le bâti. Aujourd'hui, le projet n'est pas encore à un stade de développement assez précis pour pointer les bâtiments impactés. Quand les études seront affinées, l'équipe SYTRAL prendra contact avec les propriétaires concernés.

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 décrit précisément le tracé qu'emprunte le BHNS, de Part-Dieu Auditorium à Sept Chemins en parcourant sur sa plus grande partie 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 proposée 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.

- **Une participante** demande si la ligne C8 sera remise en question. Elle précise l'importance de maintenir les liaisons, vers Grange Blanche notamment. Elle exprime son désarroi à l'égard de l'offre de transports dégradée dans le quartier Cyprien, pour desservir notamment Carré de Soie et Charpennes.

Alice Müller explique qu'une restructuration du réseau de surface est prévue avant la mise en service d'une ligne structurante, et confirme que les liaisons nord-sud sont à articuler avec ce projet. Elle précise qu'une concertation associera les usagers dans ce cadre.

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. Quand les voiries mesurent moins de 254 mètres de large, le projet devra réduire les largeurs des usages, voire supprimer des usages, comme le stationnement.

- **Un participant** demande, quand la voirie mesure 15 mètres de large, s'il faudra procéder à des démolitions.

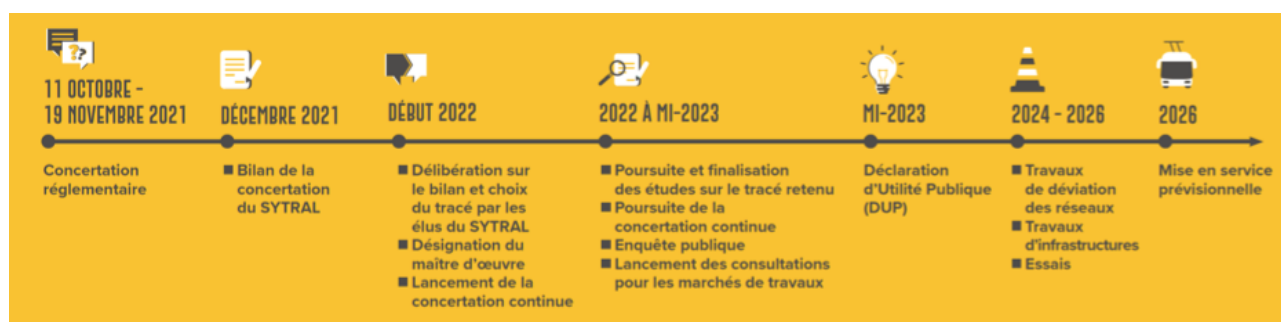


Alice Müller répond que cela dépend des usages à insérer à l'endroit contraint. Elle précise que sur le tronçon commun à T6, le BHNS circulera sur la même plateforme. Elle explique les fonctionnements des circulations avec le projet : le double sens est maintenu de Sept Chemins à Kimmerling.

Ensuite, la voirie sera passée en sens unique jusqu'aux variantes qui feront l'objet de certains passages à sens unique.

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, elle présente le calendrier du projet et les étapes jusqu'à la mise en service en 2026 :



2. Echanges

- **Une participante** s'interroge de la faisabilité du double sens sur la route de Genas entre Kimmerling et le périphérique, en ajoutant le BHNS, les vélos, etc. Elle souhaite connaître les reports de circulation. Elle précise que la rue Paul Kruger est déjà saturée, souvent utilisée comme itinéraire bis quand la route de Genas est bloquée.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que l'objectif est de diminuer le trafic global de voiture. Sur la route de Genas, il s'agit notamment de limiter le trafic de transit.

Il cite l'exemple de l'avenue Berthelot avec l'arrivée de T1 : le trafic voiture a effectivement diminué.

Agnès Thouvenot annonce qu'une étude circulation sera réalisée à l'échelle du Grand Clément pour estimer les risques de report et les effets de l'avenue Leclerc mise en sens unique pour aider la ville à prendre les décisions quant au plan de circulation optimal. Deux axes sont préoccupants : la rue Kruger et la rue Dumas. Elle explique que les usages évoluent dans le temps, cette étude circulation sera réalisée avant la mise en service du BHNS.

- **Un participant** invite à avoir une vision plus globale, avec le prolongement prévu du BHNS.

Alice Müller et Jean-Charles Kohlhaas précisent qu'il y a deux projets : le BHNS Part-dieu<>Sept Chemins, et la Ligne de l'Est Lyonnais de La Soie à Genas en passant par Sept Chemins. Le projet initial a été scindé en deux projets du fait des besoins différents en fréquentation.

Ils invitent à réfléchir sur : que peut être le haut niveau de service dans une zone moins dense. Le SYTRAL envisage à ce stade une ligne avec des fréquences moindre (autour de 7000 voyages jour), alors que le BHNS prévoit 22 000 voyages jour. Un travail est entamé avec les élus locaux : faut-il traverser les



centres bourgs de Genas et Chassieu, ou les ZI au sud des centres-bourgs, dont les besoins sont particuliers (heure de pointe).

- **Un participant** demande les dates de mise en service des deux projets.

Il est répondu que les lignes seraient livrées en 2025 pour la ligne de l'est lyonnais et en 2026 pour le BHNS,.

- **Un participant** demande pourquoi avoir renoncé à un tramway.

Jean-Charles Kohlhaas répond que le mode doit être adapté aux besoins de la population, en intégrant les projets de développement urbains prévus à horizon 2030 et les besoins de mobilités associés.

Il précise que la rentabilité d'un tramway et d'un BHNS sont similaires, or le même tracé en tramway coûterait plus de 300 millions d'euros.

Un BHNS a un rayon de rotation moindre, un tramway impliquerait des impacts fonciers plus importants. Par ailleurs, le BHNS permet une évolution ultérieure. Enfin, un terminus à Part Dieu en tramway serait compliqué à insérer.

- **Une participante** explique comprendre que le choix Pompidou serait un gros avantage pour Villeurbanne. Elle se pose néanmoins des questions sur le trajet du BHNS dans la rue Mistral qui vient d'être refaite. La largeur de la rue est telle qu'un double sens de circulation paraît compliqué à maintenir. Le rond-point Marengo est aujourd'hui difficilement emprunté par le C9. Quid d'un bus articulé ? Elle demande aussi comment le BHNS s'insérerait place Ferrandière, la voie étant divisée en deux avec un jardin au milieu.

Alice Müller confirme que la rue Mistral a déjà été réaménagée, l'insertion du BHNS reste à y être affinée, avec une mise en sens unique de la circulation voiture.

Sur la place Ferrandière, les arbres ne seront pas supprimés, c'est un sens de circulation voiture qui sera supprimé, voire des places de stationnement.

- **Un participant, habitant du cours Tolstoï**, demande ce qui garantit qu'il n'y ait pas de stationnement sauvage, si les taxis pourront utiliser la plateforme, et si une voie unique bus pourrait être envisagée avec un BHNS soumis à feux.

Alice Müller explique que la piste de la voie unique avec un alternat bus est une solution qui sera étudiée sur des zones très ponctuelles, à condition que cela ne limite pas la régularité et la fiabilité de la ligne.

Jean-Charles Kohlhaas confirme que l'objectif est que les véhicules ne stationneront pas sur la plateforme. En ce qui concerne les taxis, des discussions seront entamées avec la profession.

Alice Müller précise que la plateforme sera probablement installée au centre de la route, et que les aménagements seront conçus de façon à limiter le stationnement sauvage.

- **Le participant** exprime une inquiétude quant au croisement avec Laurent Bonnevey (périphérique) : comment sera-t-il géré ?

Alice Müller explique que la volonté est de simplifier ce carrefour, notamment pour les piétons et cyclistes.

Jean-Charles Kohlhaas précise qu'il est possible d'envisager la fermeture de voies d'accès depuis le périphérique, l'objectif à moyen terme étant de reconquérir des espaces de vie pour les habitants, par la réduction de la place donnée à la voiture. Aujourd'hui, sur la métropole, 70% des trajets en voiture font moins de 3 km : il existe donc des marges de manœuvre. Le développement des transports en commun doit accompagner cette évolution.



3. Travail en groupes

Les participants sont invités à travailler en groupes. Ci-après la restitution de leurs travaux :

Table 1

- Y aura-t-il des LAC ou un système de batterie ?
- Quel niveau sonore engendré par le BHNS ?
- Les données de comptage sont contestées par un participant qui fournit à l'équipe les données contestées.
- Les commerçants route de Genas fonctionnent aussi avec des passants de la voie routière. Quid de leur activité avec la réduction de la circulation ?

Alice Müller explique que la ligne de BHNS sera utilisée par les nouveaux trolleybus IMC qui peuvent s'affranchir de LAC sur certains endroits du linéaire.

Jean-Charles Kohlhaas précise que le BHNS fera moins de bruit que des voitures ou un tramway. Quant aux commerçants, il invite à relativiser le trafic de transit pour les commerçants. En général, plus on piétonnise, plus on apaise, plus il y a de clients.

Enfin, **Alice Müller** explique que le SYTRAL fait appel à des bureaux d'études professionnels pour réaliser les comptages et études.

Table 2

- Sur le trajet Faure/Pompidou, crainte du fonctionnement de la circulation, avec le supermarché, les bureaux, etc.

Table 3

- Une participante n'est pas convaincue de l'impact de réduction sur la circulation. Par exemple, avec le C3 en site propre, les voitures sont encore là.
- Elle précise que sur la rue Kruger, la circulation n'est pas liée à du transit mais bien à la desserte d'entreprises locales (déchetterie, secteur du bâtiment, etc.)

L'élue de quartier confirme que ces sujets remontent en mairie régulièrement, souvent liés aux entrées/sorties de périphérique.

Alice Müller explique qu'il faut étudier les circulations, avec les origines/destinations de chaque trafic et gêner les trafics de transit sur les voies de desserte pour qu'ils restent sur les voies principales.

Table 4

- Le groupe s'interroge sur la végétalisation prévue.

Alice Müller explique que le maître d'œuvre sera nommé en mars et précisera les modalités d'insertion et notamment la végétalisation. Ce qui est envisagé à ce stade, c'est le double alignement d'arbres, des platebandes de part et d'autre, et des stations ombragées pour multiplier les îlots de fraîcheur.

- Un participant s'interroge sur le positionnement du BHNS sur la voirie.



Alice Müller explique que le BHNS sera central quand il y a la place, avec une voie de voiture de chaque côté. Dans les zones contraintes, le BHNS sera sur le côté de la voirie pour mutualiser les stations avec le trottoir.

- Un participant demande pourquoi ne pas envisager une liaison avec le T5.

Alice Müller rappelle la séparation du projet en 2 projets, et précise qu'au regard des volumes identifiés, il est apparu pertinent de positionner le terminus au Sept Chemins. Les liaisons nord-sud font l'objet d'autres études, en lien avec l'aménagement de la Porte des Alpes. Elle confirme que ce sujet est revenu à plusieurs reprises en concertation, et note que le SYTRAL devra se pencher sur cette position du terminus.

Table 5

- Ne pas oublier les stationnements PMR.
- Attention au manque de stationnements
- Quantifier et localiser les reports de circulation sur la globalité des secteurs traversés
- Apaiser les traversées piétonnes de la route de Genas
- Penser aux livraisons pour les commerces
- Des suggestions sont faites pour les zones étroites : interrompre la voie cyclable, ne pas exproprier, mixer trottoirs et cycles, mettre le BHNS en voie unique.
- Améliorer le croisement Bonnevey/route de Genas, comme à Bron, le carrefour Bonnevey/Roosevelt.

4. La concertation

Séverine Lardellier, responsable concertation au SYTRAL, rappelle les prochains rendez-vous de la concertation. Elle précise qu'un atelier dédié aux associations représentant les personnes porteuses de handicap est prévu.

Elle retient que les participants ont besoin de données précises. Elle rappelle que le SYTRAL est au début du projet. Le bilan de la concertation préalable sera accompagné d'engagements du SYTRAL sur les études complémentaires et les modalités de concertation continue pour se projeter dans la route de Genas de demain, avec moins de voitures.

Jean-Charles Kohlhaas explique qu'il continuera à défendre une vision de la ville avec moins de voitures, pour accompagner la mise en place de la ZFE, et la réflexion en cours sur la logistique du dernier km. Il confirme que le SYTRAL a des intentions fermes de maintenir les stationnements PMR, les places de livraisons. Il précise que les usages de la voiture sont réduits, mais pas ceux-là.

Agnès Thouvenot remercie les participants et les invite à se tourner vers les élus de quartier qui relaient les éléments auprès de la ville et du SYTRAL.