



# COMPTE-RENDU

## Réunion publique à Lyon 3

### Lundi 15 novembre 2021

#### Animation :

- Jean-Pierre TIFFON, Agence Eker

#### Intervenant.e.s :

- Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président délégué au SYTRAL
- Margot SANCHEZ, adjointe à la maire du 3<sup>e</sup> arrondissement
- 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 : 26 participants

La réunion publique s'est déroulée à la maison des associations Château Sans Souci de Lyon. 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, qui se termine vendredi 19 novembre. Il invite les participants à contribuer jusqu'à cette date. Il présente le programme de la soirée et les intervenants, et 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 ou à l'une des réunions publiques communales.

Les quartiers représentés sont Sans Souci, Vilette Paul Bert, Montchat, Maisons Neuves, Lyon 6e.

Il fait un point de l'avancement de la concertation : près de 365 personnes rencontrées lors des rencontres, plus de 380 avis et contributions recueillis à ce stade.

**Margot Sanchez, Adjointe à la Maire du 3<sup>e</sup> arrondissement**, cite les atouts du futur BHNS pour l'arrondissement : la desserte de l'Est Lyonnais, la liaison du quartier de la Part-Dieu, la requalification de la voirie.

Elle invite les participants à relayer la concertation autour d'eux, et à s'exprimer notamment sur la variante de tracé.

**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. Le BHNS a vocation à relier l'est de la métropole au centre et à la Part Dieu et à accompagner la mise en place de la zone à faible émission (ZFE) qui vise à diminuer le nombre de véhicules dans la métropole. Il complète en expliquant que le BHNS est aussi l'occasion de rénover complètement les espaces publics, de façade à façade pour les embellir et les pacifier.

## 1. Le projet BHNS

**Alice Müller, cheffe de projet**, explique les caractéristiques d'une ligne structurante : régularité, capacité et fréquence.

Le BHNS circule en site propre quasi 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.

L'opération sera l'occasion de végétaliser la route de Genas notamment, et de revoir la répartition des modes de transport sur la voirie : voitures, transports en commun, piétons, et cyclistes qui pourront emprunter une voie cyclable au gabarit des Voies Lyonnaises.

- **Un participant s'interroge sur le type de matériel roulant qui circulera sur la ligne.**

**Alice Müller** répond que la ligne de BHNS sera empruntée par des Trolley bus, matériel roulant relativement souple car pouvant se passer ponctuellement de lignes aériennes de contact, comme les nouveaux bus de la ligne C13. Elle précise que ces bus n'ont pas de moteur thermique.

- **Un participant demande le pourcentage du parcours en site propre.**





**Alice Müller** explique que la totalité de la route Genas sera en site propre, tout comme l'avenue Pompidou et l'avenue Felix Faure (en fonction de la variante retenue). En revanche, la rue Mistral serait en site propre dans un sens de circulation du BHNS.

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 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 (entre 15 et 16) sont proposées et à débattre dans le cadre de la concertation.

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 explique qu'une troisième variante a été étudiée par l'avenue Lacassagne, écartée du fait de ses impacts fonciers importants.

Le tracé emprunte ensuite la route de Genas, et sera en correspondance avec le T3, et le T6 avec lequel le BHNS partagera la même plateforme.

**Alice Müller** précise les conditions d'insertion du BHNS en présentant les différents usages à insérer sur la voirie :

- La plateforme de bus a une largeur fixe de 7 mètres. Dès que cela est possible, la plateforme est installée au centre de la voirie pour éviter les stationnements sauvages.
- La piste cyclable est bidirectionnelle ou de part et d'autre de la voirie en fonction des configurations.
- Les trottoirs envisagés sont d'une largeur de 2 mètres, soit davantage que la réglementation.
- La voirie automobile sera d'une largeur n'incitant pas aux excès de vitesse.
- Le stationnement, quant à lui, sera réduit. Elle précise que des places de livraison sont maintenues.
- Des bandes de végétalisation sont prévues également.

Des marges de manœuvre existent pour limiter l'impact foncier.

Elle explique qu'en fonction de la largeur existante 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.

- **Un participant demande des précisions rue par rue sur les sens de circulation automobile.**

**Alice Müller** précise que de Sept Chemins à la place Kimmerming, la circulation automobile sera maintenue à double sens. De place Kimmerling à Maisons Neuves, la circulation automobile sera en sens unique.

Sur les avenues Felix Faure ou Pompidou, la circulation automobile sera mise en sens unique, avec un sens de circulation qui reste à définir.



Elle confirme que le projet va contraindre très fortement toute circulation de transit. Les lieux et commerces resteront accessibles en voiture. La piétonisation n'est pas prévue dans le projet.

Enfin, 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, du sens de circulation souhaité, 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 habitante de la place de la Ferrandière demande à connaître les largeurs de voirie d'arbre à arbre et non de façade à façade. Elle a compris qu'aucun arbre ne sera supprimé.

Alice Müller précise que Place Ferrandière et avenue Georges Pompidou, aucun arbre ne sera supprimé.

- Un habitant proche de la place Maisons Neuves, travaillant à l'Ouest, s'étonne de l'étanchéité entre le projet et la ligne de métro D. Il suggère de connecter le BHNS à Garibaldi pour assurer la correspondance avec les liaisons vers l'Ouest. Il rappelle que les lignes 25, T3, C9 vont déjà à la Part-Dieu et s'interroge sur la nécessité d'un terminus du BHNS à Part-Dieu.

Alice Müller explique que la finalité première de ce projet est de relier l'Est lyonnais et la Part Dieu.

Les autres besoins de desserte peuvent être apportés par d'autres lignes, dont le T6.

Elle précise que le réseau de surface sera re-questionné pour être mis en cohérence avec les lignes structurantes et la nouvelle ligne de BHNS notamment.

Séverine Lardellier précise que l'interconnexion est un sujet de la concertation et invite les participants à l'exprimer lors du travail en groupe.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle qu'il est compliqué de répondre à toutes les demandes de desserte. Il explique que les personnes qui veulent aller à Vaize auront un temps de parcours très performant, d'autant plus avec la ligne de l'Ouest Lyonnais.

- Le président de la Darly intervient au sujet de la desserte des Hôpitaux. Il rappelle que le T6 ne rentre pas dans le secteur. Il explique que la desserte des Hôpitaux Est par le BHNS serait intéressante pour de nombreux usagers, même si cela augmenterait un peu le temps de parcours global du BHNS. D'autant qu'il y a des chances que le bus C9 soit très diminué en fréquence car il aura un trajet qui ressemble beaucoup à BHNS.



- Le président de la Darly complète en suggérant qu'une ligne de tramway qui relie Hôpitaux, Part-Dieu puis rejoint les voies de T1 jusqu'à La Doua serait intéressante pour les habitants de la route de Genas
- Le président du CIL (comité d'intérêt local) de Montchat s'inquiète quant au devenir des lignes desservant son quartier. Il explique que la ligne 25 a un parcours similaire au BHNS (Part-Dieu ↔ Sept Chemins), que la ligne C9 emprunte aussi la route de Genas entre Kimmerling et Ferrandière. Ces « doublons » vont-ils être supprimés au risque d'isoler le quartier Montchat ?

**Jean-Charles Kohlhaas** explique que la réorganisation du réseau de surface sera réalisée entre 2024 et 2026. Une concertation sera conduite, avec les élus locaux et les conseils de quartiers. Il est effectivement inutile de faire passer deux lignes sur le même trajet. En revanche, la ligne 25 pourrait être par exemple redéployée avec une meilleure fréquence, ou pour desservir des quartiers qui ne le sont pas par les lignes fortes. Il confirme que Montchat ne perdra pas sa desserte.

- Le participant suggère de créer une « navette inter quartier ».
- Un représentant du CIL Vilette Paul Bert regrette que le réseau de transport soit construit de sorte à ramener les voyageurs vers Part Dieu. Il craint qu'en 2026, quand tous les travaux de la gare seront terminés, celle-ci soit saturée, et que les voies ferrées nord-sud le soient encore plus. Il estime que d'ici 2030-2040, une gare à caractère ferroviaire régionale au nord de Lyon sera nécessaire.

**Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que c'est SNCF Réseau qui est compétent sur l'aspect ferroviaire, et évoque le projet de l'étoile ferroviaire lyonnaise. La gare de la Part-Dieu restera le point d'arrivée/départ d'une grande partie des trains qui arriveront à la métropole, et constituera un nœud permettant de mixer plusieurs origines/destinations.

Dans l'objectif de développer un réseau qui permette des correspondances en périphérie, le SYTRAL a lancé des projets : T9, T10, T6. Par ailleurs, une réflexion est en cours sur la partie centrale entre Vaulx-en-Velin et Vénissieux, reportée au prochain mandat pour être cohérent avec les enjeux de développement de la Porte des Alpes.

- Un représentant du conseil de quartier Vilette Paul Bert explique que le quartier est très attaché aux lignes C qui le traversent (C9, C11). Il demande s'il est prévu de changer la physionomie de ces lignes. Une participante complète en disant que ces lignes sont utiles aussi inter-quartiers.
- Par ailleurs, il est demandé à ce que le SYTRAL revienne sur les tronçons qui seront mis à sens unique dans le cadre du projet de BHNS.

**Jean-Charles Kohlhaas** explique que les lignes C9 et C11 qui n'ont pas les mêmes origines/destinations que le BHNS ne seront pas supprimées. Il précise qu'il est possible que plusieurs lignes utilisent le même site propre et les mêmes stations.

**Alice Müller** revient sur la mise à sens unique de certains tronçons de rue dans le cadre du projet de BHNS. Elle précise que lors des mises à sens unique, tous les mouvements restent possibles (entrées/sorties, etc), seules les circulations de transit sont ainsi contraintes.

- Une participante s'interroge sur les modalités de sortie du quartier Vilette Paul Bert au regard des sens uniques sur le secteur.

**Alice Müller** explique que la concertation vise à aider à la décision sur le sens unique de circulation qui sera retenu. Elle invite les participants à exprimer leurs arguments pour tel ou tel sens de circulation.



- Un représentant du conseil de quartier et du CIL Vilette Paul Bert explique que le quartier est actuellement saturé à cause du double sens rue Maurice Flandin, et s'interroge sur les conséquences sur les rues adjacentes d'une mise à sens unique de l'avenue Pompidou.

**Jean-Charles Kohlhaas** réaffirme que l'objectif est de diminuer le trafic de transit. Le développement des transports en commun a bien pour but de diminuer le nombre de voitures sur les voiries.

### 3. Travail en groupes

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

Table 1

- Proposition de faire une prolongation pour rejoindre la ligne D, ou en tous cas s'en rapprocher par Garibaldi.
- Sur le tracé, une station serait à ajouter vers le collège Foucault, en cohérence avec le C9.
- Sur le quartier Montchat, bien conserver une desserte par bd Pinel, rue Dr Long, Cour Eugénie
- Cadre de vie : améliorer la sécurité des piétons, notamment lors des traversées de la route de Genas..
- Travaux : ne pas tout faire en même temps (T6, BHNS, etc.). Il s'agit de coordonner les phases pour limiter au maximum les impacts sur la vie quotidienne.
- Sens de circulation : un participant propose de privilégier le sens Ouest-Est sur la route de Genas pour les voitures.

**Alice Müller** affirme que la sécurisation des circulations et traversées piétonnes est un point important du projet. Les principes d'aménagement donneront l'impression aux voitures qu'elles traversent un trottoir et non l'inverse pour inciter les automobilistes à ralentir.

Table 2

- Le groupe s'exprime sur le choix de la variante : sa préférence va au passage par Vivier Merle/Felix Faure. Vivier Merle est suffisamment large pour y prévoir un aménagement qualitatif. Par ailleurs, l'avenue Felix Faure est déjà électrifiée (économies pour le projet).
- Quels sont les engagements SYTRAL/Ville quant à l'avant/l'après BHNS : îlots de chaleur ? Nuisances sonores ? Y a-t-il des mesures qui seront réalisées ?
- Nécessité de protéger les circulations vélos en séparant les flux.
- Alerte sur la redondance T3/BHNS sur le tronçon Reconnaissance/Part-Dieu. Le BHNS pourrait s'arrêter à Reconnaissance ?

**Alice Müller** explique que plus on s'approche du centre, plus les « redondances » sont possibles. Ces lignes ne sont pas vides, donc nécessaires. S'arrêter trop tôt crée une correspondance / rupture de charge qui peut décourager.

Elle rappelle que les aspects sonores sont des éléments obligatoires constitutifs de l'étude d'impact. La réglementation est claire sur le sujet. Un trolley bus IMC est plus silencieux que ceux actuels. L'étude d'impact vise à étudier les bénéfices et les impacts du projet. Elle sera publique et discutée dans le cadre de l'enquête publique.

**Séverine Lardellier** explique que, pendant l'enquête publique, des réunions publiques seront organisées pour échanger sur ces sujets.



Table 3

- Le groupe évoque une éventuelle prolongation de la ligne vers le Centre : préfecture voire presque ile.
- Sur les variantes : préférence du groupe d'un passage par Felix Faure pour garder un site propre dans les deux sens. Alors que sur Mistral, ce ne sera que dans un seul sens.
- Sur les vélos, piétons : important que ce ne soit pas de variables d'ajustement lorsque la voirie est trop étroite.
- Sur les voitures : demande un parking relais au niveau de Sept-Chemins.

**Jean-Charles Kohlhaas** confirme que les principes d'aménagement que le SYTRAL sont en faveur, en premier lieu des piétons, en 2<sup>e</sup> des véloc, en 3<sup>e</sup> des transports en commun, en dernier de la voiture. En ce qui concerne les parkings relais, il faut les situer le plus à l'extérieur possible de la métropole. Au cœur de la métropole, le foncier est très utile et très coûteux. Une place de P+R en ouvrage y coûte 30 000 euros.

En ce qui concerne le prolongement, **Alice Müller** explique que plus une ligne est longue plus elle est vulnérable aux aléas d'exploitation. Par ailleurs, la desserte évoquée est déjà assurée par une autre ligne.

Table 4

- Le groupe suggère de desservir les Hôpitaux.
- Si le BHNS monte en puissance, il faut anticiper une transformation en tramway ultérieurement (et donc prévoir la déviation des réseaux)
- Ecologie : quel devenir des batteries usagées ?
- Cadre de vie : le tramway a un impact plus fort sur la requalification d'un cadre de vie apaisé.
- Confort de voyage : le tramway est plus confortable.
- Sens de circulation : Sur Pompidou, privilégier le sens de circulation Ouest-Est des voitures pour éviter de rentrer dans le souterrain sous la gare.
- Interconnexion : améliorer la connexion à la station Garibaldi du métro D

Table 5

- Le groupe insiste sur le fait qu'il ne faut pas prévoir trop de stations pour garantir un rythme soutenu de circulation.
- Proposition de prévoir des parkings relais.
- Vélos : sera-t-il possible de monter à bord avec des vélos.
- Que veut dire partager la voie ?
- Sur les variantes : continuer jusqu'au bd de l'Europe pour une piste cyclable, pour une correspondance à Garibaldi
- Moins de béton, + d'arbres : végétalisation de la route de Genas
- Quid des expropriations : où ? qui ? quand ?
- Privilégier le sens de circulation des voitures Est-Ouest.
- Pistes cyclables : prendre le dimensionnement maximal
- Travaux : Gare de Villeurbanne, Grand Clément : zone de prolongement du T6 Nord : la période des travaux risque d'être compliquée.

**Jean-Charles Kohlhaas** rappelle que depuis juin, les vélos sont autorisés dans les tramways aux heures creuses. La question se posera de faire pareil dans le BHNS. Sur la largeur des voies cyclables, il confirme que ce sont des Voies Lyonnaises : 2 mètres par sens, voies séparées des autres flux de circulation, avec une possibilité ponctuelle que la largeur totale soit réduite à 3,5 voire 3 mètres.





