



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



**Réunion d'information
Ligne Trévoux-Lyon
Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)**

11 DÉCEMBRE 2023





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Thierry POUZOL

MAIRE DE FONTAINES-SUR-SAÔNE



AU PROGRAMME



#01 **Introductions**

10 min

#02 **Faisons le point sur le projet**

40 min

#03 **Temps d'échange**

40 min

#04 **Conclusion**

5 min



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Karine LUCAS

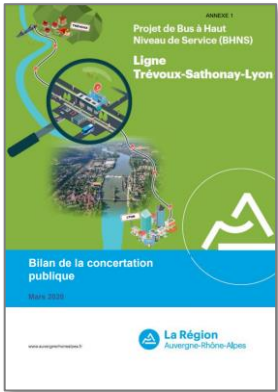
CONSEILLÈRE RÉGIONALE RÉFÉRENTE DU PROJET
RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



Pourquoi se rencontre-t-on aujourd'hui?

- ✓ **Partager l'avancement du projet BHNS**
- ✓ **Présenter le tracé de la ligne et les stations aujourd'hui**
- ✓ **Présenter les aménagements**
- ✓ **Poursuivre le travail initié pour prendre en compte les besoins du territoire à une échelle fine**
- ✓ **Présenter la technologie retenue pour le matériel roulant**

Que s'est-il passé depuis 2019 ?



Bilan de la concertation



Études complémentaires



Achat du foncier SNCF et du dépôt



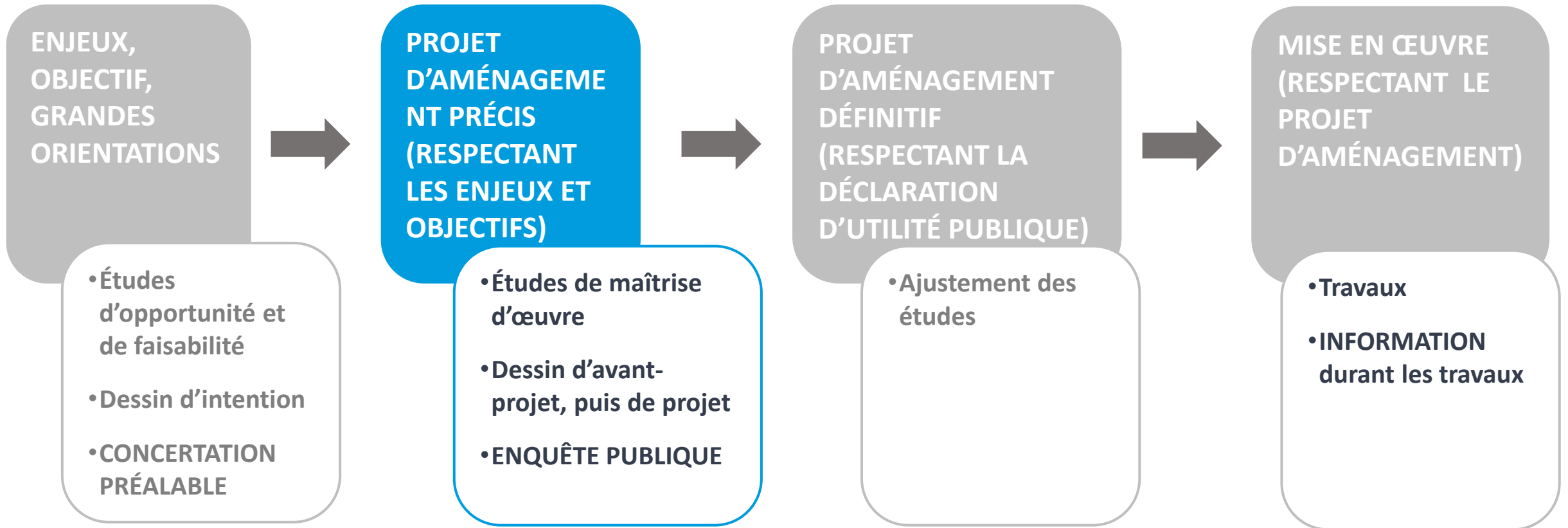
Rencontres avec les élus et les parties prenantes

Bus itinérant du projet



Évolutions nécessaires

Où en est le projet?



Faisons le point sur le projet

Pourquoi ce projet ?

Accompagner les évolutions du territoire

Un territoire en développement

- ✓ **Croissance démographique et résidentielle forte**
 - ✓ Prévission PLUH: +27% pour les communes du Val de Saône (2019-2030)
- ✓ **De nombreux projets urbains et immobiliers en émergence**
 - ✓ Nouveau quartier d'habitation à Trévoux et Reyrieux ;
 - ✓ Une nouvelle zone commerciale à Massieux et Genay ;
 - ✓ Le développement de la Richassière à Genay ;
 - ✓ Le développement de la ZI Lyon Nord à Neuville-sur-Saône ;
 - ✓ Nouvelles implantations d'entreprises à Perica et à proximité de la gare de Sathonay-Rillieux



Décongestionner le Val de Saône

Des axes de transports saturés

- ✓ Des routes, ponts et parkings des gares encombrés
- ✓ Déplacements contraints par la géographie
- ✓ Zone à Faible Émission lyonnaise depuis 2020
- ✓ Une offre de transport public insuffisante pour répondre à tous les comportements de mobilité



Chaque jour, plus de 18 000 véhicules circulent sur la RD933

POURQUOI CE PROJET ?

Un BHNS, qu'est-ce que c'est ?

7
indicateurs
du haut
niveau
de service


Régularité


Fréquence


Amplitude horaire


Temps de parcours


Accessibilité


Confort


Bus hydrogène



POURQUOI CE PROJET ?

Un maillon du RER lyonnais

Le service cible du RER lyonnais :



Un renfort des services en heures creuses



Un service de transport tous les quarts d'heure en heure de pointe

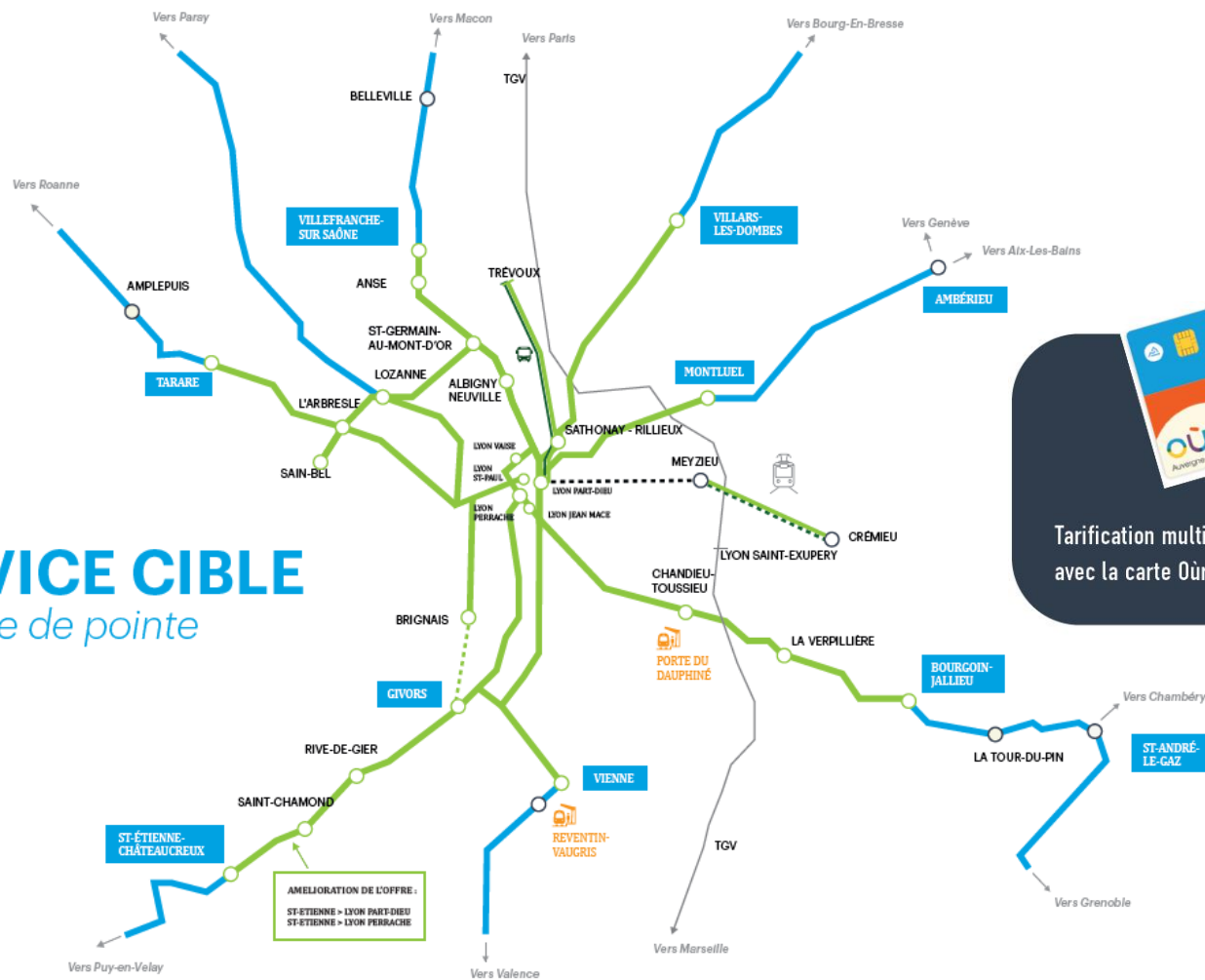


Une conjugaison des moyens de transports : train, tram, tram-train, bus ou cars...



Une amplitude horaire de 5h à 23h

SERVICE CIBLE En heure de pointe



- LÉGENDE :**
services périurbains
- 2 trains par heure
 - Trains au 1/4 d'heure
 - Autres dessertes au 1/4 d'heure

- Ouverture d'une halte ferroviaire
- Recherche d'une meilleure amplitude horaire et d'un meilleur service en heures creuses sur l'ensemble des branches de l'étoile lyonnaise



Tarification multimodale avec la carte Oura

Les choix structurants du projet

Le mode BHNS

- ✓ **Meilleure réponse à la demande du territoire :**
 - ✓ Part Dieu, sans correspondance
 - ✓ desserte au 1/4h
 - ✓ maillage fin du territoire
 - ✓ aménagements cyclables
- ✓ **Souplesse d'exploitation**
 - ✓ évolutivité

L'hydrogène

- ✓ **Filière d'excellence en Auvergne-Rhône-Alpes**
 - ✓ Projet Zero Émission Valley
- ✓ **Exemplarité de la Région pour ses lignes de transport** (verdissement du parc de véhicules)
 - ✓ Respectueux de l'environnement naturel et humain (riverains)



POURQUOI CE PROJET ?

Les partenaires et le budget

Maître d'ouvrage



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Partenaires



Coût du projet

Environ **160 M€**

(prévision niveau études pré-opérationnelles)

Valeur 2021

Estimation en cours d'actualisation

—
**Un projet de service
exigeant,
une infrastructure
complexe,
une technologie innovante**

Un service de transport performant

Un service de transport public performant et fréquent qui incite à laisser la voiture.

Une liaison sans correspondance entre Trévoux et la Part-Dieu, complémentaire avec le TER et les transports urbains.



- Trévoux > Neuville centre
15 MIN
- Trévoux > Sathonay-Rillieux gare
35 MIN
- Trévoux > Lyon Part Dieu
60-65 MIN



TOUTES LES 15 MINUTES
en heure de pointe



10 000
VOYAGEURS/JOUR



28 km DONT 15 KM
d'ancienne voie ferrée

UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

Les infrastructures du BHNS

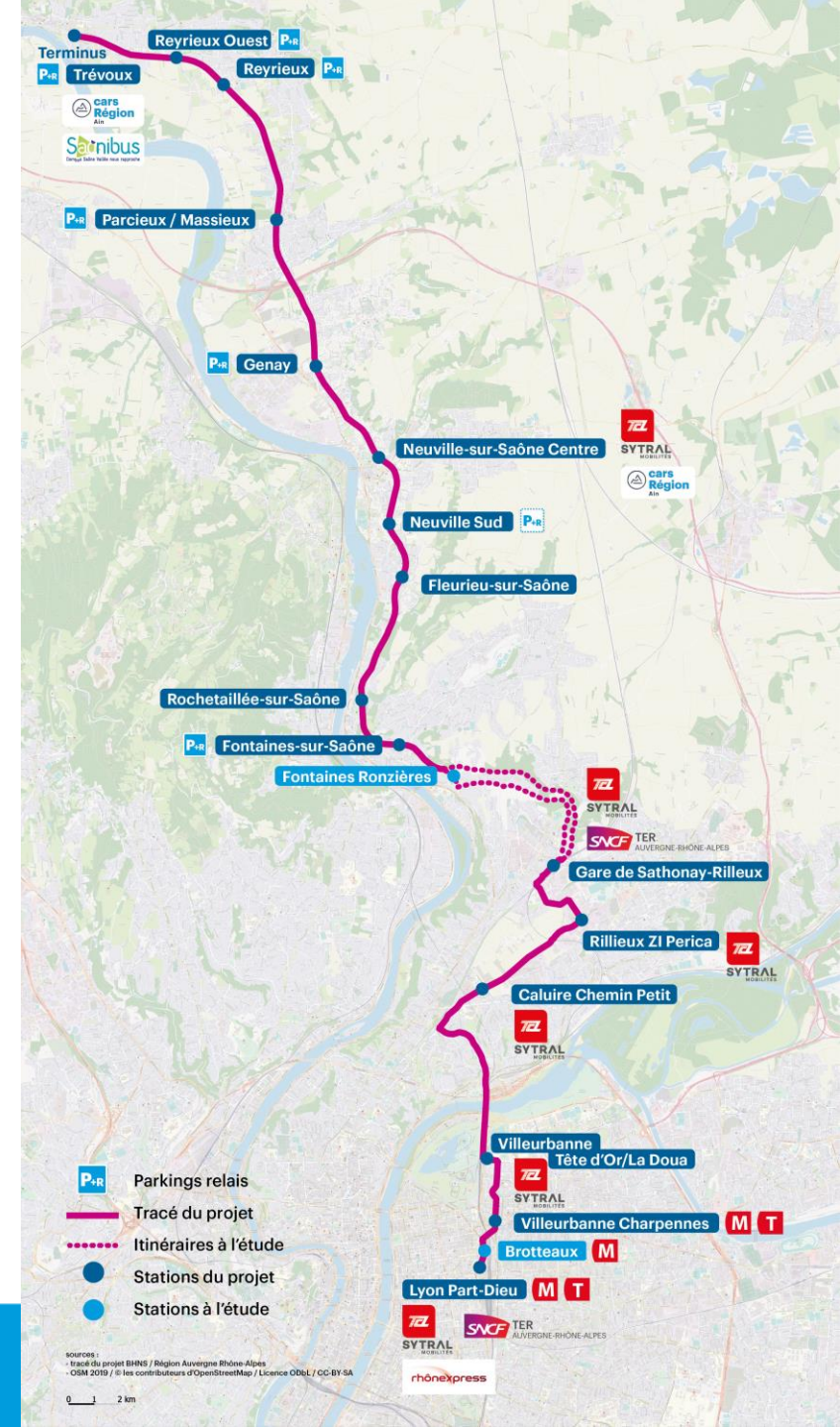
15 km d'infrastructure neuve:

- ✓ Plateforme de bus dédiée
- ✓ Aménagements pour les modes actifs
- ✓ 16 à 18 stations
- ✓ 6 ou 7 parkings relais

13 km de circulation sur voirie existante,
majoritairement aménagée en site propre

= 28 km dont environ 80% de voie dédiée

Un dépôt à **Reyrieux** avec station H2 et électrolyseur
à terme



Les contraintes de l'ancienne voie ferrée



**Un relief très marqué
= enjeux géotechniques**



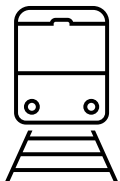
**Des accotements boisés
+ enjeux environnementaux
(espèces protégées)**



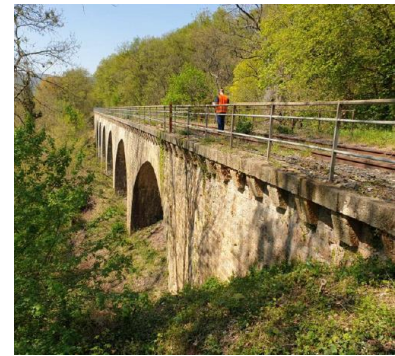
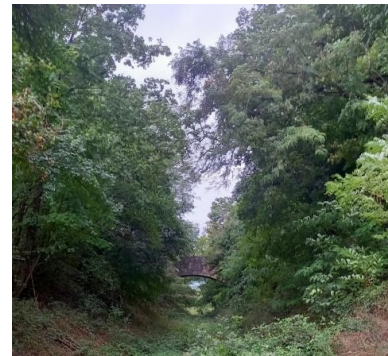
La proximité des habitations



**Grande densité d'ouvrages
→ 5 viaducs**



**Une emprise foncière
très étroite**

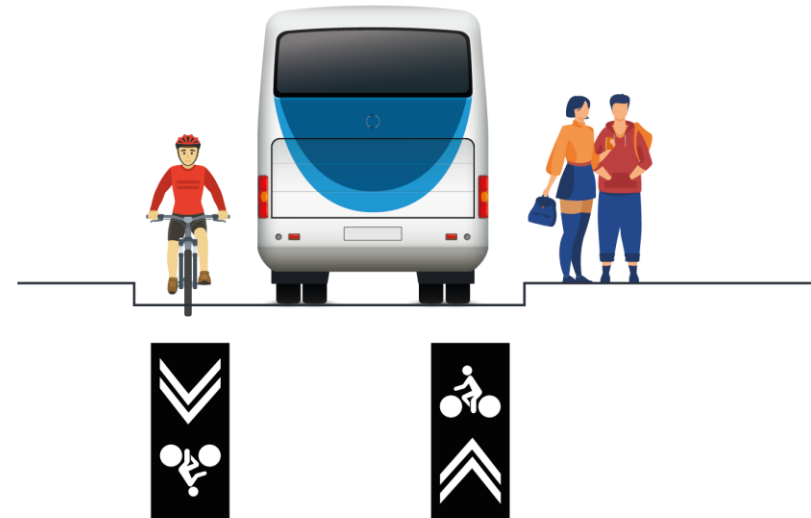


UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

La transformation de l'ancienne voie ferrée en plateforme pour les bus



Des adaptations dans les sections contraintes



Des stations multimodales attractives

Des stations, pas des gares

- ✓ Pas de réutilisation des anciens bâtiments voyageurs

Insertion urbaine

- ✓ Aménagement qualitatif
- ✓ Accessibilité
- ✓ Information voyageur dynamique



Intentions d'aménagement

UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

Des stations multimodales attractives

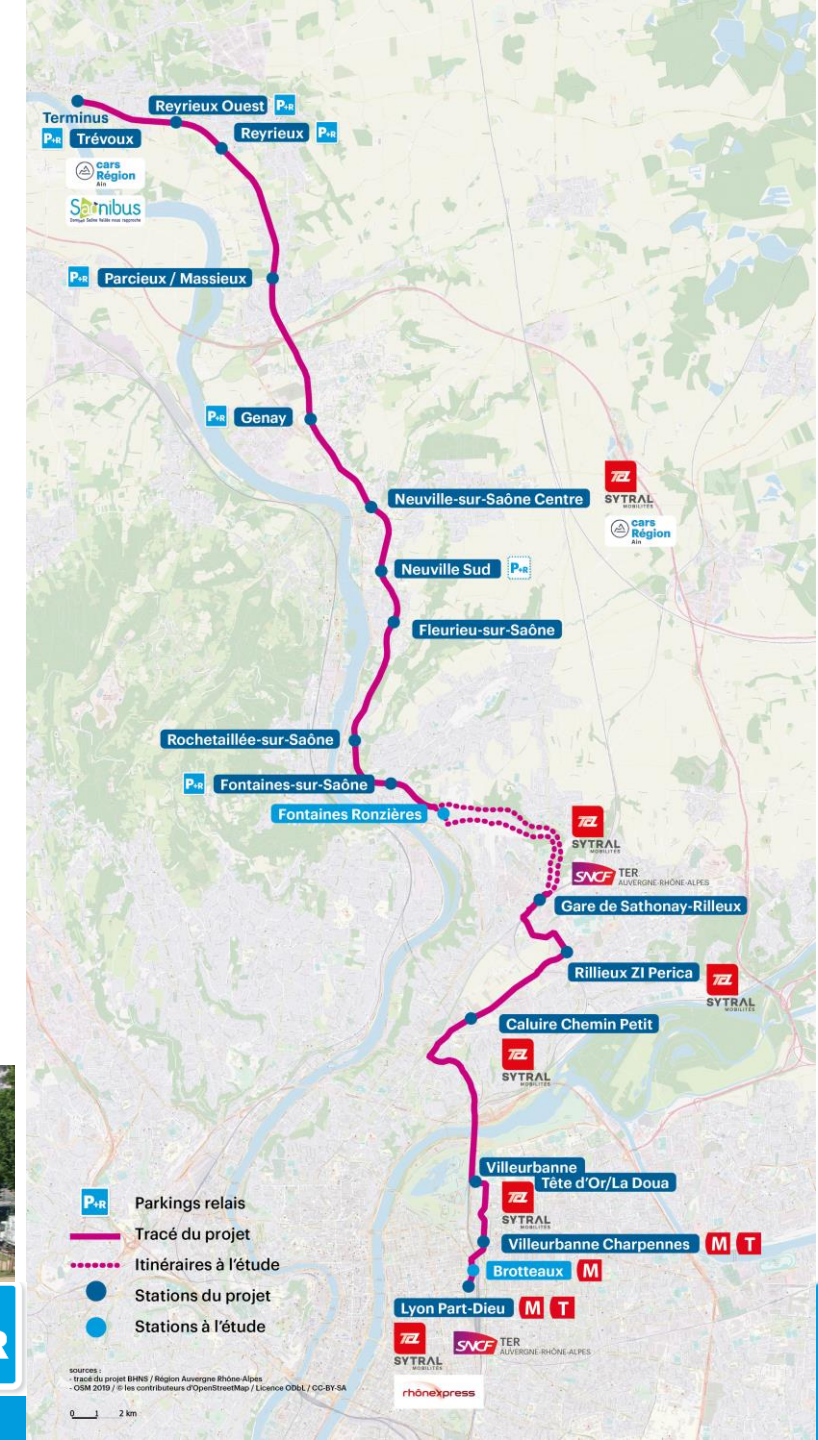


Intentions d'aménagement

UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

Des stationnements paysagers pour tous les modes

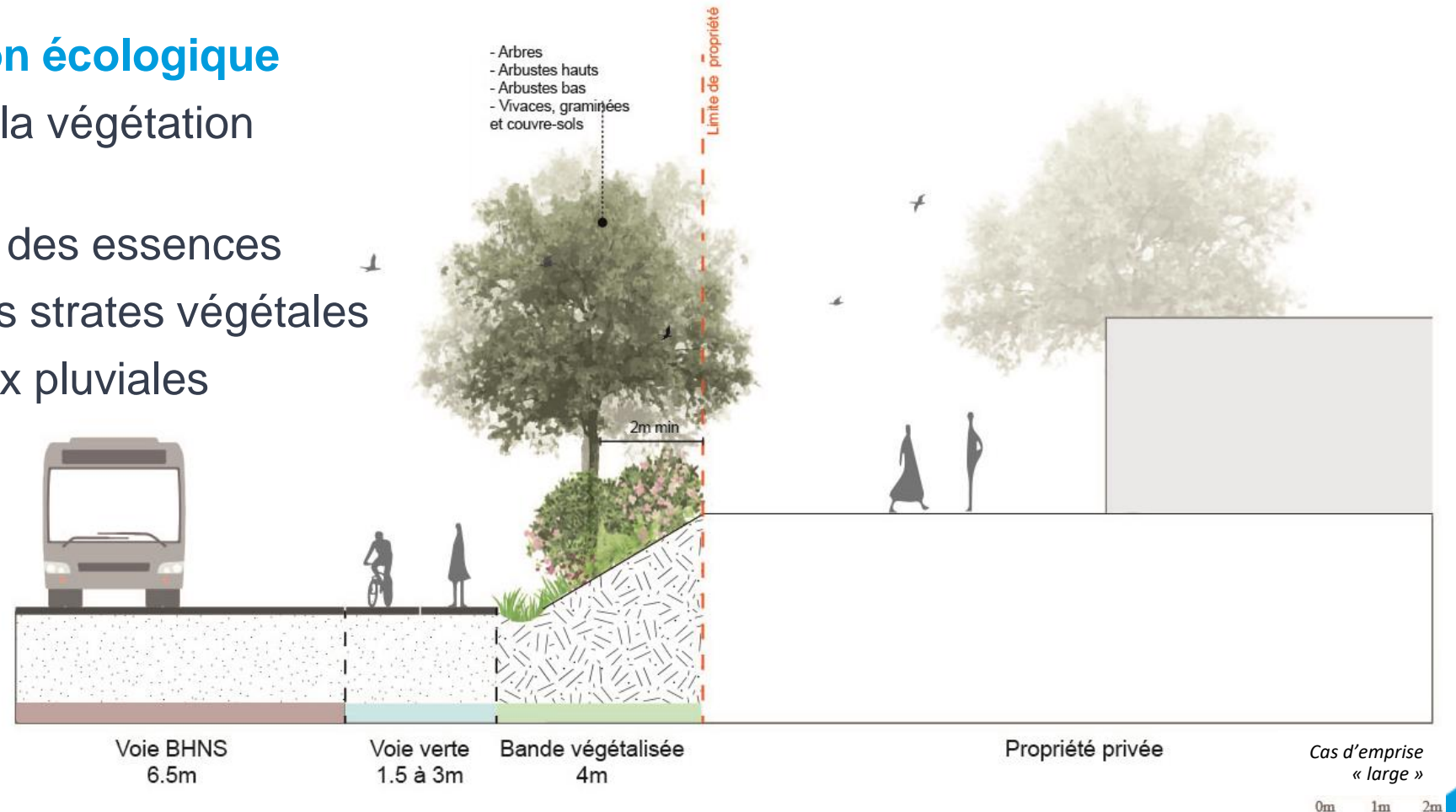
- ✓ 7 parcs relais végétalisés (P+R) : 40 à 160 places
- ✓ box vélos à chaque station : 20 à 60
- ✓ dépose-minute
- ✓ bornes de recharges pour véhicules électriques



Les aménagements paysagers

Démarche de transition écologique

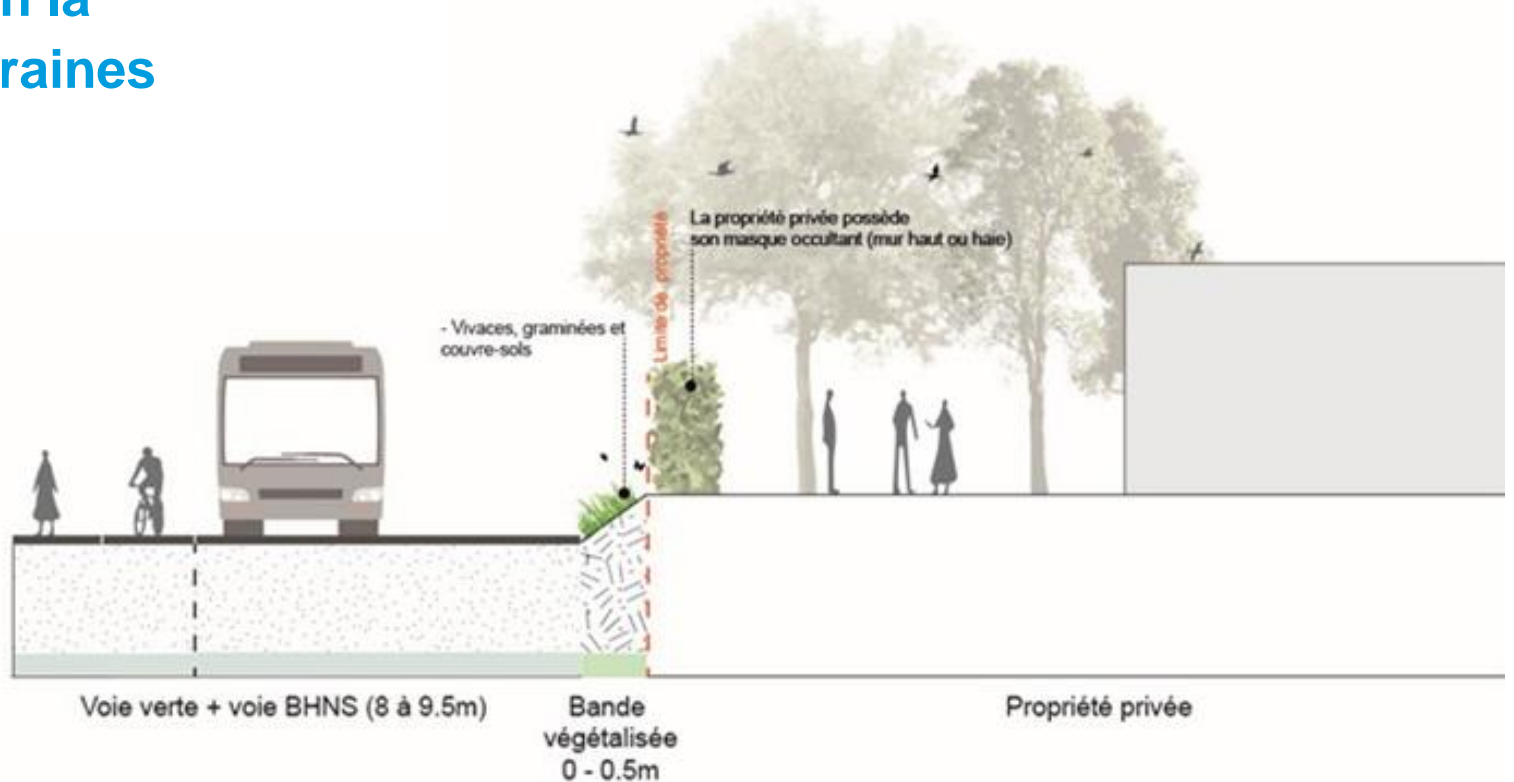
- ✓ Préservation de la végétation existante
- ✓ Adapter le choix des essences
- ✓ Multiplication des strates végétales
- ✓ Gestion des eaux pluviales



Les aménagements paysagers

Palette végétale adaptée selon la configuration des limites riveraines

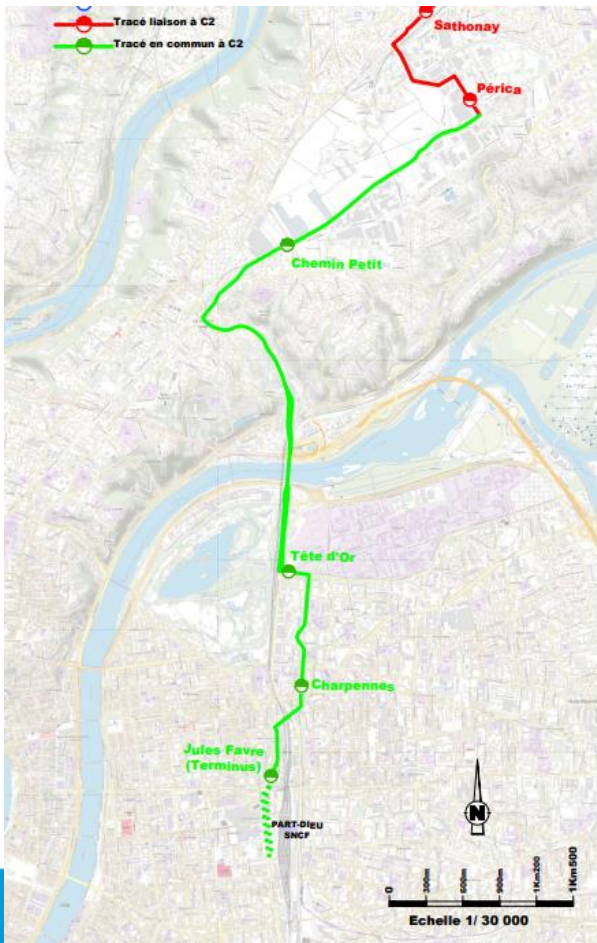
- ✓ Arbres
- ✓ Arbustes hauts
- ✓ Arbustes bas
- ✓ Vivaces, graminées
- ✓ Couvre-sols



Cas d'emprise
« contrainte »

UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

La section Sathonay-Lyon



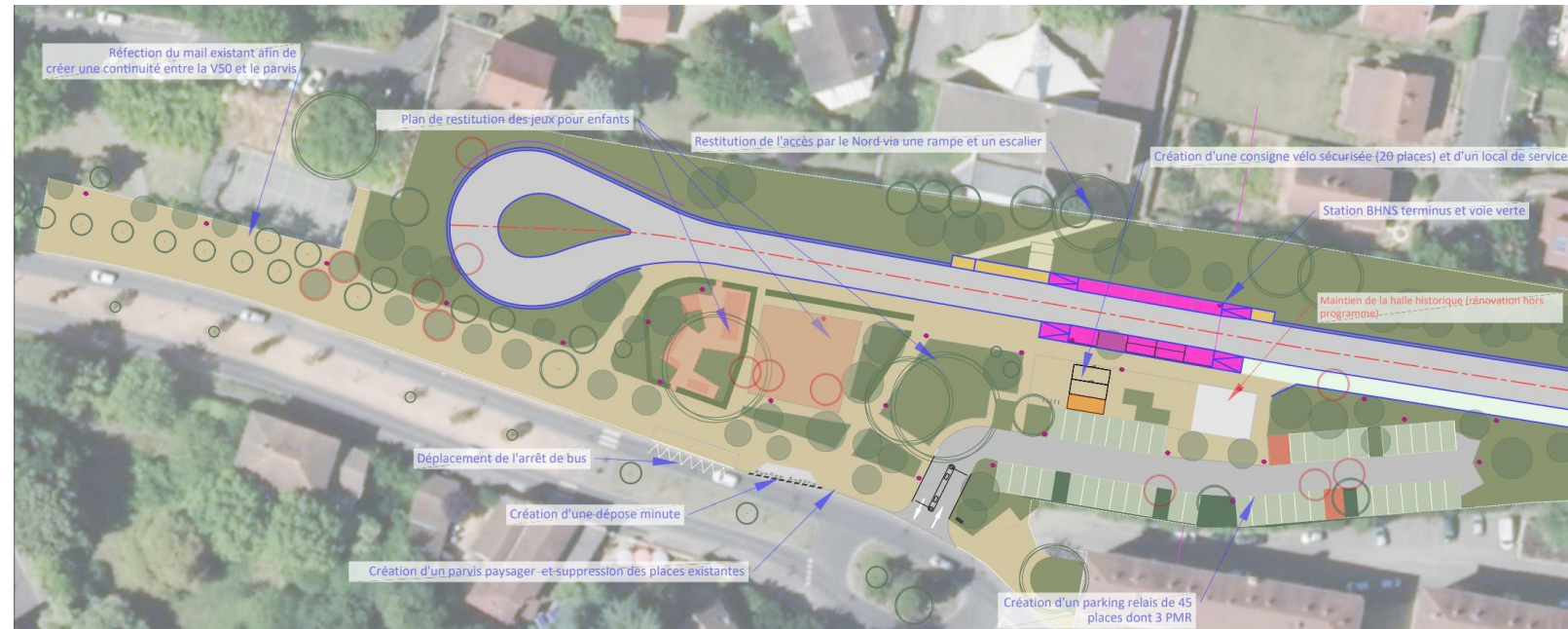
- ✓ Circulation sur des aménagements existants
- ✓ Le BHNS ne dépasse pas les autres bus en ligne, mais il ne marque pas l'arrêt à toutes les stations
- ✓ Agrandissement des stations ou le BHNS s'arrête pour accueillir 2 bus en même temps
- ✓ Système de priorité aux feux



Les terminus

Trévoux, rapprocher le terminus du centre-ville

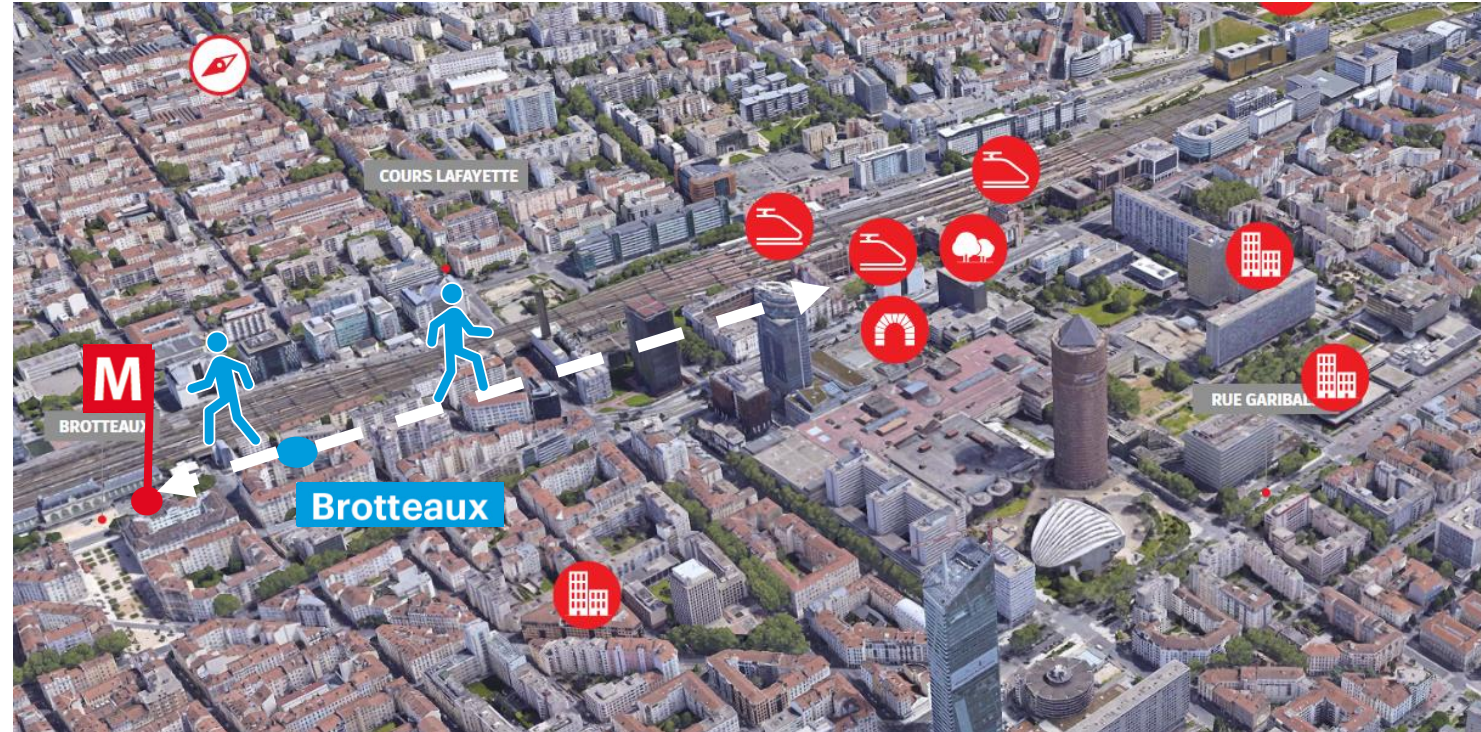
- ✓ Proximité du boulevard des Combattants
- ✓ Proximité des équipements scolaires et l'écoquartier des Orfèvres
- ✓ Connexion aménagements cyclables du BHNS avec la voie bleue/ l'estacade



Les terminus

Part-Dieu, une arrivée aux portes du quartier renouvelé

- ✓ À 120 m du métro Brotteaux (B) 2 min
- ✓ À 500 m de la gare Part-Dieu 7 min
- ✓ À 500 m du Westfield La Part-Dieu
- ✓ Connexion : TCL, SCNF Rhônexpress



Des bus zéro émission de grande capacité

Une flotte de 14 bus articulés 18m H2

- ✓ Autonomie des bus : **350 km/j**
- ✓ Recharge la nuit au dépôt (charge lente)
- ✓ Recharge au dépôt en journée (**20 min environ**)
- ✓ Capacité de **110 à 140 passagers**,

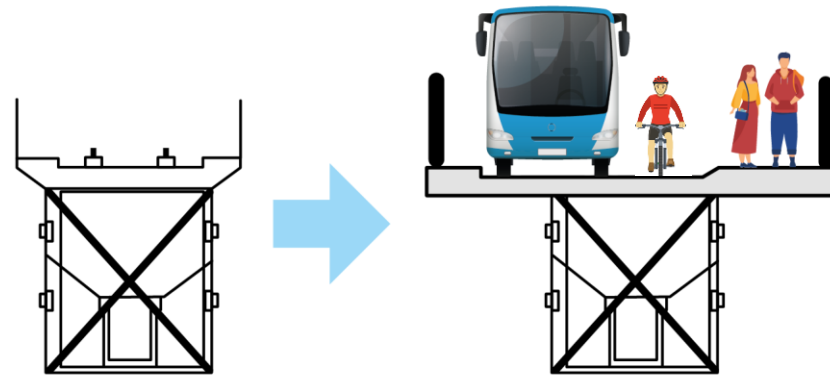


FAISONS LE POINT SUR LE PROJET

Un projet qui évolue et se précise

La rénovation des viaducs

- ✓ Remplacement des tabliers nécessaires
- ✓ **Élargissement permettant la circulation des cycles**
- ✓ 2 solutions à l'étude: treillis et bipoutre
- ✓ **Analyse de critères:**
 - ✓ Architecturaux
 - ✓ Structurels
 - ✓ Impacts travaux
 - ✓ Coûts et délais



UN PROJET QUI ÉVOLUE ET SE PRÉCISE

– limiter les impacts environnementaux

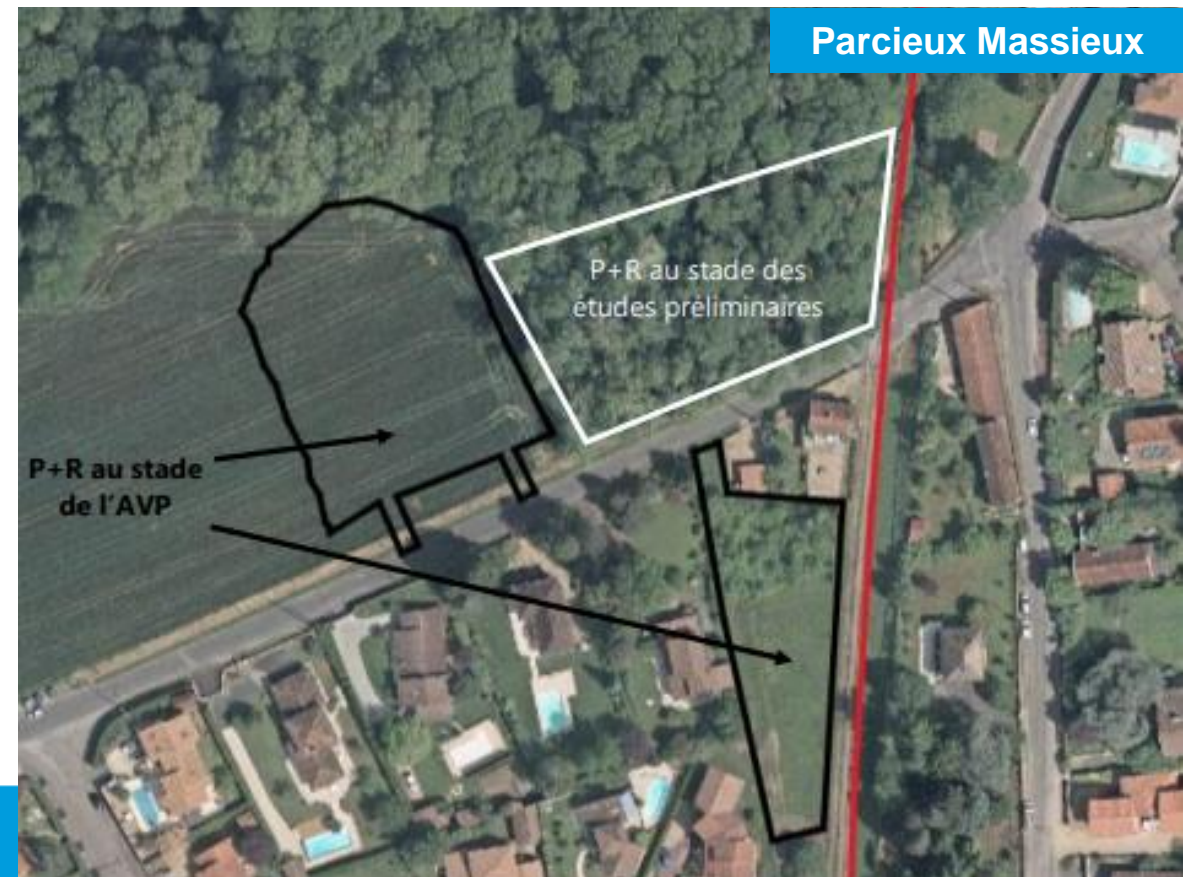
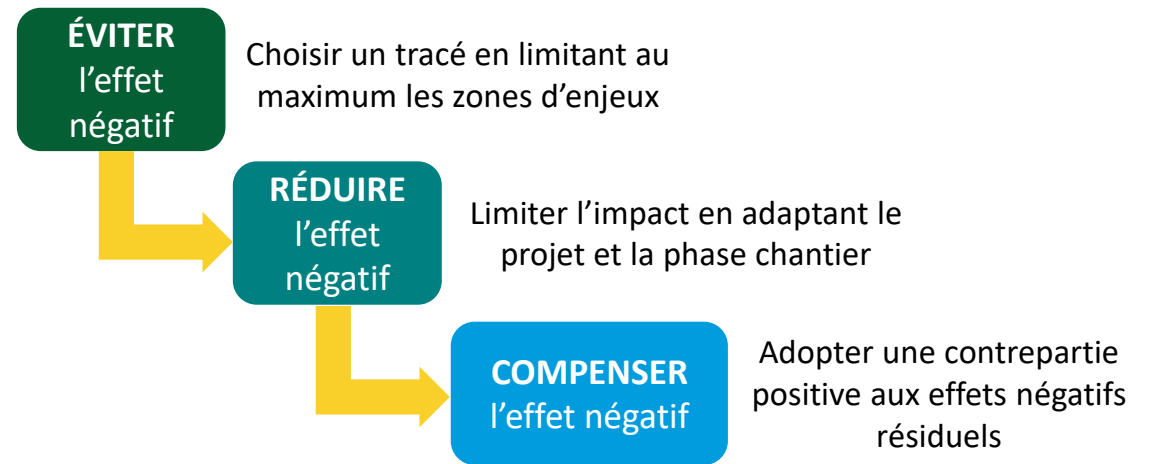
Avec un écologue

✓ Compréhension des enjeux

- ✓ Inventaires
- ✓ Etude d'impacts (en cours)

✓ Construction de mesures **ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER (ERC)**:

- ✓ Conception
- ✓ Chantier
- ✓ Exploitation

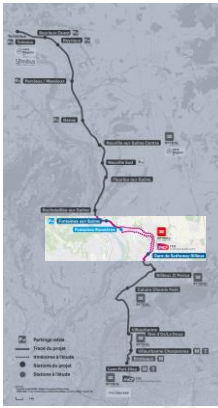
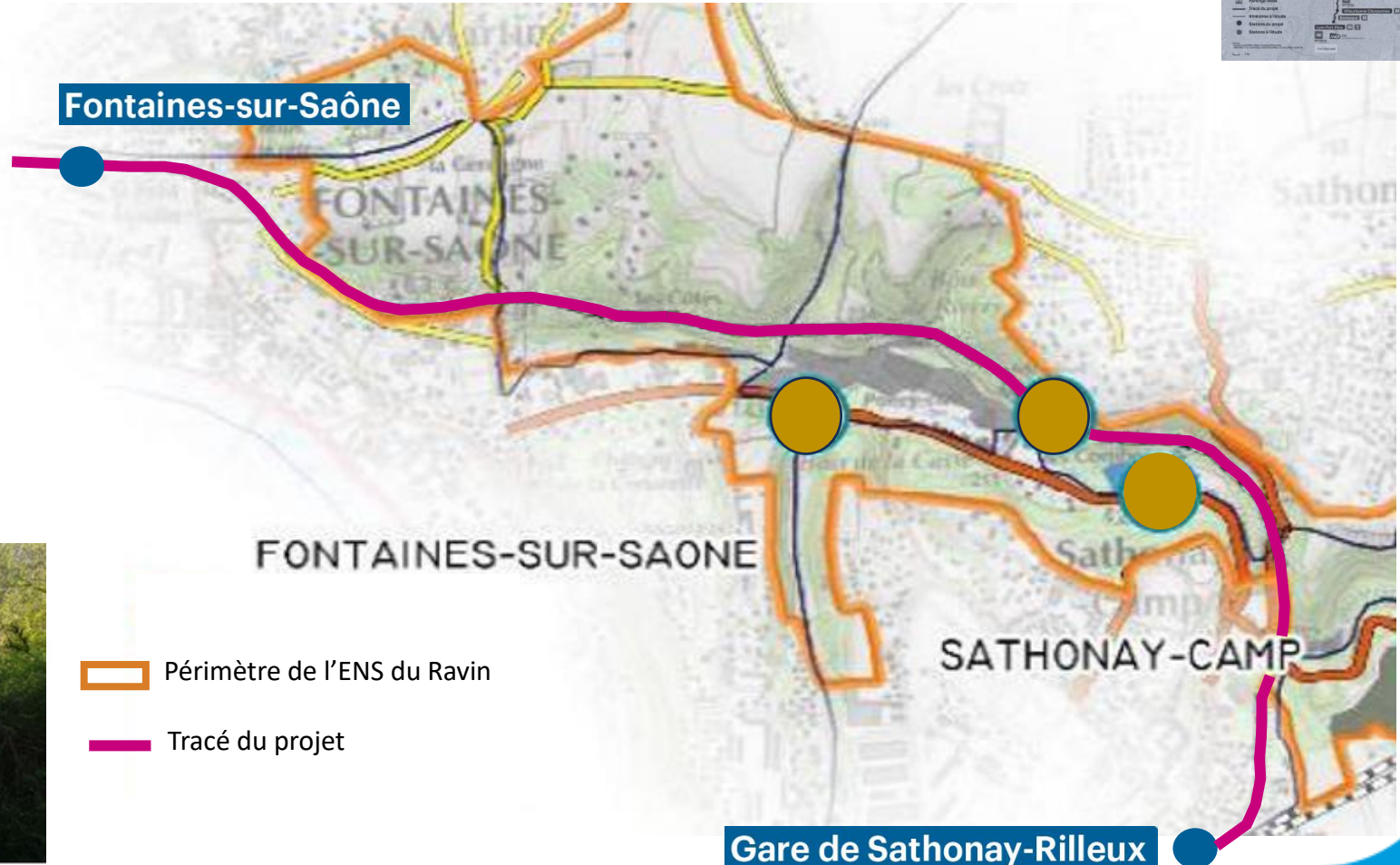


UN PROJET QUI ÉVOLUE ET SE PRÉCISE

La section Fontaines-Sathonay (1)

Les caractéristiques :

- ✓ Richesse écologique (ENS)
- ✓ Instabilité géotechnique (Balmes)
- ✓ zone inondable

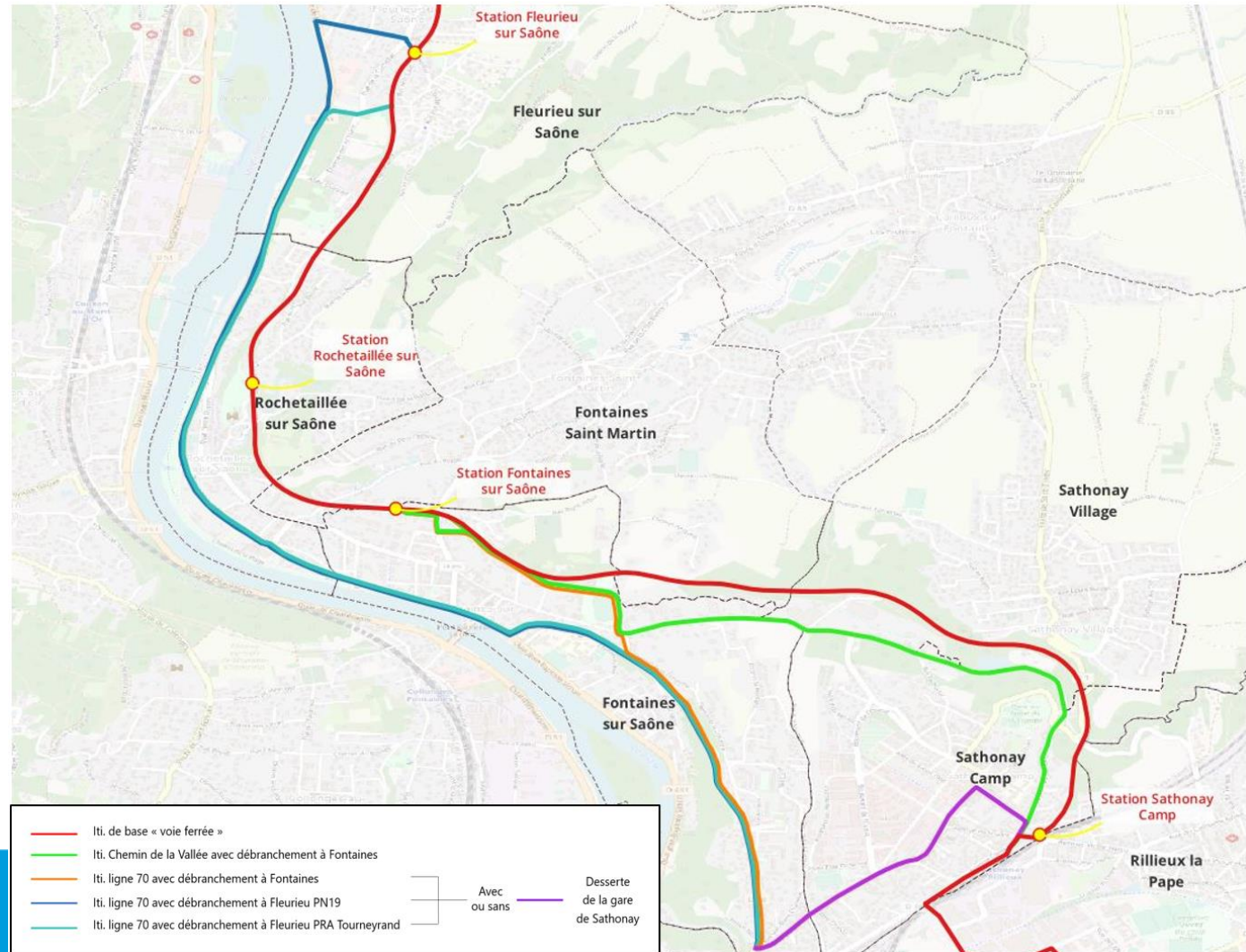


La section Fontaines-Sathonay (2)

Plusieurs solutions d'évitement comparées

4 scénarii avec débranchement (sortie de voie ferrée) à

- ✓ Fontaines S/S
- ✓ Fleurieu S/S



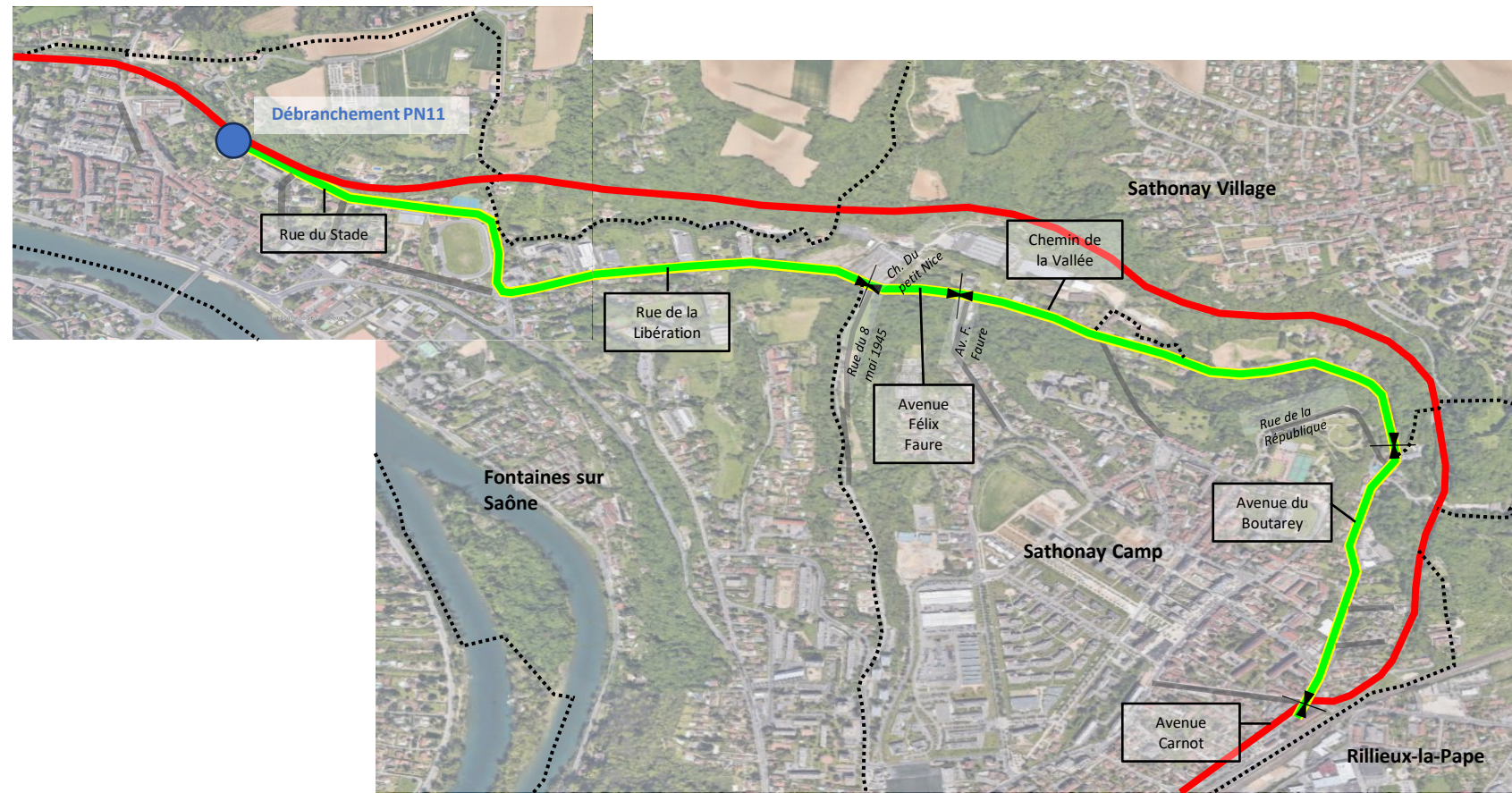
Comparaison des impacts

	DEBRANCHEMENT FONTAINES: itinéraire alternatif Chemin de la Vallée/ voie ferrée		DEBRANCHEMENT FONTAINES : itinéraire ligne 70		DEBRANCHEMENT FLEURIEU : Itinéraire ligne 70		DEBRANCHEMENT FLEURIEU + emprunt chemin de la Vallée	
Respect du projet initial/ desserte	Desservis: Gare Sathonay-Rillieux ZI Perica	+		-	Non desservis: Gare de Sathonay-Rillieux Perica Musée de Rochetaillée commune de Fontaines St Martin	-		-
Complémentarité des offres TC		+	Doublon 70	-	Doublon 70	-		-
Temps de parcours	+ 5 min	-	+ 1 min	+	+ 6-7 min	-		-
Fréquentation de la ligne (sur 10 000 voy/j)	- 2, 5% d'après modélisation	-	- 7%	-	- 10%	-		Non évalué
Difficultés d'insertion / points durs	Rue du stade	-	Rue du stade	-	Impacts sur circulation L40 et 70 TCL à évaluer	+		Adaptations ponctuelles (carrefours giratoires)
Impact coût	Permet de contrebalancer des surcoûts par ailleurs	+		+	2 viaducs métalliques en moins	+	+	2 viaducs métalliques en moins
Impact planning	Moins de risques	+	Moins de risques	+		+		+

La section Fontaines-Sathonay (4)

La solution privilégiée,
sous réserve de
compléments d'études
et de concertation locale

- Rue du stade et rue de la Libération (Fontaines)
- Avenue Felix Faure, Chemin de la Vallée, Avenue du Boutarey (Sathonay-Camp)



La section Fontaines-Sathonay (5)

L'opportunité d'une nouvelle station ?

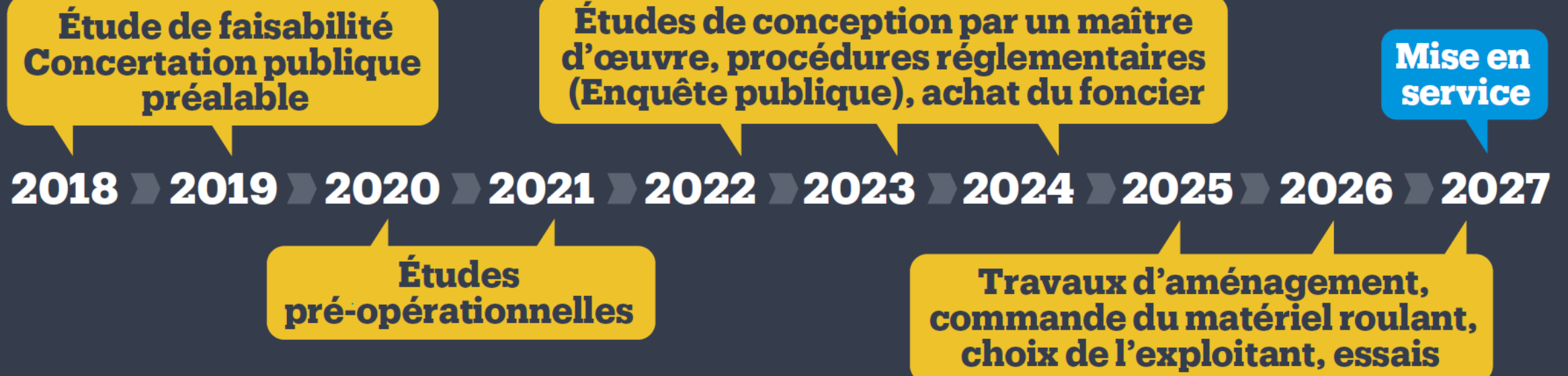
- ✓ Fontaines-Parc des Ronzières



Station
BHS?

Le calendrier du projet

Concertation continue avec les partenaires et le territoire



La poursuite des échanges

- ✓ **19 décembre 2023 : Réunion d'information publique**
 - ✓ À 18h30 à Trévoux
- ✓ **Début 2024 : Concertation pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme**
- ✓ **Itinérance Bus du Projet**
- ✓ **Automne 2024 : Enquête publique**



Nous répondons à vos questions



Conclusion

S'informer, poser une question tout au long du projet



Rendez-vous sur le site internet du projet :



<https://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/auvergne-rhone-alpes/bhns-trevouxlyon/>



Nous contacter : bhns-trevouxlyon@auvergnerhonealpes.fr



**Merci pour
votre attention**