



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



**Réunion publique
Ligne Trévoux-Lyon
Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)**

19 DÉCEMBRE 2023





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Marc PÉCHOUX

MAIRE DE TRÉVOUX



AU PROGRAMME



#01 Introductions

10 min

#02 Faisons le point sur le projet

40 min

#03 Temps d'échanges

40 min

#04 Conclusion

5 min



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Pierre LARRIEU

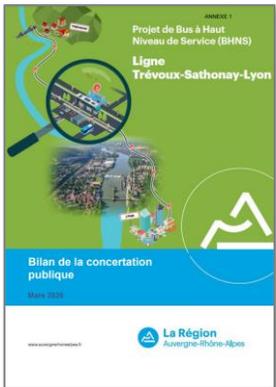
CONSEILLER RÉGIONAL RÉFÉRENT DU PROJET
RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



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 complémentaires

Études



Achat du foncier SNCF et du dépôt



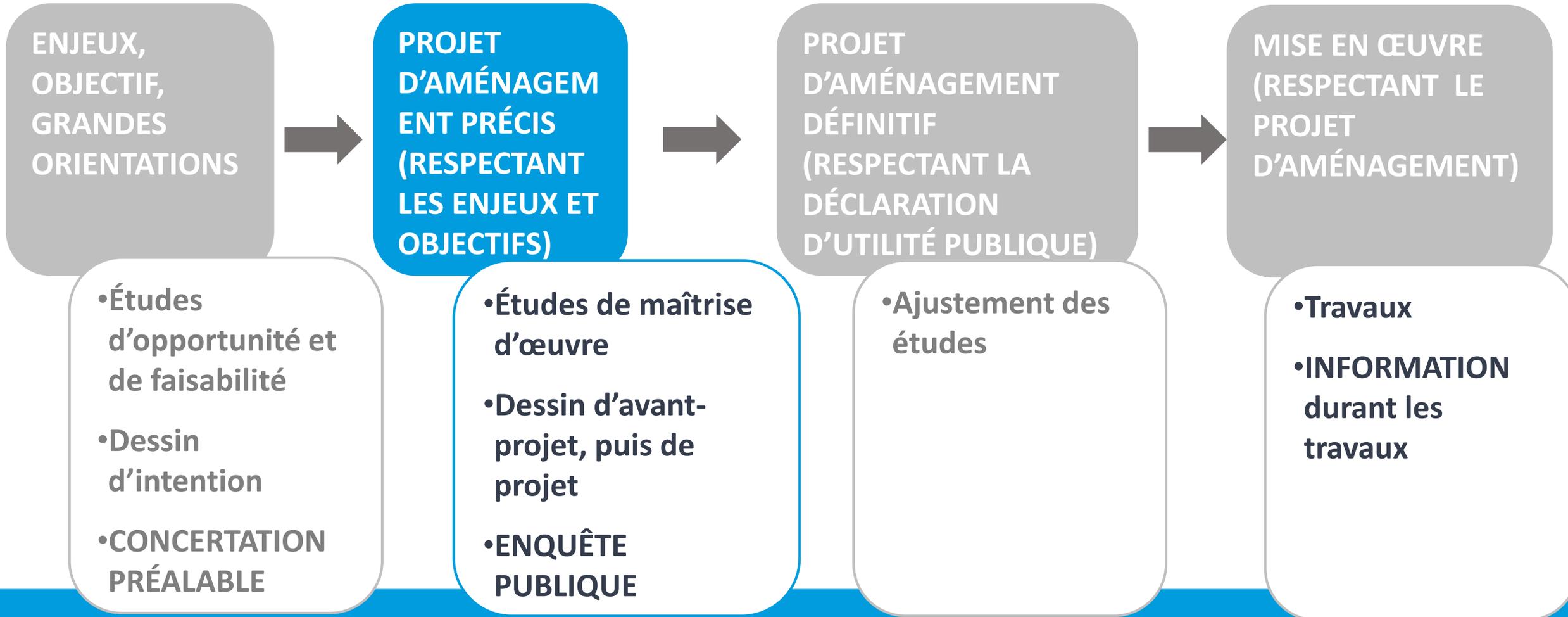
Rencontres avec les élus et les parties prenantes

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

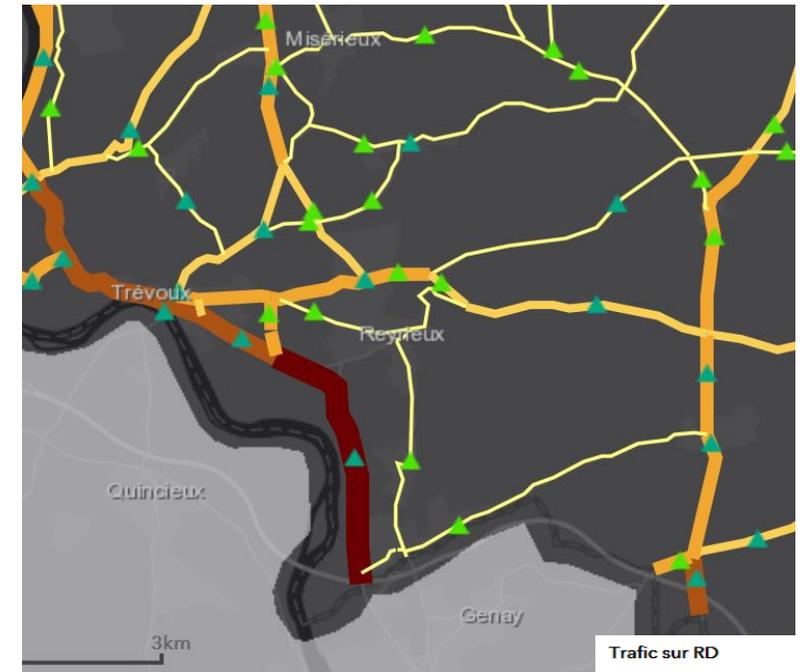
- ✓ **Croissance démographique et résidentielle forte**
 - ✓ Prévision SCOT VdS Dombes : +1,1% / an (2020-2035)
- ✓ **De nombreux projets urbains et immobiliers en émergence**
 - ✓ Nouveau quartier d'habitation à Trévoux et Reyrieux ;
 - ✓ Une nouvelle zone commerciale à Massieux et Genay ;
 - ✓ Le développement 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



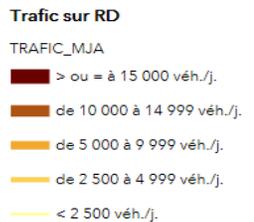
Décongestionner le Val de Saône

Des axes de transports saturés

- ✓ Des routes, ponts et parkings des gares encombrés
- ✓ Déplacements contraints par la géographie
- ✓ Zone à Faible Émission lyonnaise
- ✓ 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

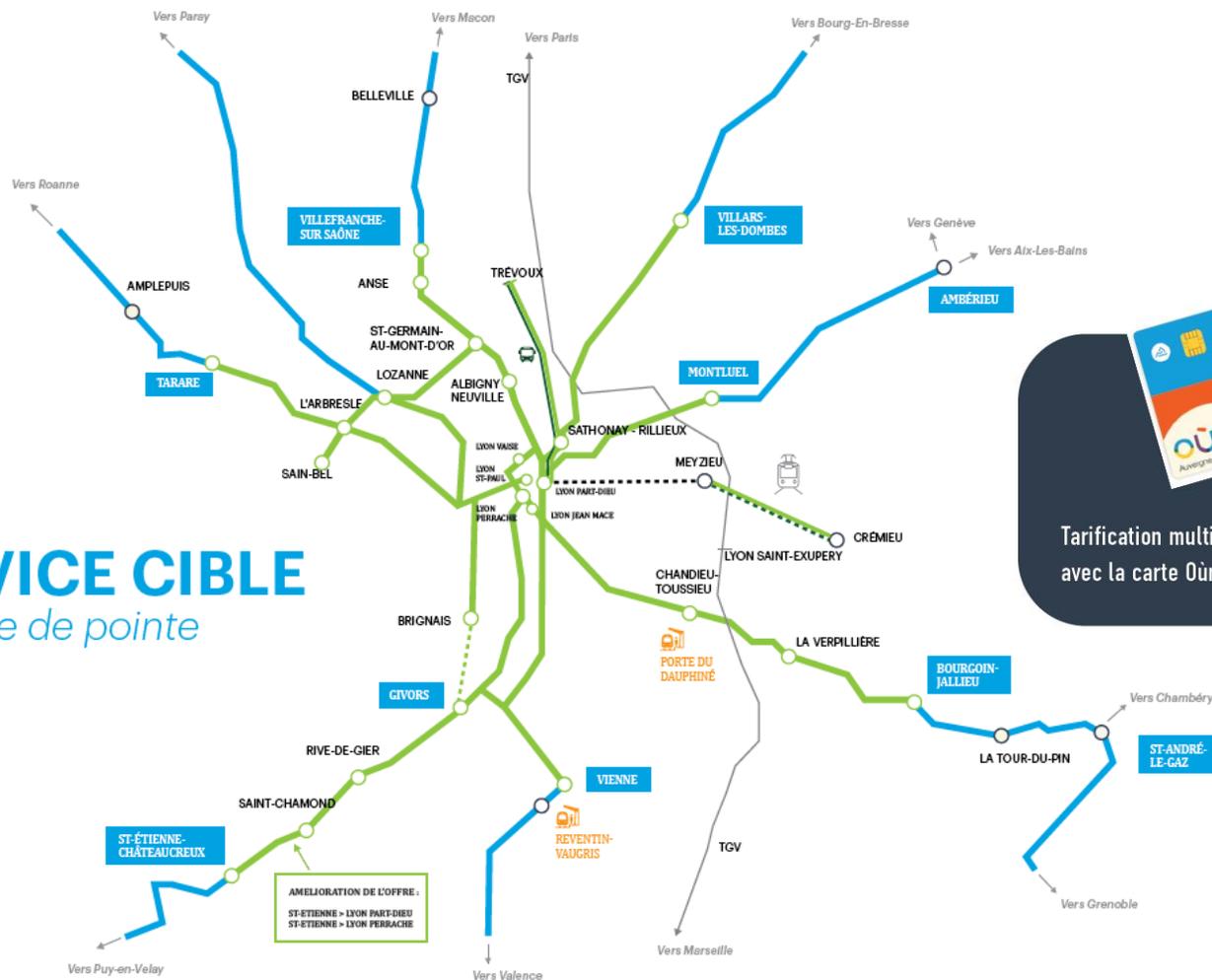


Une conjugaison des moyens de transports : train, tram, tram-train, bus ou cars...



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



Tarifcation 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 et évolutivité**



L'hydrogène

- ✓ **Filière d'excellence** en Auvergne-Rhône-Alpes (emplois et compétences)
- ✓ **Adapté au contexte local:** respect de l'environnement naturel et humain (riverains)

POURQUOI CE PROJET ?

Les partenaires et le budget

Maître d'ouvrage



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Partenaires



Les 16 communes du tracé

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

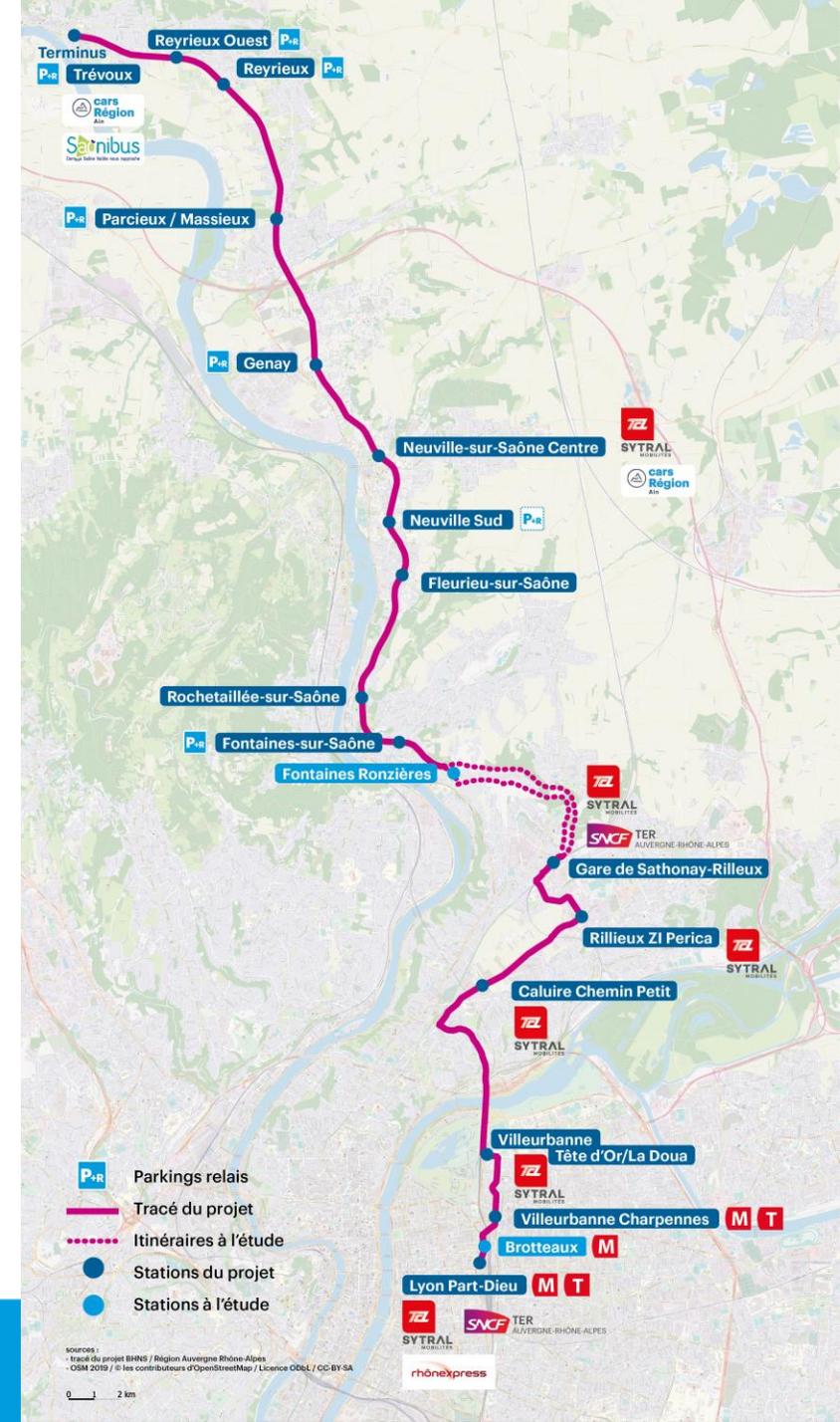
15 km d'infrastructure neuve:

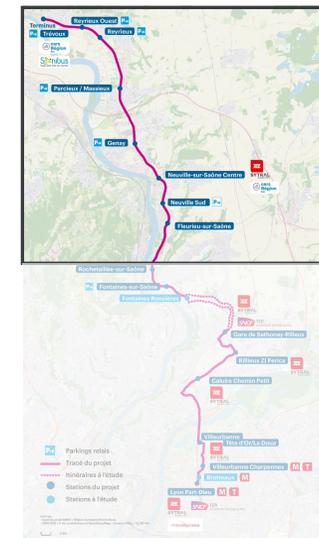
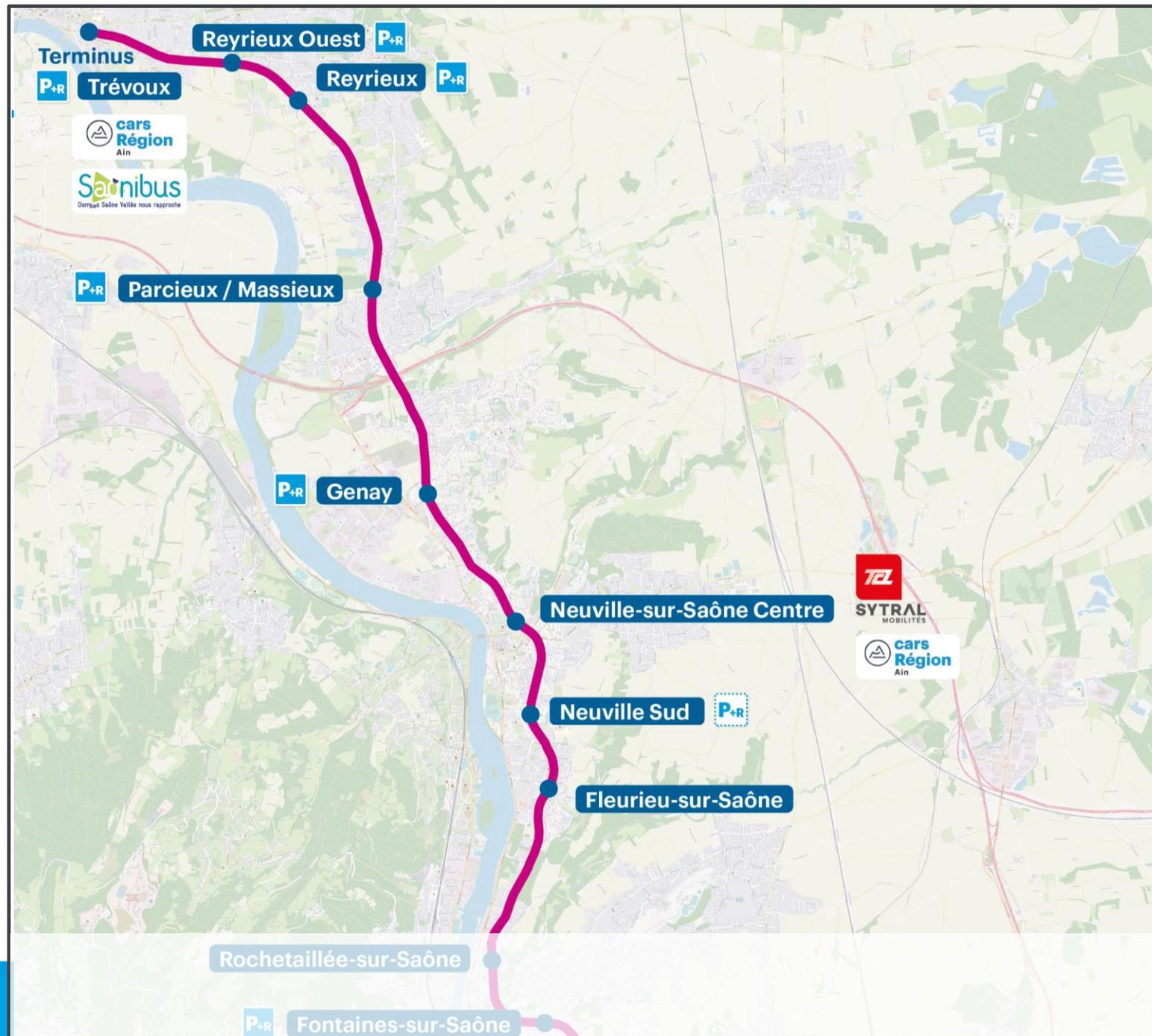
- ✓ Plateforme de bus dédiée
- ✓ Aménagements pour les modes actifs
- ✓ 16 à 18 stations
- ✓ 6 ou 7 parkings relais

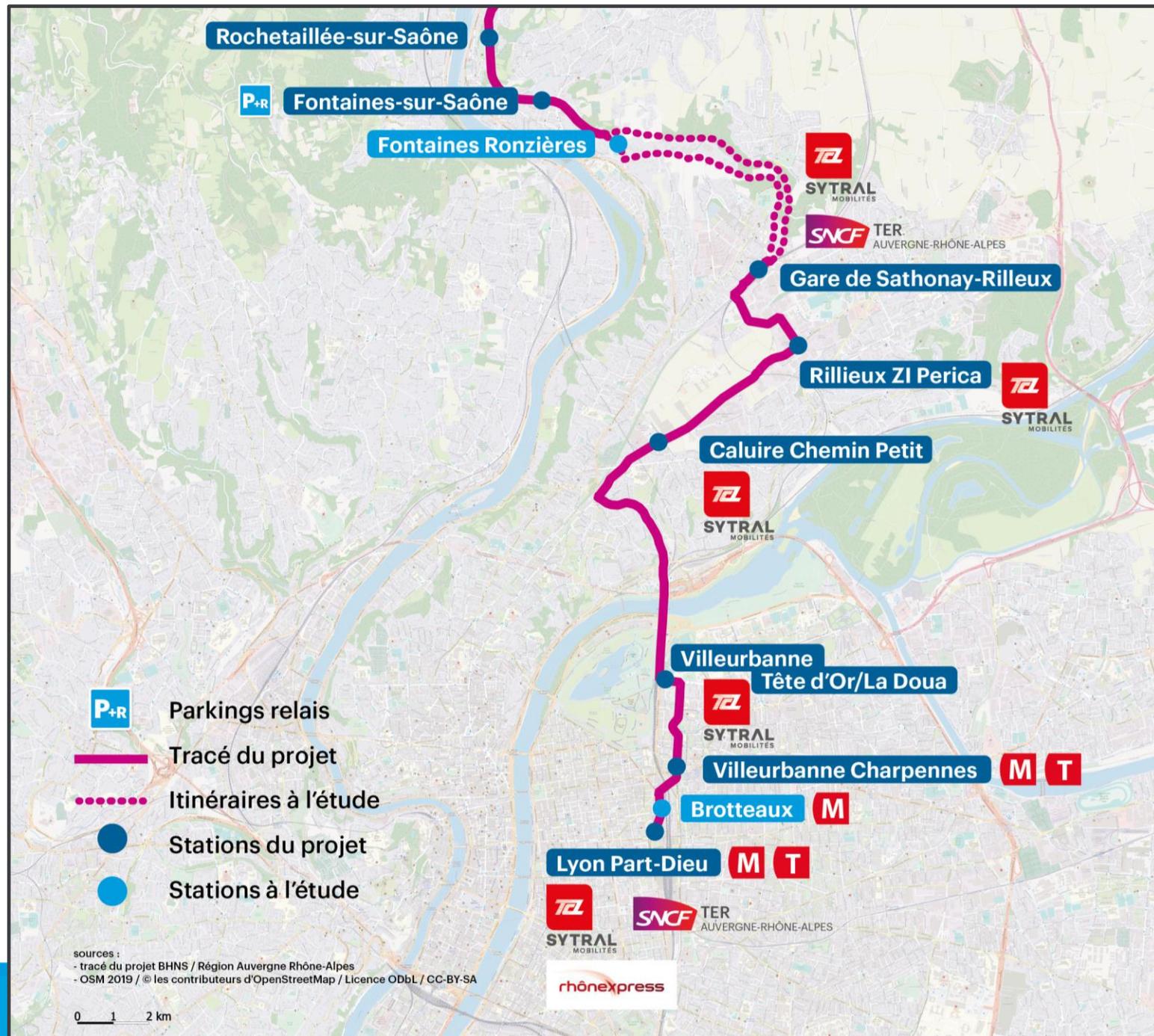
13 km de circulation sur voirie existante,
majoritairement aménagée en site propre

= 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**



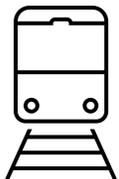
**Des accotements boisés
+ enjeux environnementaux
(espèces protégées)**



La proximité des habitations



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



**Une emprise foncière
très étroite**



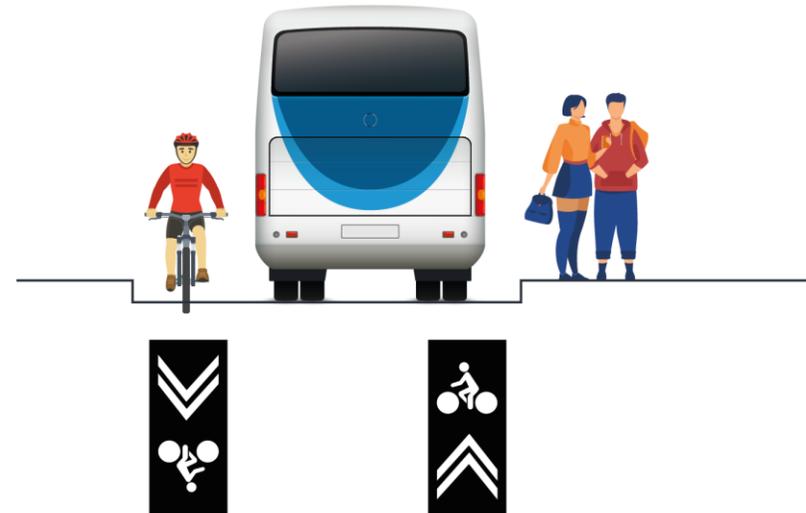
UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

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



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

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

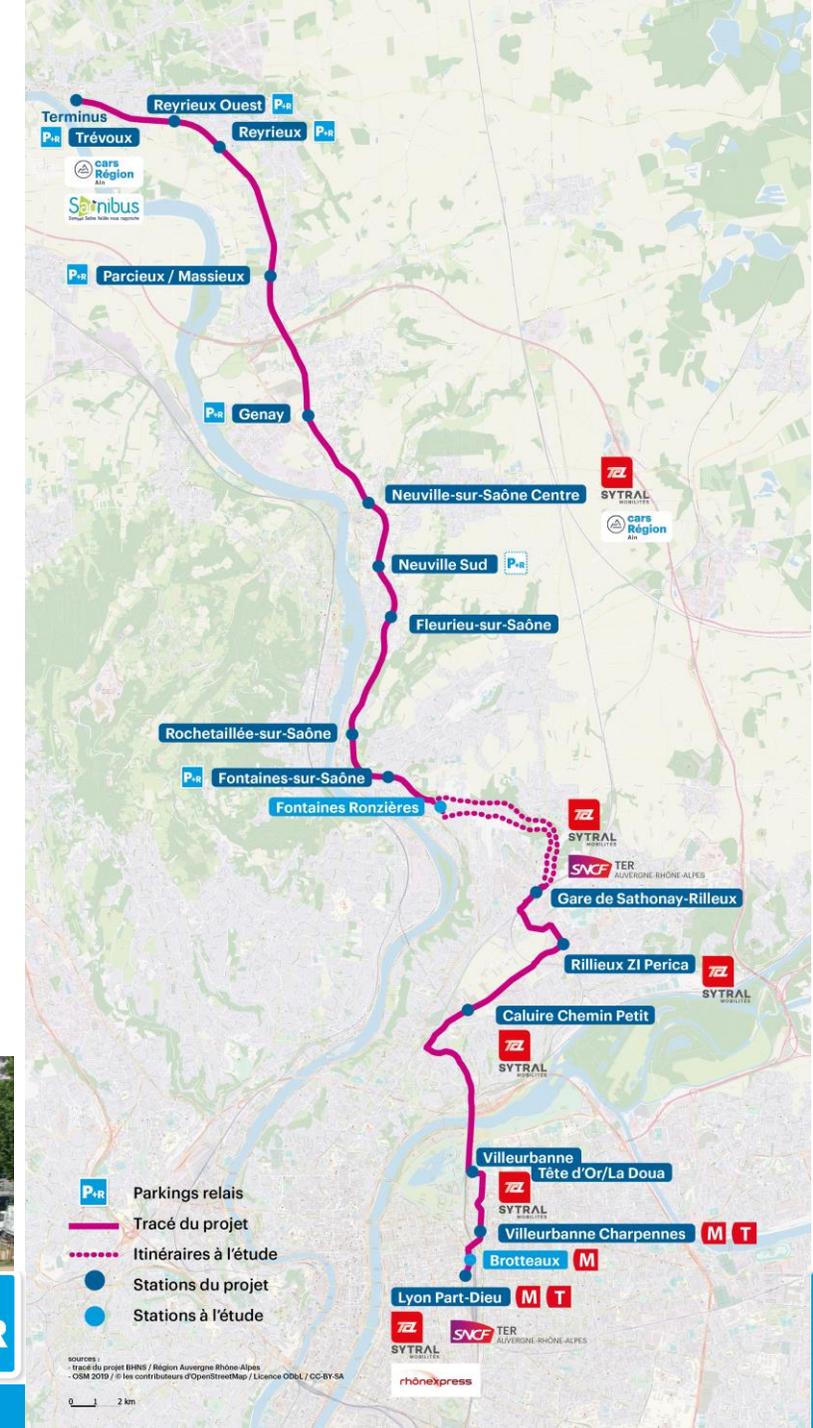


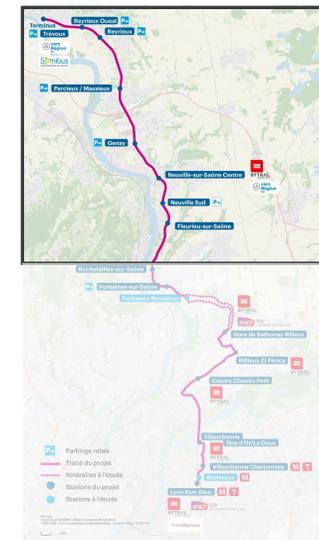
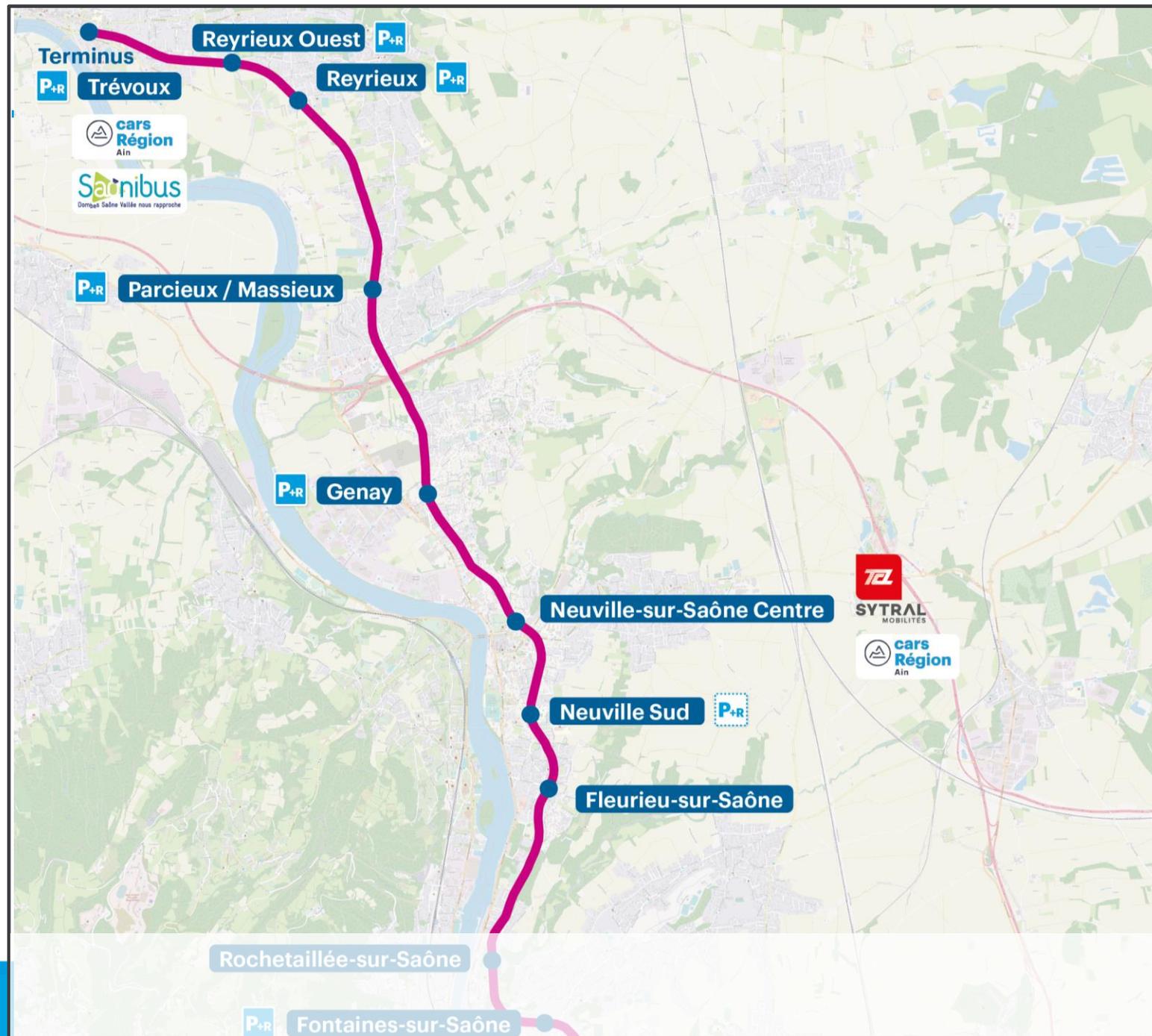
Intentions d'aménagement

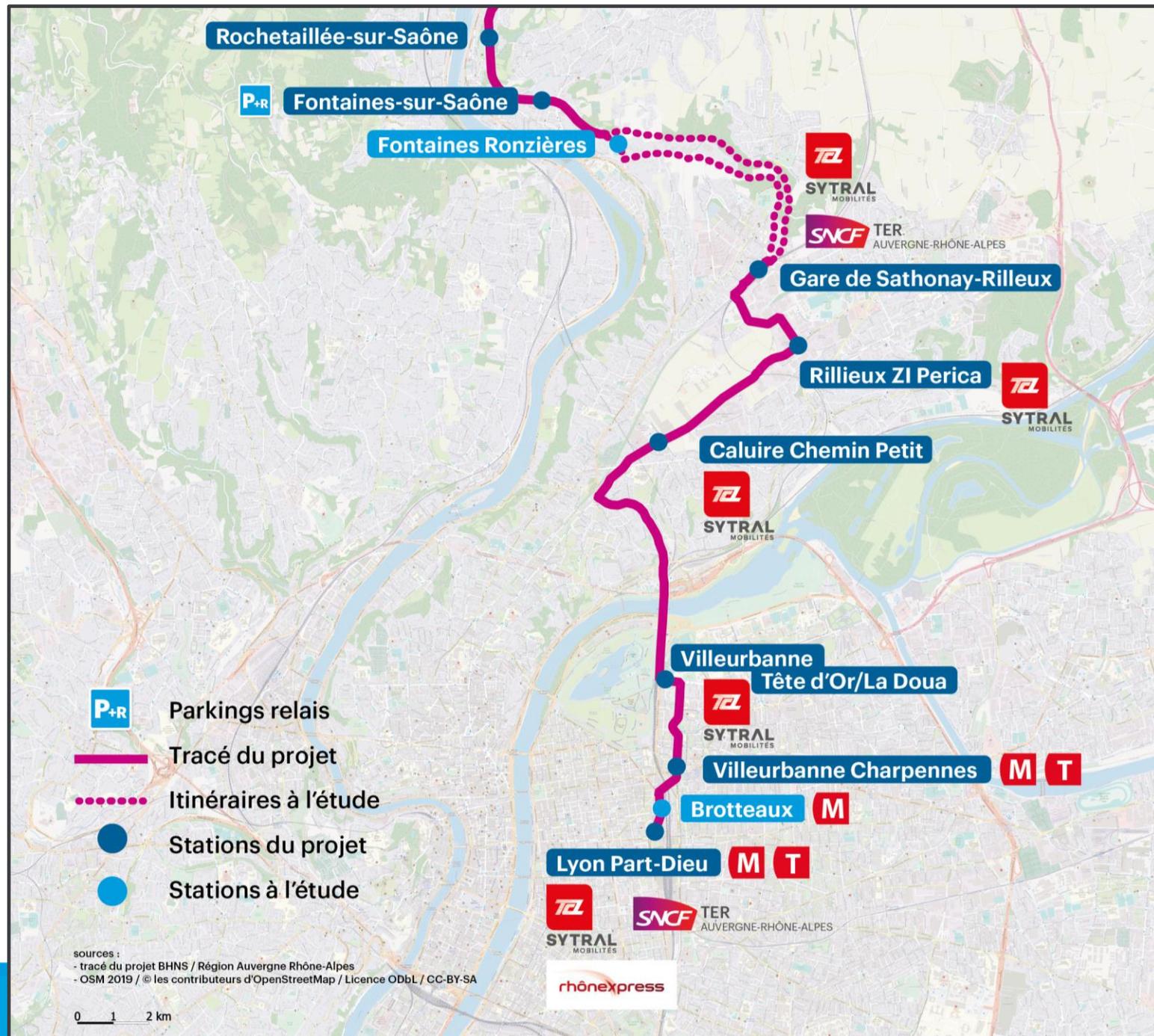
UN PROJET DE SERVICE EXIGEANT, UNE INFRASTRUCTURE COMPLEXE, UNE TECHNOLOGIE INNOVANTE

Des stationnements paysagers pour tous les modes

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



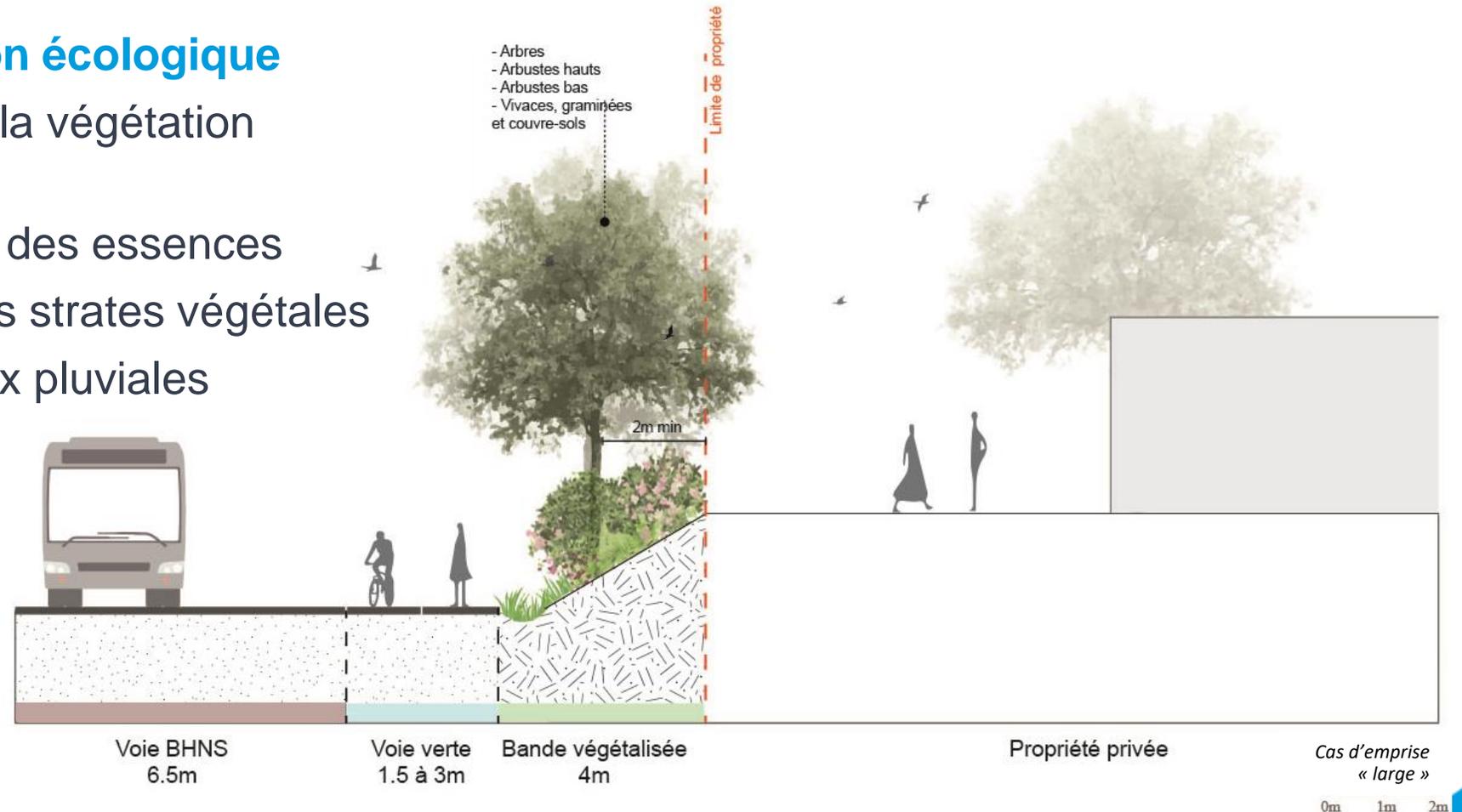




Les aménagements paysagers

Démarche de transition écologique

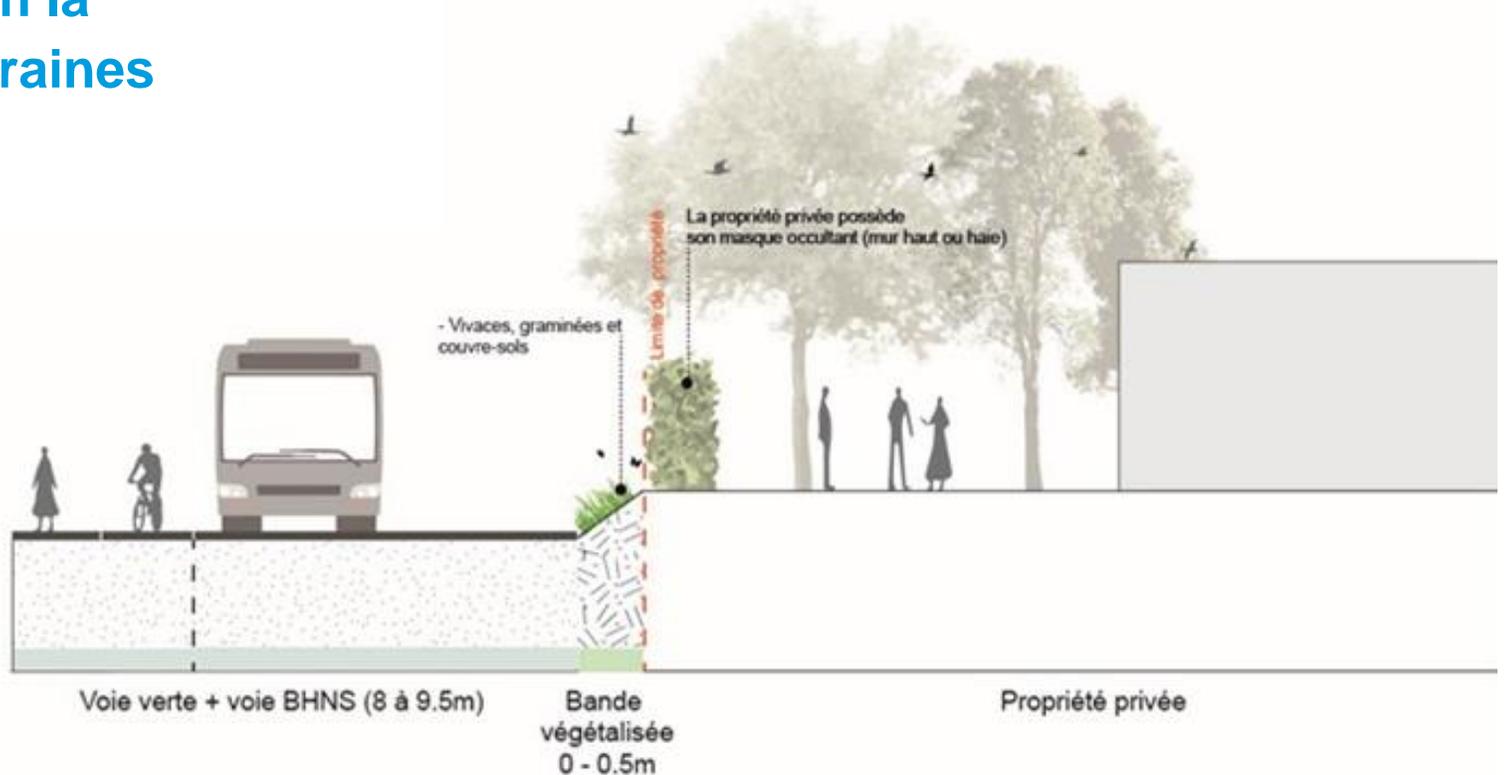
- ✓ Préservation de la végétation existante
- ✓ Adapter le choix des essences
- ✓ Multiplication des strates végétales
- ✓ Gestion des eaux pluviales



Les aménagements paysagers

Palette végétale adaptée selon la configuration des limites riveraines

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

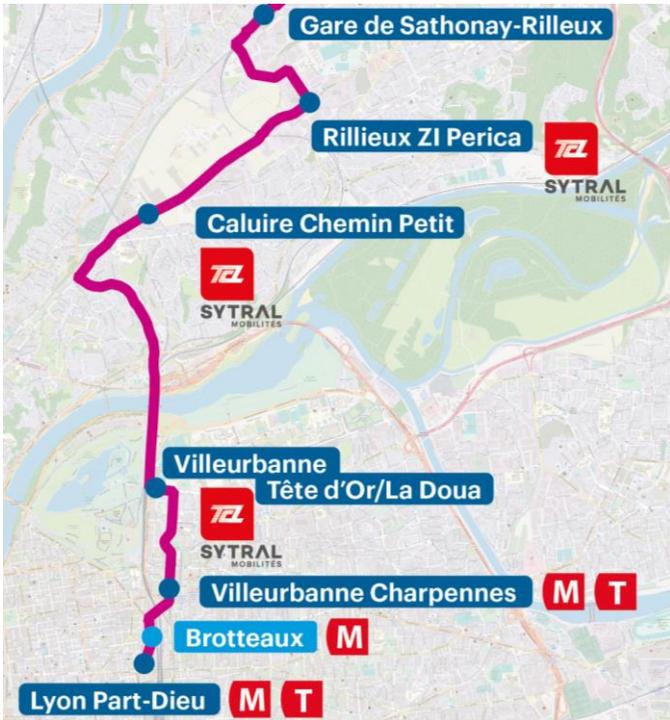


Cas d'emprise
« contrainte »

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

La section Sathonay-Lyon

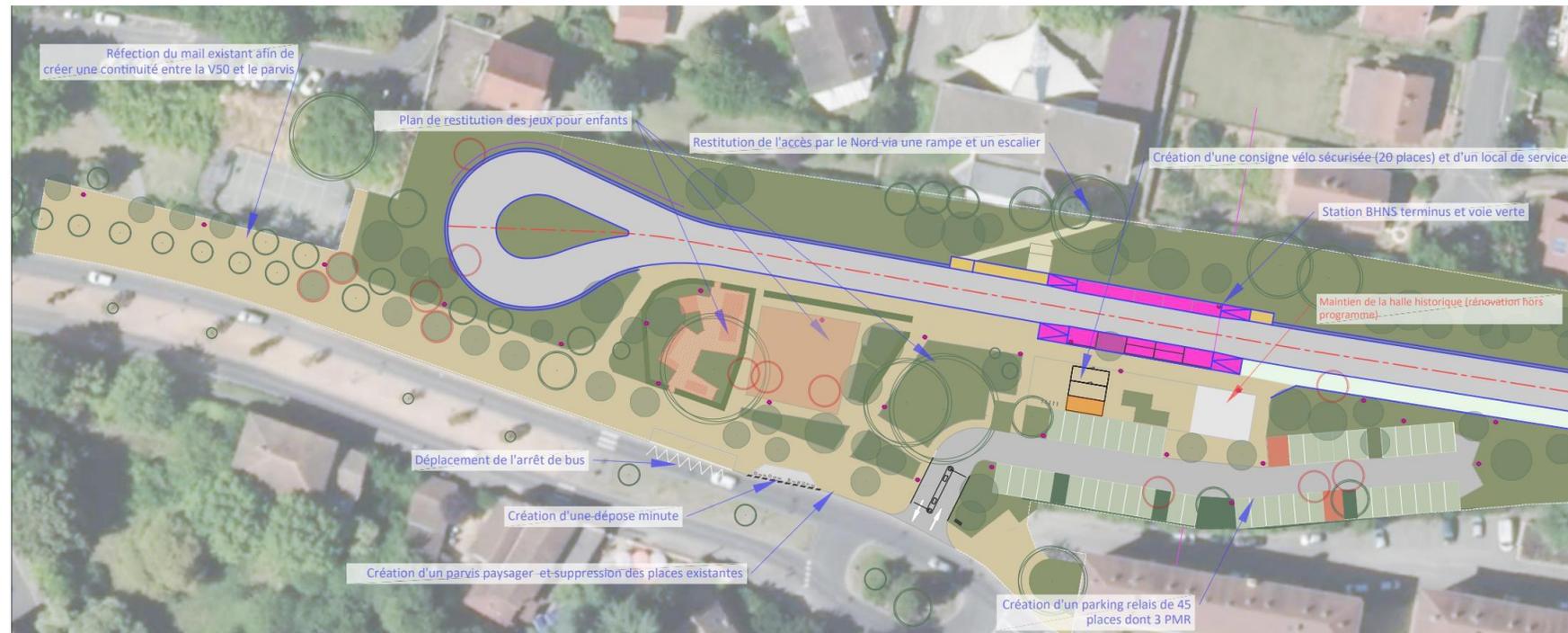
- ✓ Circulation sur des aménagements existants
- ✓ Le BHNS ne dépasse pas les autres bus en ligne, mais il ne marque pas l'arrêt à toutes les stations
- ✓ Agrandissement des stations ou le BHNS s'arrête pour accueillir 2 bus en même temps
- ✓ Système de priorité aux feux



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



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

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**

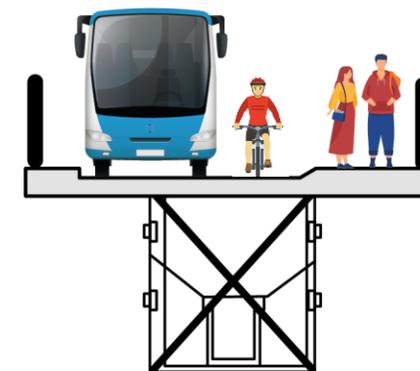
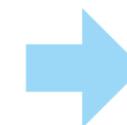
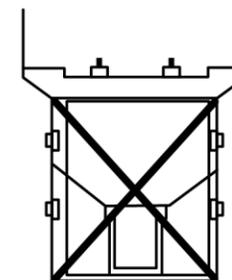


Un projet qui évolue et se précise

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

ÉVITER
l'effet
négatif

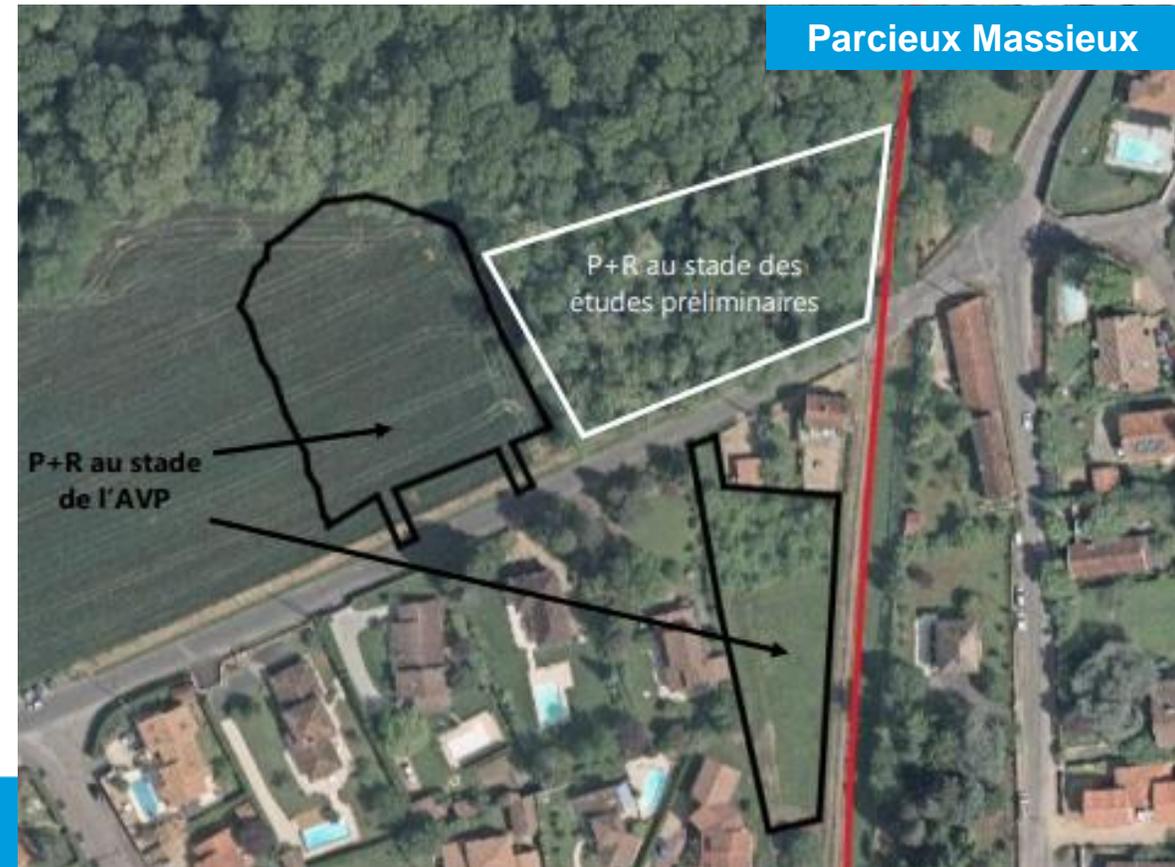
Choisir un tracé en limitant au maximum les zones d'enjeux

RÉDUIRE
l'effet
négatif

limiter l'impact en adaptant le projet et la phase chantier

COMPENSER
l'effet négatif

Adopter une contrepartie positive aux effets négatifs résiduels

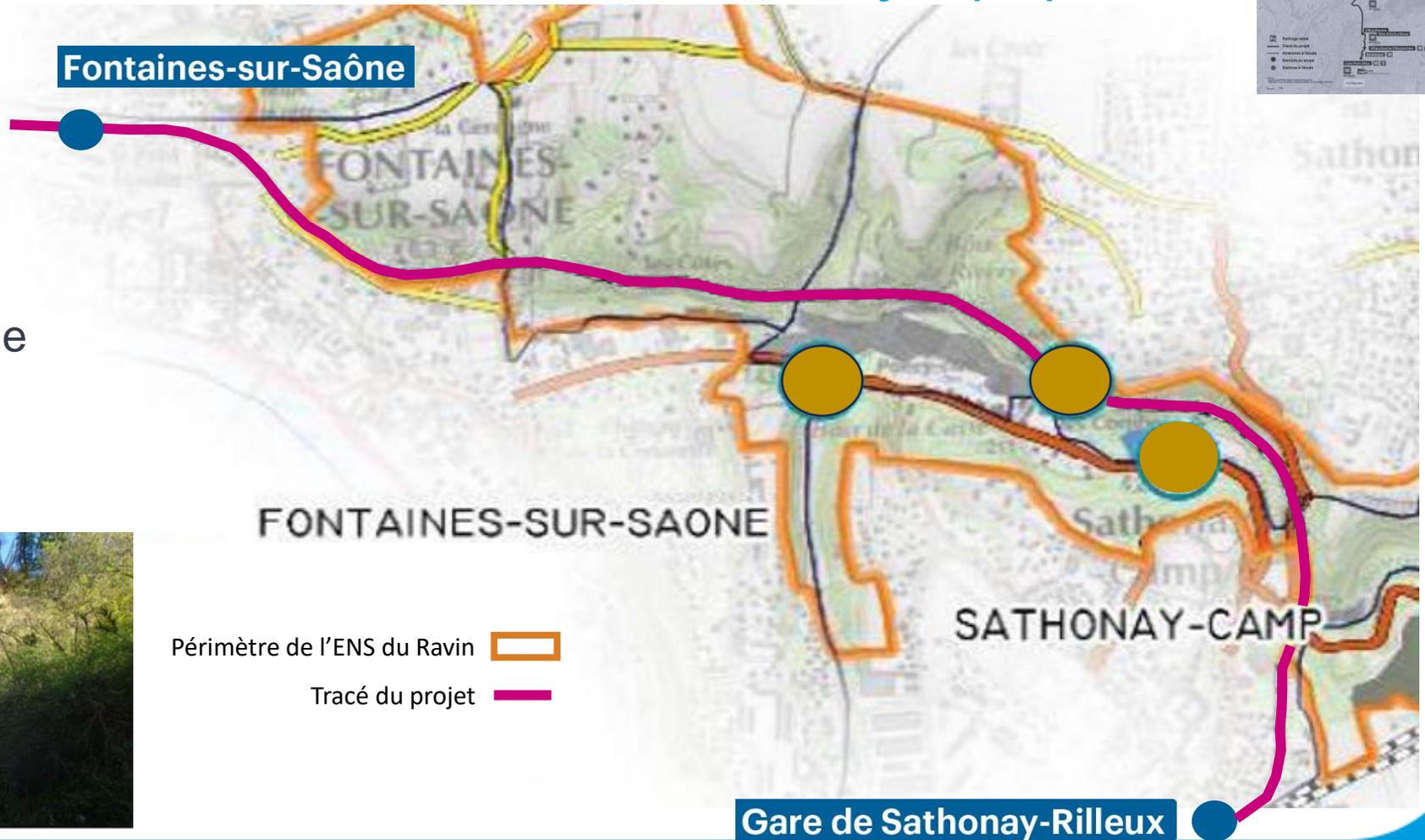


UN PROJET QUI ÉVOLUE ET SE PRÉCISE

La section Fontaines-Sathonay (1)

Les caractéristiques :

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



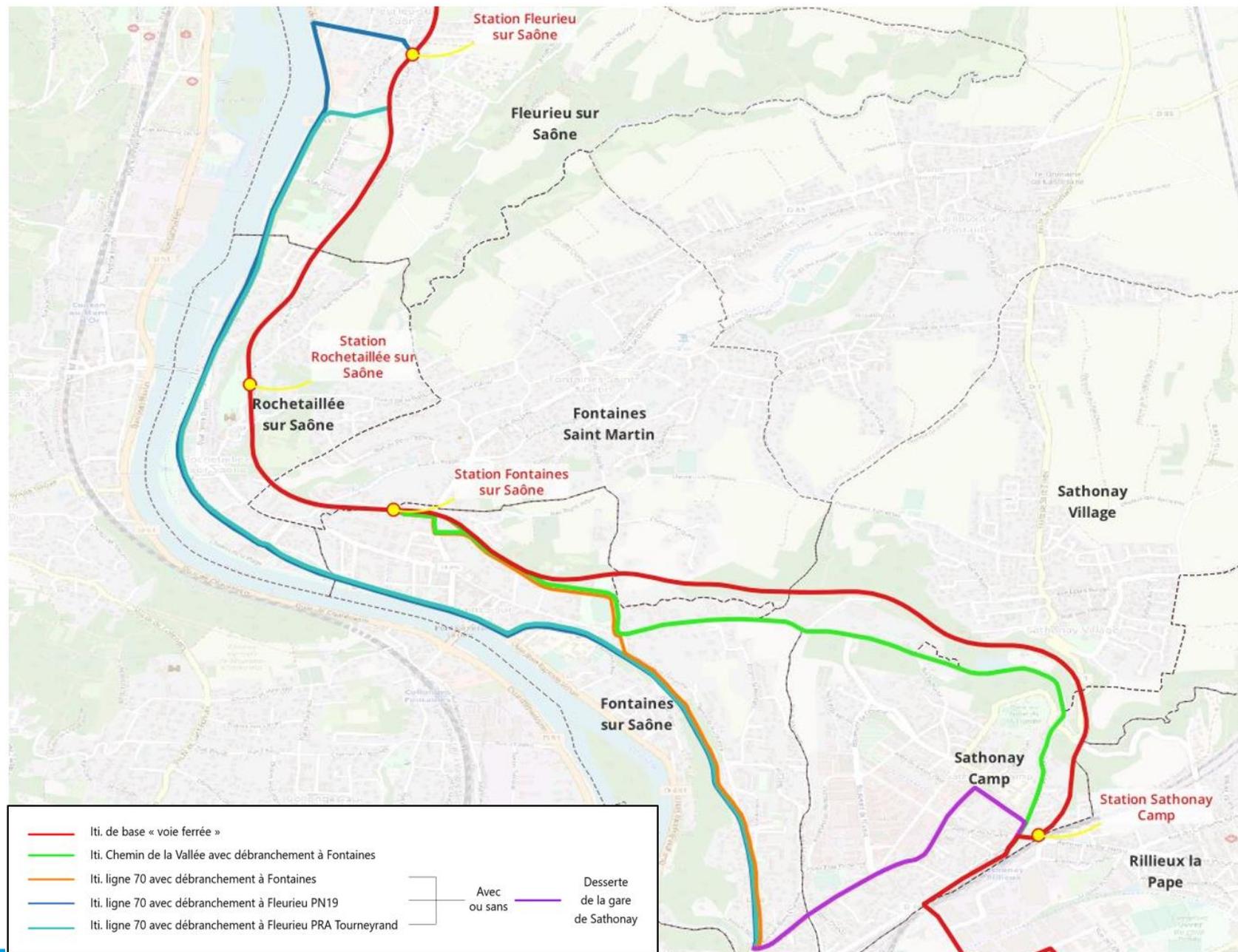
UN PROJET QUI ÉVOLUE ET SE PRÉCISE

La section Fontaines- Sathonay (2)

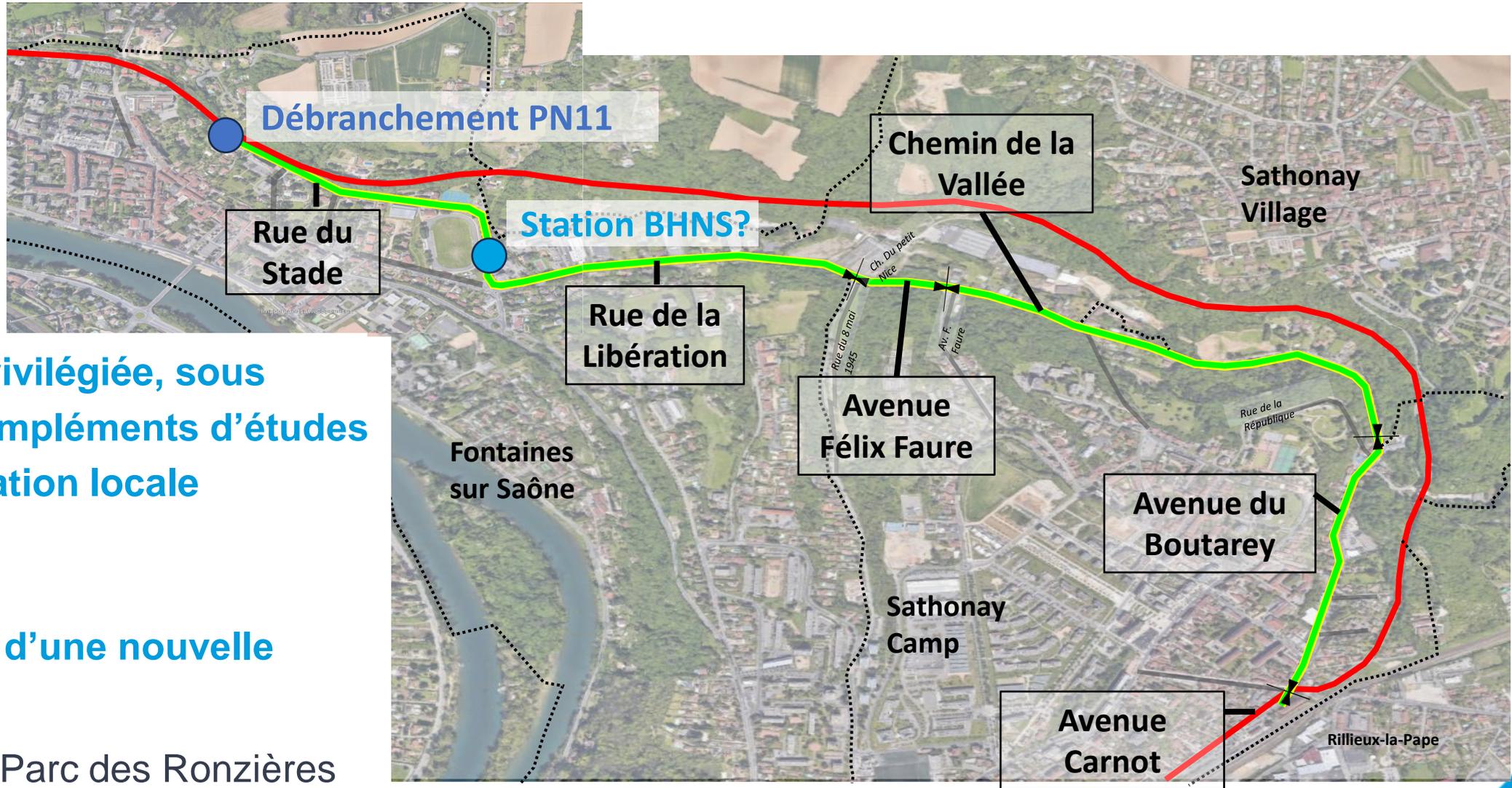
Plusieurs solutions
d'évitement comparées

« débranchement » à

- ✓ Fleurieu S/S
- ✓ Fontaines S/S



La section Fontaines-Sathonay (4)



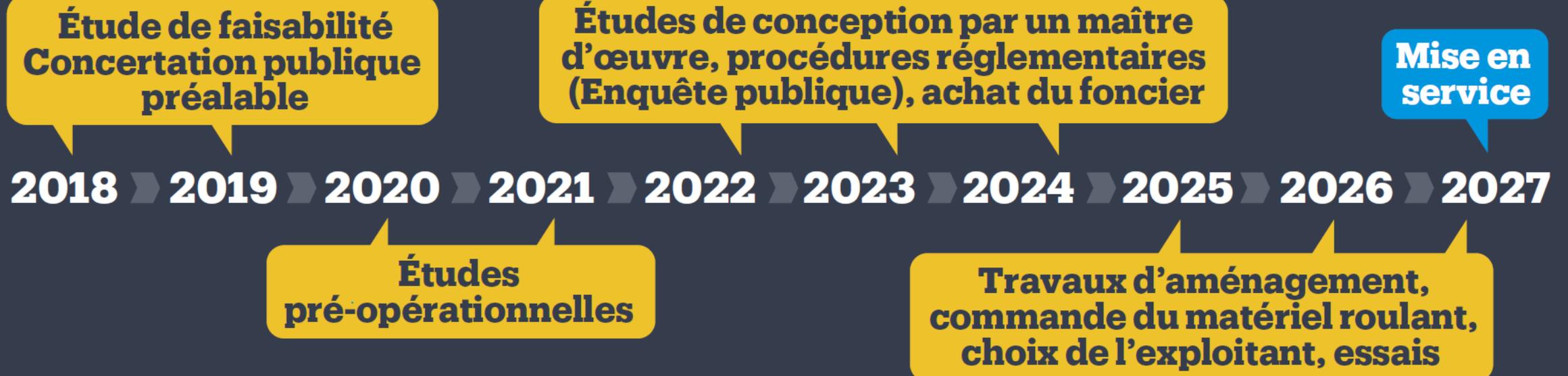
La solution privilégiée, sous réserve de compléments d'études et de concertation locale

L'opportunité d'une nouvelle station ?

Fontaines-Parc des Ronzières

Le calendrier du projet

Concertation continue avec les partenaires et le territoire



La poursuite des échanges

- ✓ 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**