

Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Ligne Trévoux-Sathonay-Lyon



Dossier de concertation publique

1^{er} octobre / 15 novembre 2019 : Informez-vous, donnez votre avis !
<https://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon>



Édito

Par Laurent Wauquiez

Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



Le Val de Saône entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon est un territoire dynamique et attractif, mais confronté à une congestion routière de plus en plus importante. Cela pose des difficultés quotidiennes à ses habitants, porte atteinte à leur qualité de vie et constitue une menace pour l'environnement.

Le phénomène est connu depuis longtemps et de nombreuses études ont été conduites ces quinze dernières années sur la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée entre Sathonay-Camp et Trévoux. Sans jamais déboucher sur une solution concrète et réalisable.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes veut sortir de cette impasse et agir pour mettre en œuvre une solution de mobilité durable, adaptée au besoin actuel et futur des habitants du Val de Saône en portant un projet au service des habitants de nos territoires.

Le projet d'un service de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui va emprunter l'ancienne voie ferrée sur 18 km jusqu'à Sathonay-Camp et poursuivre jusqu'au cœur de Lyon, à la Part Dieu, fera gagner à nos concitoyens 25 minutes de temps de trajet en heure de pointe. Ce projet, en permettant de limiter l'utilisation de la voiture et ses conséquences permettra d'agir sur la pollution, les embouteillages et le budget des usagers. C'est à la Région une préoccupation forte.

« Haut Niveau de Service » n'est pas une formule creuse. Pour les usagers, cela signifie confort, fréquence au quart d'heure en période de pointe, temps de parcours fiable, trajet de bout en bout sans rupture de charge, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Le même niveau d'exigence sera retenu pour l'intégration du BHNS dans le territoire : véhicules propres, possibilité de développer des voies cyclables,...

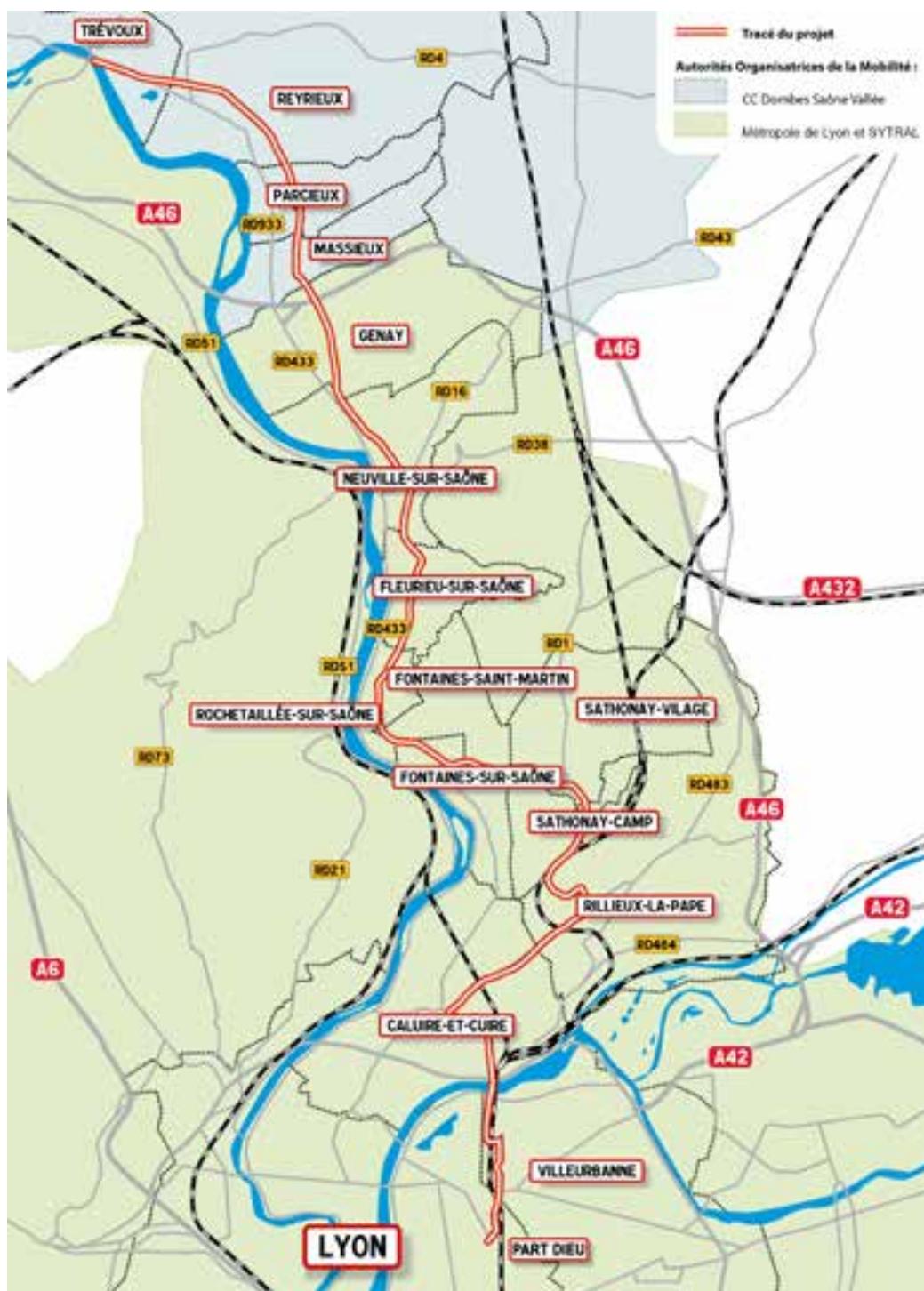
Les acteurs publics concernés par ce projet d'envergure : la Métropole de Lyon, le Département de l'Ain, la Communauté de communes Dombes Saône Vallée, le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) partagent la volonté de la Région d'agir sans plus attendre pour répondre au besoin de mobilité des habitants du Val de Saône. Dans ce cadre, la Région a souhaité organiser une concertation publique du 1^{er} octobre au 15 novembre 2019, afin de vous informer en amont et de recueillir vos avis et suggestions qui viendront enrichir le projet.

Nous vous invitons à venir nombreux prendre connaissance du projet dans vos Mairies et participer aux réunions qui permettront des échanges.



Le projet en un coup d'œil

Longue de 28 km, la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) permettra de relier rapidement et de façon directe les communes de la rive gauche du Val de Saône au cœur de Lyon. Elle apportera un nouveau service de transport performant pour inciter à l'usage des transports publics. Sur les premiers 18 km, son tracé empruntera l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay qui n'est plus utilisée ni par des trains de voyageurs depuis 1938 ni par des trains de fret depuis 2011. Sur les 10 km restant pour rejoindre Lyon Part Dieu, il est envisagé que le BHNS utilise majoritairement des voies dédiées au transports en commun déjà existantes.



Les chiffres clés

moins de
1 h

le trajet direct
Trévoux-Lyon
Part Dieu

28 km

dont 18 km
d'ancienne
voie ferrée

16

communes sur
le tracé de la ligne



15 min

1 bus tous les ¼ h
en heure de pointe

100

estimation de
l'investissement
en millions € HT
à ce stade des études

7

partenaires

10 à 15

stations

2025

date de mise
en service envisagée

4 600

voyageurs/jour,
au démarrage
(hypothèse basse)



C'est quoi un BHNS ?

Un Bus à Haut Niveau de Service, BHNS, est un système de transport public qui offre un niveau de performance supérieur à une ligne de bus classique. Les bus circulant majoritairement sur des voies dédiées, les lignes de BHNS sont attractives pour leur ponctualité et leur régularité. Le haut niveau de service repose également sur l'utilisation de bus à grande capacité, accessibles et confortables ainsi que sur les services aux voyageurs tels que la billettique et l'information en temps réel. Les points d'arrêts du BHNS s'appellent des stations.





Sommaire

P. 8 à 11

CONCERTATION : MODE D'EMPLOI

1. L'OBJET DE LA CONCERTATION
2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION
3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION
4. LES ACTEURS DU PROJET
 - A. LES PARTENAIRES
 - B. LES PARTIES PRENANTES
5. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

P. 12 à 19

AU CŒUR D'UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT

1. DES BESOINS DE MOBILITÉ INTENSES ET CROISSANTS
 - A. UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN TRÈS ATTRACTIF
 - B. DÉMOGRAPHIE, LOGEMENT, EMPLOI ET ÉQUIPEMENTS SUR LE TERRITOIRE
 - C. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE
2. UN PROJET ESSENTIEL POUR
 - A. CONTRIBUER À DÉCONGESTIONNER LE VAL DE SAÔNE
 - B. OFFRIR UN SERVICE DE TRANSPORT EFFICACE VERS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE
 - C. ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DU TERRITOIRE

P. 20 à 28

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

1. LE CHOIX DU BHNS
2. LES OBJECTIFS DE SERVICE
3. L'AVANCEMENT DU PROJET
 - A. LES ÉTUDES TECHNIQUES EN COURS
 - B. LES ÉTAPES À VENIR
4. LES STATIONS
5. LES SERVICES, FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ

P. 29

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

1. LE BILAN DE LA CONCERTATION
2. LES ÉTAPES À VENIR



• 1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique concerne le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon. Organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage du projet, elle est menée en référence à l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

• 2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique est une étape clé dans l'élaboration d'un projet de transport car elle permet de concevoir un aménagement partagé par le plus grand nombre, au bénéfice du territoire, des femmes et des hommes qui l'animent.

La concertation publique a pour objectif de :

- > donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet,
- > écouter, échanger et recueillir les avis de tous.

La 1^{ère} étape d'un processus de concertation continu

La Région Auvergne-Rhône-Alpes engage volontairement cette concertation très tôt dans la conception du projet. En parallèle, elle conduit des études techniques dont l'objectif est de préciser les conditions de réalisation de la ligne de BHNS au regard des contraintes du site et des infrastructures existantes. Ces études, dont les résultats sont attendus pour le 2^e semestre 2020, permettront de définir précisément :

- > le programme du projet, c'est-à-dire le tracé, la localisation des stations, les travaux à engager...,
- > le niveau de service à mettre en œuvre, c'est-à-dire la fréquence et l'amplitude horaire des bus, le type de matériel roulant...

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires, il est en effet primordial d'associer à ces études les citoyens des territoires concernés afin que la réalisation réponde au mieux aux besoins exprimés par les futurs utilisateurs.

Cette concertation constitue donc le premier rendez-vous d'une série qui nous donnera l'opportunité d'imaginer, ensemble, une solution de mobilité durable entre le Val de Saône et le cœur de l'agglomération lyonnaise.

— LES QUESTIONS QUE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES VOUS POSE —

Quel est votre avis sur l'intérêt et les impacts de ce projet ?

Compte tenu des objectifs du projet (moins de 1h entre Trévoux et Lyon Part Dieu) et de vos habitudes de déplacements, quelles stations doivent être desservies en priorité ?

Quels services vous inciteraient à privilégier le BHNS pour effectuer vos déplacements ?

Échanger

3 réunions publiques pour s'informer et dialoguer avec les élus et l'équipe en charge du projet

Pour connaître les lieux, horaires et adresses des réunions publiques, consultez le site www.auvergnerhonealpes.fr et la plateforme participative : <https://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon>

• 3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Entre le **mardi 1^{er} octobre et le vendredi 15 novembre 2019**, la Région Auvergne-Rhône-Alpes propose à toutes les personnes intéressées par la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon de s'informer et de donner leur avis sur le projet.

Les modalités de la concertation ont été fixées par délibération régionale n° CP-2019-06/17-162-3140 du 28 juin 2019.

Pour s'informer et donner son avis

Des dossiers de concertation et registres de recueil des avis sont disponibles :

- Dans les locaux des collectivités partenaires du projet :
 - > L'Hôtel de Région :
1 esplanade François Mitterrand - 69002 Lyon
 - > La Communauté de communes Dombes Saône Vallée :
627 route de Jassans
01600 Trévoux
 - > L'Hôtel de la Métropole :
20 rue du Lac - 69003 Lyon
 - > L'Hôtel du Département de l'Ain :
45 avenue Alsace Lorraine
01000 Bourg-en-Bresse.
- Dans les mairies des communes situées sur le tracé de la future ligne de BHNS :
Trévoux, Reyrieux, Massieux, Parcieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Fontaines-sur-Saône, Sathonay-Village, Sathonay-Camp, Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Lyon.

Une plateforme participative

jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon
est accessible depuis le site : www.auvergnerhonealpes.fr

3 réunions publiques sont organisées en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est également possible de donner son avis **par courrier** :
Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes
Direction des Transports
Service Grands Projets
Concertation publique BHNS
Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon
1 esplanade François Mitterrand
CS 20033
69269 Lyon Cedex 02

Trévoux

Place de la Terrasse
01600 Trévoux

Reyrieux

105 Grande Rue
01600 Reyrieux

Massieux

Place de L'eglise
01600 Massieux

Parcieux

4 Route de Genay
01600 Parcieux

Genay

Rue de la Mairie
69730 Genay

Neuville-sur-Saône

1945 Place du 8 Mai
69250 Neuville-sur-Saône

Fleurieu-sur-Saône

33 Grande Rue
69250 Fleurieu-sur-Saône

Rochetaillée-sur-Saône

50 Quai Pierre Dupont
69270 Rochetaillée-sur-Saône

Fontaines-Saint-Martin

1 Place Jean Moulin
69270 Fontaines-Saint-Martin

Fontaines-sur-Saône

25 Rue Gambetta
69270 Fontaines-sur-Saône

Sathonay-Village

1 Rue Saint-Maurice
69580 Sathonay-Village

Sathonay-Camp

1 Place Joseph Thévenot
69580 Sathonay-Camp

Rillieux-la-Pape

165 Rue Ampère
69140 Rillieux-la-Pape

Caluire-et-Cuire

37 Avenue Général de Gaulle
69300 Caluire-et-Cuire

Villeurbanne

Place Lazare Goujon
69100 Villeurbanne

Lyon 3^{ème} arrondissement

18 Rue François Garcin
69003 Lyon

Lyon 6^{ème} arrondissement

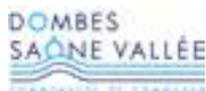
58 rue de Sèze
69006 Lyon

Ville de Lyon

DDU (Direction des Déplacements Urbains)
198 avenue Jean Jaurès
69007 Lyon

• 4. LES ACTEURS DU PROJET

LES PARTENAIRES



> **La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Maître d'ouvrage du projet** : la Région est autorité organisatrice des transports régionaux, interurbains et scolaires. Ce projet de ligne de bus reliant Trévoux à Lyon relève donc de sa compétence car il s'agit d'une ligne interurbaine à cheval sur les territoires de l'Ain et la Métropole de Lyon. La Région est maître d'ouvrage de ce projet dont elle définit les objectifs, le budget et le calendrier. Elle pilote les études techniques qu'elle finance majoritairement.

> **La Métropole de Lyon** : autorité compétente dans les domaines de l'urbanisme, des grands axes et des modes doux sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, elle est en charge des voiries et des espaces publics. Elle participe au financement des études de ce projet de BHNS.

> **Le Département de l'Ain** : cette collectivité est en charge de la gestion des voiries départementales sur son territoire. Dans le cadre d'une délégation de la Région, le Département de l'Ain est également compétent dans le domaine des transports interurbains jusqu'au 31 décembre 2019. Il participe au financement des études de ce projet de BHNS.

> **La Communauté de communes Dombes Saône Vallée** : autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre géographique, elle organise, finance et gère le réseau urbain Saônibus. Elle participe au financement des études de ce projet de BHNS.

> **Le SYTRAL (Syndicat des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise)** : autorité organisatrice des transports, organise, finance et gère notamment le réseau TCL.

> **Le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)** : ce syndicat composé d'autorités organisatrices de transports a pour objectif essentiel de rendre les déplacements intermodaux plus faciles et plus attractifs, tous motifs confondus.

> **SNCF Réseau** : propriétaire du réseau ferroviaire national, il est actuellement propriétaire de la voie ferrée Trévoux-Sathonay.

LES PARTIES PRENANTES

Les parties prenantes représentent toutes les personnes physiques ou morales concernées par la réalisation de la future ligne de BHNS entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon : les habitants, les riverains, les associations, les élus, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambres consulaires...), les futurs utilisateurs... Elles sont appelées à s'exprimer dans le cadre des différentes phases de concertation publique.

• 5. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

Concertation continue avec

Avril 2019 – septembre 2020
Études pré-opérationnelles

2018

Décembre 2018
Comité de pilotage partenarial, restitution de l'étude de faisabilité.

2019

28 mars 2019
Délibération régionale en faveur du projet, organisation de la maîtrise d'ouvrage, engagement des études et de la concertation publique.

Du 1^{er} octobre au 15 novembre 2019
Concertation publique.

2020

1^{er} semestre 2020
Bilan de la concertation.

2^{ème} semestre 2020
Validation par le comité de pilotage du programme définitif et du plan de financement des travaux.



les partenaires et le territoire.





Au cœur d'un territoire en mouvement

• 1. DES BESOINS DE MOBILITÉ INTENSES ET CROISSANTS

A. UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN TRÈS ATTRACTIF

Aux portes de la métropole lyonnaise, les communes du Val de Saône attirent une population majoritairement familiale en recherche de qualité de vie.

Les paysages, les grands espaces naturels et la vie de village constituent un cadre de vie de grande qualité qui génère une attractivité résidentielle très forte.

La future ligne de BHNS traversera 16 communes entre Trévoux et Lyon parmi lesquelles les principaux pôles urbains de la rive gauche de la Saône : dans l'Ain, Trévoux, Reyrieux et Massieux, dans la Métropole, Genay, Neuville-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape et Caluire-et-Cuire. En plus d'un cadre de vie exceptionnel, ces villes concentrent services, commerces, emplois et équipements.

B. DÉMOGRAPHIE, LOGEMENT, EMPLOI ET ÉQUIPEMENTS SUR LE TERRITOIRE

L'aire de chalandise de la future ligne de BHNS au sens large compte plus de 150 000 habitants, dont 39 000 pour les 19 communes de la Communauté de communes Dombes Saône Vallée, et sur le territoire de la Métropole, plus de 50 000 pour les communes du Val de Saône (17 communes) et 76 000 pour les communes du Plateau Nord (Sathonay-Camp, Rillieux-la-Pape, Caluire-et-Cuire). Les 12 communes traversées par la voie ferrée Trévoux-Sathonay-Camp comptent environ 40 000 habitants (source : étude Arcadis 2018 basée sur les chiffres INSEE 2012).

Le Val de Saône attire de nouvelles populations de manière continue. Les communes de la rive gauche de la Saône font l'objet d'une croissance démographique régulière, stimulée par la dynamique de périurbanisation du territoire. Les projections pour 2030 indiquent un accroissement démographique de +27% pour les communes du Val de Saône situées dans la Métropole de Lyon, un taux d'accroissement parmi les plus élevés du territoire de la Métropole de Lyon dont la moyenne est de +18%. Cela représente +14 000 habitants entre 2013 et 2030 (source : UrbaLyon).

Pour accompagner cette croissance démographique, une augmentation du nombre de logements est prévue entre 2018 et 2026 sur le territoire de la Métropole, en particulier dans les pôles urbains. Par exemple, les objectifs de production de logements sont de +540 logements à Fontaines-sur-Saône et +630 logements à Neuville-sur-Saône (source : PLU-H de la Métropole de Lyon, mai 2019).

Sur le territoire de la Communauté de communes Dombes Saône Vallée, une production de +5 200 logements neufs sur la période 2019-2035 est prévue au SCOT, dont 29% dans les communes de Massieux, Reyrieux et Trévoux (source : SCOT Val de Saône-Dombes, DOO, juillet 2019).

La voie ferrée Trévoux-Sathonay-Camp traverse un tissu urbain dense accueillant un certain nombre d'équipements, notamment scolaires.

Cinq zones d'activités sont situées sur le tracé de la ligne :

- > la ZI de Trévoux (1 200 emplois),
- > la ZI de Reyrieux (1 900 emplois),
- > le parc d'activité de Massieux (550 emplois),
- > la ZI Lyon-Nord à Neuville-sur-Saône (3 600 emplois),
- > la ZI Perica à Rillieux-la-Pape (5 000 emplois).

Sur le territoire du Val de Saône, dans la Métropole, les projections à 2030 prévoient une progression des emplois : +4 000 emplois entre 2013 et 2030 (source : UrbaLyon). Pour l'emploi et les études de ses habitants, le territoire est très orienté vers le centre de la métropole lyonnaise.



LES ATTENTES DU MONDE ÉCONOMIQUE

**NOËL COMTE, PRÉSIDENT DU GROUPE
SOTRADEL LOGISTIQUE & TRANSPORTS, ZI REYRIEUX**



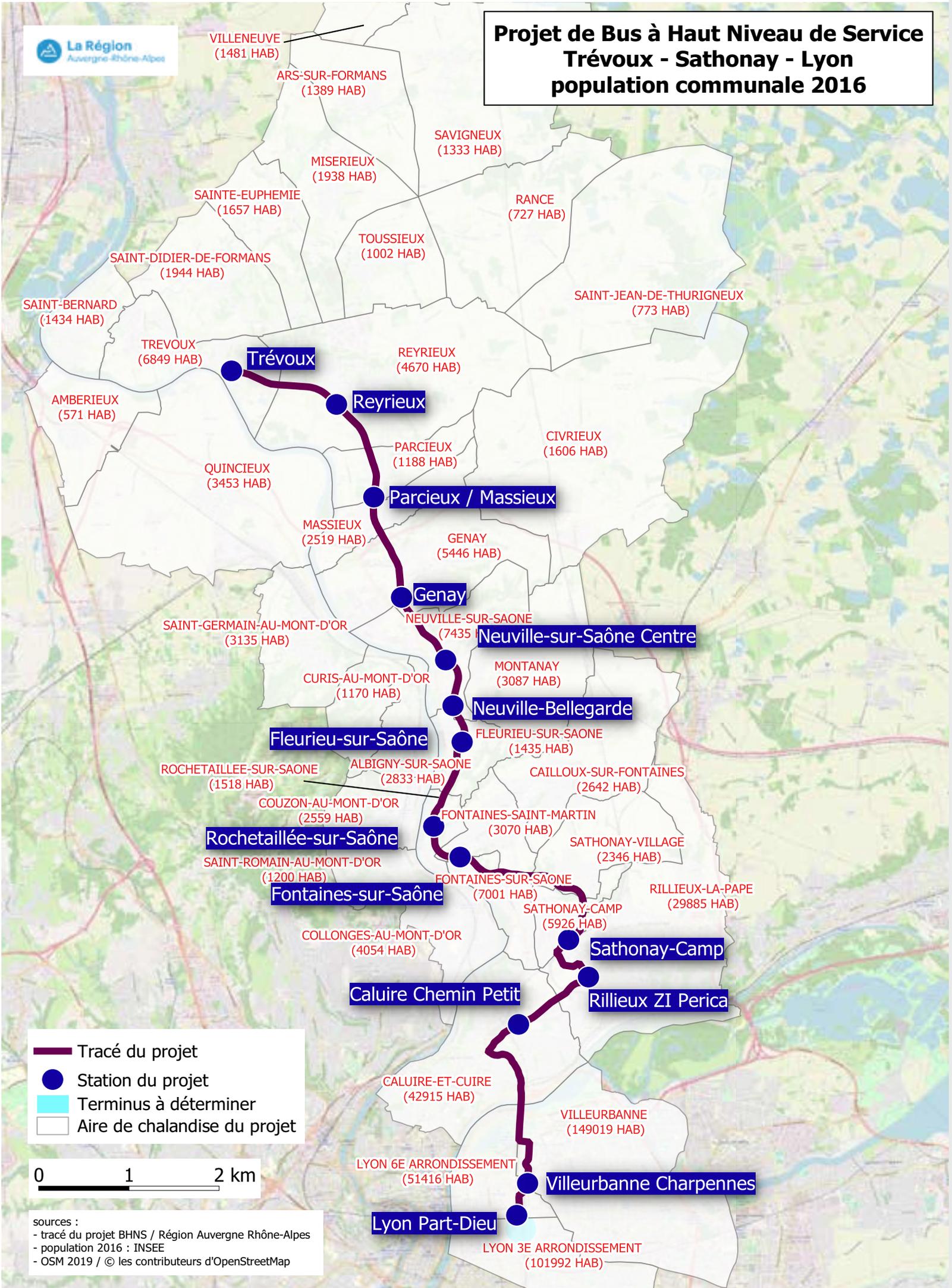
« L'attractivité du territoire ne se décrète pas, elle se construit au quotidien avec vision et engagement.

Notre territoire du Val de Saône aindinois, hors métropole lyonnaise mais d'influence métropolitaine doit offrir des réponses équitables et adaptées au besoin de mobilité de ses habitants, travailleurs et étudiants pour construire leur avenir et contribuer à leur succès. La mobilité est un vecteur de réussite dans nos recrutements de compétences qui lève le handicap de l'inaccessibilité en transports collectifs trop longtemps subi.

Moderne, rapide, fiable, le BHNS ouvre la voie à un siècle de mobilité en phase avec son temps, au service des habitants et des entreprises de notre territoire en les rapprochant des centres de décisions au cœur de la métropole : préfecture, directions régionales des banques, grandes entreprises..., gare TGV de la Part Dieu pour une meilleure connexion aux autres régions de France et d'Europe, sans la préoccupation de la circulation urbaine et du stationnement onéreux. »

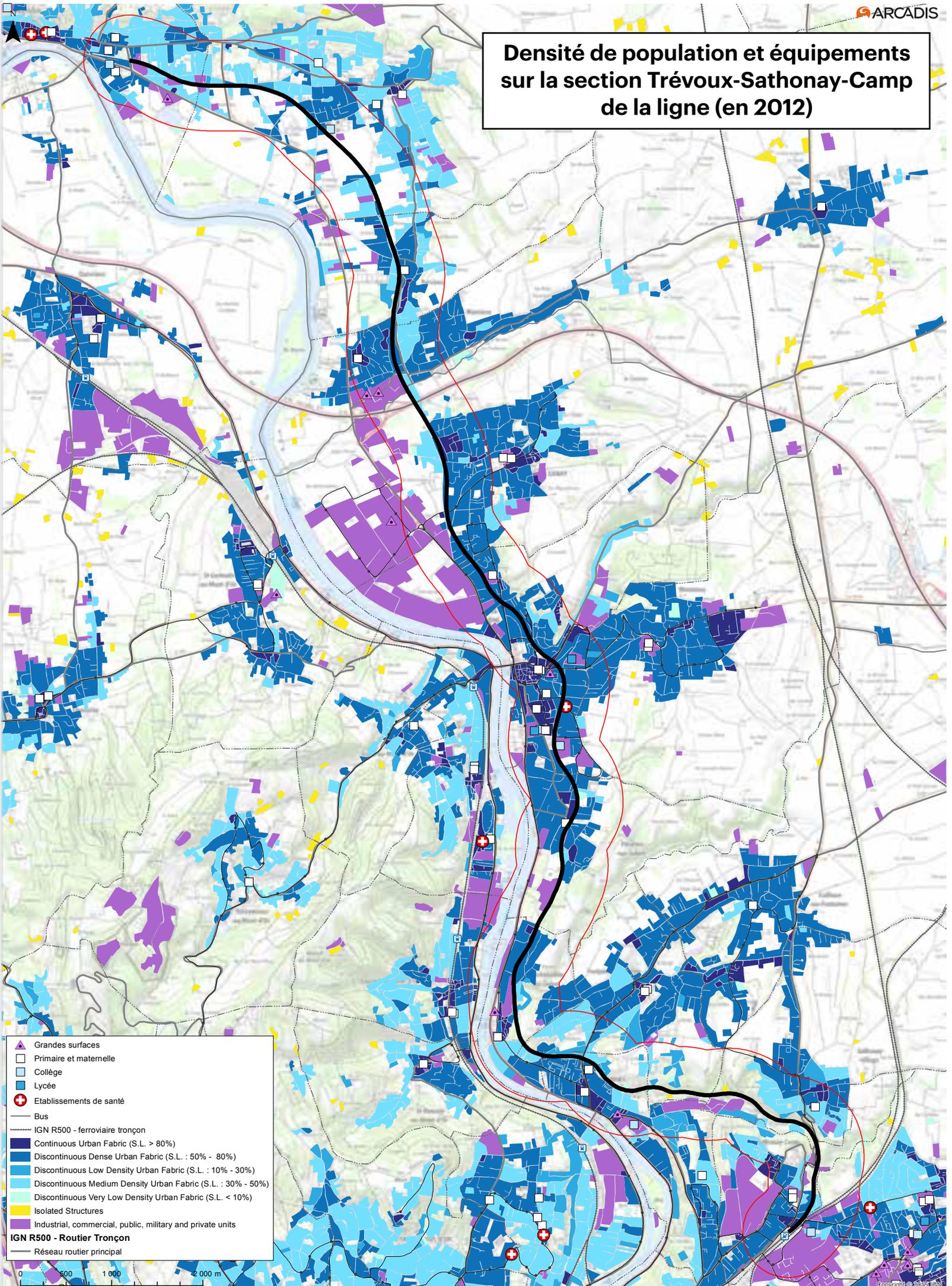


Projet de Bus à Haut Niveau de Service Trévoux - Sathonay - Lyon population communale 2016



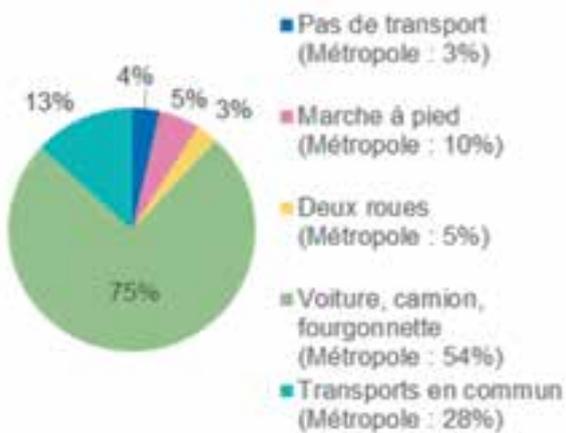
sources :
 - tracé du projet BHNS / Région Auvergne Rhône-Alpes
 - population 2016 : INSEE
 - OSM 2019 / © les contributeurs d'OpenStreetMap

Densité de population et équipements
sur la section Trévoux-Sathonay-Camp
de la ligne (en 2012)





Les modes de déplacement principaux pour aller au travail en 2012 (1)



Les modes de déplacements principaux pour aller au travail en 2012 pour les habitants des communes du Val de Saône situées dans la Métropole (UrbaLyon, Portrait de territoire : conférence territoriale des maires du Val de Saône, 2016)

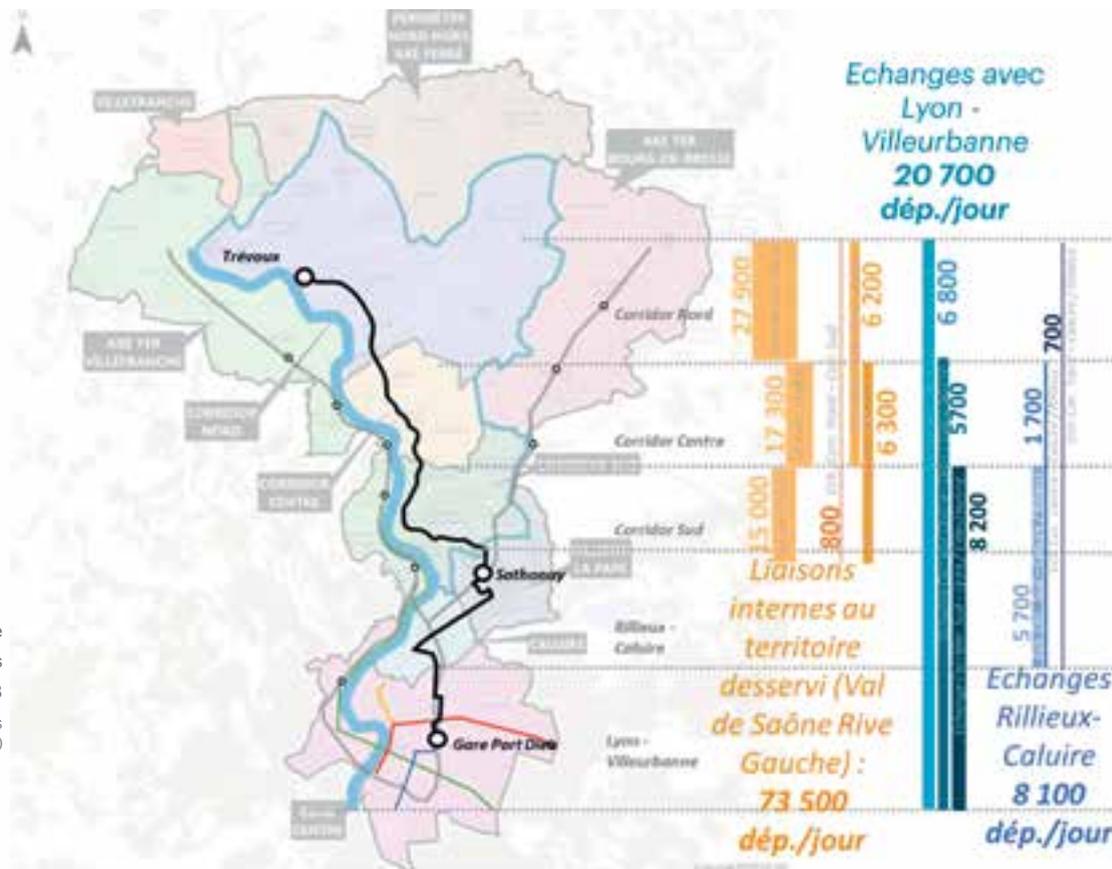
C. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

Les communes directement concernées par cette future ligne de BHNS génèrent près de 170 000 déplacements motorisés par jour, tous motifs confondus (source : étude Arcadis 2018 sur la base de l'enquête déplacements grand territoire 2015 SYTRAL). Ces déplacements motorisés, tous motifs, sont de deux types :

- > des déplacements en interne au Val de Saône rive gauche dont seulement 6% sont réalisés en transports publics. Comme dans la plupart des bassins de vie, ces déplacements sont majoritaires du fait de la part importante des déplacements pour des motifs de la vie courante (école, achat, démarche administrative, etc...);
- > des déplacements vers le centre de l'agglomération lyonnaise (entre le Val de Saône et le Plateau Nord, Villeurbanne et Lyon) qui représentent plus de 20 000 déplacements motorisés dont 24% sont réalisés en transports publics.

Pour les déplacements domicile-travail, les flux vers l'extérieur du Val de Saône sont majoritairement tournés vers le centre de l'agglomération lyonnaise et la voiture est le mode privilégié.

Arcadis, «Projet de BHNS sur l'emprise entre Sathonay-Camp et Trévoux : définition du processus de réalisation et du programme », 2018
(Flux motorisés dans le périmètre d'étude du BHNS Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon (Arcadis, 2018))





LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES SALARIÉS DE LA ZI LYON-NORD (GENAY)

ANNE-SOPHIE PETITPREZ, CONSEILLÈRE EN ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ ET MOBILITÉ, MÉTROPOLE DE LYON



« Avec plus de 2 000 salariés, la Zone Industrielle Lyon Nord située à Genay héberge des entreprises essentiellement industrielles. En milieu périurbain et en limite administrative du département de l'Ain et de la Métropole de Lyon, l'offre de desserte en transport en commun laisse peu d'alternatives à la voiture, dont les temps de trajet ne font que s'allonger. Des gares bien desservies à proximité sont reliées à la zone d'emploi par un système de covoiturage spontané initié dans le cadre d'un plan de déplacements inter entreprises. Toutefois, des liaisons directes depuis Villeurbanne, la Part Dieu et la Communauté de communes Dombes Saône Vallée offriraient une réelle alternative à de nombreux salariés habitant ces secteurs, tout comme à ceux résidant dans les communes de la rive gauche du Val de Saône. »

La part importante de la voiture révèle l'insuffisance actuelle de l'offre de transport collectif entre le Val de Saône rive gauche et le centre de la métropole.

Les habitants du Val de Saône réalisent 68% de leurs déplacements en voiture contre 42% en moyenne dans l'agglomération.

L'offre de transport en commun, principalement concentrée le long de la Saône, est déséquilibrée et inégale en efficacité pour rejoindre le cœur de la métropole lyonnaise.

En rive droite, la ligne TER offre un bon niveau de service, notamment dans les gares de Saint-Germain-au-Mont-d'Or et Albigny-sur-Saône (axe Lyon-Mâcon), mais les accès sont contraints du fait des difficultés de franchissement de la Saône, de la forte fréquentation des axes routiers et de la saturation des parkings des gares aux heures de pointe.

En rive gauche, les lignes de bus urbains depuis Genay et Neuville (lignes TCL 40, 43, 70) sont fréquentes mais soumises aux aléas de la circulation : elles offrent des temps de parcours trop longs pour satisfaire les besoins quotidiens des personnes qui travaillent à Lyon.

Dans le département de l'Ain, les réseaux de transports Saônibus et Cars de l'Ain proposent des liaisons inter communes et des rabattements vers certaines gares de la rive droite de la Saône mais leur fréquence reste limitée.



DESSERVIR UN ÉTABLISSEMENT CULTUREL DE PREMIER PLAN DU VAL DE SAÔNE

MUSÉE HENRI MALARTRE



« Le musée de l'Automobile Henri Malartre, avec plus de 31 000 visiteurs annuels, est l'un des sites culturels et patrimoniaux les plus importants du Val de Saône. Son public est originaire de l'agglomération lyonnaise mais également de toutes les communes du Val de Saône, jusqu'à Villefranche. Le musée est actuellement desservi par 2 lignes de bus TCL qui relient Lyon (Bellecour et Part Dieu) à Neuville. Actuellement, la plupart des visiteurs viennent en voiture. Cette nouvelle ligne de bus pourrait changer la donne en proposant une desserte rapide et de proximité pour les familles et les scolaires, qui manquent souvent de moyens pour financer un déplacement en car. »



INFO +

Les pratiques de mobilité des salariés du Plateau Nord

Le Plateau Nord de la Métropole (Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp) concentre 4 600 établissements et 24 700 emplois salariés totaux avec un tissu économique diversifié (zones d'activité, industrielles, tertiaires) qui permet aux entreprises d'implanter leurs sièges sociaux et leurs unités de production. 7% des salariés du Plateau Nord habitent dans le Val de Saône. Une meilleure liaison entre ces territoires permettrait d'inciter les salariés à effectuer leurs trajets domicile-travail en transports en commun (source : Diagnostic du PDIE Plateau Nord, Cap Nord/Métropole de Lyon, 2016).



• 2. UN PROJET ESSENTIEL POUR

A. CONTRIBUER À DÉCONGESTIONNER LE VAL DE SAÔNE

Le report modal est essentiel pour améliorer durablement la qualité de vie dans les communes du Val de Saône. Or, entre 2006 et 2015, la part modale des transports publics a baissé de 19% dans la partie métropolitaine du Val de Saône (source : Enquête Ménage Déplacement 2015 SYTRAL).

Conséquence directe de l'offre de transport en commun et de la forte croissance démographique, les axes routiers sont saturés aux heures de pointe. Chaque jour, plus de 18 000 véhicules circulent sur la RD933 qui traverse les communes de Trévoux, Reyrieux et Massieux (source : comptages routiers, Conseil Départemental de l'Ain, 2018). Les parkings TER situés en rive droite de la Saône sont pleins très tôt le matin, les temps de trajets domicile / travail s'allongent et les alternatives à la voiture deviennent indispensables pour préserver le cadre de vie et l'environnement de nuisances grandissantes.

Les collectivités ont identifié depuis longtemps que le dynamisme et l'attractivité du territoire nécessitent une amélioration durable de la mobilité dans le Val de Saône.

Deux actions complémentaires sont menées en parallèle :

- > en rive droite, l'enjeu est de compléter et faciliter l'accès aux transports actuels par l'augmentation de l'offre de stationnement (par exemple, avec l'extension de l'offre de stationnement en gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or) ;
- > en rive gauche, l'enjeu est de créer un nouveau service de transport : la ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux-Sathonay-Camp et Lyon, objet de la présente concertation publique.

Il s'agit également d'améliorer les traversées de la Saône notamment pour les modes doux.

Journée 2 roues dans le Val de Saône.





B. OFFRIR UN SERVICE DE TRANSPORT EFFICACE VERS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Les habitants du territoire de la rive gauche de la Saône réclament une liaison directe et fiable vers le cœur de la métropole qui réponde à des besoins de déplacements quotidiens. Pour les acteurs du monde économique, l'enjeu est de se rapprocher des centres de décision du centre de la métropole et de sa gare principale.

C. ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DU TERRITOIRE

Pour répondre à la demande croissante de logements, de services et d'emplois, les collectivités du Val de Saône encouragent et accompagnent des projets de construction et de mutations du tissu urbain et économique, tout en plaçant la mobilité au cœur de leurs réflexions.

Ainsi à proximité immédiate de la future ligne de BHNS, des évolutions structurantes pour l'aménagement du territoire sont d'ores et déjà engagées :

- > les communes de Trévoux et Reyrieux prévoient la construction d'écoquartiers qui accueilleront respectivement plus de 300 et plus de 500 logements neufs, individuels et collectifs ;
- > à Massieux et Genay, une nouvelle zone commerciale de 15ha est prévue au SCOT Dombes Val de Saône ;
- > à Genay, le développement de la Richassière et à Neuville-sur-Saône, la future « Zone en Champagne » accompagneront le développement d'activités économiques diversifiées dans la Zone industrielle Lyon Nord ;
- > Neuville-sur-Saône connaît une attractivité forte qui génère de nombreuses opérations immobilières ;
- > à Sathonay-Camp, la ZAC Castellane et le pôle gendarmerie amèneront à terme un doublement de la population ;
- > Rillieux-la-Pape fait l'objet d'un renouvellement urbain dynamique, tant dans la Ville nouvelle que dans les secteurs anciens du village.



Ecoquartier des Orfèvres, Trévoux



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

NICOLAS CANIVET, CHARGÉ D'AFFAIRES, GROUPE SERL (ÉCOQUARTIER DES ORFÈVRES À TRÉVOUX)



« L'aménagement de nos territoires ne peut se faire sans l'intégration des réflexions liées aux mobilités.

La présence sur l'écoquartier des Orfèvres du terminus du BHNS reliant Lyon intra-muros et Trévoux n'est pas qu'une chance pour le projet mais est surtout une opportunité de rapprocher la Métropole de Lyon de ses territoires voisins via un transport collectif sain, de qualité et performant. »



Le projet soumis à la concertation

• 1. LE CHOIX DU BHNS

Pour accompagner le développement démographique et économique du Val de Saône, le territoire attend depuis plus de 30 ans, un service de transport performant entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon.

La voie ferrée Trévoux-Sathonay n'étant plus circulée par des trains de voyageurs depuis 1938 et accueillant seulement deux trains de fret par mois jusqu'en 2011, sa réutilisation s'est imposée comme une solution pertinente, permettant de préserver l'environnement.

Le projet est bien identifié dans la planification du territoire : il est mentionné au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), aux Schémas de cohérence territoriale (SCOT) Val de Saône Dombes et de l'agglomération lyonnaise, et au plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise et il est pris en compte dans les documents d'urbanisme des communes de la Communauté de communes Dombes Saône Vallée.

Ainsi, jusqu'en 2015, différentes solutions techniques ont été imaginées dont celle du tram-train. Les études engagées pour évaluer la faisabilité d'un tram-train en rive gauche de la Saône ont révélé que la réalisation serait très coûteuse pour les collectivités et peu attractive compte tenu de l'impossibilité de poursuivre la liaison ferrée jusqu'à la Part Dieu du fait de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. En conséquence, une desserte ferrée en navette entre Trévoux et Sathonay-Camp imposant une correspondance pour rejoindre Lyon présenterait moins d'intérêt.

Face à ce constat et devant la nécessité de désengorger les axes de circulation du Val de Saône, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les partenaires concernés se sont orientés vers une solution de type Bus à Haut Niveau de Service et une étude de faisabilité a été menée entre 2016 et 2018. Cette étude, présentée lors d'un comité pilotage associant les sept partenaires qui s'est déroulé le 12 décembre 2018, a conclu à la pertinence de la solution Bus à Haut Niveau de Service pour répondre aux besoins des déplacements du territoire.

Trois mois plus tard, en mars 2019, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, compétente en matière de transport interurbain, confirmait par délibération l'intérêt d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon, ainsi que son engagement pour assurer la maîtrise d'ouvrage du projet.

Cette délibération actait aussi les actions à engager rapidement dans le cadre d'une démarche partenariale pour faire avancer le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service, et l'ensemble des partenaires convenait de la nécessité de :

- > compléter les études techniques pour préciser les conditions de réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service ;
- > mener une concertation publique le plus en amont possible afin d'informer et de recueillir l'avis de toutes les personnes concernées par ce projet de territoire ;
- > engager les démarches auprès de SNCF Réseau pour initier le retranchement de la ligne Trévoux-Sathonay du réseau ferroviaire national.



**INFO +**

Pourquoi la solution tram-train a-t-elle été abandonnée ?

La solution tram-train n'a pas abouti pour 2 raisons principales :

- + les voyageurs auraient dû descendre à la gare de Sathonay-Rillieux, terminus de la ligne. Aucune solution n'a été trouvée pour prolonger cette ligne jusqu'à Lyon Part Dieu à court ou à long terme. La raison tient à la saturation du Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL) qui n'est pas en capacité d'accueillir ces nouvelles circulations et à la complexité de l'opération qui mériterait notamment l'ajout d'une voie à quai supplémentaire, ce qui n'est pas possible. Un nouveau service de transport marquant son terminus à Sathonay-Camp serait nettement moins attractif car il ne répondrait pas à l'enjeu principal de relier les territoires du Val de Saône au cœur de la métropole lyonnaise directement et avec un temps de parcours fiable ;
- + une ligne de tram-train est plus onéreuse qu'une ligne de BHNS. C'est particulièrement le cas pour la liaison Trévoux-Lyon pour laquelle il fallait prendre en compte les coûts de remise en état de l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay nécessaires à l'accueil d'un matériel roulant spécifique (tram-train). En outre, les coûts d'exploitation d'une ligne de BHNS, moins élevés que pour un mode ferroviaire, ont incité la Région à privilégier cette solution plus pragmatique. Ceci afin de mieux adapter le budget du projet aux besoins de mobilité identifiés.

Le Bus à Haut Niveau de Service : la solution retenue

La solution BHNS présente trois avantages que les études doivent préciser :

- + une liaison directe (sans correspondance) entre Trévoux et Lyon Part Dieu serait possible. La liaison complémentaire à la voie ferrée entre Sathonay-Camp et Lyon Part Dieu est envisagée par l'utilisation de voies dédiées aux transports en commun déjà existantes ;
- + les coûts du projet seraient moins élevés. D'après l'étude de faisabilité du BHNS, les coûts de transformation de la voie ferrée Trévoux-Sathonay en plateforme majoritairement dédiée au BHNS seraient de l'ordre de 20 à 30% moins chers que ceux qu'il aurait fallu engager pour que l'ancienne voie ferrée accueille des trams-trains. De même, les coûts d'exploitation de la future ligne de BHNS devraient être largement inférieurs aux coûts d'exploitation du tram-train ;
- + la fréquence des bus pourrait être adaptée en fonction de la demande, de manière plus souple que le tram-train.

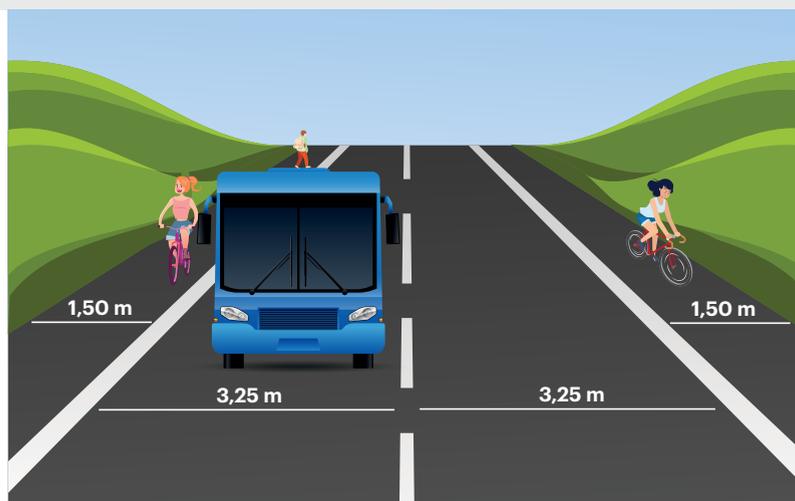


• 2. LES OBJECTIFS DE SERVICE

Une ligne de Bus à Haut Niveau de Service assure un niveau de service plus élevé qu'une ligne de bus conventionnelle : fréquence de passage, vitesse, régularité, fiabilité, confort, services et accessibilité font l'attractivité de ce mode de transport alternatif à la voiture individuelle.

Pour répondre aux besoins de mobilité et favoriser l'attrait des voyageurs pour la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service, les élus et acteurs du territoire ont posé dès le démarrage des études, les critères fondamentaux suivants :

	Un trajet direct entre Trévoux et Lyon	1 trajet sans rupture de charge, c'est-à-dire sans changement de mode de transport entre le départ et l'arrivée.
	Temps de parcours Trévoux / Lyon Part Dieu	Moins de 1h, temps de parcours fiable, contre 1h30 environ en voiture en heure de pointe (hors temps de stationnement).
	Nombre de stations desservies	10 à 15
	Fréquence de passages dans les 2 sens	> Toutes les 15 minutes aux heures de pointe > Toutes les 30 à 60 minutes aux heures creuses
	Horaires	1 ^{er} bus à 5 h et dernier bus à 22 h
	Véhicules	Des véhicules pouvant accueillir 110 voyageurs, dits « propres » dont le type de motorisation reste à définir.
	Caractéristiques de la ligne	Quand la largeur des emprises disponibles le permet, 1 voie réservée au BHNS dans chaque sens de circulation, longée de part et d'autre par une voie dédiée aux modes doux.





Le BHNS d'Aix-en-Provence, un exemple intéressant

Le Pays d'Aix, en coopération avec la Ville d'Aix-en-Provence, vient de mettre en service (en septembre 2019), l'Aix'press, une ligne de Bus à Haut Niveau de Service qui s'étendra sur 7,2 kilomètres et offrira un parcours constitué à plus de 80 % en site propre, c'est-à-dire indépendant du trafic routier, ce qui lui permettra d'assurer un service fiable, rapide et régulier.

Ce sont des bus à motorisation 100 % électrique avec infrastructures de rechargement qui ont été retenus (c'est-à-dire sans caténaire). Le marché des bus « propres » évolue rapidement et la Région Auvergne-Rhône-Alpes envisage de s'appuyer sur les premiers retours d'expériences réalisées avec ce type de véhicules pour retenir la motorisation des véhicules la plus adaptée.



• 3. L'AVANCEMENT DU PROJET

A. LES ÉTUDES TECHNIQUES EN COURS

La possibilité de réaliser une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Trévoux, Sathonay-Camp et Lyon et les grandes intentions du programme ont été confirmées à l'issue d'une étude de faisabilité qui s'est déroulée entre 2016 et 2018.

Conformément aux engagements pris par la Région Auvergne-Rhône-Alpes (délibération de Mars 2019), des études techniques complémentaires viennent d'être confiées à des spécialistes.

Ces études doivent permettre :

- > d'expertiser certains éléments techniques particuliers et/ou complexes comme les ouvrages d'art existants sur la voie ferrée Trévoux-Sathonay ;
- > de définir, en lien avec les enseignements de la concertation publique, le programme définitif de la ligne de BHNS : son parcours, son temps de trajet, sa fréquence, le nombre et l'emplacement géographique des stations, le type matériel roulant...
- > d'estimer plus précisément le coût des travaux et du matériel roulant et le calendrier de réalisation.

Ils permettront aux partenaires d'échanger et de décider du plan de financement de la réalisation du projet.



INFO +

Zoom sur les ouvrages d'art

Entre Trévoux et Sathonay-Camp, il existe plus de 100 ouvrages d'art de différentes natures (aqueducs, buses, murs de soutènement...) dont 9 viaducs et près d'une trentaine de pont-route ou pont-rail. L'un des objectifs des études techniques est d'expertiser tous ces ouvrages afin d'évaluer précisément leur pérennité ainsi que les possibilités de transformation pour accueillir la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service.



Viaduc de Rochetailllee



Viaduc de Sathonay-Camp



Viaduc de Fontaines



B. LES ÉTAPES À VENIR

Les études techniques complémentaires qui s'achèveront en 2020 permettront d'arrêter le projet et de décider de son plan de financement. Ensuite, d'autres études et procédures seront à engager avant de démarrer les travaux, conformément à la réglementation en vigueur.

Il faudra compter environ 2 années supplémentaires pour mener les études de conception détaillées, produire le dossier d'enquête publique, obtenir la déclaration d'utilité publique et les autorisations nécessaires au démarrage des travaux.

Compte tenu de l'ampleur de l'opération, les travaux devraient s'étaler sur une trentaine de mois. Ils consisteront en effet à démanteler les installations ferroviaires, aménager la plateforme pour les bus, transformer certains passages à niveau en carrefours à feux avec priorité aux bus, adapter et consolider les ouvrages d'art, construire les stations, éventuellement réaménager des carrefours et stations existantes dans la section entre Rillieux-la-Pape et Lyon Part Dieu... des étapes qui nécessitent des temps de réalisation conséquents.

Tout au long des études et procédures, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires poursuivront les actions de concertation et d'information initiées dans le cadre de cette concertation publique, dans le but d'associer les futurs utilisateurs de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service à l'opération.



INFO +

Mieux comprendre les procédures

Les études approfondies, préalables à la déclaration d'utilité publique

Cette phase, cadrée par le Code de l'environnement, consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur tous les volets de l'environnement et à la présenter dans un dossier appelé « Étude d'impact ».

Afin d'assurer la meilleure intégration possible du projet dans le territoire, le maître d'ouvrage, durant cette phase, s'engage dans la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC), définie par le Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Il s'agit dès la conception du projet, d'équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet.

Toutes les incidences du projet sur l'environnement en particulier, sur la qualité de l'air, le bruit, la ressource en eau ou encore la biodiversité sont évaluées.

L'étude d'impact et les autres composants de la procédure sont soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités. Nommée « Concertation Inter-Services », elle constitue une phase d'échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels avant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.



L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, communément appelée « enquête publique »

Celle-ci consiste à présenter le projet au public, sur la base de l'étude d'impact. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra, prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet.



• 4. LES STATIONS

Le nombre et la localisation des stations sont des paramètres dimensionnant la qualité du service proposé par la future ligne. Au stade d'avancement des études, leur nombre reste à fixer et leur localisation doit être définie en partenariat avec les communes.

Le nombre de stations

Il a une influence directe sur le temps de parcours et l'objectif d'assurer la liaison directe entre Trévoux et Lyon en moins d'une heure. Plus le nombre d'arrêts est élevé, plus le temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne est long.

La localisation des stations

La localisation des stations doit répondre à la demande du territoire en cohérence avec les projets de développements urbain et économique portés par les collectivités. Pour être attractive, une station doit :

- > se situer au cœur d'un secteur géographique accueillant de nombreux voyageurs potentiels (zones d'activités, équipements publics, quartiers d'habitations...);
- > être facile d'accès en voiture, à pied et à vélo, selon les contextes ;
- > offrir des possibilités de correspondance avec d'autres lignes de transports en commun...

Cohérence entre urbanisme et transports : une priorité pour la Région et ses partenaires

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon et la Communauté de communes Dombes Saône Vallée sont particulièrement attentives à l'articulation entre l'urbanisme et les transports. Pour accompagner ce projet, ces collectivités mèneront une démarche concertée avec les communes destinée à encourager :

- > la densification urbaine le long de la ligne de BHNS de façon à rendre pertinent l'usage des transports collectifs ;
- > l'aménagement des espaces publics afin d'optimiser l'accessibilité aux transports collectifs, en particuliers les rabattements en modes actifs.



INFO +

Les P+R

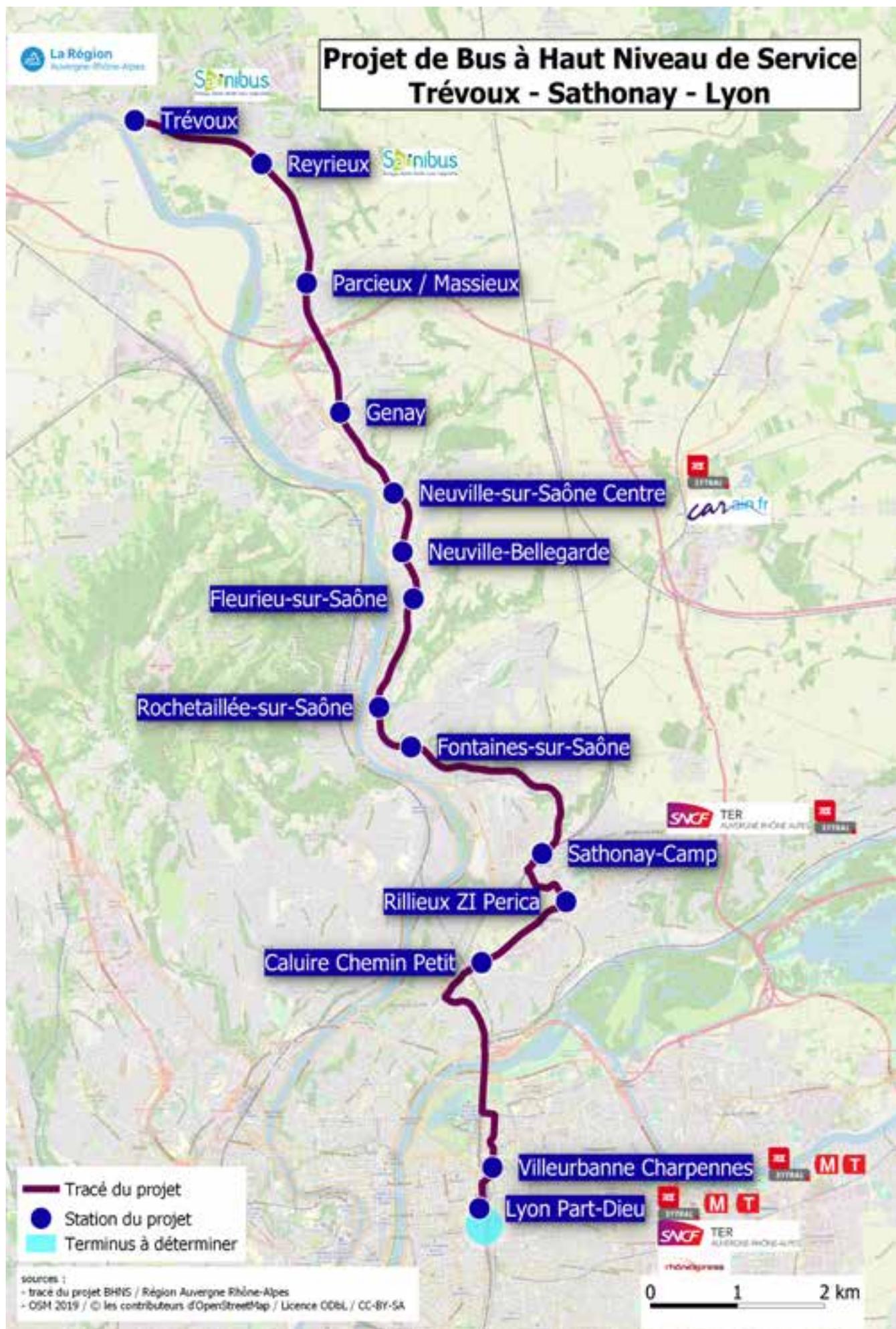
Les « P+R » sont des parkings relais qui ont pour vocation d'offrir des zones de stationnement réservées aux voyageurs qui font le choix d'utiliser les transports en commun pour leurs trajets quotidiens. Ils sont destinés aux voitures, aux deux roues motorisés, aux vélos et autres modes actifs. Il sera donc nécessaire de définir les meilleurs emplacements possibles et de suffisamment les dimensionner.



INFO +

Renforcer l'urbanisation le long du futur TCSP

Le SCOT Val de Saône - Dombes arrêté le 10 juillet 2019 dans son DOO (document d'orientation et d'objectifs) préconise de renforcer l'urbanisation le long du futur transport en commun en site propre (TCSP) Trévoux-Lyon. Il prévoit « d'intensifier les quartiers autour des futurs arrêts de TCSP en les densifiant (compacité urbaine...) et en améliorant leur qualité de vie (espaces publics attractifs...) ».



— QUELLES STATIONS SONT PRIORITAIRES ? —

Aujourd'hui, les études indiquent que le temps de parcours objectif, moins d'une heure entre Trévoux et Lyon Part Dieu, est directement lié au nombre de stations desservies.
Pour vous, compte tenu de ce paramètre et de vos habitudes de déplacements, quelles stations sont prioritaires ?



• 5. LES SERVICES, FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ

Les services proposés aux voyageurs sont des facteurs d'attractivité.

Ils peuvent être classés en trois catégories :

- > les services délivrés par le Bus à Haut Niveau de Service :
l'amplitude horaire, la fréquence des bus, le temps de parcours, l'emplacement des stations, le tarif... ;
- > les services proposés autour et dans les stations : les zones de stationnement et leurs équipements (bornes de recharge électrique, garage 2 roues...), les connexions aux autres modes de transport, l'affichage d'informations en temps réel... ;
- > les services disponibles à bord des bus : le confort, le WIFI, l'affichage d'information...

— QUELS SERVICES VOUS INCITERAIENT À PRIVILÉGIER LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE — POUR EFFECTUER VOS DÉPLACEMENTS ?

La concertation publique est un moment clé pour vous exprimer.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes vous interroge :

Quels services attendez-vous pour faire du Bus à Haut Niveau de Service votre moyen de transport préféré ?



Et après la concertation ?

• 1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation reprendra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation. Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil Régional, ce bilan sera rendu public et mis à la disposition sur le site internet de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Sur la base des enseignements du bilan, la Région poursuivra les études de détail afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet et de l'arrêter.

• 2. LES ÉTAPES À VENIR

Les études techniques vont se poursuivre pour arrêter le projet au deuxième semestre 2020.

La prochaine étape réglementaire de la concertation sera l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui se déroulera en 2021. Elle consistera à présenter en détail le projet au public. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra, s'il le désire, prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de prendre un arrêté de déclaration d'utilité publique du projet.

Crédits photos

PAGE

LIEU OU OBJET

CRÉDITS PHOTOS

1 2HG	Vallée de la Saône, Saint-Romain-au-Mont-D'or et Rochetaillée-sur-Saône Trévoux	RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon Office de Tourisme Ars Trévoux © Franck Ribard - REGARD OBJECTIF®
2HD	Viaduc de Rochetaillée-sur-Saône	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
2BG	Gare de Sathonay-Rillieux, Sathonay-Camp	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
2BD	Lyon Part Dieu	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
4H	Viaduc du Petit Moulin, Fontaines-Saint-Martin	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
4B	Carte de situation du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon	Komenvoier
5	Cars Région, Région Auvergne-Rhône-Alpes	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
6-7	Reyrieux	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
8	Viaduc des Côtes, Fontaines-Saint-Martin	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
11	Val de Saône	© Thierry FOURNIER, Métropole de Lyon
12	Neuville-sur-Saône	Commune de Neuville-sur-Saône
13H	ZI Reyrieux	Communauté de communes Dombes Saône Vallée
13BG	Collège de Reyrieux	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
13BD	Résidence l'Aventurière, Neuville-sur-Saône	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
14	Carte aire de chalandise du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon	Christian Marmond, Région Auvergne- Rhône-Alpes
15	Carte densité de population et équipements entre Trévoux et Sathonay-Camp	Christian Marmond, Région Auvergne- Rhône-Alpes
16H	Pont de Neuville-sur-Saône	Commune de Neuville-sur-Saône
16M	Les modes de déplacements principaux pour aller au travail en 2012 pour les habitants des communes du Val de Saône situées dans la Métropole	Agence d'urbanisme, Portrait de territoire : conférence territoriale des maires du Val de Saône, 2016
16B	Flux motorisés dans le périmètre d'étude du BHNS Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon	Arcadis, « Projet de BHNS sur l'emprise entre Sathonay-Camp et Trévoux : définition du processus de réalisation et du programme », 2018 RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon
17H	Parking de la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
17B	Rochetaillée-sur-Saône	Pixabay.com
18H	Embouteillage	GUY F / Agence d'Urbanisme de Lyon
18B	Journée 2 roues dans le Val de Saône, Couzon-au-Mont-D'or	Commune de Fontaines-sur-Saône
19H	Fontaines-sur-Saône	Olivier Slider, Commune de Trévoux
19B	Trévoux	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
20H	Voie réservée aux bus et cycles	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
20B	Parcieux	Concepteur : Attica Urbanisme Paysage
21	Mettis, BHNS de Metz	Maître d'ouvrage : Metz Métropole
22	Rillieux-la-Pape	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
23 (x2)	Aix'Press, BHNS d'Aix-en-Provence	RDT13
24H (x3)	Ouvrages d'art	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
24B	Installations ferroviaires, Rochetaillée-sur-Saône	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes
25	Procédures	Pixabay.com
26	Carte du tracé du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Camp-Lyon	Christian Marmond, Région Auvergne-Rhône-Alpes
27	Station TCL, Villeurbanne	Michel Pérès, Région Auvergne-Rhône-Alpes
28	Services dans les transports publics	Pixabay.com
29	Car Région	Mélanie Betz, Région Auvergne-Rhône-Alpes

H = Haut/ M = milieu/B= bas/G=Gauche/D=Droite



www.auvergnerhonealpes.fr



**Conseil Régional
Auvergne-Rhône-Alpes**

Lyon – Siège

1 esplanade François Mitterrand
CS 20033 – 69269
Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00

Clermont-Ferrand

59 Boulevard Léon Jouhaux
CS 90706 – 63050
Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 85 85