

# Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

## Ligne Trévoux-Sathonay-Lyon



## Bilan de la concertation publique

Mars 2020



# Sommaire

## **P. 3 à 5 - RAPPEL DU PROJET**

1. Le projet en un coup d'œil
2. Les chiffres clés
3. Les acteurs du projet

## **P. 6 à 10 - L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION**

1. L'objet de la concertation
2. Les modalités de la concertation
3. Les objectifs de la concertation
4. Les champs de la concertation
5. Les outils et supports

## **P. 11 - LE SUIVI DES MÉDIAS**

## **P. 12 à 23 - LE BILAN DE LA CONCERTATION**

1. Le bilan quantitatif
2. Le bilan thématique
3. L'expression du public sur l'opportunité du projet
4. L'expression du public sur les principaux sujets d'intérêts et les précisions du Maître d'ouvrage

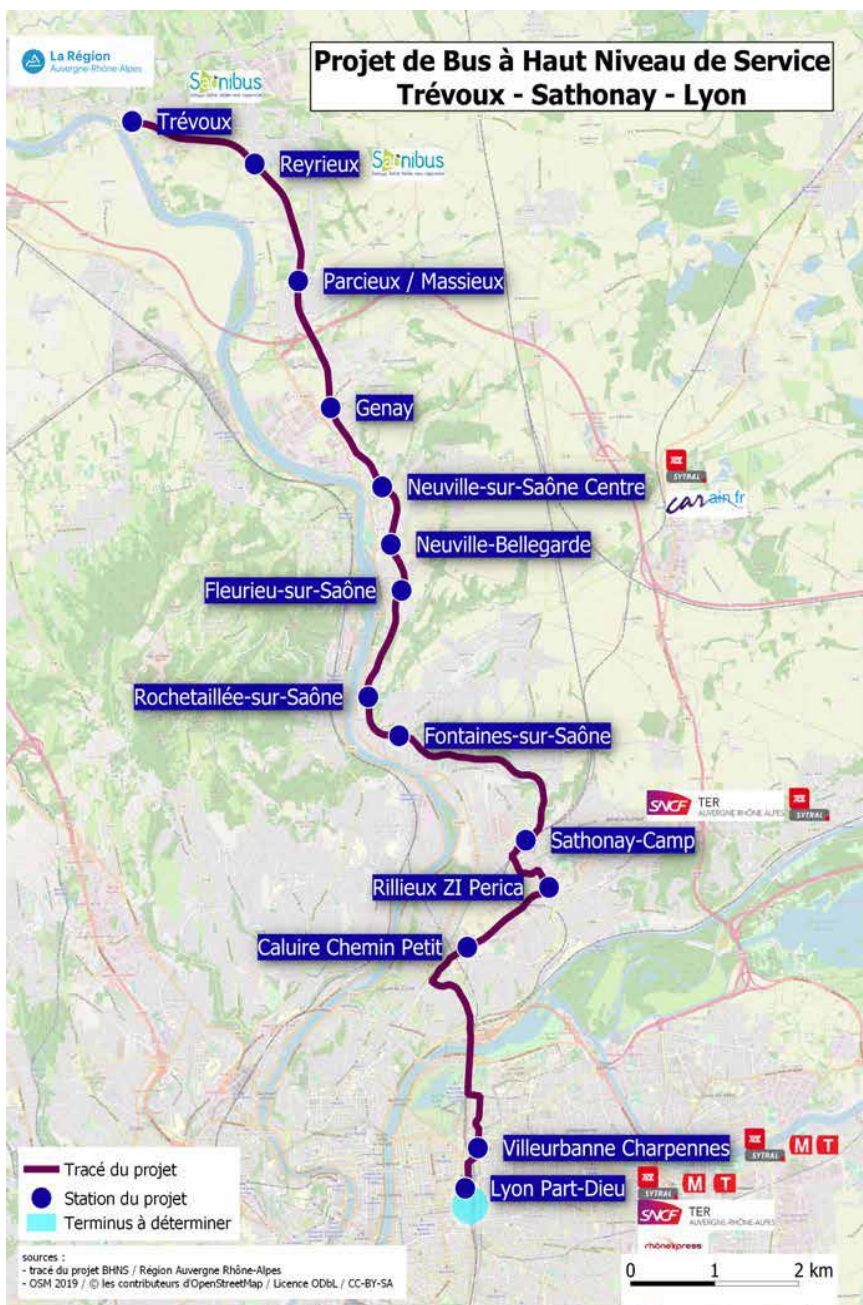
## **P. 24 - CONCLUSION GÉNÉRALE**

## **P. 25 - LE CALENDRIER, LA SUITE DES ÉTUDES**

## **P. 26 à 29 - LES ANNEXES**



# Rappel du projet



## 1. LE PROJET EN UN COUP D'OEIL

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 aux transports en commun déjà existantes.

## 2. 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

**10 à 15**

stations



**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 billetterie et l'information en temps réel. Les points d'arrêts du BHNS s'appellent des stations.

**100**

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

**2025**

date de mise  
en service envisagée

**7**

partenaires

**4 600**

voyageurs/jour,  
au démarrage  
(hypothèse basse)



### 3. 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. 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.



# L'organisation de la concertation

---

## 1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique concernait 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 a été menée en référence à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.

## 2. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Entre le mardi 1<sup>er</sup> octobre et le vendredi 15 novembre 2019, la Région Auvergne-Rhône-Alpes proposait 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 avaient été fixées par délibération régionale n° CP-2019-06/17-162-3140 du 28 juin 2019.

## 3. 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 avait pour objectif de :

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

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a volontairement engagé cette concertation très tôt dans la conception du projet.

En parallèle, elle poursuit les études techniques qui préciseront les conditions de réalisation de la ligne de BHNS, prenant en compte les contraintes du site et des infrastructures existantes. Ces études, dont les résultats sont attendus pour le 2<sup>e</sup> 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, associer les citoyens des territoires concernés à ces études est incontournable afin que la réalisation réponde au mieux aux besoins exprimés par les futurs utilisateurs.

Cette concertation a donc constitué 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.

## 4. LES CHAMPS DE LA CONCERTATION

### --- LES QUESTIONS QUE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES VOUS A POSÉES ---

- Quel est votre avis sur l'intérêt et les impacts de ce projet ?
- Compte tenu des objectifs du projet (moins d'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 ?



# 5. LES OUTILS ET SUPPORTS

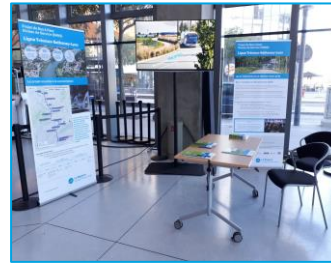
## Pour informer le public

Plusieurs outils ont permis d'assurer l'information du public :

### L'exposition permanente.

Elle comprenait :

- le dossier de concertation publique ;
- un registre de recueil des avis ;
- un dépliant ;
- deux panneaux d'information.



L'exposition permanente mise en place à l'Hôtel de Région

Cette exposition était installée 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).

### Un registre de recueil des avis

était également disponible 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.



Le dépliant



Les panneaux d'information



L'affiche de présentation de la concertation publique



Mairie de Massieux



Mairie de Fontaines-sur-Saône



## La plateforme participative via le site :

[jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon](http://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/bhns-trevouxlyon), accessible depuis le site :

[www.auvergnerhonealpes.fr](http://www.auvergnerhonealpes.fr), a permis aux internautes de s'informer et de participer aux deux discussions proposées, de manière simultanée, par la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- « les stations prioritaires » ;
- « quels services sont indispensables ? ».

Ce media a également été utilisé pour rappeler les dates des rencontres avec le public.

The screenshot shows the Civocracy website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo of 'La Région Auvergne-Rhône-Alpes' and 'Civocracy' powered by 'Accueil'. The main header image is an aerial view of Trévoux, France, showing the town and the Saône river. Below the header, there is a sidebar on the left with a logo for 'LIAISON BHNS TRÉVOUX-LYON' and a list of navigation links: Accueil, Consultations, Événements, Actualités, Pages associées, Dossier de concertation, Modalités de la concertation, and Le BHNS en bref. The main content area is titled 'ACTUALITÉS' and features a post titled 'Merci pour votre participation!' with a sub-header 'Liaison BHNS Trévoux-Lyon' and a timestamp 'il y a 3 heures'. The post text describes a public consultation on the BHNS project, mentioning 4,500 unique visitors and 380 subscriptions on Civocracy, 700 participants at public meetings, and 100 participants at municipal exchanges. It also lists the various channels used for the consultation: 22 registers in municipalities, local partners, and direct mail. A 'SABONNÉS' button is visible. To the right, there is a section for 'ABONNÉS DE LIAISON BHNS TRÉVOUX-LYON' showing a grid of colorful profile icons and a 'SABONNÉS' button. Below that is a calendar for 'décembre 2019' with a grid of dates.

*La plateforme participative CIVOCRACY, page d'accueil*

## 3 réunions publiques ont permis des moments d'échanges, en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- à Trévoux, le 15 octobre 2019 ;
- à Sathonay, le 21 octobre 2019 ;
- à Neuville-sur-Saône, le 5 novembre 2019.



*Réunion publique - Sathonay*



*Réunion publique - Trévoux*

#### 4 temps d'accueil en mairie :

- à Massieux, le 17 octobre 2019 ;
- à Genay, le 24 octobre 2019 ;
- à Rochetaillée-sur-Saône, le 8 novembre 2019 ;
- à Fontaines-sur-Saône, le 12 novembre 2019.



*Moment d'accueil - Massieux*



*Moment d'accueil – Fontaines-sur-Saône*

Il était également possible de donner son avis **par courrier / courriel au Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes.**

# Le suivi des médias

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a diffusé le 1<sup>er</sup> octobre 2019, un communiqué de presse annonçant le lancement de la concertation et indiquant les modalités de participation.

Plusieurs médias et institutions ont relayé l'information. Tous les articles rappelaient les modalités de la concertation et renvoyaient les lecteurs vers la plate-forme participative Civocracy et son espace dédié au projet au projet.

- le site Internet de la Région ;
- les sites Internet des communes accueillant la concertation ;
- le Progrès (4 articles) ;
- Tonic Radio.

La vidéo du projet, disponible sur la chaîne YouTube de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a été vue 2 847 fois.



**LE PROGRES**

**ACTU LA COTIERE**

**Lyon à une heure de bus : il est temps de donner votre avis**

**ACTU RILLIE**

**VAL DE SAONE Transports**

**Un méga bus pour rejoindre la Part-Dieu en moins d'une heure**

Le bus à haut niveau de service (BHNS) est un projet de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Il a pour but de désengorger la circulation de la Vallée de Saône, une solution pour désengorger le Val de Saône est à l'étude. La région Auvergne Rhône-Alpes souhaite mettre en place un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Trévoux et la Part-Dieu.

**REPÈRES**

**Lyon/Trévoux : le projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)**

La tract et les quatre-vingt stations du projet

Le projet prévoit un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lyon et Trévoux. Le bus sera capable d'accueillir jusqu'à 140 personnes. Le projet est financé par la Région Auvergne Rhône-Alpes et les collectivités locales.

**NOUVELLES SUR SAONE**

**Transports**

**Le futur bus mettra une heure pour relier Trévoux à Lyon Part-Dieu**

Le BHNS, une relation adaptée à la vallée de Saône, sera capable d'accueillir jusqu'à 140 personnes. Le projet est financé par la Région Auvergne Rhône-Alpes et les collectivités locales.

**LES PREOCCUPATIONS DES HABITANTS**

Les habitants de la Vallée de Saône ont exprimé leurs préoccupations lors de la concertation. Les principales préoccupations sont liées à la circulation, à la sécurité et à l'impact environnemental.

**SO'LYON MUTUELLE**

LA MUTUELLE DES TPE-PME, POUR UNE RELATION DE PROXIMITÉ AVEC CHAQUE CHEF D'ENTREPRISE

**DEVIS IMMÉDIAT LIQUIDÉ ICI**

Relancé par la Région, le projet de BHNS (Bus à haut niveau de service) entre Trévoux (Ain) et Lyon Part-Dieu entre dans une nouvelle phase, celle de la concertation publique. Ce nouveau moyen de transport empruntant la rive gauche vise à désengorger le Val de Saône. Le bus sera direct, sans correspondance, avec un temps de parcours de moins d'une heure et une fréquence au quart d'heure en période de pointe. Il utilisera entre Trévoux et Sathonay-Camp l'ancienne voie ferrée puis les voies réservées aux TCL pour arriver jusqu'au cœur de Lyon.

Du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre 2019, la collectivité associe les habitants du secteur en posant trois questions : « Quel est votre avis sur l'intérêt et les impacts de ce projet ? Compte tenu des objectifs du projet (moins de 1 h 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 ? »

**Cofidis**

Changez votre regard sur le crédit

**EN SAVOIR PLUS**

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

**Rendez-vous en mairie**

Toute personne souhaitant s'informer et s'exprimer sur le projet de BHNS pourra se rendre dans les mairies des communes traversées par la future ligne, dans les locaux des collectivités partenaires du projet (Région, Communauté de Communes Dombes-Saône-Vallée à Trévoux, Métropole de Lyon, Département de l'Ain), sur le site de la Région ou sur l'espace numérique dédié. Trois réunions publiques seront également organisées : à Trévoux, le 15 octobre à 19 h (salle des fêtes), à Sathonay-Camp, le 21 octobre à 18 h (salle des fêtes) et à Neuville-sur-Saône, le 5 novembre à 19 h (Espace Jean Vilar).

# Le bilan de la concertation

---

Un bilan de concertation est un document officiel qui fait l'analyse et la synthèse de tous les avis recueillis durant la concertation. Validé par les élus de la Région Auvergne Rhône-Alpes, ce bilan est essentiel dans l'élaboration du projet car il permet de nourrir les réflexions du Maître d'ouvrage et des partenaires. Il guide leurs choix, en prenant en compte les attentes du territoire.

## 1. LE BILAN QUANTITATIF

La concertation a donné lieu à une large participation du public. Plus de 5 000 personnes ont participé à la concertation via les différents canaux proposés.

### ▪ Plus de 700 personnes ont assisté aux trois réunions publiques :

- à Trévoux, le 15 octobre 2019 : 22 personnes ont pris la parole et donné 23 contributions sur le projet (1 personne s'est exprimée 2 fois) ;
- à Sathonay, le 21 octobre 2019 : 28 personnes ont pris la parole et donné 29 contributions sur le projet (1 personne s'est exprimée 2 fois) ;
- à Neuville-sur-Saône, le 5 novembre 2019 : 26 personnes ont pris la parole et donné 26 contributions sur le projet.

Au total, les 3 réunions publiques ont recueilli **78 contributions**.

### ▪ D'autres personnes se sont exprimées via des canaux différents :

- la plateforme participative en ligne « Civocracy » : **346 contributions** ont été émises par 200 contributeurs, soit en moyenne 1,73 contributions par personne, pour 381 abonnés au total. Deux thèmes de discussion principaux avaient été choisis par la Région Auvergne Rhône-Alpes :
  - « **Les stations devant être desservies en priorité** » : 207 contributions recueillies pour 211 abonnés et 144 participants,
  - « **Les services attendus par les citoyens** » : 139 contributions recueillies pour 130 abonnés et 90 participants ;Ils ont été suivis par 341 personnes abonnées.
- les 4 moments d'accueil à Massieux, Genay, Rochetaillée-sur-Saône et Fontaines-sur-Saône ont permis à plus de 100 personnes d'échanger sur le projet (nota bene : les avis exprimés lors de ces moments d'accueil sont bien pris en compte dans le bilan qualitatif mais ne sont pas recensés dans le bilan quantitatif).
- les registres de recueil des avis disponibles dans les 22 lieux d'exposition de la concertation (mairies, Hôtel de Région, CCDSV, Métropole, Département de l'Ain) : **6 contributions** ont été recueillies dans les locaux des partenaires de la Région Auvergne Rhône-Alpes et **85 contributions** proviennent des mairies.
- les courriers et courriels envoyés directement à la Région Auvergne Rhône-Alpes : **6 contributions**.

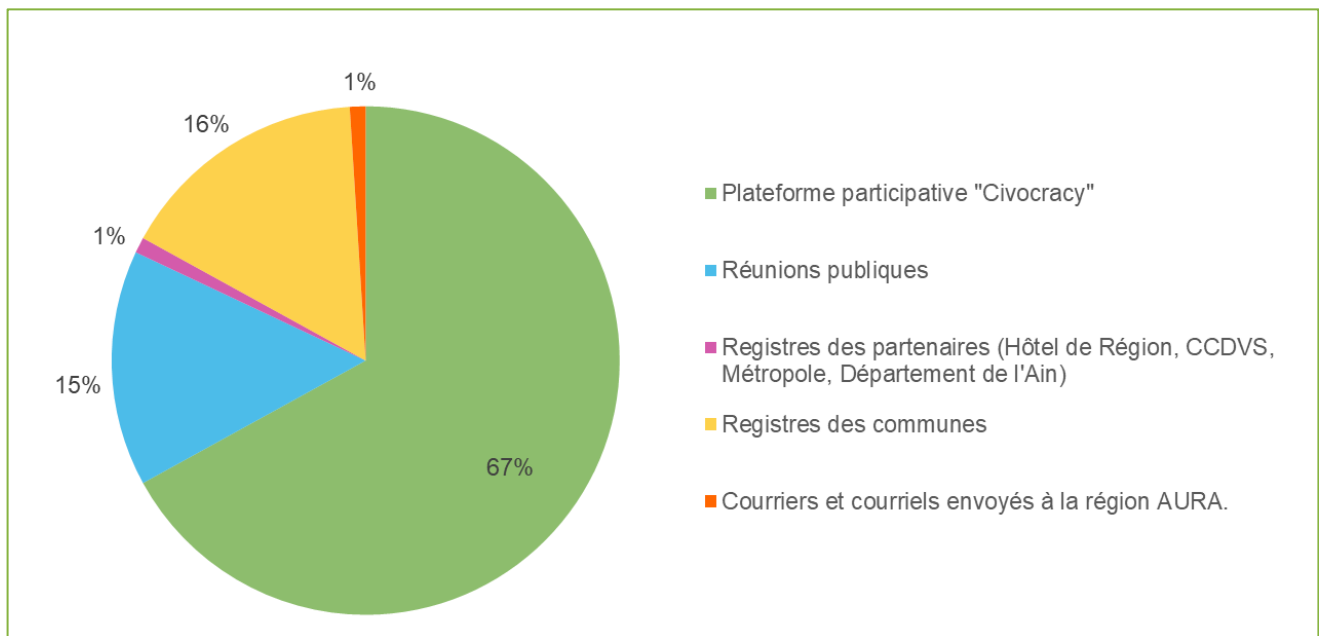
A noter que 6 associations se sont exprimées souvent sous forme d'un mémo argumenté de plusieurs pages.

Tous moyens d'expression confondus, **521 contributions ont été collectées**.

La page de la plateforme participative en ligne (Civocracy) a obtenu un **excellent taux de fréquentation** durant la période de concertation. Les 5 539 personnes abonnées à la communauté Civocracy de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont été informées par une actualité annonçant le début de la concertation. Ainsi, la page dédiée à la concertation du BHNS a cumulé **4 518 visiteurs uniques dont :**

- **30 % d'entre eux provenaient de sites Internet institutionnels**, notamment du site de la Région pour 38 %, du Département de l'Ain et de communes comme Rillieux-la-Pape ou Neuville-sur-Saône.
- **28 % proviennent d'entrées directes** (clics dans un email de notification ou adresse directement entrée dans le navigateur).
- **11 % arrivent des réseaux sociaux** (dont Facebook pour 90%).
- **11% proviennent d'autres pages sur la plateforme Civocracy** (notamment la page relative aux modalités de concertation pour 60 %).

On remarque que le « taux de conversion » sur la plateforme participative (nombre d'avis déposés par rapport au nombre de visiteurs du site) est de l'ordre de 8%. Cela montre qu'un grand nombre de personnes a souhaité s'informer sur le projet sans exprimer d'avis.



*La répartition des modes d'expression du public*

### **Précisions méthodologiques**

- L'ensemble des remarques, questions et avis a été analysé.
- Une contribution pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total d'avis ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées.
- Une même personne a pu donner plusieurs contributions par différents moyens mis à disposition : lorsqu'elle est identifiée de manière explicite, nous avons supprimé les doubles comptes mais cela n'a pas toujours été possible.

## 2. LE BILAN THÉMATIQUE

*Précision méthodologique : le bilan thématique est une synthèse des nombreux avis émis. Compte-tenu du volume d'avis collectés sur les différents sujets, cette synthèse est de fait non exhaustive. L'objectif est de dégager les grandes lignes des attentes exprimées sur les thèmes abordés.*

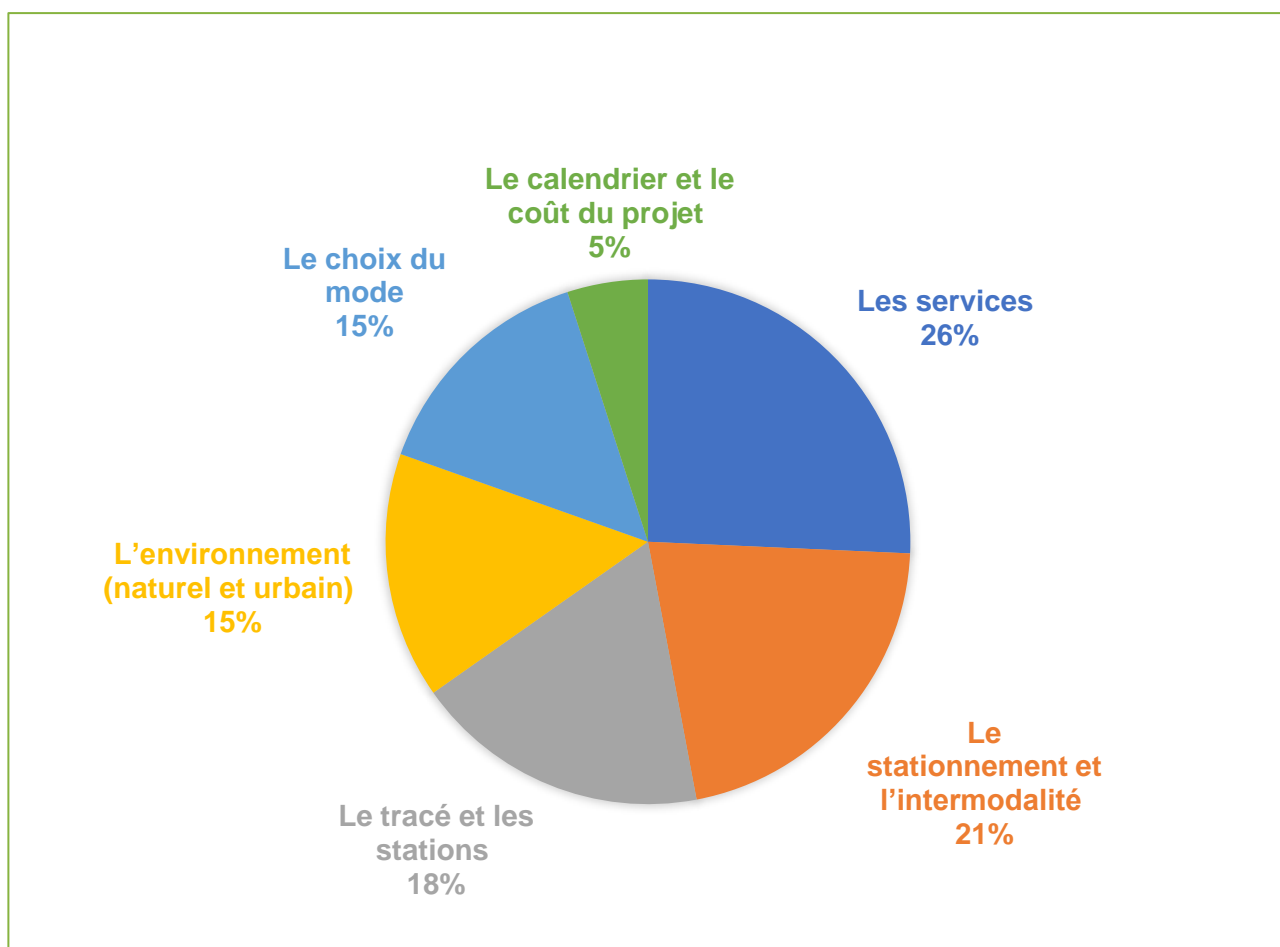
Dans le cadre de la concertation publique, la Région et ses partenaires ont posé aux parties prenantes trois questions :

- Quel est votre avis sur l'intérêt et les impacts de ce projet ?
- Compte tenu des objectifs du projet (moins d'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 ?

L'expression générale sur l'opportunité du projet a été exprimée en réponse aux trois questions avec comme sujet saillant le choix du mode (150 avis).

En outre, les contributeurs se sont particulièrement mobilisés sur cinq sujets :

- Les services : 264 avis
- Le stationnement et l'intermodalité : 219 avis
- Le tracé et les stations : 187 avis
- L'environnement (naturel et urbain) : 156 avis
- Le calendrier et le coût du projet : 51 avis



*La répartition des sujets d'intérêt*

### 3. L'EXPRESSION DU PUBLIC SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La concertation a confirmé que le projet de liaison Trévoux-Sathonay-Lyon répond à un besoin avéré et criant du territoire. La majorité des contributions témoigne de l'impatience, voire de l'urgence, de disposer d'un service de transport performant pour relier le Val de Saône au cœur de l'agglomération lyonnaise. Dégradation de la qualité de l'air, congestion routière, difficultés à se garer, performance insuffisante de l'offre actuelle de transports publics, difficultés des entreprises à recruter sont autant de motifs invoqués pour conforter la légitimité d'un transport en commun en site propre en rive gauche de la Saône.

La majorité des contributeurs indique que l'absence de rupture de charge entre Trévoux et Lyon Part Dieu est un point fort du projet. Ils citent les motifs de déplacements auxquels ce nouveau service de transport pourra répondre (par ordre décroissant) : déplacements domicile-travail, études secondaires et universitaires, déplacements de loisirs vers les équipements culturels, correspondances en gare de Lyon Part Dieu avec des déplacements de longues distances (navette aéroport, TGV).

La majorité des contributeurs a souligné l'intérêt du projet pour assurer la liaison entre Trévoux et le quartier d'affaires central de l'agglomération lyonnaise ; d'autres, dans une moindre proportion, ont identifié l'intérêt du BHNS pour relier les communes du Val de Saône aindinois et métropolitain entre elles.

Certaines personnes proposent d'articuler le projet avec d'autres améliorations de l'offre de transport du Plateau Nord et du Val de Saône : prolongement des métros B et C vers Sathonay, navettes entre la rive droite (gares TER) et la rive gauche du Val de Saône.

Une proportion assez faible des contributeurs (environ 10%) s'est positionnée contre l'opportunité du projet (NB : les avis « contre » sont ceux qui expriment explicitement un rejet) lui préférant une autre solution ou une amélioration de l'offre de transport public existante. Les avis sceptiques remettent rarement l'opportunité du projet en question mais réagissent sur le choix du mode (cf. ci-après).

**La concertation publique a donc permis de valider l'opportunité du projet.**

#### Focus sur le choix du mode

Si la grande majorité des contributeurs plébiscitent la réalisation d'une liaison à haut niveau de service, en site propre, entre Trévoux et Lyon, environ 15% des participants questionnent le choix du mode en comparant le BHNS avec des solutions comme le tram-train, le train ou encore le tramway. Parmi eux, de nombreux contributeurs argumentent en rappelant l'historique du projet de liaison et interrogent la Région et ses partenaires sur la justification du choix du BHNS par rapport au tram-train initialement étudié. Pour la plupart des contributeurs qui s'expriment sur le sujet, les solutions ferroviaires ou guidées comme le tramway sont perçues comme plus performantes en termes de rapidité, de capacité et d'impacts sur l'environnement et de ce fait plus durables. Certaines personnes indiquent que la transformation de la ligne ferroviaire en voie de bus rendrait définitivement impossible le retour du fret ferroviaire si les entreprises embranchées souhaitaient y avoir recours.

Dans une proportion moindre, certains contributeurs indiquent qu'une solution alternative à la création du BHNS serait d'améliorer la situation actuelle en augmentant la cadence et la capacité des TER existants. Moins d'une dizaine de personnes ont interrogé la Région sur la possibilité de réaliser une liaison fluviale entre le Val de Saône et Lyon.

La question de l'utilité de l'ancienne voie ferrée dans le cadre du projet de multimodalité du site d'activités de Genay est également posée.

## Les précisions du Maître d'ouvrage sur le choix du mode

*Le premier avantage du BHNS est la possibilité de réaliser un trajet Trévoux-Lyon Part Dieu sans changement de transport (sans rupture de charge) donc dans des conditions de confort et tranquillité d'esprit (pas de stress de rater une correspondance) que n'offre pas un service ferroviaire contraint de s'arrêter à Sathonay-Rillieux. Cette « impasse » à Sathonay-Rillieux est imposée par la saturation de la voie ferroviaire vers Lyon Part Dieu. Avec ce projet de BHNS, la Région souhaite répondre à la demande du territoire, relayée par ses élus locaux, en offrant une liaison directe vers le cœur de l'agglomération lyonnaise et pas une navette qui à Sathonay Camp « déverse » des passagers dans un réseau de transport déjà surchargé en heure de pointe.*

*La Région Auvergne-Rhône-Alpes en tant qu'Autorité organisatrice des transports se doit d'améliorer le réseau régional pour faciliter la mobilité de ses habitants. Les axes ferroviaires convergeant vers la gare de Lyon Part-Dieu sont saturés et une augmentation significative des circulations n'est pas envisageable avant de nombreuses années. La Région s'est donc tournée vers un autre mode de transport qui permet d'apporter un nouveau service sans rajouter de difficulté supplémentaire dans le nœud ferroviaire lyonnais.*

*Il faut envisager le BHNS comme un mode de transport complémentaire aux autres modes (TER et bus TCL) qu'il permettra de soulager un peu. La correspondance avec le TER en gare de Sathonay-Rillieux pour gagner du temps sur la section Sathonay-Lyon Part Dieu sera bien sûr possible : l'utilisateur aura le choix.*

*Si le BHNS n'est pas compatible avec une réintroduction du fret ferroviaire à court ou moyen terme, il ne l'exclue pas à long terme car il permet de préserver la continuité du linéaire en évitant des retranchements irréversibles (pour des besoins routiers par exemple). Les circulations de fret se sont arrêtées en 2011 et aucune entreprise n'a manifesté de besoin depuis ; la complexité connue du nœud ferroviaire lyonnais ne le favorise pas. L'utilisation de cette voie ferrée n'est pas nécessaire à la multimodalité du site d'activités de Genay prévue au SCOT (interface route/fleuve).*

*La présente concertation a confirmé que le BHNS était mieux accueilli par les riverains qu'un mode ferroviaire car il générera moins de nuisances sonores.*



## 4. L'EXPRESSION DU PUBLIC SUR LES PRINCIPAUX SUJETS D'INTÉRÊT

### Sujet 1 : les services

Les services est le sujet qui a recueilli le plus grand nombre d'avis dans le cadre de la concertation. Différents thèmes ont été abordés et sont analysés ci-après par ordre d'importance.

#### ➤ *Le temps de parcours*

La majorité des personnes qui s'est exprimée sur ce sujet souhaite que le temps de parcours proposé par le BHNS soit attractif, en comparaison à la voiture en priorité, mais aussi par rapport aux autres modes de transports en commun. Globalement, lorsque les temps attendus sont mentionnés explicitement, les contributeurs évoquent 45 à 60 minutes pour un temps de parcours dit « acceptable » ou « attractif » entre Trévoux et Lyon Part-Dieu. Un temps de trajet de 60 min représente souvent une limite symbolique fondée sur une comparaison avec un trajet voiture incluant le temps d'attente dans les bouchons.

De nombreux contributeurs s'inquiètent de la fiabilité du temps de parcours, notamment sur la section du trajet où le BHNS circulera en cohabitation avec le C2. Ils ont peur que les aléas de ponctualité du C2 se répercutent sur le BHNS.

#### ➤ *La capacité et la fréquence du BHNS*

La capacité du BHNS est une préoccupation récurrente. La plupart des contributeurs craignent que le nombre de places disponibles dans les bus soit insuffisant au regard d'une fréquentation qu'ils pressentent élevée : ils craignent la saturation. Cette limite de capacité du BHNS serait contradictoire avec la volonté de répondre à un besoin fort dès la mise en service et la volonté d'accompagner durablement le dynamisme du territoire (constructions d'écoquartiers, développement économique...). Les contributeurs qui expriment des préconisations sur le sujet demandent à la Région de prévoir des bus articulés, offrant une grande capacité.

La grande majorité demande des places assises et confortables.

Les inquiétudes sur la capacité du BHNS vont de pair avec un questionnement sur la fréquence des bus. Lorsque la fréquence en pointe attendue est précisée, les contributeurs évoquent 10 à 15 min. Certains demandent une fréquence homogène toute la journée (peu de réduction de fréquence durant les heures creuses) pour bénéficier d'un service « garanti » à toute heure.

L'amplitude horaire est également citée, avec la demande d'un service de transport permettant les correspondances avec les TGV très matinaux et tardifs en gare de Lyon Part Dieu et de rentrer des sorties culturelles le soir.

#### ➤ *La tarification*

Les contributeurs qui s'expriment sur ce sujet demandent, à l'unanimité, que les tarifs soient compétitifs et « équitables » entre les usagers au sein de la Métropole (pour un trajet entre Neuville-sur-Saône et Lyon Part Dieu par exemple). Nombre d'entre eux souhaitent que la tarification soit incluse dans un abonnement TER (pour pouvoir alterner entre TER et BHNS) et idéalement intégrée à une tarification multimodale unifiée à l'échelle du grand bassin de vie lyonnais (pour pouvoir emprunter indifféremment le BHNS, le TER, et les bus urbains). Concernant le stationnement à proximité des stations, les contributeurs envisagent majoritairement un stationnement gratuit.

## ➤ D'autres services

Les contributeurs citent également les services qui leur semblent importants pour que le BHNS soit attractif, en particulier :

- les services en station comme l'affichage en temps réel des horaires de passage, des abris voyageurs, des bornes d'achat de titres de transport ;
- les services à bord comme le Wifi, des sièges confortables, des dispositifs de prévention des incivilités ;
- une application qui renseigne en temps réel sur des heures de passages des bus et la disponibilité des places de parking à proximité des stations.

## Les précisions du Maître d'ouvrage

*La Région Auvergne-Rhône-Alpes a bien entendu la demande de réduction et de fiabilisation du temps de parcours : deux objectifs qui font déjà partie du cahier des charges des études techniques en cours. Sur la section Trévoux-Sathonay, le temps de parcours est essentiellement dépendant de deux facteurs: la possibilité d'aménager une voie à double sens pour le BHNS et le nombre d'arrêts.*

*Pour le premier, les contraintes de terrain (relief, nombreux ouvrages et nombreuses intersections) sont dimensionnantes : les études en cours permettront de préciser les aménagements nécessaires et leur coût. Le deuxième (choix du nombre d'arrêts) doit être arbitré au regard des demandes formulées par les maires et le public dans le cadre de la présente concertation. La décision appartiendra au comité de pilotage du projet. Elle pourra intervenir en fin d'année 2020.*

*Sur la section Sathonay-Lyon, le BHNS partagera l'itinéraire du bus C2 qui est à 85% en site propre (une voie ou deux voies réservées), ce qui lui permet d'avoir une des meilleures vitesses commerciales de l'agglomération. Toutes les optimisations possibles seront recherchées, avec le SYTRAL et la Métropole, dans l'intérêt de toutes les lignes de transport, en prenant en compte les contraintes de site (étroitesse des voies, densité du tissu urbain, convergence des circulations...).*

*Concernant la capacité des bus, la Région Auvergne-Rhône-Alpes veillera à adapter l'offre à la demande, au démarrage du service comme dans la montée en charge. Cette évolutivité est l'une qualité du BHNS qui a motivé le choix de ce mode.*

*Les simulations de fréquentation réalisées à ce jour au moyen d'outils fiables (modèle multimodal Modely) confirment que des bus articulés de 110 places avec une fréquence de 4 bus par heure permettraient bien de répondre à la demande, sans saturation, y compris en heure de pointe.*

*Une augmentation de la fréquence du BHNS (1 bus toutes les 10 min au lieu de 1 bus toutes les 15 min) est d'ores et déjà à l'étude : ceci permettrait d'augmenter le « débit » du service. Pour ce faire, l'aménagement d'une voie à double sens pour le BHNS devra être systématisé : la faisabilité technique est à l'étude.*

*Tous les services seront choisis dans une optique de « haut niveau de service » avec l'objectif de satisfaire à la fois aux besoins des usagers de longue distance (Trévoux-Lyon) et de courte distance (déplacements internes au Val de Saône).*

## Sujet 2 : le stationnement et l'intermodalité y compris les modes actifs

### ➤ **Le stationnement et le rabattement sur les stations**

L'ensemble des personnes qui s'est exprimé sur ce sujet demande que des parkings relais soient construits à proximité des stations. La grande majorité d'entre eux souhaite que l'offre de stationnement soit conséquente de manière à éviter la saturation constatée sur des parkings relais TER ou TCL existants.

L'intermodalité est également une préoccupation forte et la majorité des personnes qui s'expriment sur ce sujet souhaitent que les stations soient accessibles par tous les modes de transport : la voiture, le vélo, d'autres transports en commun.

### ➤ **Les modes doux et en particulier les cycles**

De nombreux contributeurs ont manifesté un réel intérêt pour les modes doux et demandent à la Région et aux partenaires de donner une vraie place aux mobilités actives et en particulier aux vélos dans le projet.

Les demandes formulées peuvent être classées selon deux catégories :

- l'infrastructure : la grande majorité des contributeurs souhaitent que le projet intègre tout au long du tracé du BHNS une voie verte sécurisée, reliée aux itinéraires existants localement;
- les services associés : la plupart des personnes souhaitent que des solutions de stationnement sécurisé des vélos soient proposées en station. Certains souhaiteraient pouvoir embarquer leur vélo dans le BHNS.

Les représentants des EPCI précisent que l'étude des aménagements et services pour les modes doux doit se faire en temps masqué, sans retarder le planning du projet de transport qui doit rester prioritaire.

### **Les précisions du Maître d'ouvrage**

*Le rabattement en voiture sur les gares et les actions en faveur des modes doux sont des sujets importants pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes même s'ils ne relèvent pas de sa compétence directe. Ces préoccupations ressortent souvent des différentes concertations avec les usagers (cf. comités de la mobilité) La Région y travaille avec les communes et les intercommunalités concernées et peut apporter son appui financier à la création d'aménagements via les « contrats d'aménagements de mobilités vertes (CAMV) ».*

*Des aménagements adaptés à chaque station du BHNS seront travaillés avec les communes et la Communauté de communes Dombes Saône Vallée ou la Métropole de Lyon en fonction des modes de rabattement et leurs volumes ainsi que des disponibilités foncières. On pourra distinguer des stations de « proximité » vers lesquelles un rabattement en mode doux est à privilégier et des stations de rabattement pour lesquelles une offre de stationnement plus importante sera nécessaire. Dans toutes les stations, le rabattement et le stationnement sécurisés pour les vélos seront prévus.*

*Concernant l'articulation avec les autres transports publics, la Région assure déjà une concertation avec les autorités organisatrices responsables des autres réseaux de transport en présence sur le territoire (le SYTRAL pour les bus TCL et la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée pour Saônibus) qui sont partenaires du projet afin d'adapter leurs lignes et favoriser les correspondances avec le BHNS. Pour les réseaux TER et Cars de l'Ain, c'est la Région qui est directement compétente : elle travaillera également à la coordination des services.*

*Pour les cycles, des itinéraires de rabattement sur les stations et de maillage vers les pôles générateurs de déplacements du territoire (établissement scolaires, équipements publics, zones d'activités...) seront étudiés avec les communes pour faciliter la combinaison des trajets en BHNS avec un premier (ou un dernier) kilomètre en vélo, en trottinette ou à pied.*

*La création d'un itinéraire cyclable le long de la voie de BHNS sera recherchée systématiquement lorsque c'est techniquement possible, mais toujours en donnant la priorité au bus. Les études diront si la réalisation est faisable en continu au regard des contraintes de terrain (notamment la largeur des emprises disponibles et le relief). En cas de difficulté technique, un itinéraire dissocié de la voie de bus sera proposé.*

*De même, la Région travaillera avec les collectivités concernées au développement de services pour les modes actifs à proximité des stations de BHNS, notamment des stationnements sécurisés.*

*La Région n'est pas favorable aux vélos embarqués car ils occuperaient trop de place dans les bus et impacteraient trop fortement le temps de parcours. C'est pourquoi la priorité sera donnée au développement des vélos en libre-service (vélo'v) dans le cadre de partenariats entre la Région et les collectivités concernées. Ainsi un usager du BHNS pourra, par exemple, rejoindre le BHNS avec son propre vélo, le laisser en station dans un espace sécurisé et à la fin du trajet en BHNS emprunter un vélo en libre-service.*

### **Sujet 3 : le tracé et les stations**

#### **➤ Le tracé**

La configuration en « site propre », c'est-à-dire en voie réservée, est appréciée par une grande majorité des contributeurs. Certaines personnes interrogent la Région sur :

- la possibilité pour les bus de se croiser: les participants pensent que cette fonctionnalité va contribuer à raccourcir le temps de parcours ;
- la performance des bus sur la section partagée avec le C2 : les personnes qui s'expriment sur ce sujet disent craindre que le BHNS soit contraint par le fonctionnement du C2. Certains proposent à la Région de rechercher des solutions permettant d'améliorer la performance des deux lignes (C2 et BHNS) voire rendre le BHNS prioritaire. L'aménagement d'un couloir de bus sur le pont Poincaré est cité à plusieurs reprises ;
- la priorité donnée au BHNS au croisement des nombreux passages à niveau qui jalonnent le tracé ;
- la possibilité de prolonger le tracé jusqu'à la Croix-Rousse (au lieu d'un terminus à la Part Dieu).

#### **➤ La localisation et le nombre de stations**

Les expressions sur ce sujet sont variées et parfois contradictoires.

Beaucoup de personnes souhaitent que le BHNS desserve un maximum de stations pour offrir un service de proximité tout en disant qu'il faut privilégier le temps de parcours. Certains contributeurs demandent même des stations complémentaires : à Trévoux (pour rapprocher le BHNS du centre-ville) et à Sathonay Village.

D'autres estiment qu'il faut limiter le nombre de stations pour que le BHNS soit plus rapide. Parmi eux, certains pensent qu'il faut privilégier les stations avec le plus gros potentiel de fréquentation, dont une grande partie est située dans la Métropole, d'autres estiment qu'il faut desservir avant tout les communes de l'Ain qui ne bénéficient pas déjà d'une desserte par le réseau de bus TCL.

Certains participants interrogent la Région sur la possibilité de combiner des dessertes « Express » (nombre d'arrêts minimum) avec des dessertes plus longues (arrêts à toutes les stations).

### **Les précisions du Maître d'ouvrage**

*L'objectif du projet est de déployer un service de transport en site propre en grande majorité (à plus de 80%) entre Trévoux et Lyon Part Dieu. Les correspondances à Caluire avec les lignes TCL permettront des correspondances vers la Croix Rousse. Toutes les optimisations possibles pour permettre aux bus de se croiser, se doubler, d'avoir la priorité dans les intersections et plus globalement d'offrir une bonne performance de service sont étudiées. Pour chaque aménagement, les élus mettront en regard l'intérêt pour le temps de parcours et la performance de la ligne et le coût avant de faire leur choix.*

*Concernant le nombre de stations, la concertation a fait émerger des avis divergents entre les personnes qui pensent que la priorité doit être donnée au temps de parcours et ceux qui jugent la desserte de toutes les communes est nécessaire.*

*D'un point de vue technique, il faut rappeler que l'impact sur le temps de parcours global d'une station est de l'ordre de 45s / 1 min.*

*Aujourd'hui, toutes les stations présentées dans le cadre de la concertation sont étudiées en fonction de plusieurs critères : proximité des pôles urbains, accessibilité modes doux, accessibilité voiture, capacité du parking nécessaire/possible, disponibilité foncière, intégration paysagère, fréquentation potentielle. Les stations supplémentaires demandées dans le cadre de la concertation (Sathonay-Village, Trévoux centre-ville) pourront être étudiées en fonction des mêmes critères.*

*Mais il faut également envisager cette question du point de vue du maillage du territoire et du changement des comportements de mobilité. De nombreux élus du Val de Saône pensent que seule une desserte systématique de toutes les stations permettra d'impulser un vrai report modal : si les personnes n'ont pas la garantie d'avoir un bus à la station la plus proche de chez elles, elles prendront leur voiture. Il faut également rappeler que tous les maires des communes traversées réclament une station dans leur commune.*

*L'option d'une alternance entre des services « express » (avec un nombre d'arrêt limité) et des services « omnibus » semblerait offrir un compromis intéressant. Elle est étudiée pour éclairer la décision des élus du comité de pilotage du projet.*

## Sujet 4 : les impacts sur l'environnement (naturel et urbain)

L'environnement a mobilisé près de 15% des contributeurs. La grande majorité des personnes qui se sont exprimées sur ce sujet sont des riverains immédiats de la ligne BHNS qui expriment leurs craintes sur les incidences que pourrait avoir le projet sur leur cadre de vie.

La plupart évoque les nuisances sonore et visuelle du BNHS.

L'incidence sur le foncier et la crainte de la dépréciation des biens sont également évoquées.

À noter que certains contributeurs indiquent subir aujourd'hui les nuisances causées par le déficit d'entretien de l'ancienne ligne ferroviaire (broussailles notamment).

D'autres contributeurs évoquent les impacts potentiels du BHNS sur la biodiversité, particulièrement dans les espaces où la nature a pu reprendre ses droits après l'arrêt des circulations sur la ligne actuelle et dans les espaces reconnus pour leur qualité naturelle ou patrimoniale comme les espaces boisés classés.

### **Les précisions du Maître d'ouvrage**

*Le projet de BHNS sera soumis à une étude d'impact qui indiquera notamment les impacts sur l'environnement naturel. Conformément à la réglementation, le Maître d'ouvrage du BHNS devra mettre en place des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts (séquence « ERC »).*

*Le choix d'une solution BHNS plutôt qu'une solution ferroviaire permet de limiter les nuisances sonores et comme la Région a fait le choix de bus à énergie « propre » cela va contribuer à limiter la pollution.*

*Les riverains dont les propriétés sont situées en bordure immédiate de la ligne seront les premiers contactés par le Maître d'ouvrage et ses équipes lorsque les études seront suffisamment avancées.*

*Des échanges individuels seront menés et des solutions visant à limiter les incidences du projet sur le cadre de vie seront étudiées.*

*Durant les travaux, les riverains seront informés des différentes phases du chantier et le Maître d'ouvrage mettra tout en œuvre pour limiter la gêne (horaires du chantier, arrosage des poussières...).*

## Sujet 5 : le coût et le calendrier du projet

Les contributeurs qui s'expriment sur le calendrier indiquent qu'une mise en service en 2025 leur semble beaucoup trop lointaine compte-tenu de l'urgence de la situation. Certains demandent une mise en service en 2022. D'autres demandent quels aménagements de l'existant peuvent être mis en œuvre au plus vite en attendant la mise en service du BHNS.

Le coût du projet a fait l'objet de plusieurs réactions, souvent sceptiques sur l'évaluation fournie par la Région qui leur paraît insuffisante. Certains contributeurs posent la question du financement du projet : qui va payer ? Ceux qui sont déçus par l'abandon du tram-train interrogent la Région sur la différence de coût entre les deux solutions.

### *Les précisions du Maître d'ouvrage*

*Concernant l'horizon de mise en service envisagé, la Région est consciente de la nécessité de répondre au plus vite à la situation de congestion que connaît le Val de Saône et aux problèmes d'environnement. Elle optimise le calendrier afin que les étapes s'enchaînent sans perdre de temps. Néanmoins certaines procédures réglementaires (par exemple, la déclaration d'utilité publique) requièrent des délais incompressibles.*

*Le coût du projet mentionné dans le dossier de concertation, 100 millions d'Euros, est issu de l'étude d'opportunité réalisée en 2018. Il inclut les aménagements et le matériel roulant avec une marge d'erreur de 30% et exclut des surcoûts spécifiques (travaux de dépollution, dépôt, acquisitions foncières, motorisation innovante). Cette étude a confirmé que le coût du BHNS en investissement et en fonctionnement étaient inférieurs à ceux du tram-train, de l'ordre de 20% pour l'investissement et 50% en fonctionnement. Les études de confortement technique et de définition du programme en cours affineront ces estimations. Leurs résultats sont attendus à l'automne 2020.*

*Le financement des études pré-opérationnelles est partagé entre la Région, la Métropole, le Département de l'Ain et la communauté de communes Dombes Saône Vallée. Un nouveau tour de table financier sera organisé au sein du comité de pilotage du projet pour le financement des étapes ultérieures une fois les estimations de coût affinées.*



## Conclusion générale

---

La concertation publique relative à la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Trévoux et Lyon Part Dieu a été engagée après une large information du public.

Elle s'est déroulée entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 15 novembre 2019.

Le dispositif mis en œuvre pour informer et écouter les personnes intéressées par le projet, notamment la plateforme participative Civocracy et les moments d'échanges avec le public, a mobilisé plus de 5 000 participants.

Parmi eux, 521 contributeurs se sont exprimés via les différents canaux mis à leur disposition (plateforme Civocracy, réunions publiques, moments d'accueil, registres disponibles sur les lieux d'exposition et dans les communes situées sur le tracé du BHNS, courriers et courriels).

Le bilan des avis montre que le projet est très attendu et qu'il répond aux besoins du territoire. La grande majorité des contributeurs partage les objectifs du projet ; pour la plupart, ce service de transport entre le Val de Saône et le cœur de l'agglomération lyonnaise va contribuer à décongestionner le territoire tout en accompagnant son développement.

La concertation a révélé des attentes fortes en matière de services, en particulier sur :

- la performance du service de transport : temps de parcours attractif, fréquence élevée, capacité des bus permettant d'éviter la saturation aux heures de pointe...
- les aménagements accompagnant le BHNS et favorisant la fluidité de la chaîne de déplacements : dimensionnement adapté de l'offre de stationnement pour les voitures et les vélos, aménagements et équipements pour les vélos...

Sur la question qui était posée sur la desserte des stations, la concertation a fait émerger des positions divergentes entre les avis en faveur d'une priorité au temps de parcours et ceux privilégiant la desserte systématique de toutes les communes.

**Compte-tenu des expressions recueillies durant la concertation, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires décident de poursuivre les études relatives à la création d'une ligne BHNS entre Trévoux-Sathonay et Lyon Part Dieu. Les attentes, les craintes et les propositions formulées seront prises en compte et intégrées, dans la mesure du possible, lors des prochaines étapes.**

Les échanges ont démontré une réelle demande du public de rester informé de la suite des études. Ainsi, le Maître d'ouvrage mettra en œuvre des temps d'échanges lors des futures étapes de conception de ce projet.



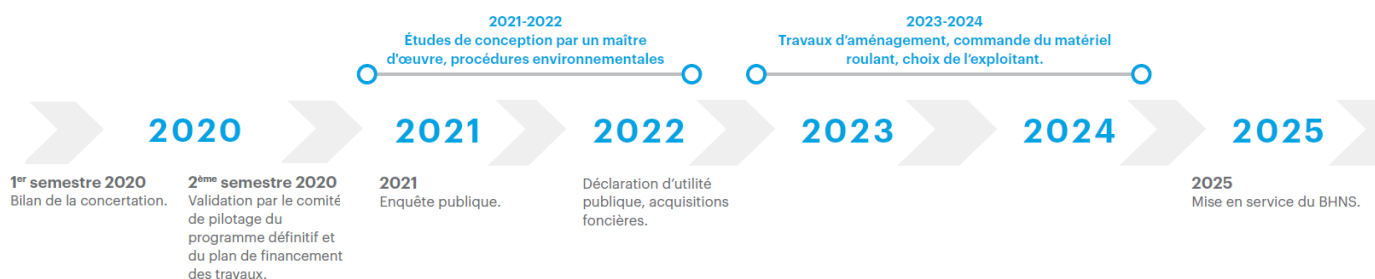
# Le calendrier, la suite des études

Les études techniques se poursuivent pour arrêter le projet au deuxième semestre 2020. Les élus veilleront à ce que le projet retenu soit le plus en adéquation possible avec les conclusions de ce bilan.

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.

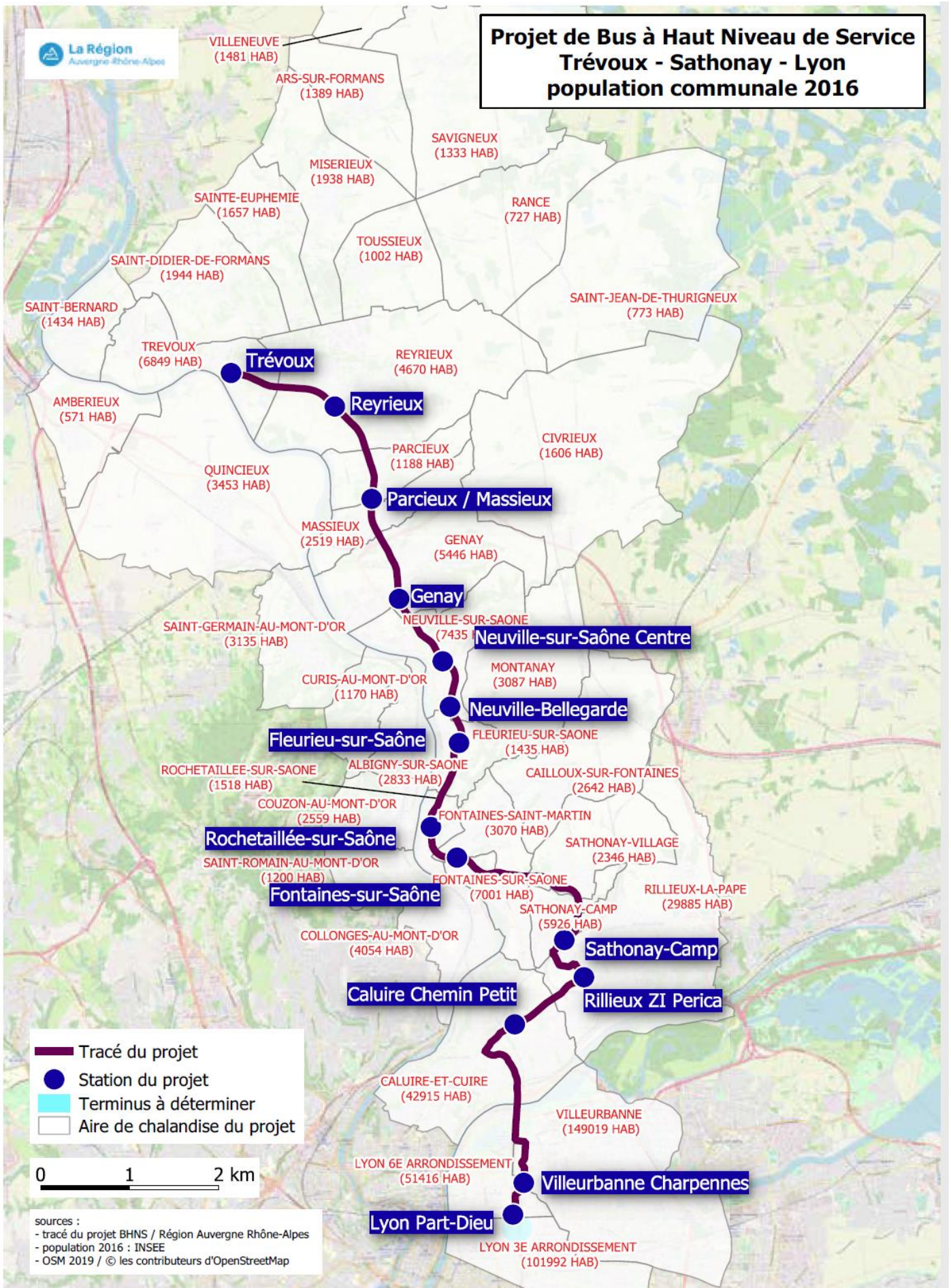
Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis.

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



## **Les annexes**

# Annexe 1 – Population desservie par le BHNS



# Annexe 2 – La délibération du Conseil régional

CONSEIL REGIONAL  
AUVERGNE-RHONE-ALPES

Délibération n°CP-2019-06 / 17-162-3140

## DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

---

### SYSTÈME DE TRANSPORTS AUTRES QUE FERROVIAIRES

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 28 juin 2019.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
  - Vu le budget régional de l'exercice 2019,
  - Vu la délibération du Conseil régional n°16.00.06 du 4 janvier 2016 donnant délégations à la Commission permanente,
  - Vu le rapport correspondant de Monsieur le Président du Conseil régional,
  - Vu l'avis de la commission organique,
  - Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L103-2 et R. 103-1 relatifs à la concertation du public,
  - Vu la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes n°AP-2019-03 / 17-11-2760 du 28/03/2019 « La Région innove pour vos transports - pour de nouvelles mobilités propres et accessibles » en faveur du projet de BHNS Trévoux-Sathonay-Lyon et de la poursuite et procédures pour sa réalisation,
  - Vu la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes n°1450 du 19/03/2018 autorisant l'intervention de la Région en maîtrise d'ouvrage directe pour les projets de systèmes de transport public en site propre et donnant à cet effet délégation à la Commission permanente pour la mise en œuvre des actes nécessaires ?
- Le Président Laurent WAUQUIEZ ayant quitté la salle d'assemblée et ne prenant pas part au vote sur le rapport,

Après en avoir délibéré.

### DÉCIDE

#### **I) BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE**

##### **I.1) PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) TREVOUX-SATHONAY-LYON : OUVERTURE D'UNE CONCERTATION PUBLIQUE ET APPROBATION DE SES MODALITES**

- a) **d'approuver l'ouverture de la concertation du public sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Trévoux-Sathonay-Lyon qui se déroulera entre le mardi 1<sup>er</sup> octobre 2019 et le vendredi 15 novembre 2019,**
- b) **d'approuver les modalités de concertation suivantes :**
  - **parution d'un avis d'information dans la presse locale ;**
  - **affichage d'un avis de concertation du public dans les communes dont le territoire géographique est concerné par le tracé ;**
  - **mise à disposition du public d'un dossier de concertation :**

- **en format papier, au siège de la Région Auvergne Rhône-Alpes et potentiellement dans les locaux des partenaires du projet. Ce dossier sera accompagné de panneaux d'information et de supports (registres...) permettant aux personnes intéressées de donner leur avis,**
- **en format dématérialisé, sur un espace numérique dédié et accessible depuis le site Internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, destiné à recueillir les avis du public.**
- **3 réunions publiques réparties géographiquement sur le tracé ainsi que des moments d'accueil du public organisés en fonction des demandes des communes,**
- **et tout autre moyen jugé utile au bon déroulement de la concertation.**

Envoyé en préfecture le 11 juillet 2019  
Reçu en préfecture le 11 juillet 2019  
Affiché le 11 juillet 2019  
Numéro AR : 069-200053767-20190628-  
lmc113564-DE-1-1

Monsieur Étienne BLANC

1er Vice-président du Conseil régional



[www.auvergnerhonealpes.fr](http://www.auvergnerhonealpes.fr)

