

CRÉATION DE VOIES À DOUBLE SENS RÉSERVÉES À LA CIRCULATION DE LA LIGNE DE TROLLEYBUS C3

du pont Lafayette ○ ——— ○ au pôle Laurent Bonnevey

Dossier de concertation
15 avril 2013 - 24 mai 2013



SYTRAL

sytral.fr

SOMMAIRE

Le contexte de l'opération

- Le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet
- C3 : une ligne forte inscrite au Plan des déplacements urbains (PDU)
- Un projet d'aménagement concerté
- C3 : historique
- La ligne en 2007
- La ligne C3 aujourd'hui
- C3 : une ligne qui connaît une très forte fréquentation

p. 4
p. 5
p. 6
p. 7
p. 8
p. 9
p. 10

Une ligne qui a du mal à remplir ses objectifs de qualité

- C3 : une ligne qui connaît de nombreux dysfonctionnements
- Des temps de parcours variables et une faible vitesse de circulation
- Certaines stations sont à améliorer

p. 12
p. 13
p. 14

Les objectifs de l'opération

- Objectif n°1 : améliorer les performances de la ligne (régularité et vitesse)
- Le trolleybus avec voies réservées : un mode adapté au fonctionnement de la ligne
- Les objectifs en matière de fréquence et de temps de parcours
- Objectif n°2 : rendre l'ensemble des stations accessible et améliorer le confort des voyageurs

p. 16
p. 17
p. 18
p. 19

Les principales orientations du projet

- Le périmètre du projet
- Une opération complexe qui demande des études poussées
- Prendre en compte les usages existants
- État des lieux et prospective en matière de circulation
- Les études ont identifié plusieurs itinéraires possibles
- Les différents scénarios prévus dans les études
- Le calendrier et le budget prévisionnels de l'opération

p. 21
p. 22
p. 23
p. 24
p. 25
p. 26
p. 27



LE CONTEXTE DE L'OPÉRATION



Le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet

Le SYTRAL (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) est un établissement public qui a en charge l'organisation et l'exploitation des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise. Le syndicat est administré par un Comité de 28 membres composé de seize membres élus de la Communauté urbaine de Lyon, de dix Conseillers généraux et d'un membre élu en tant que Conseiller municipal de Chaponost et d'un membre élu en tant que Conseiller municipal, représentant les trois communes de Brindas, Messimy et Thurins. Le SYTRAL doit permettre aux habitants de l'agglomération lyonnaise de se déplacer dans les meilleures conditions possibles. Il est propriétaire et gère les réseaux de transports TCL et OPTIBUS. Autorité organisatrice des transports urbains, le SYTRAL délègue l'exploitation du réseau TCL et du service OPTIBUS.

Ses missions s'organisent autour de trois axes :

► La gestion du réseau existant

Le SYTRAL, en tant qu'autorité organisatrice, fixe :

- Le niveau de l'offre de service : dessertes et fréquences,
- Les normes de qualité de services : respect de la production, régularité, disponibilité des équipements, information des voyageurs, propreté, lutte contre la fraude et sécurité des voyageurs,
- La tarification.

► Le développement du réseau

En sa qualité de maître d'ouvrage, le SYTRAL définit les besoins en équipements nouveaux.

Le SYTRAL engage les opérations dans le cadre d'un Plan de mandat.

L'opération C3 qui fait l'objet de cette concertation est inscrite au Plan de mandat 2008 - 2014.

► La planification des déplacements



Le territoire du SYTRAL au 1^{er} mars 2013

Le territoire de compétence du SYTRAL se compose de 613 km² et comprend 68 communes (58 communes du Grand Lyon et dix communes limitrophes). 1 330 000 habitants sont concernés. Le SYTRAL assure également le transport scolaire. En outre, le SYTRAL élabore le Plan des déplacements urbains et assure le suivi de sa mise en œuvre, en réalisant notamment l'Enquête ménages déplacements auprès des usagers.



SYTRAL

C3 : une ligne forte inscrite au Plan des déplacements urbains (PDU)



Les lignes fortes et les axes du PDU révisé en 2005

Les lignes fortes et les axes du PDU révisé en 2005

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 reconnaît à chacun le "droit de respirer un air qui ne nuise pas à la santé". Elle rend obligatoire, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'élaboration d'un Plan des déplacements urbains (PDU). C'est un document d'orientation sur la politique de déplacements de l'agglomération établi pour dix ans.

Adopté à Lyon dès 1997, le PDU a été révisé en 2005, pour prendre en compte les évolutions récentes et les exigences de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) de 2001. Une loi qui impose plus de cohérence entre urbanisme et transport.

Le PDU propose en priorité :

- de réduire la place et l'usage de la voiture en ville,
- de développer les transports collectifs,
- de développer les modes de déplacements de proximité, comme la marche et le vélo, en partageant mieux l'espace public, en donnant la priorité à ces modes et en les rendant plus attractifs,
- de mieux organiser le transport et la livraison de marchandises.

Le PDU vise ainsi à un meilleur équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et la santé des individus, par le développement de modes plus efficaces en termes de consommation énergétique. Il concourt à l'aménagement de l'espace urbain.

Dans le cadre des transports collectifs urbains, le PDU propose notamment d'assurer une meilleure attractivité des transports en commun avec comme principales exigences :

- une offre fréquente et régulière,
- un confort à l'attente et pendant le trajet,
- une accessibilité pour tous.

Le PDU définit aussi les lignes fortes du réseau de transports en commun comme la ligne Vaulx-en-Velin - Saint-Paul (A3 devenue C3), assurée par des trolleybus articulés, circulant en grande partie en site propre, avec priorité aux feux. L'un des enjeux fort pour la ligne C3, dans le PDU, est d'avoir une liaison rapide et directe entre le centre de Vaulx-en-Velin et la Part-Dieu.

Un projet d'aménagement concerté

La concertation préalable

Le SYTRAL en tant que maître d'ouvrage organise la **concertation** publique **préalable** à la réalisation de l'opération.

Elle a lieu du 15 avril au 24 mai 2013, soit pour une durée de six semaines.

Les moyens de communication mis en œuvre

Le présent dossier de concertation

- Il permet de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques,
- Il est mis à la disposition du public à la direction des Déplacements urbains (Lyon 7^{ème}), dans les mairies des 3^{ème} et 6^{ème} arrondissements de Lyon, à l'Hôtel de Ville de Villeurbanne et au SYTRAL,
- Il est également consultable sur le site internet du SYTRAL.

Un registre de concertation

- Mis à disposition dans les lieux de consultation du dossier de concertation pour recueillir les observations sur le projet,
- Une version « en ligne » est disponible sur le site internet du SYTRAL, les internautes pourront aussi transmettre leurs observations.

Une **réunion publique de concertation** concernant l'ensemble du projet est organisée le **14 mai à 18h30** au Palais du travail à Villeurbanne. La réunion est ouverte à tous. Une présentation des objectifs et principales caractéristiques du projet sera suivie d'une phase d'échange avec le public.

Une **réunion d'information** devrait avoir lieu avant l'enquête publique pour présenter les résultats des études et le scénario choisi en fonction des contraintes, des remarques issues de la concertation et des arbitrages techniques et financiers.

Le bilan de la concertation

L'ensemble des expressions du public (registres, courriers et courriels) fait l'objet d'un travail d'analyse quantitatif et qualitatif de la part du SYTRAL. Ce bilan a pour but de répondre à trois objectifs :

- rendre compte de la participation des citoyens,
- constituer un outil d'aide à la décision pour le SYTRAL, grâce à un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions,
- informer le public des préconisations, interrogations issues de la concertation et des modalités de poursuite du projet.

Une fois la période de concertation terminée, le SYTRAL établit un bilan de la concertation faisant apparaître les principaux thèmes abordés.

Une concertation publique réglementaire

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme et R.300-1 du Code de l'urbanisme.

Extrait de l'article L 300-2 :

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités de la concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées avant toute opération d'aménagement réalisée par la commune.

Les délibérations sur les modalités de la concertation ont été votées :

- le 21/02/2013 au Conseil municipal de Villeurbanne
- le 21/02/2013 au Comité syndical du SYTRAL
- le 11/03/2013 au Conseil municipal de Lyon

Moment privilégié d'information d'échange, la concertation préalable a pour objectif de vous présenter les orientations du programme et de recueillir vos contributions.

Cette phase sera suivie d'études détaillées du projet. Après cette étape, il fera l'objet d'une **enquête publique**, procédure durant laquelle vous pourrez à nouveau vous exprimer sur les caractéristiques du projet proposé.

C3 : historique

Née du raccordement de la ligne 1 à la ligne 51 en 2007, la ligne C3 présente un linéaire total de 12 kilomètres et dessert 34 stations. Elle est aujourd'hui la ligne la plus empruntée du réseau de bus (plus de 55 000 voyages par jour).

La création de la ligne C3 répondait à trois objectifs principaux :

- créer une liaison directe et non polluante entre le Nord de la Presqu'île, la Part-Dieu, Laurent Bonnevey-Astroballe et Vaulx-en-Velin ;
- garantir une fréquence élevée et des temps de parcours réduits ;
- participer au développement du centre-ville de Vaulx-en-Velin.

Inscrite au Plan de déplacements urbains, et au Plan de mandat du SYTRAL 2002 - 2008, une première phase d'aménagement a été réalisée et mise en service en 2007. L'objet de l'opération proposée à la concertation préalable est une deuxième phase d'aménagement.



Trolleybus ligne 1



Bus ligne 51

Projet inscrit au PDU révisé en 2005

Mai 2007
Electrification de la ligne 51

2008
Inscription de la phase 2 du projet au Plan de mandat 2008-2014

2010-2011
Études de faisabilité et programme pour la création de voies réservées à C3

Fin 2012
Choix du maître d'oeuvre :
Groupement EGIS France / Egis Rail / Atelier Villes et Paysages / Passager des Villes

Juillet 2005
Enquête publique

Octobre 2007
Phase 1
Mise en service totale de la ligne

2009
Analyse des dysfonctionnements constatés et reprise des éléments de programme prévus en **phase 2**

Juin 2012
Délibération du SYTRAL pour créer des voies à double sens réservées à la circulation de C3 du pont Lafayette à L. Bonnevey

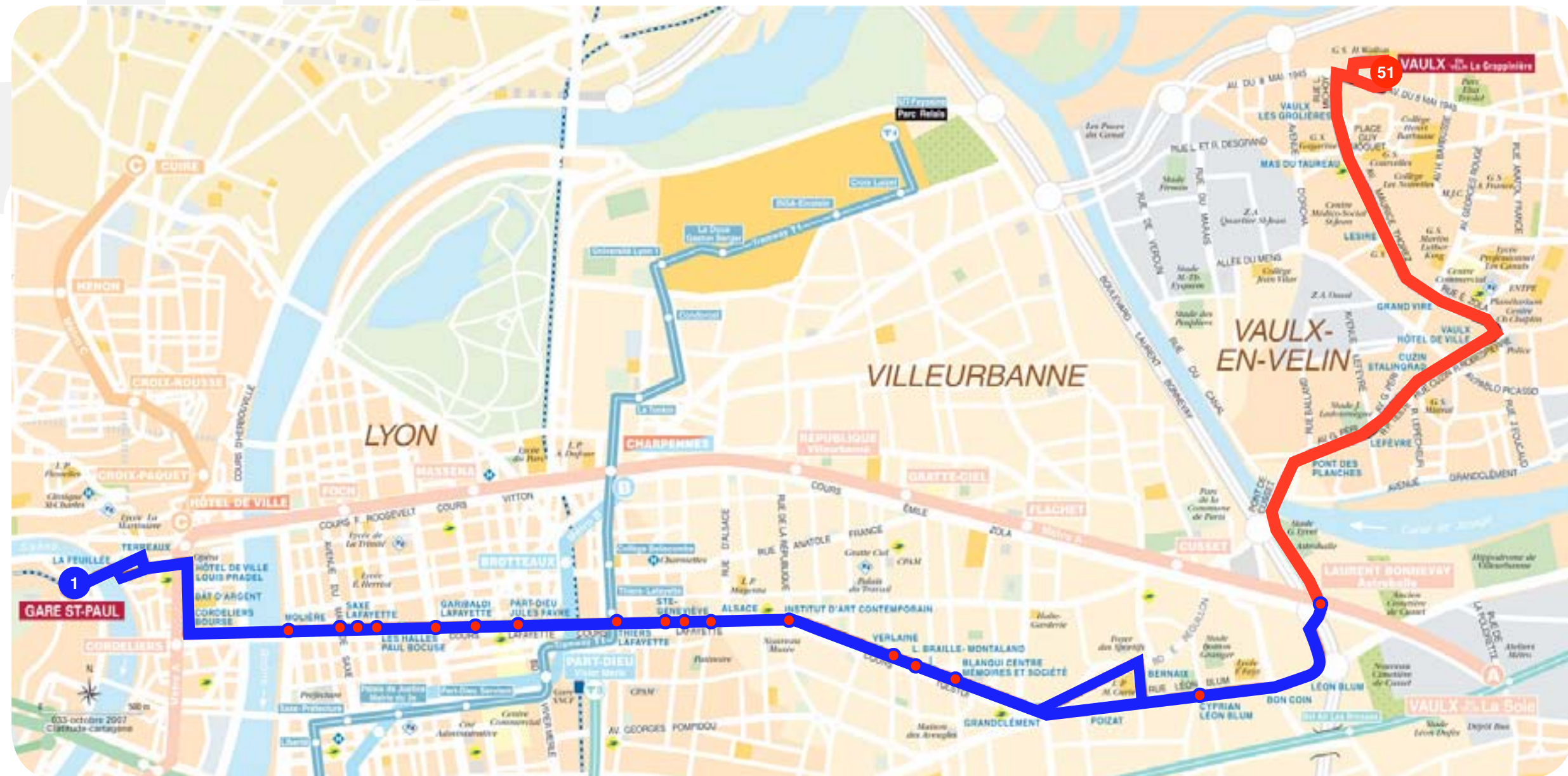
Janvier 2013
Lancement des études de réalisation



SYTRAL

La ligne en 2007

La phase 1 de l'aménagement de la ligne C3 comprenait la fusion des lignes 1 et 51, la réalisation de carrefours aménagés et de la priorité aux feux.



Ligne 1 :
St-Paul - Laurent Bonneval

- Aménagement de carrefour :
 - installation d'un dispositif de priorité aux feux,
 - renforcement de la sécurité des piétons lors de la traversée des voies.

Ligne 51 :
Vaulx-en-Velin Grappinière - Laurent Bonneval

La ligne C3 aujourd'hui

12 kilomètres - 34 stations



Fréquences

Service du lundi au dimanche de 5h00 jusqu'à 0h30.

Un bus toutes les 6 min de 7h à 20h en semaine.

Temps de parcours moyen entre terminus de 55 minutes environ.

Correspondances

La ligne C3 offre de nombreuses correspondances avec :

- le métro A à Hôtel de Ville Louis Pradel, Cordeliers et Laurent Bonnevey,
- le métro C à Hôtel de Ville Louis Pradel,
- le métro B, tramways T1 et T3, bientôt T4 et la Gare de la Part-Dieu,
- les lignes C1 et C2 à la Part-Dieu.



SYTRAL

C3 : une ligne qui connaît une très forte fréquentation

La ligne enregistre une fréquentation de l'ordre de 55 000 voyages par jour ouvré moyen, 42 000 le samedi et 25 000 le dimanche.

Les stations Part-Dieu et Laurent Bonnevey captent près de 20% des usagers de la ligne

Deux stations se distinguent par leur poids avec plus de 5 000 montées quotidiennes : Part-Dieu Jules Favre et Laurent Bonnevey qui offrent chacune de nombreuses possibilités de correspondances.

Le tronçon Part-Dieu - L. Bonnevey enregistre les charges les plus importantes en heure de pointe.

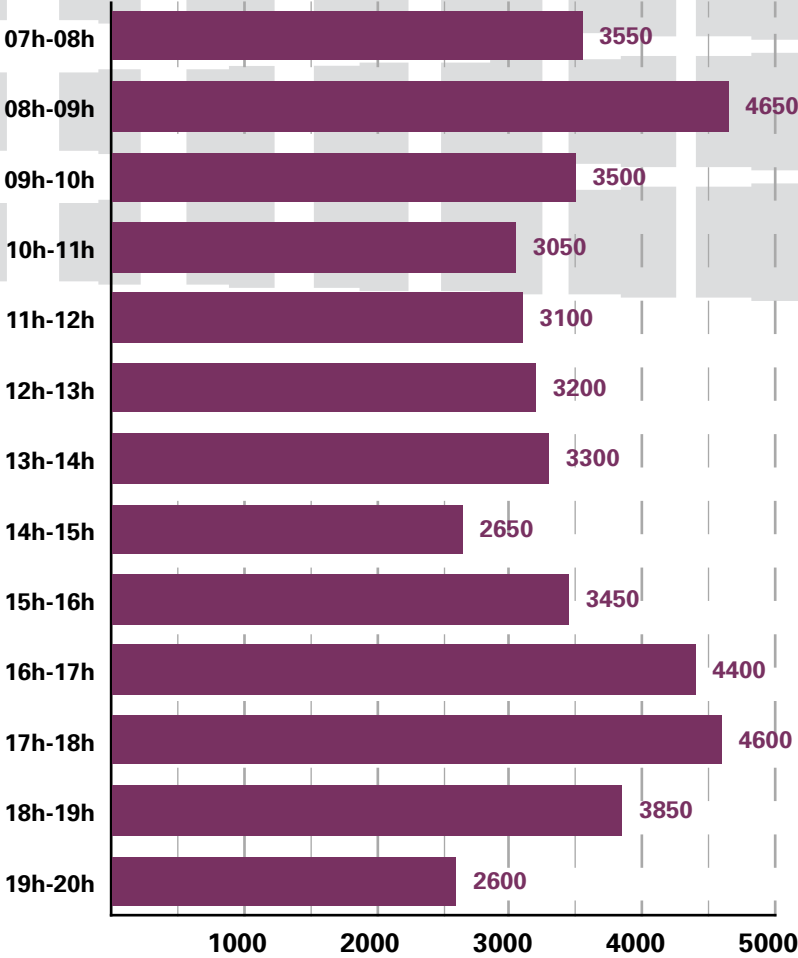
Une ligne fréquentée toute la journée

La fréquentation maximale rencontrée sur une journée de semaine moyenne se situe aux heures de pointe, avec plus de 4 500 montées entre 8h et 9h et 16h à 18h.

Toutefois, la ligne C3 reste très fréquentée tout au long de la journée, avec plus de 2 600 montées par heure de 7h à 20h.



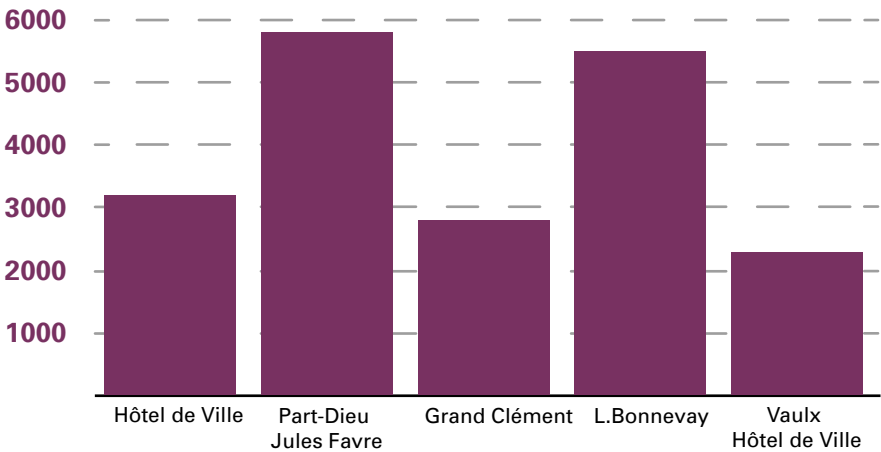
Station Part-Dieu Jules Favre



Fréquentation sur une journée de semaine moyenne (Keolis - 2009)



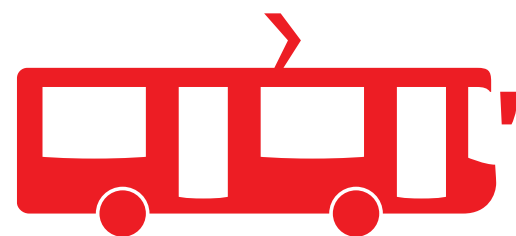
Station Ste-Geneviève



Montées de voyageurs par jour ouvré (Keolis - 2009)



Station Grandclément



UNE LIGNE QUI A DU MAL À REMPLIR SES OBJECTIFS DE QUALITÉ



C3 : une ligne qui connaît de nombreux dysfonctionnements

Aujourd'hui, la ligne C3 a du mal à remplir ses objectifs en matière de régularité et de temps parcours.
L'exploitation de la ligne est perturbée par différents éléments qui entraînent les dysfonctionnements suivants :



Des retards fréquents en raison de perturbations diverses (stationnements en double file, bouchons, cyclistes dans le couloir bus non élargi...) y compris dans le site propre.



La formation de "train de bus" qui engendre un fort mécontentement de la part des clients, car ils se retrouvent souvent face à des bus bondés suivis de bus vides. Les temps d'attente sont souvent aléatoires.



Le stationnement est parfois une source de conflit. Les manœuvres des véhicules se garant stoppent l'évolution du trolleybus et les véhicules en double file les contraignent à slalomer d'une file à l'autre, les empêchant régulièrement d'accoster correctement en station.



Des temps de parcours insatisfaisants dus à une faible vitesse de circulation (59 min pour parcourir 12 km entre 16h et 19h).



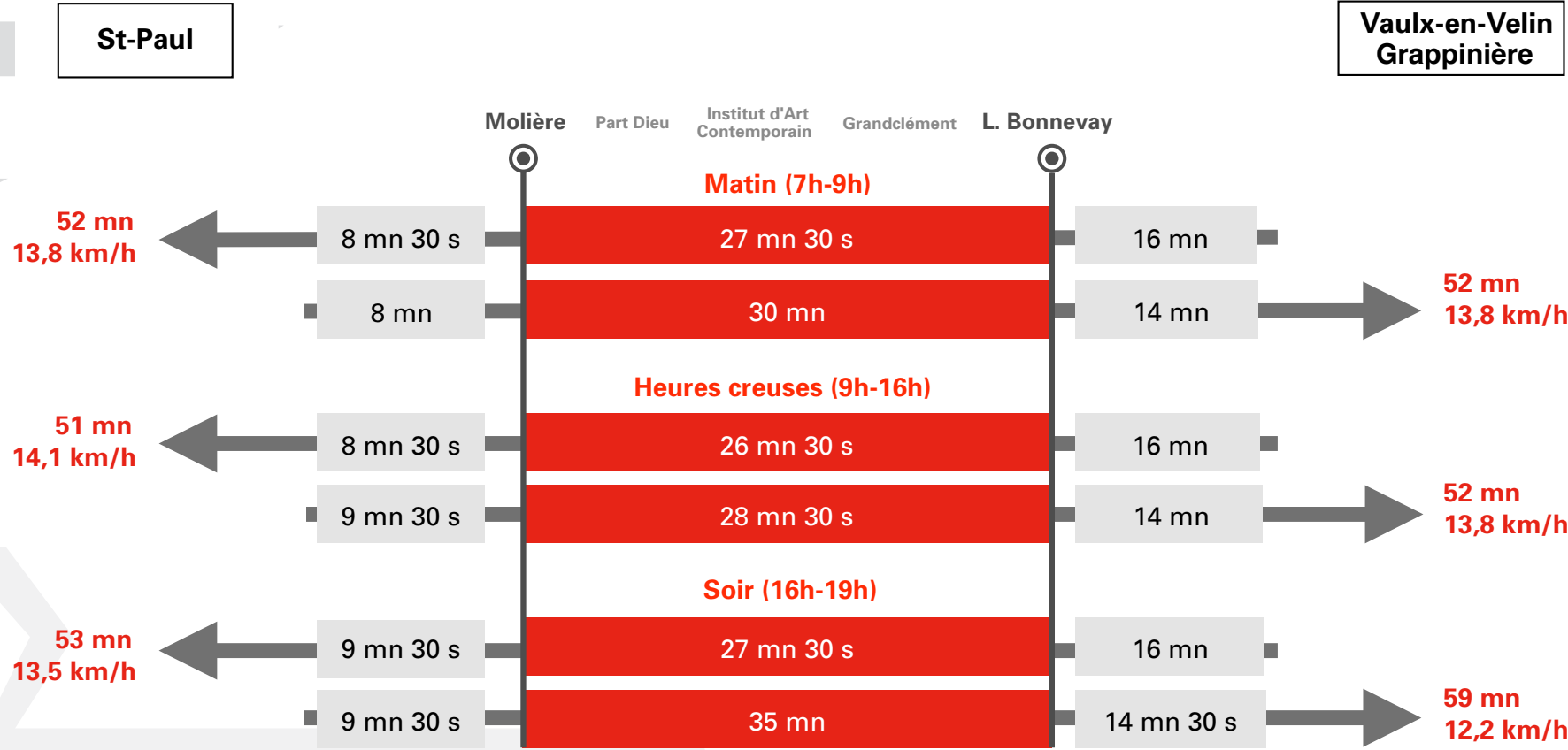
La gêne des passagers due à des portions de chaussée déformée.



Des temps d'attente aux feux malgré la priorité en raison des aléas de la circulation.

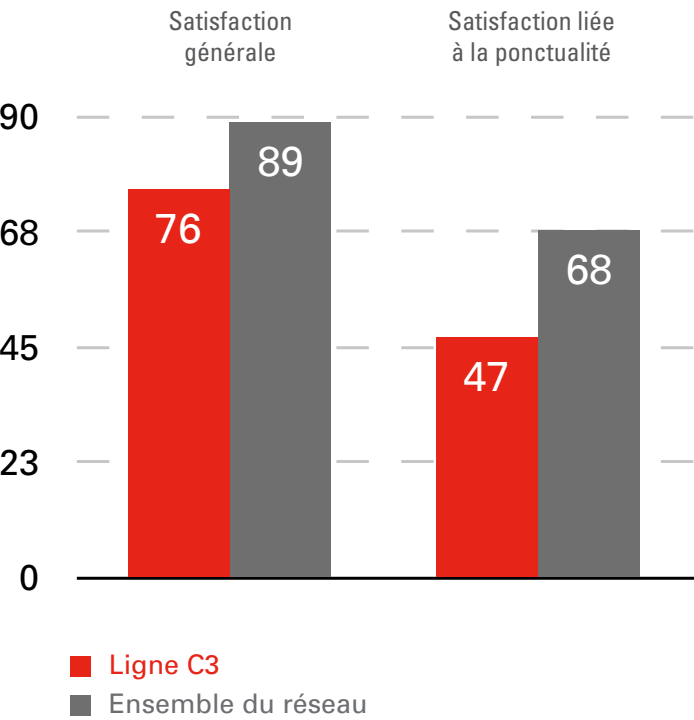
Des temps de parcours variables et une faible vitesse de circulation

Un temps de parcours de terminus à terminus variant de 45 minutes (soir après 20h) à 59 minutes.
La vitesse de circulation est comprise entre 12 et 14 km/h.



Les temps de parcours actuels entre 7h et 19h

Les taux de satisfaction pour C3 sont inférieurs à la moyenne générale des clients TCL.



Enquête réalisée en entretien direct TCL aux points d'arrêts en juin 2012 et portant sur 19 500 voyageurs pour l'ensemble du réseau.



SYTRAL

Certaines stations sont à améliorer

La ligne C3 ne dispose pas sur toutes les stations :

- de rampes et de trottoirs permettant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- d'abribus,
- de panneaux d'information sur les temps d'attente.



La station Halles Paul Bocuse (en direction de St-Paul) n'est pas aménagée pour les personnes à mobilité réduite.

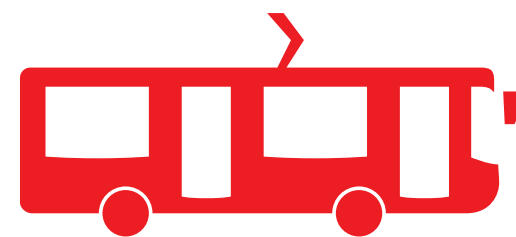
Exemples de stations ne disposant pas d'abribus :



Station Blanqui



Station Alsace



LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION



Objectif n°1 : améliorer les performances de la ligne (régularité et vitesse)

Pour assurer une fréquence de passage et une vitesse régulières, il faut créer des voies à double sens réservées à C3 entre le pont Lafayette et le pôle Laurent Bonneval

D'après des études de faisabilité, réalisées entre 2010 et 2011, la solution la plus pertinente pour améliorer les performances de la ligne est de réaliser des voies à double sens réservées à la circulation du trolleybus C3.

C'est la section pont Lafayette - Laurent Bonneval qui est sujette aux dégradations de qualité de service : cette partie est considérée comme prioritaire aujourd'hui. Son aménagement permettra de :

- diminuer le temps de parcours (aujourd'hui entre 51 et 59 min de terminus à terminus et de 27 à 35 min entre le pont Lafayette et le pôle Laurent Bonneval),
- garantir la cadence des bus et donc les fréquences de passage et ainsi assurer la régularité du service,
- préserver au mieux la fluidité de l'axe pour la circulation automobile,
- conserver ou améliorer les usages existants (stationnements, livraisons, vélos, cheminements piétons, etc.),
- améliorer la qualité urbaine de l'axe.



Quelle est la configuration optimale pour créer les deux voies réservées ?

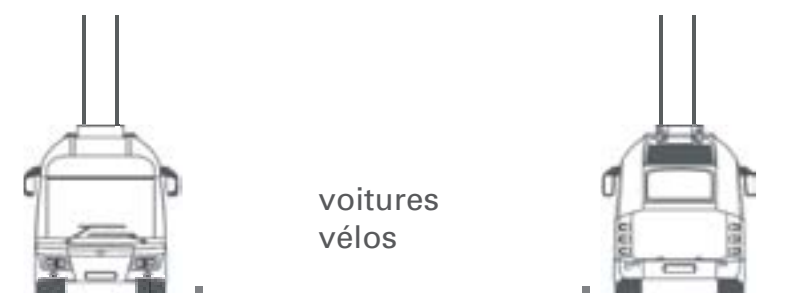


Solution qui prend le moins de place tout en garantissant la vitesse et la régularité des trolleybus.

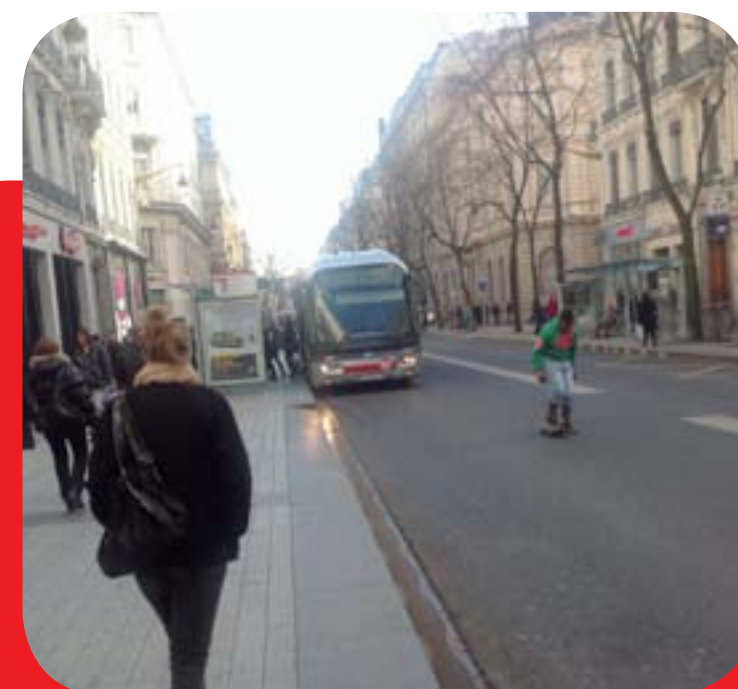
Mettre un couloir de bus de chaque côté de la rue présente de nombreux désavantages

La solution d'un site propre de chaque côté d'une chaussée centrale dédiée à la circulation générale implique :

- une plus grande largeur réservée aux voies bus,
- la multiplication par deux des problématiques de gestion des entrées charretières, des livraisons, des traversées piétonnes des voies bus...,
- une gestion des carrefours plus complexe pour les véhicules qui souhaitent tourner à droite ou à gauche,
- une moins bonne visibilité de la ligne.



La section de ligne sur Vaulx-en-Velin ne rencontre pas de difficultés de circulation particulière, car elle est déjà majoritairement exploitée en site dédié. Des évolutions sont à prévoir dans le cadre des orientations du Projet urbain Grande Ile en cours d'élaboration : création de couloirs réservés, itinéraires plus courts,...



Le secteur de St-Paul au pont Lafayette fait l'objet d'études pour l'amélioration de sa circulation, mais ne fait pas partie de l'opération concertée. En effet, la plupart du linéaire est déjà en site propre et ce n'est pas le tronçon le plus fréquenté. Cependant, suite aux études en cours, des mesures d'amélioration vont être mises en œuvre dès 2013 (fonctionnement des carrefours, optimisation du fonctionnement des arrêts, etc.).

Le trolleybus avec voies réservées : un mode adapté au fonctionnement de la ligne

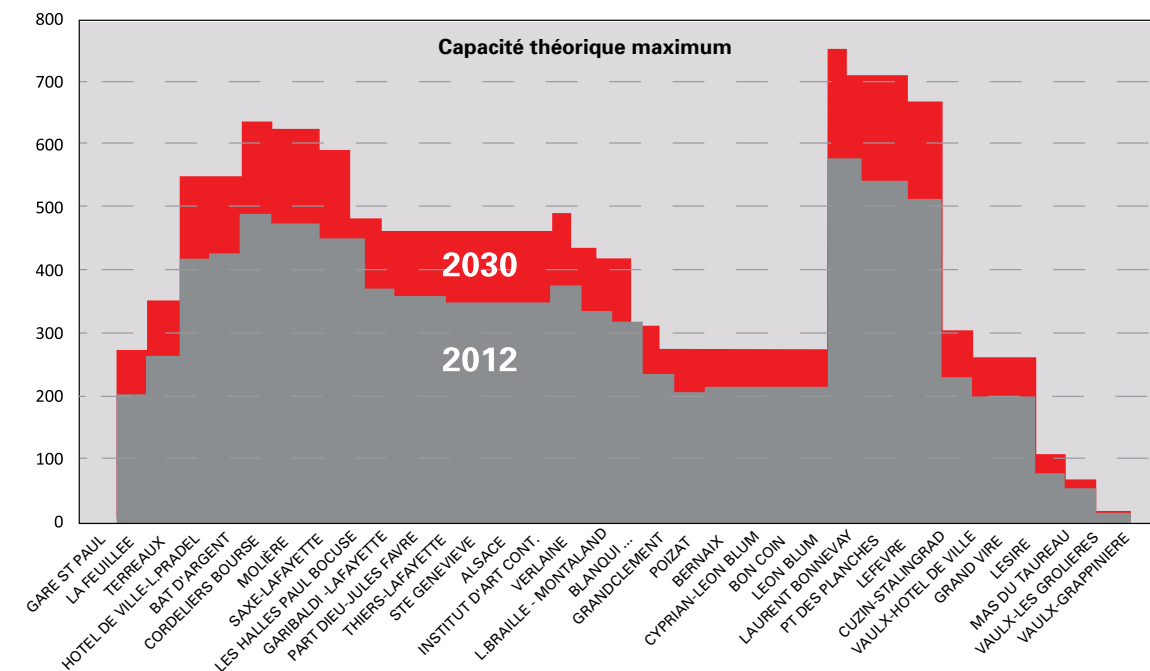
Les lignes fortes de transports en commun avec voies réservées offrent rapidité et fiabilité des temps de parcours.

Inscrites au PDU, révisé en 2005, les lignes fortes sont cadencées, avec pour C3 une fréquence de 6 minutes en journée et comprise entre 10 et 15 minutes le soir. L'utilisateur n'est plus obligé de consulter les horaires et l'attente ne représente plus une contrainte.

Les stations et les itinéraires sont facilement identifiables, notamment pour ceux qui n'empruntent pas régulièrement les transports collectifs ou qui découvrent la ville.

Un effet positif pour l'environnement

Un meilleur partage de la rue entre le transport collectif et l'automobile permet de lutter contre la pollution de l'air et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.



Capacité théorique maximale avec un taux de remplissage de 80% et une fréquence de 6 min

Les flux voyageurs par station en 2012 et 2030

Une ligne avec une forte desserte de proximité, bien adaptée au trolleybus.

Les études de trafic montrent que la ligne reste très fréquentée tout au long de la journée, avec plus de 2 600 montées par heure de 7h à 20h.

Les dessertes inter-quartiers sont importantes (scolaires, commerces de proximité, correspondances métro et tramways...). Il y a peu de voyages de longue distance, rares sont les clients qui vont de la presqu'île à Vaulx-en-Velin et réciproquement. La charge entre arrêts reste faible et stable le long du parcours (les descentes compensent les montées). Cette particularité de la ligne explique le nombre important de voyageurs par jour.

La ligne C3 peut accepter 20 000 voyageurs/j supplémentaires dans des conditions de voyage confortable si elle circule dans des voies réservées.

La capacité théorique maximale de la ligne est de 76 000 voyageurs/j avec des trolleybus remplis à 80% circulant toutes les 6 min de 7h à 20h. Cette capacité peut s'accroître si on augmente la fréquence de passage (+ 20 % si un bus toutes les 5 min).

Les projections d'augmentation de fréquentation de C3, en fonction de la progression régulière de la part des transports en commun et des projets urbains alentour sont :

- 2020 : 58 800 passagers/j (+ 7%)
- 2030 : 72 500 passagers/j (+ 32%)

Ces données nous confirment que la ligne C3 est bien dimensionnée pour absorber les augmentations de trafic si elle circule dans des voies réservées garantissant les fréquences de passage.

Le trolleybus est un mode de transport économique. L'investissement programmé est de 55 millions d'euros.

L'expérience du SYTRAL et les études comparatives montrent que le coût au kilomètre (hors matériel roulant) en milieu urbain dense est en moyenne de :

- environ 7 à 10 millions d'euros pour des voies réservées trolleybus,
- de 25 à 30 millions d'euros pour un tramway,
- environ 100 à 150 millions d'euros pour un métro.

Le coût d'investissement d'un tramway qui partirait de St-Paul pour aller à Vaulx-en-Velin serait donc compris entre 400 et 450 millions d'euros (y compris achat de matériel roulant et construction d'un dépôt).



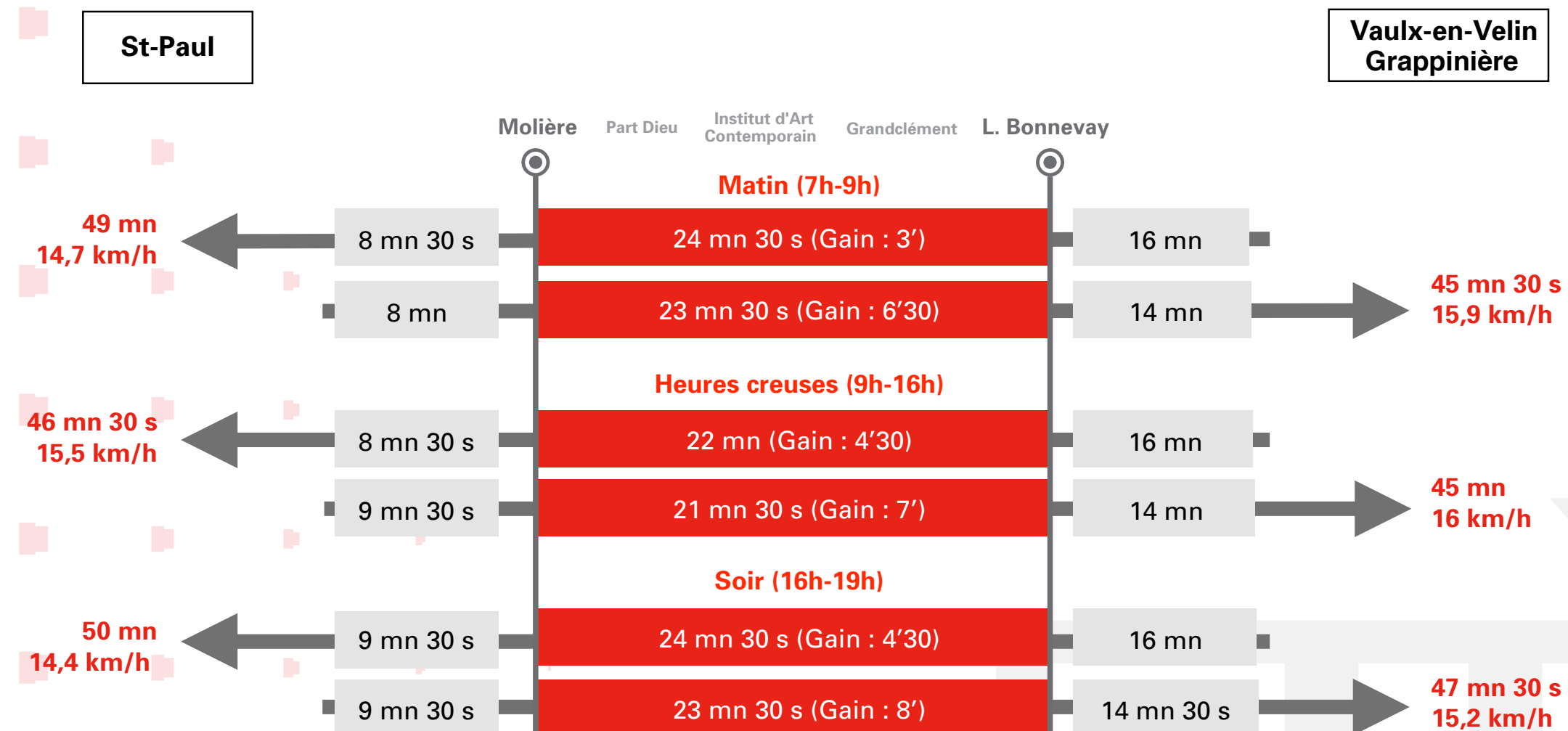
TL

SYTRAL

Les objectifs en matière de fréquence et de temps de parcours

L'objectif du projet est de garantir aux usagers :

- Un bus toutes les 6 min de 7h à 20h en semaine
- Un temps de parcours inférieur à 25 min entre le pont Lafayette et Laurent Bonnevey



SYTRAL

Objectif n°2 : rendre l'ensemble des stations accessible et améliorer le confort des voyageurs

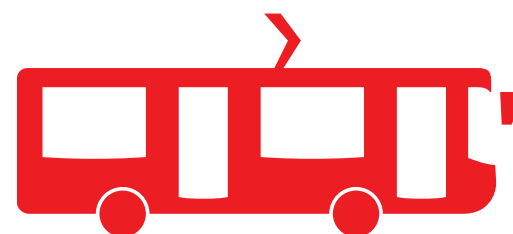
Une attention particulière sera portée au confort et à l'accessibilité des clients. En fonction du contexte urbain et des contraintes techniques, l'ensemble des stations seront aménagées pour :

- Rendre visible les stations en les installant en face à face dans la mesure du possible et en faisant de ces zones des lieux apaisés pour les piétons,
- Rendre toutes les stations accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- Aménager des stations confortables sous abribus de type ligne forte,
- Permettre l'accès à l'information statique (plans, horaires, ...) et sur les temps d'attente par le dispositif d'affichage en temps réel.

Toutes les stations seront aménagées avec des quais accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Tout le linéaire des voiries empruntées par la ligne sera repris pour assurer le confort des voyageurs.

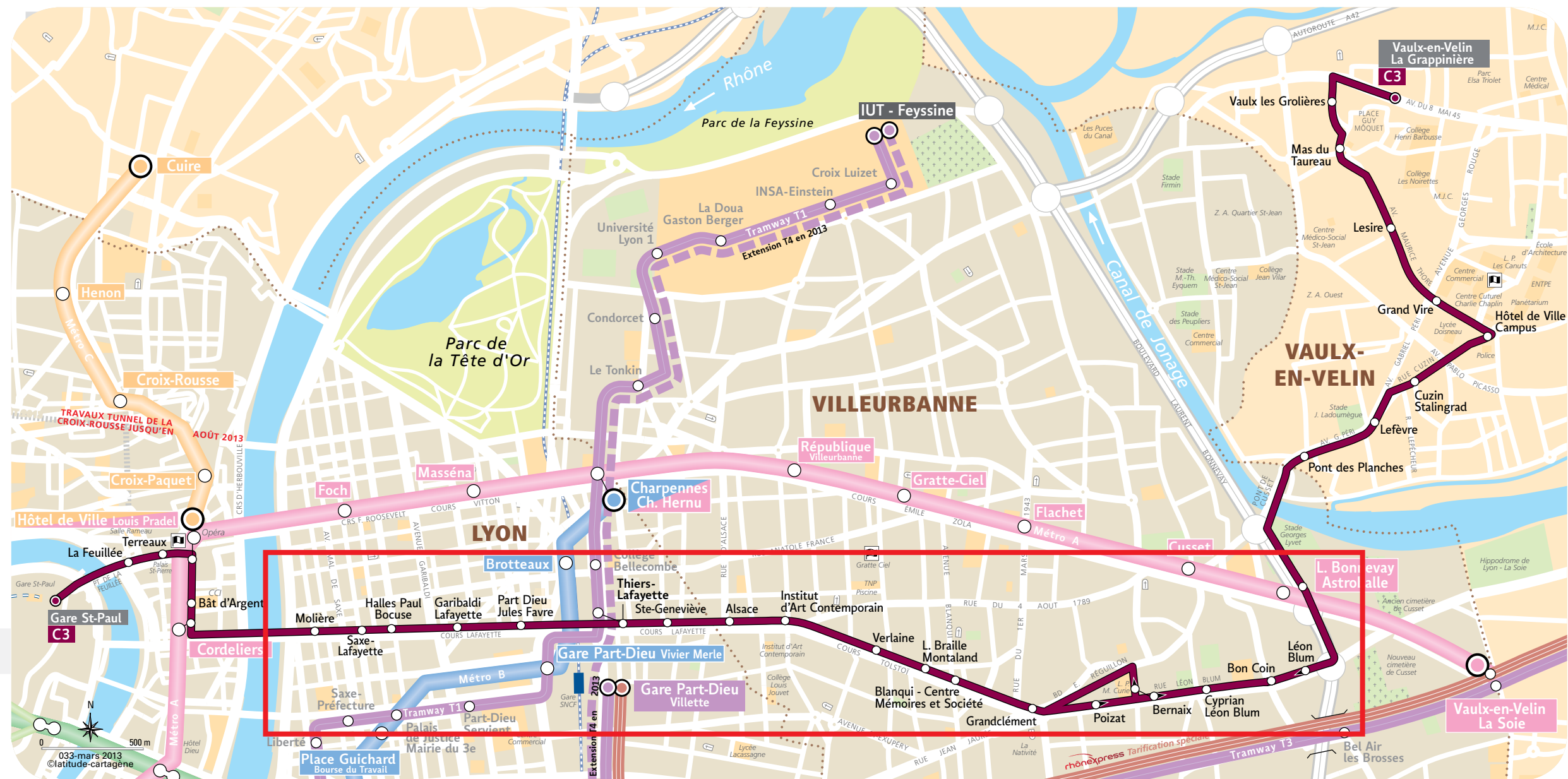




LES PRINCIPALES ORIENTATIONS DU PROJET



Le périmètre du projet



6 km - 18 stations actuellement

Portion de la ligne qui subit le plus de dysfonctionnements et qui est la plus fréquentée.

Une opération complexe qui demande des études poussées

La première phase d'aménagement de la ligne C3 a été mise en service en 2007, sa deuxième phase ayant dû être reportée en raison du retrait d'une partie des subventions de l'État. Le programme de la phase 2 comprenait l'aménagement de couloirs d'approche aux carrefours. En 2009, le constat des dysfonctionnements de la ligne C3 a remis en cause le programme de la phase 2, jugé pas assez ambitieux pour répondre aux problèmes de régularité.

Des études sont alors lancées en 2010/2011 pour la création de voies à double sens réservées à C3 entre le pont Lafayette et le pôle Laurent Bonnevey. Ces études, conformément au Plan modes doux de l'agglomération, ne comprenaient pas d'insertion d'aménagements pour la circulation des vélos.

En juin 2012, il est décidé d'engager l'opération de création des voies à double sens réservées à C3 entre le pont Lafayette et le pôle Laurent Bonnevey en étudiant la possibilité d'insérer les vélos, à la demande du Grand Lyon, compétent en la matière.

Un maître d'œuvre est choisi en décembre 2012 : le Groupement EGIS France / Egis Rail / Atelier Villes et Paysages / Passagers des Villes. Il doit mener en 2013 et 2014 des études qui porteront notamment sur :

- Le diagnostic général de l'axe et de la ligne,
- Des études préliminaires de différents scénarios d'aménagements selon les différents secteurs avec comparaison multicritères (transport, urbain, usages...),
- Des études de la circulation actuelle et future,
- La situation du stationnement et des livraisons,
- Des propositions pour la circulation des vélos,
- L'analyse des usages piétonniers,
- Le diagnostic végétal (arbres, plantations...).

Les études réalisées à ce jour permettent d'engager un premier débat sur les points suivants :

- le niveau de performance de la ligne C3,
- les itinéraires,
- le niveau d'ambition du traitement urbain,
- le partage de la voirie entre les différents usages.



En 2012/2013, des études d'exploitation et de circulation pour le secteur de la presqu'île sont menées afin de préciser quelles sont les mesures d'adaptation qui peuvent accompagner le projet sur ce tronçon.



TCL

SYTRAL

Prendre en compte les usages existants



Aujourd'hui, Il y a peu d'aménagements cyclables le long du projet.

Les axes concernés par le projet ne possèdent pas d'aménagements cyclables, hormis sur la section de couloir bus à contresens du cours Tolstoï. Les cycles circulent par conséquent dans le trafic général ou dans le couloir bus. Dans ces deux situations, il est difficile pour le trolleybus de les dépasser. Les vélos dans les couloirs bus non élargis impactent les performances de la ligne.



Intégrer la problématique stationnement et livraisons dans les propositions d'aménagement pour chaque tronçon.



Des plantations et des arbres jalonnent certaines portions de la ligne. Un aménagement paysager sera défini en fonction des scénarios retenus.

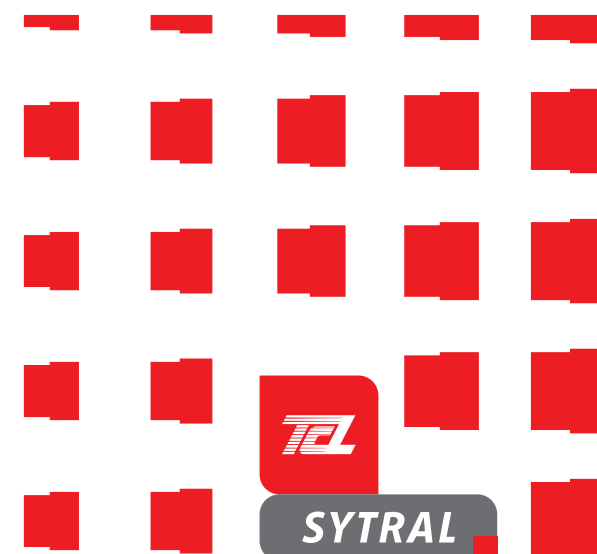


Les axes du projet ne sont pas inscrits comme "voies structurantes cycles" au Plan modes doux du Grand Lyon en vigueur.



Permettre aux piétons de se déplacer confortablement et en sécurité.

L'aménagement permettra de renforcer la qualité des traversées et cheminements piétons.



SYTRAL



État des lieux et prospective en matière de circulation

À moyen terme, un recul de la part des déplacements en voiture, au profit de ceux réalisés en transports en commun et en vélo.

Les Enquêtes ménages déplacements réalisées en 1995 et 2006 montrent que les pratiques de déplacements des Grands Lyonnais ont beaucoup changé en dix ans, avec une baisse importante de l'usage de la voiture particulière. Elle assure en 2006 nettement moins d'un déplacement sur deux, contrairement à 1995 (52%). Cette diminution s'accompagne d'une augmentation de la part des transports en commun et du vélo.

On considère que cette tendance, observée entre 1995 et 2006 se poursuit et que la part de la voiture continue à diminuer au profit des transports en commun, du vélo et de la marche à pied.

La ligne C3 suit un itinéraire qui emprunte des axes de circulation structurants de l'agglomération lyonnaise :

- Cours Lafayette,
- Cours Tolstoï,
- Rue Léon Blum.

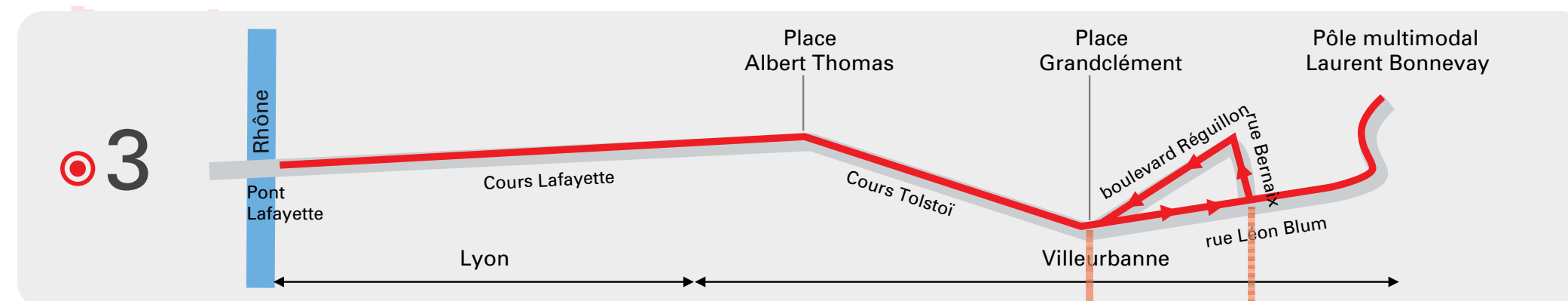
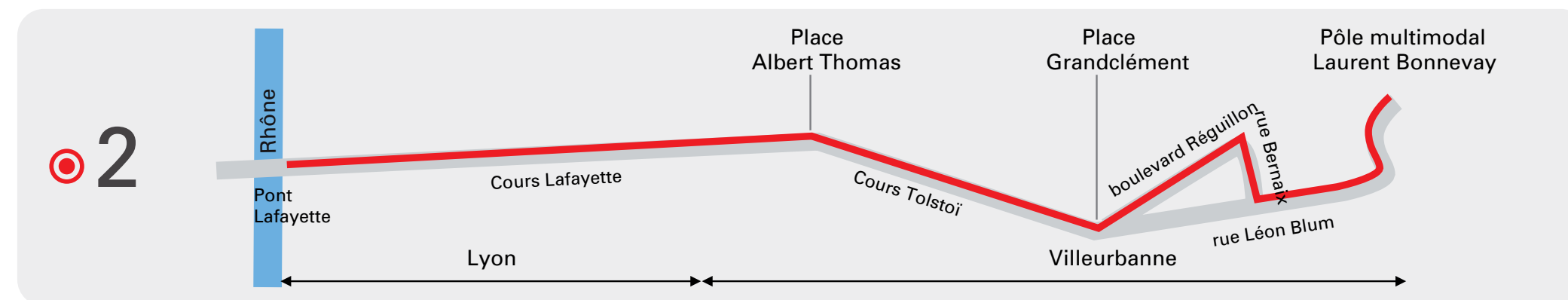
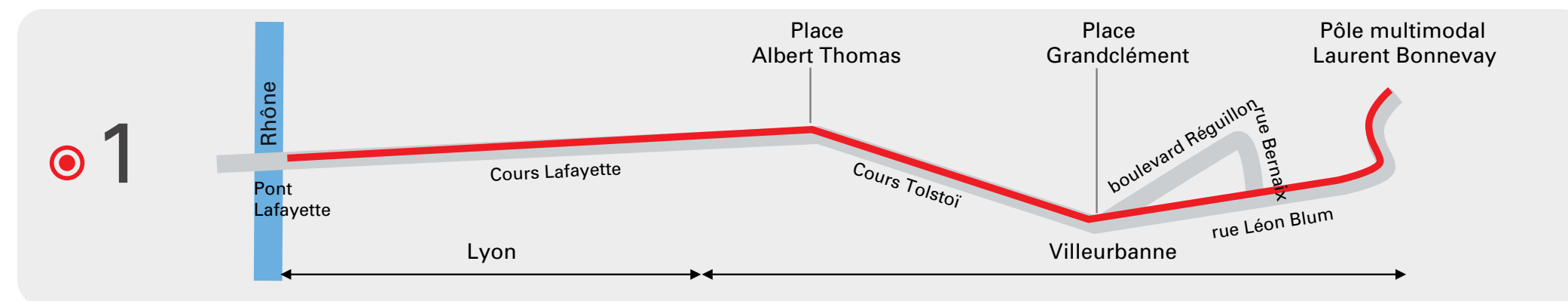
Le projet d'aménagement réduira la place donnée à la circulation automobile. Il est à noter que la poursuite de la baisse de la part de la voiture à moyen terme est cohérente avec la réduction de la place donnée à la circulation automobile par le projet C3.

Toute amélioration à envisager dépend du pouvoir de police du Maire notamment pour éviter le stationnement en double file ou sur les sites propres (livraisons...).



Les études ont identifié plusieurs itinéraires possibles

Au stade des études préliminaires, 3 itinéraires ont été identifiés sur le tracé.



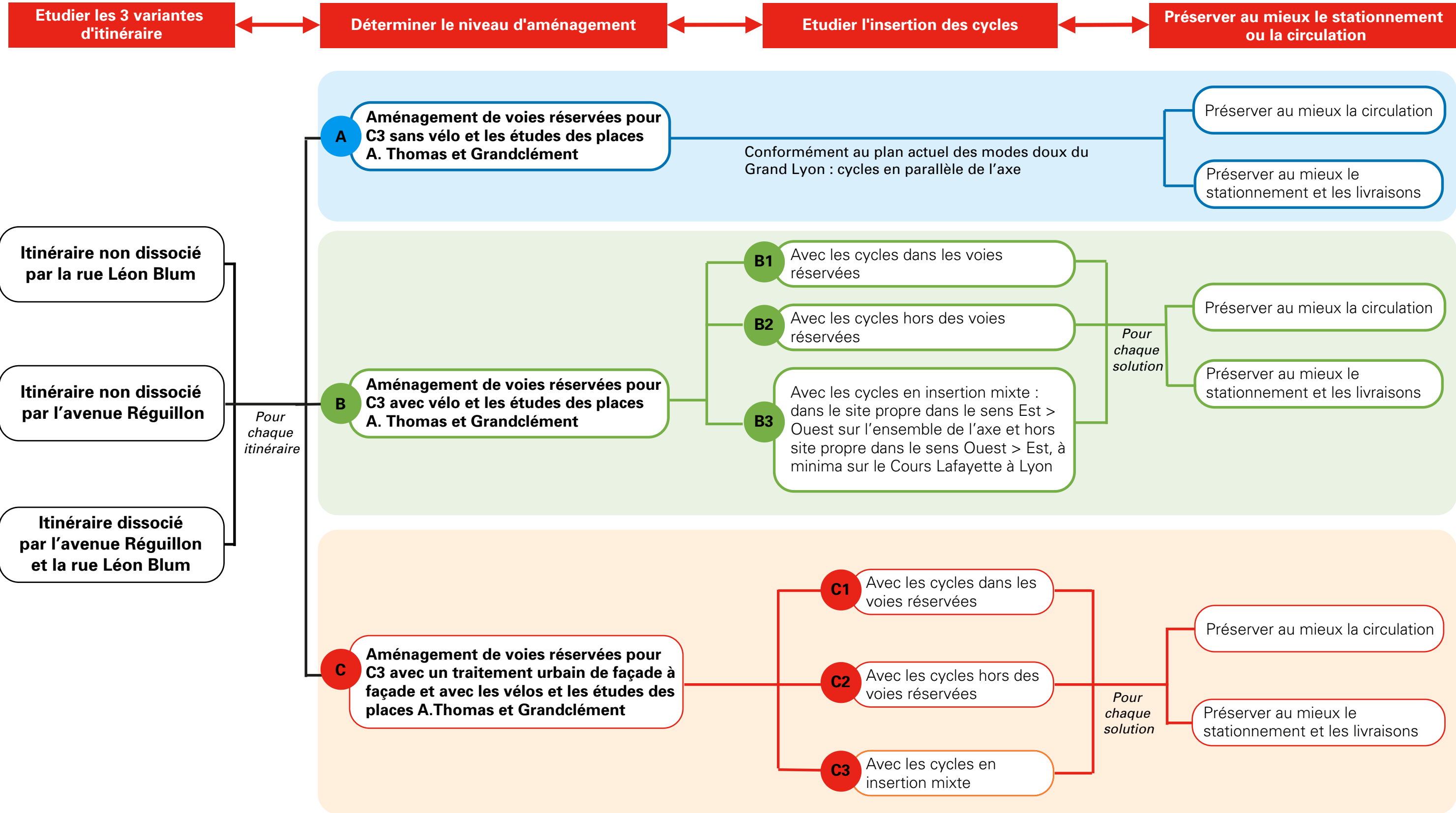
Itinéraire dissocié



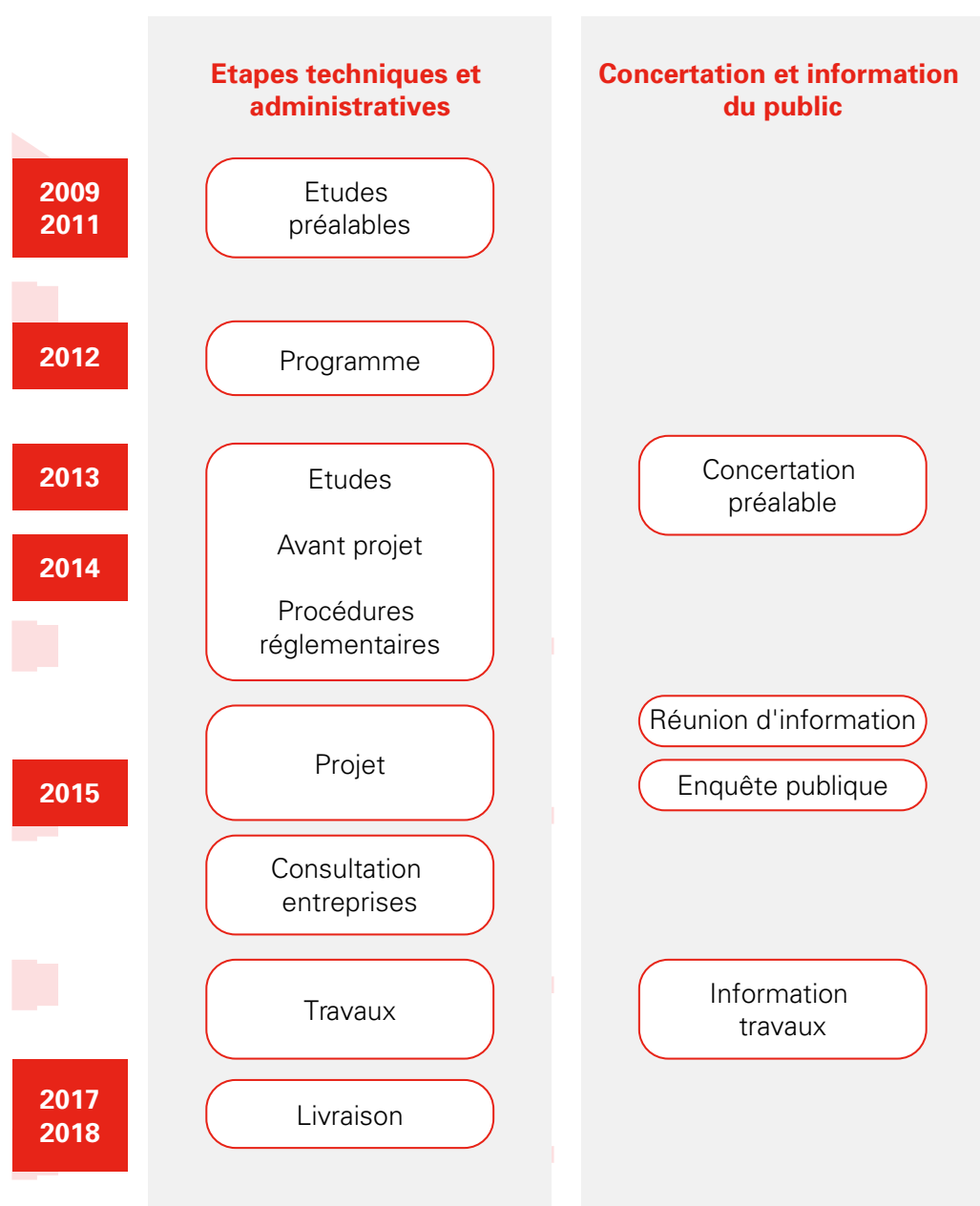
SYTRAL

Les différents scénarios prévus dans les études

Les études doivent analyser et comparer les scénarios d'aménagement en fonction des objectifs urbains et de transports, de la circulation, du stationnement, des livraisons, des usages du vélo...



Le calendrier et le budget prévisionnels de l'opération



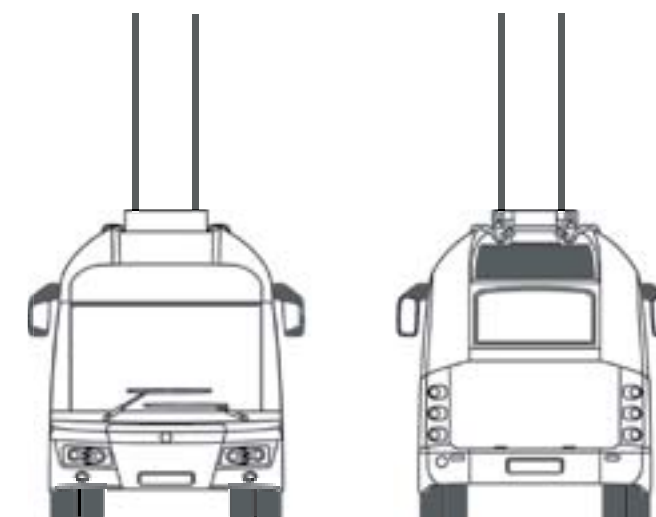
La mise en œuvre d'un projet de voies réservées suppose plusieurs étapes (techniques, réglementaires...) incontournables :

- Études préalables (Définition / Faisabilité)
- Consultation Maîtrise d'œuvre
- Concertation préalable
- Études d'avant -projet (AVP)
- Enquête Publique (+ Dossier DUP)
- Déclaration de Projet/ Déclaration d'Utilité Publique
- Études de projet (PRO)
- Dossiers de demandes de subventions
- Consultation Travaux
- Choix des entreprises
- Études d'exécution (EXE)
- Travaux
- Essais à blanc

L'expérience du SYTRAL et les projets des autres villes françaises montrent qu'un projet de voies réservées nécessite plusieurs années en secteur urbain dense.

Les travaux seront réalisés par tronçon. La durée estimée des travaux pour chacun d'entre eux sera comprise entre 8 et 12 mois.

Financement du projet



Le budget prévisionnel de l'opération s'élève à 55 millions d'euros HT.

Il est financé par le SYTRAL pour la partie transport. Le Grand Lyon finance les aménagements de sa compétence (espaces publics, aménagements qualitatifs, bandes cyclables...).



SYTRAL