



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

Conseil du **2 mai 2016**

Délibération n° 2016-1151

commission principale : **déplacements et voirie**

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : **Agglomération - Stratégie de régulation de trafic - Capteurs - Individualisation totale d'autorisation de programme**

service : **Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Direction de la voirie**

**Rapporteur** : Monsieur le Vice-Président Le Faou

**Président** : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 12 avril 2016

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : mercredi 4 mai 2016

Présents : MM. Collomb, Kimelfeld, Mme Vullien, MM. Bret, Da Passano, Mme Guillemot, M. Abadie, Mme Picot, MM. Le Faou, Philip, Passi, Mme Dognin-Sauze, MM. Colin, Charles, Brumm, Mme Le Franc, MM. Crimier, Barral, Mme Frih, M. Claisse, Mme Laurent, M. Llung, Mmes Vessiller, Cardona, MM. Vesco, Vincent, Rousseau, Desbos, Mme Bouzerda, M. Berthilier, Mme Frier, MM. Képénékian, Eymard, Mme Rabatel, MM. Calvel, Barge, Bernard, Rudigoz, Pouzol, Sellès, Mmes Brugnera, Baume, M. George, Mme Belaziz, M. Suchet, Mmes Piantoni, Ait-Maten, M. Artigny, Mme Balas, M. Barret, Mmes Basdereff, Beautemps, M. Bérat, Mme Berra, MM. Blache, Blachier, Bousson, Bravo, Broliquier, Buffet, Mmes Burillon, Burricand, MM. Butin, Cachard, Casola, Chabrier, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Compan, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinaz, Diamantidis, Mme Fautra, MM. Fromain, Gachet, Mmes Gailliot, Gandolfi, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Genin, Geourjon, Germain, Mme Ghemri, MM. Gillet, Girard, Mme Glatard, MM. Gomez, Gouverneyre, Grivel, Guillard, Guimet, Hamelin, Havard, Hémon, Mmes Hobert, Iehl, M. Jacques, Mme Jannot, MM. Jeandin, Kabalo, Mme Laval, M. Lebuhotel, Mme Lecerf, MM. Longueval, Martin, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moretton, Moroge, Mme Nachury, M. Odo, Mmes Panassier, Peillon, Perrin-Gilbert, M. Petit, Mmes Peytavin, Picard, M. Piegay, Mme Pietka, M. Pillon, Mmes Poulain, Pouzergue, MM. Quiniou, Rabehi, Rantonnet, Mme Reveyrand, MM. Roche, Roustan, Mme Runel, M. Sannino, Mme Sarselli, M. Sécheresse, Mme Servien, M. Sturla, Mme Tifra, MM. Uhlrich, Vaganay, Mme Varenne, MM. Vergiat, Veron, Vial, Vincendet.

Absents excusés : MM. Galliano (pouvoir à M. Grivel), Boudot, Boumertit (pouvoir à Mme Picard), Fenech (pouvoir à M. Guillard), Forissier (pouvoir à M. Quiniou), Mme Geoffroy (pouvoir à M. Gomez), M. Lavache (pouvoir à M. Geourjon), Mme Leclerc (pouvoir à M. Vincendet).

Absents non excusés : M. Aggoun.

**Conseil du 2 mai 2016****Délibération n° 2016-1151**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Agglomération - Stratégie de régulation de trafic - Capteurs - Individualisation totale d'autorisation de programme**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Direction de la voirie

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 6 avril 2016, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

**Contexte**

Garantir de bonnes conditions d'accessibilité à l'agglomération est nécessaire pour le dynamisme économique du territoire et le cadre de vie de ses habitants. Le maintien de l'accessibilité à la ville en attendant les investissements en infrastructures nécessite de renforcer l'optimisation de l'existant qui constitue le principe même de la gestion de trafic. Les fortes perturbations générées par les projets (Projet Part-Dieu phase 1 notamment dès 2017, fermeture du boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL), etc.) et la croissance de l'agglomération renforcent encore ce besoin.

Le réseau de voirie métropolitain, hors voies rapides urbaines, représente depuis le 1er janvier 2015 près de 3 000 kilomètres. Le mode de gestion des flux dans la quasi totalité des métropoles est basé sur le carrefour à feux. On en dénombre 1 600 sur l'agglomération quasiment tous raccordés au PC CRITER de gestion du trafic routier de la Métropole. Ce système permet également de piloter les feux à distance pour adapter leurs cycles aux conditions de circulation et donne la priorité absolue aux tramways, ainsi qu'à certaines lignes de bus. Les stratégies de gestion de trafic mises en œuvre grâce au PC CRITER ont d'ores et déjà un impact significatif sur les conditions de circulation : il a été mesuré que l'effet du système CRITER entraîne une division par 2 des congestions sur le réseau routier urbain et a permis - outre la priorité absolue aux feux des lignes de tramway et donc la fiabilité des horaires - une augmentation de 5 % de l'offre tramway.

Par ailleurs, ce système a permis de limiter les perturbations induites par les grands chantiers du mandat 2008-2014 et notamment la fermeture du Tunnel de la Croix-Rousse (55 000 véhicules/jour) entre novembre 2012 et août 2013 : plus de 100 carrefours à feux ont été modifiés pour prendre en compte les reports de trafic. Enfin, le système CRITER assure une surveillance automatisée du bon fonctionnement des équipements (capteurs du trafic en temps réel, réseau de télécommunication, contrôleurs des carrefours à feux) et aussi une meilleure efficacité des moyens d'exploitation mis en œuvre (meilleurs pré-diagnostics, déplacements optimisés sur site des agents, moins de tâches d'exécution et plus de tâches d'analyse et d'expertise de la part des personnels en charge de la surveillance et du pilotage des équipements) pour un meilleur service rendu aux usagers.

Comme évoqué ci-avant, les enjeux de gestion de trafic ne résident pas tant aujourd'hui sur les villes de Lyon et Villeurbanne, que pour accéder au cœur d'agglomération (l'intra périphérique). Or, si les efforts se sont concentrés dans le passé sur celui-ci, il est constaté un manque d'information au-delà du périphérique faute à un manque d'équipements en données temps réel, empêchant de mieux gérer l'interface avec le réseau Coraly et les pénétrantes dans l'agglomération, qui accueillent l'ensemble des modes de transport. Aujourd'hui, l'agglomération est équipée de près de 700 capteurs alors qu'il en faudrait 2 000 pour intégrer la première et la seconde couronne, en lien avec les voies rapides urbaines (Rocade Est, A432).

**Stratégie de régulation**

La stratégie de régulation de trafic proposée vise à améliorer le fonctionnement du système CRITER. Il s'agit concrètement de :

- renforcer les moyens de collecte pour disposer d'une vision complète du trafic en temps réel sur l'agglomération (soit 1 300 capteurs supplémentaires),

- faire évoluer le PC CRITER par l'intégration de nouvelles sources de données, la gestion en temps réel avec la prédiction à 1 heure et le lien avec le PC de l'Etat et des sociétés d'autoroutes, Coraly,
- optimiser la gestion de trafic de l'agglomération en adaptant les plans de feux pour être au plus près du temps réel, protéger les zones d'habitats, maximiser les débits sur des artères stratégiques, améliorer la gestion en heures creuses,
- optimiser encore la priorité aux transports en commun (TC) aux carrefours à feux,
- optimiser l'usage de la voirie pour permettre l'allocation plus équilibrée de l'espace public aux modes alternatifs à la voiture,
- tester l'usage de couloir bus dynamique en lien étroit avec le Syndicat mixte des transports (SYTRAL) pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, visant à n'ouvrir un couloir bus que lorsqu'un bus est en approche,
- améliorer l'information usager, notamment pour les accès au cœur de ville, en amont de celui-ci, pour inciter au report modal et optimiser l'usage du réseau maillé à l'est de l'agglomération.

Les apports du projet sont importants :

- environnementaux : une gestion de trafic optimisée conduit à une diminution de la saturation globale du trafic et une régulation organisée réduit l'usage immodéré de la voiture autosoliste pour confirmer et consolider les tendances observées au travers la dernière enquête-ménage. Elle permet une plus grande régularité des transports en commun. L'information multimodale associée, en amont des points de choix et avant le départ, renforce le recours à des parcours intermodaux (voiture + TC avec l'usage des parcs relais),
- efficacité de l'écosystème de mobilité : une gestion de trafic optimisée se traduit, pour l'usager, par des temps de parcours fiabilisés sur les différents modes de déplacements, des zones d'habitats ou de loisirs mieux protégées et apaisées.

En continuité de travaux déjà entrepris depuis des années, ce projet a été inscrit à la programmation pluriannuelle des investissements (PPI) 2015-2020 par délibération n° 2015-0475 du 6 juillet 2015. Ce projet est financé par les opérations récurrentes et l'opération individualisée, objet du présent rapport.

Pour cette opération, la Métropole a sollicité et obtenu un financement de la Commission européenne pour un montant de 2 428 000 € pour le dossier TIMELY (décision de novembre 2015) qui fait l'objet de la présente individualisation de recettes.

Ce montant prend en compte la réalisation des projets indiqués ci-dessus ainsi que la valorisation du temps de travail des agents de la Métropole, incluant les dépenses liées aux déplacements sur la base des frais réels, selon les règles de financement de la Commission européenne.

Par ailleurs, cette opération a également obtenu un financement par la Caisse des dépôts et consignations / Fonds ville de demain - dossier Ecocités 2 pour un montant de 2 996 000 € (décision de janvier 2016), qui fera l'objet d'une individualisation ultérieure d'autorisation de programme ;

Vu ledit dossier ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

**DELIBERE**

**1° - Approuve** les orientations et les objectifs de la stratégie de régulation de trafic - Capteurs.

**2° - Décide** l'individualisation totale de l'autorisation de programme globale P08 - Transports urbains pour un montant de 3 000 000 € TTC en dépenses et 2 428 000 € en recettes à la charge du budget principal répartis sur l'opération n° 0P08O5066 selon l'échéancier prévisionnel suivant :

- 800 000 € en dépenses et 720 000 € en recettes en 2016,
- 1 200 000 € en dépenses et 800 000 € en recettes en 2017,
- 1 000 000 € en dépenses et 908 000 € en recettes en 2018.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

**Reçu au contrôle de légalité le : 4 mai 2016.**