



# Gestion dynamique de la voirie

## Expérimentation d'un couloir de bus dynamique *Lyon - Lacassagne*



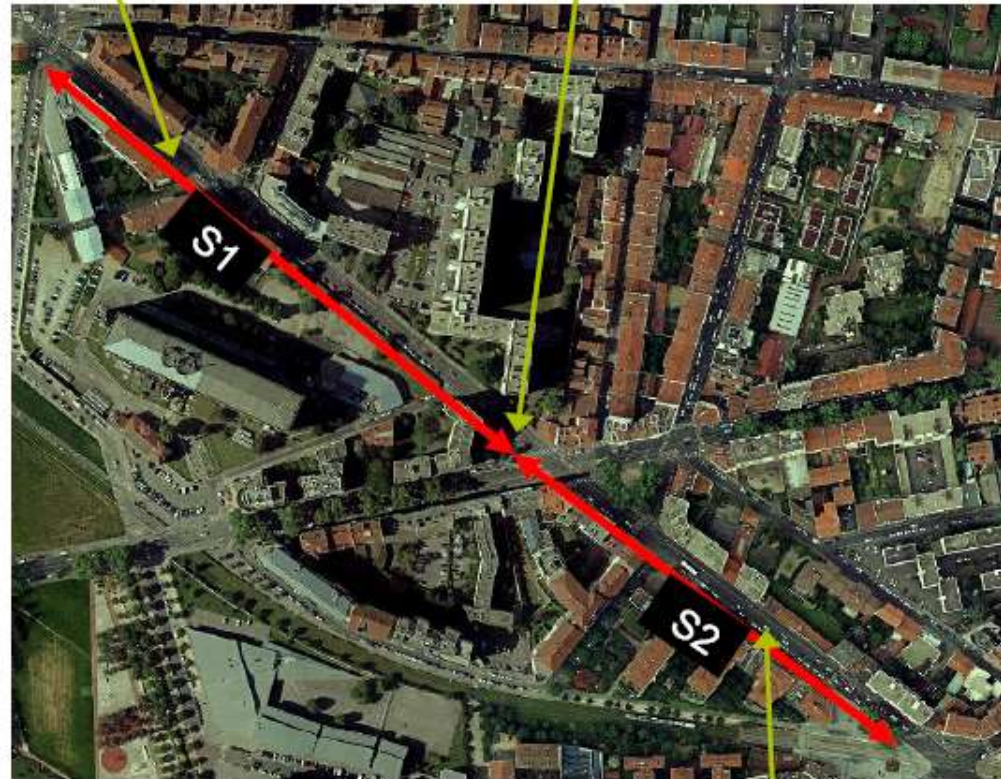
GRAND LYON  
la métropole





**Section S1** : détection du bus, gestion de l'approche, pas d'équipement

**Section S2** : équipée de 5 tronçons (feu + LED + Panneau + caméra)





# 1. Rappel du contexte et des objectifs

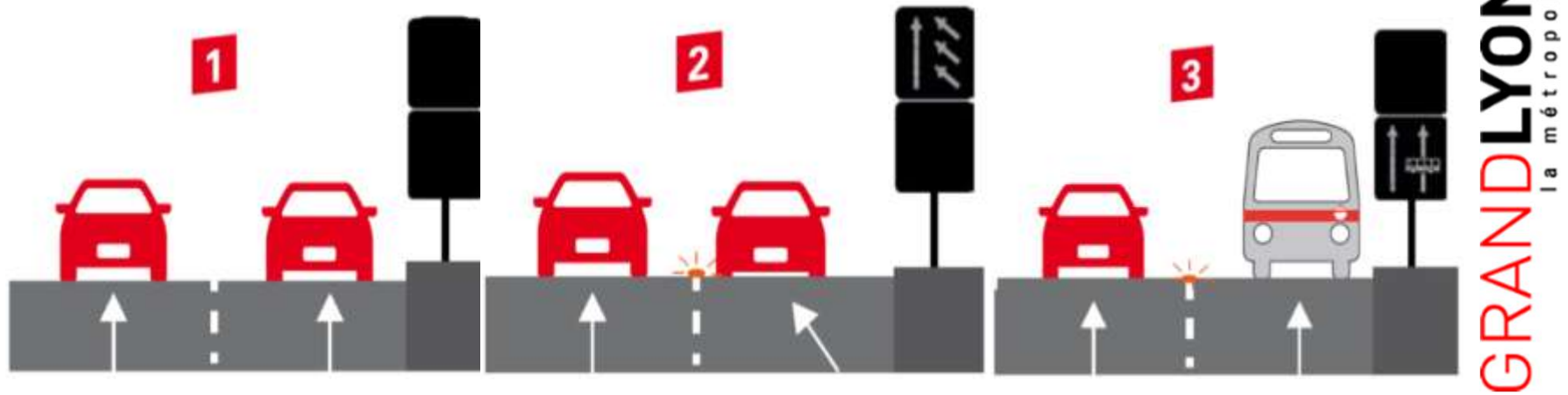


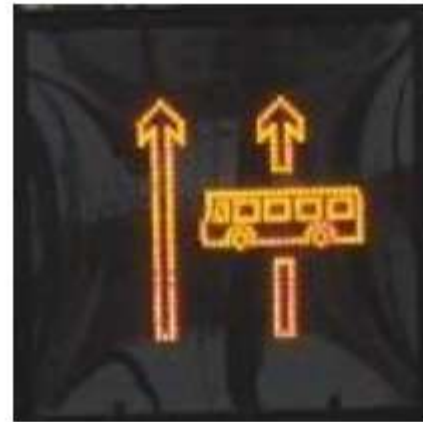


FIGURE 13 : LEDS IMPLANTÉES DANS LE



FIGURE 12 PLOT LUMINEUX ECO-845

Voirie Mobilité Etudes Mu



GRA



# 1. Rappel du contexte et des objectifs

## Objectifs



- Améliorer la régularité des bus
- Fiabiliser les temps de parcours
- Améliorer le franchissement des carrefours à feux
- Encourager le report modal
- Maintien du débit du trafic VP

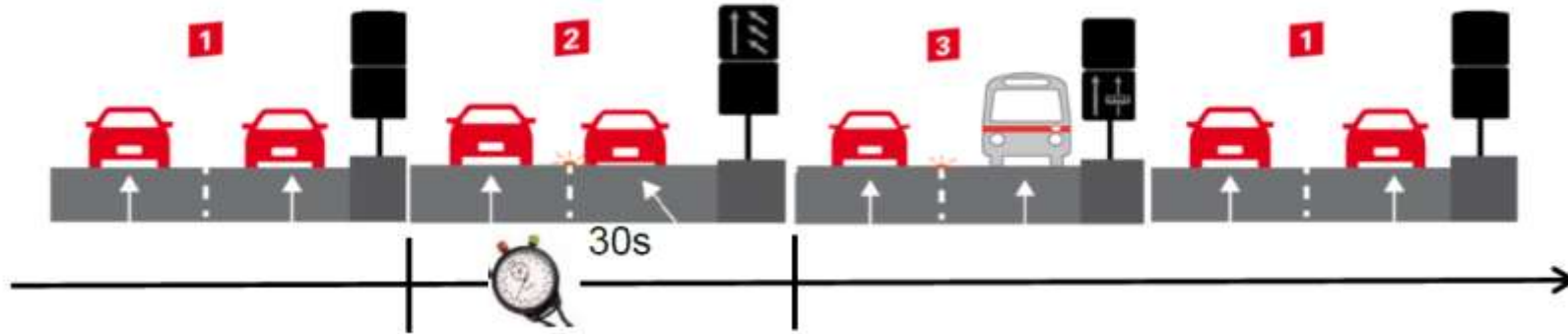


FIGURE 15 SCHEMA D'ACTIVATION DU DISPOSITIF (SOURCE : MÉTROPOLE DE LYON)

Référence

Couloir de bus intermittent

	Phase 0 Novembre		Phase 1 Janvier			
	HPM	HPS	HPM	Variation/P0	HPS	Variation/P0
Tps parcours S1	01:27	01:43	01:35	9%	02:06	22%
Tps parcours S2	02:17	03:00	02:30	9%	02:42	-10%
Tps parcours total	03:44	04:43	04:05	9%	04:48	2%



Analyse des temps de parcours bus

CB intermittent + prio feux

	Phase 0 Novembre		Phase 2 Mars			
	HPM	HPS	HPM	Variation/P0	HPS	Variation/P0
Tps parcours S1	01:27	01:43	01:17	-11%	01:29	-14%
Tps parcours S2	02:17	03:00	01:58	-14%	02:13	-26%
Tps parcours total	03:44	04:43	03:16	-13%	03:42	-22%

Analyse des temps de parcours

Priorité feux seule

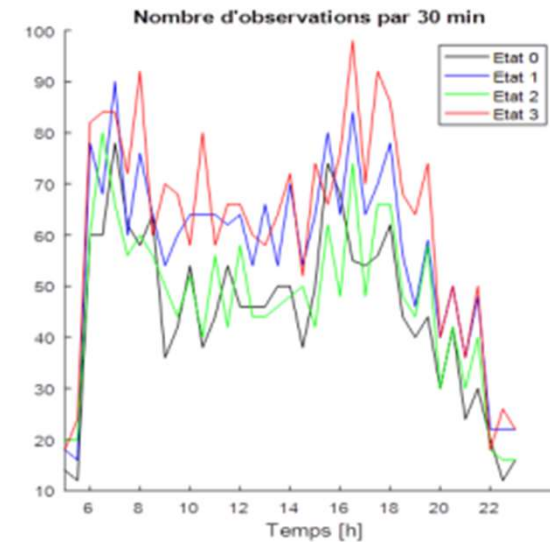
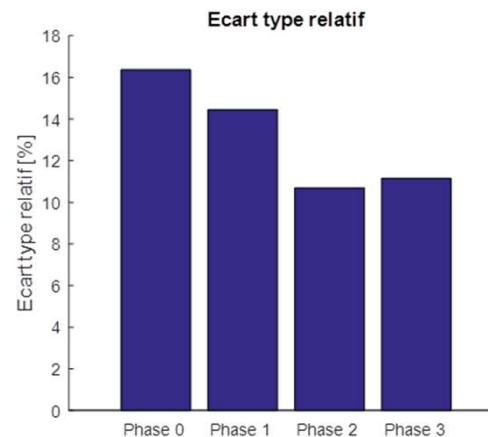
	Phase 0 Novembre		Phase 3 Avril			
	HPM	HPS	HPM	Variation/P0	HPS	Variation/P0
Tps parcours S1	01:27	01:43	01:13	-16%	01:29	-14%
Tps parcours S2	02:17	03:00	01:54	-17%	02:09	-28%
Tps parcours total	03:44	04:43	03:08	-16%	03:38	-23%



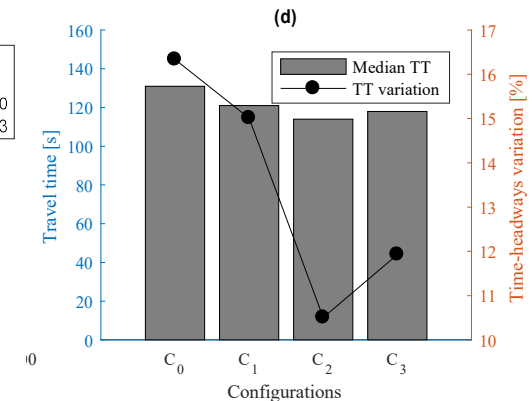
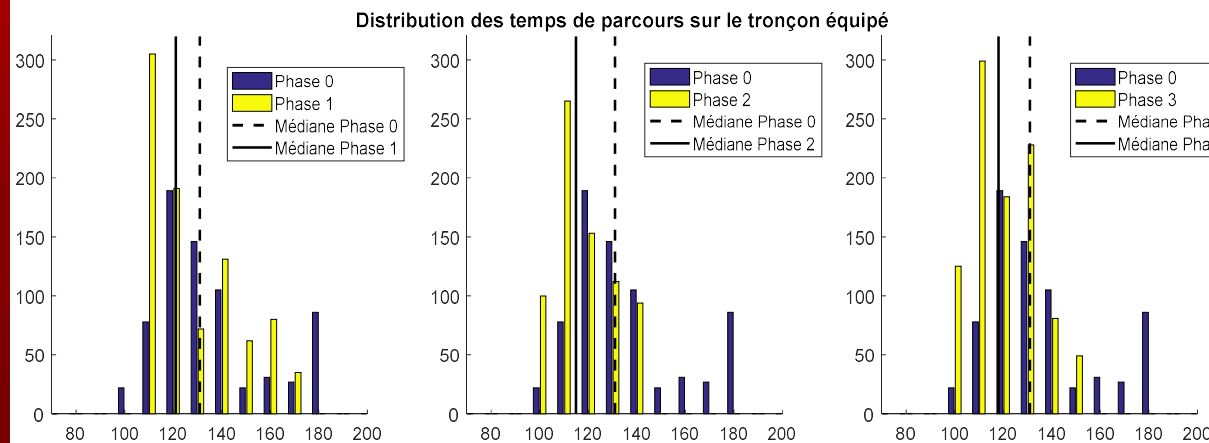
## 2. Évaluation des phases

### Quelques résultats prometteurs ?

- Distribution des temps de parcours :
  - Pondéré par le nombre d'observation ;
  - En excluant la nuit ;
- Donne accès :
  - À la médiane ;
  - Aux variations ;
- Performance :
  1. CB + priorité ;
  2. Priorité seule ;
  3. CB seul ;
  4. Rien.



**RANDLYON**  
la métropole







# A retenir :

- Jusqu'à **28% de gain en temps de parcours** : -1'05 sur 4'43 !
  - Combinaison priorité feux + CB intermittent = **-13% (-17 sec.)**
  - Priorité feu seule = **-10% (-10 sec.)**
  - CB intermittent seul = **-8% (-10 sec.)**
- Nécessité d'un tronçon équipé de feux + CB intermittent **suffisamment long (>300m)** pour rattraper la perte liée au pincement à l'amorce du dispositif (ou s'inscrire dans la continuité d'un CB qui s'interrompt)
- Gain en régularité = **+ 25 %**
- Plage de pertinence affinée :
  - **Fréquence** de bus (> 8 min)
  - **Trafic / congestion** automobile (900-1000 vh/HP)
- Recommandations pour la signalétique :  
 privilégier la **sémiologie existante**
  - Marquage à plat blanc plutôt que LED en rive : mot « BUS »
  - Panneau issu de l'IISR (full matrix)
- Appropriation par les usagers : **40% à 60% de taux de respect** (sans contrôle sur dispositif provisoire 3 mois), jugé néanmoins suffisant

