

Le dossier coup de coeur

Choulans : le grand défi

Améliorer l'entrée et la sortie de la ville, tel est le défi que devront affronter les lignes de bus, face à la hausse du trafic automobile pendulaire qui englobe quotidiennement les entrées de la ville de Lyon.

Pour rendre les lignes de bus pénétrantes plus efficaces et donc d'autant plus attractives, leur parcours doit être facilité, pour leur garantir un temps de parcours, une vitesse commerciale, une régularité, pour en faire des lignes à « haute qualité de service ».

À l'instar de la Montée des Soldats, porte d'entrée et de sortie de la ville vers le Nord (Dombes, Val de Saône, Bresse), nous avons imaginé un même aménagement sur la Montée de Choulans, porte d'entrée de la ville vers le Sud Ouest de l'agglomération, avec un axe fort, celui de l'actuelle ligne 30 du réseau TCL.

Voici donc ce que nous avons imaginé !



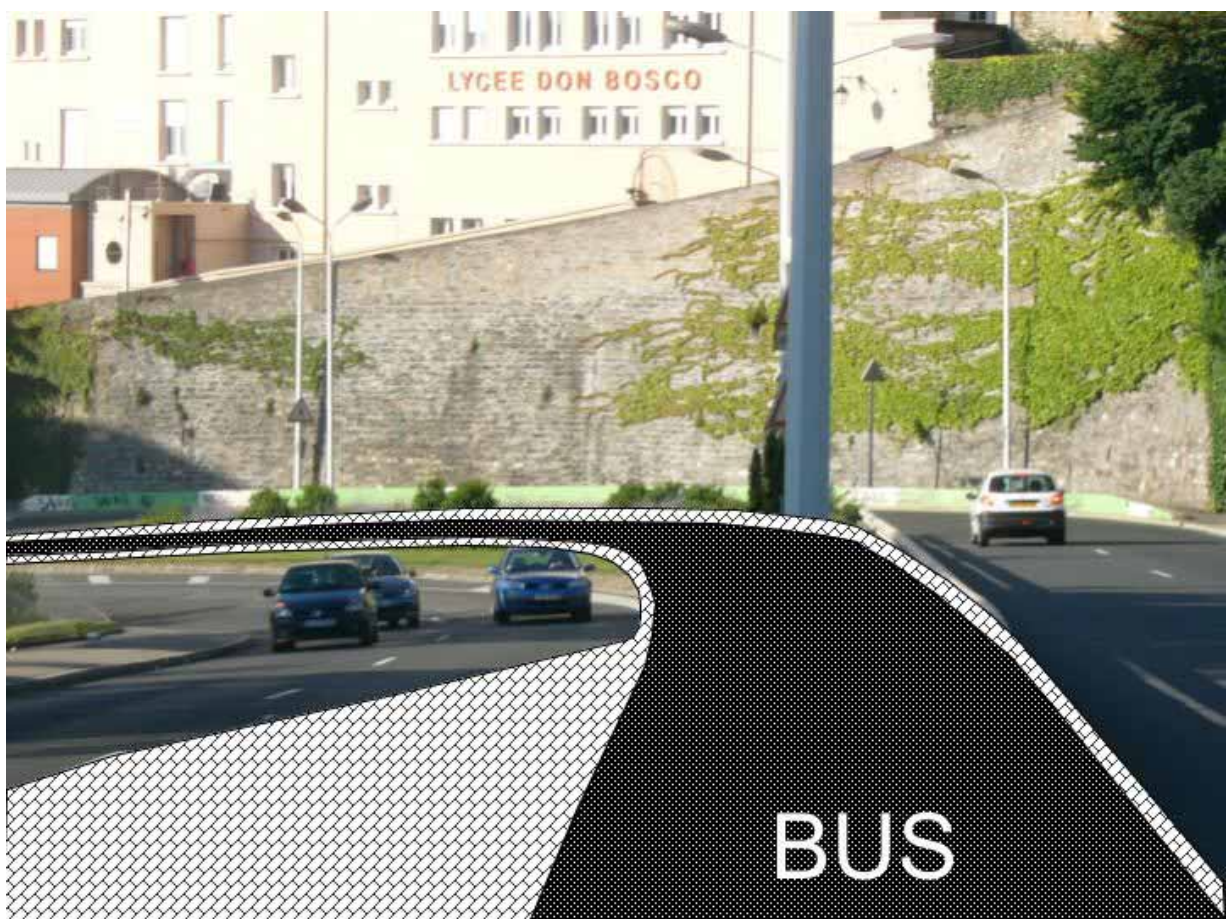
Notre fameuse Montée de Choulans nationale, autoroute urbaine tueuse, qui a encore coûté la vie récemment à un scooter, passé sous les roues d'un bus. Les vitesses y sont souvent excessives, exacerbées par la pente et par les virages dangereux successifs qui servent occasionnellement de terrain de jeux aux chauffards.

Nous l'avons remasterisée à la sauce Lyon en Lignes !

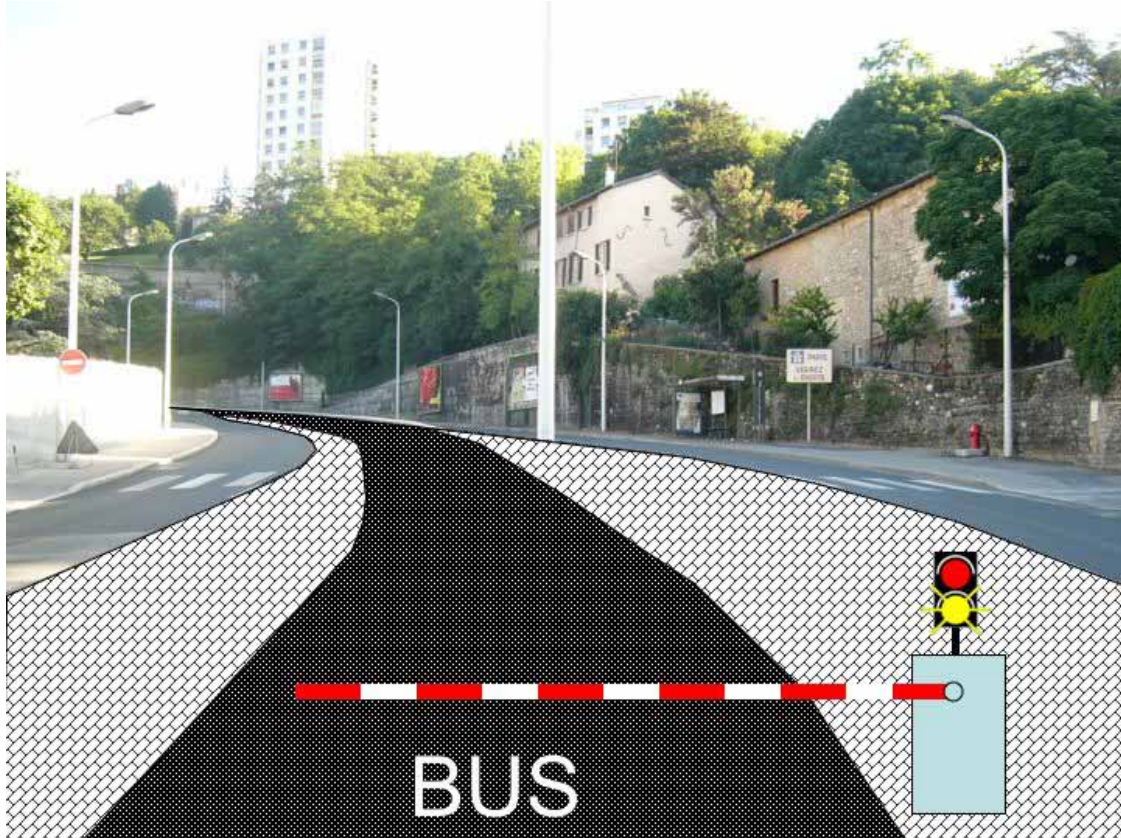
Il s'agit, comme sur la Montée des Soldats sur la commune de Caluire et Cuire, de construire un site propre central, alternatif, où la circulation se fait dans le sens des heures de pointe : vers le centre le matin, vers la périphérie le soir. Le changement se fait entre 13 et 14h, où la circulation y est alors interdite dans les 2 sens pour des raisons de sécurité.

En aval de la Montée de Choulans, nous construisons un site propre latéral qui permet aux bus de se mettre tout de suite à gauche après le passage sur le Pont Kitchener Marchand, afin de faciliter leur accès au terre-plein central. Ce couloir réservé peut être emprunté à tout moment par les bus circulant sur la Montée de Choulans, que le Site propre central soit ouvert ou non.

Après le 1^{er} virage, le site propre alterné à proprement parler commence, à la hauteur du Lycée Don Bosco. On rase alors la GBA centrale pour y loger notre voie réservée. Les voitures particulières passent alors sur 1 voie dans les 2 sens, limitant ainsi l'effet « autoroute » de ce parcours, tout en leur autorisant la montée vers le 5^{ème} arrondissement de Lyon et Ste Foy lès Lyon.



L'entrée est gérée par une barrière de contrôle d'accès pour garantir l'accès aux seuls véhicules de transport en commun.



Vers les arrêts « Choulans Tourelle » et « Trois Artichauts », le site propre s'élargit pour accueillir 2 stations intermédiaires, capables d'accueillir des bus dans les 2 sens grâce à des quais décalés.

Le nombre de lignes TCL dans la Montée de Choulans justifie la construction d'un site propre à cet endroit : **Lignes 29, 30, 46, 49/49D, 73**

En cas de saturation ou de fermeture du Tunnel sous Fourvière, la **ligne 55** peut également emprunter la Montée de Choulans. Ce site propre sera d'autant plus utile que lors de la fermeture du Tunnel sous Fourvière, la circulation automobile est reportée sur cet axe qui n'absorbe pas l'ampleur du trafic de l'A7, créant ainsi des rétentions jusqu'à la Place de Trion (Lyon 5).

Le but d'un tel aménagement est bien sûr d'améliorer l'efficacité de ligne de bus existantes, sans gros frais d'infrastructure. Mais l'intérêt est aussi urbanistique. Avez-vous déjà essayé de traverser la Montée de Choulans à pied ? Très difficile et périlleux ! Il existe pourtant des traversées piétonnes à plusieurs endroits, mais il est difficile de s'y engager tellement les vitesses sont élevées. Pourtant, de nombreux lycéens la traversent quotidiennement en descendant à l'arrêt « Choulans Tourelles ».

L'avantage d'un tel aménagement est de supprimer l'effet « autoroute urbaine » engendré par le 2*2 voies. Une telle voirie dans Lyon est une véritable barrière qui nuit au développement de l'habitat et des déplacements doux. La Montée de Choulans est aujourd'hui devenue un « no man's land » ou il est difficile de vivre.

Alors, pourquoi ne pas réhumaniser cet axe structurant de l'Ouest lyonnais ?

