

Plan des Déplacements Urbains...

un enjeu essentiel pour l'agglomération lyonnaise...

Avant de découvrir le contenu des trois scénarios, il paraît essentiel de rappeler les objectifs du Plan des Déplacements Urbains :

- la recherche d'un meilleur équilibre dans l'utilisation des différents modes de déplacement : transports en commun, voiture, marche à pied et vélo ;
- la préservation de la qualité de vie et la limitation des nuisances ;
- l'amélioration des conditions de circulation ;
- l'amélioration de l'efficacité du système de transports collectifs qui est financé, en grande partie par l'argent public ;
- l'amélioration de la qualité de la desserte et de l'accessibilité sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour son développement et le confort de ses habitants ;
- la garantie du maintien dans le temps de ces objectifs par une politique d'urbanisation prenant en compte la dimension "déplacements".

Tous ces objectifs ont guidé l'élaboration des trois scénarios qui vous sont présentés.

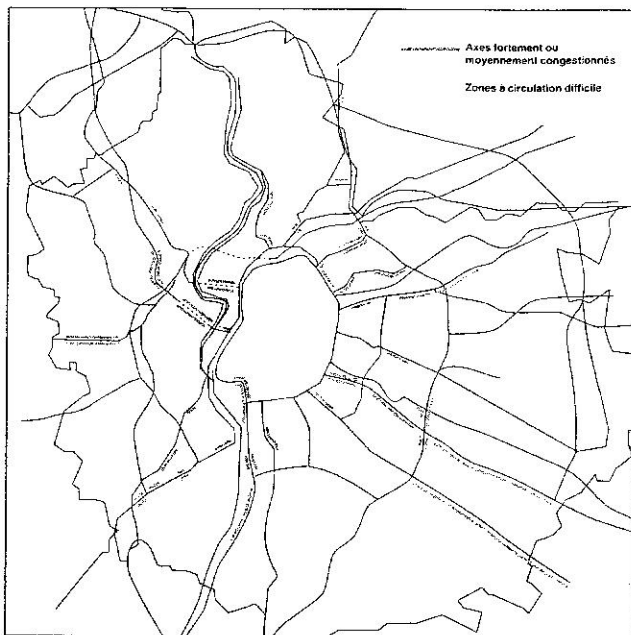
Leur lecture doit vous permettre de saisir les enjeux sur lesquels porte chaque décision. Les choix qui seront faits dans l'utilisation des voiries, sur la politique de stationnement ne seront pas sans conséquence sur le développement des transports en commun, la promotion de la marche à pied et du vélo. Chaque scénario a sa propre logique qui se traduit par des choix plus ou moins faciles à mettre en œuvre et qui entraînent, à un horizon de 10 ans environ, un certain nombre de conséquences.

Scénario A

La poursuite des efforts entrepris ...

Les objectifs de ce scénario sont à la fois de poursuivre l'amélioration de la desserte en voiture particulière et les investissements en faveur des transports en commun.

La capacité des routes et autoroutes pénétrantes et des voies de traversée rapide (axe Mermoz-Berthelot, quais du Rhône...) est maintenue voire accrue. De nouvelles voiries sont, dans le même temps créées en seconde couronne. Le trafic automobile augmente fortement. En matière de stationnement, l'offre augmente que ce soit dans les parcs publics ou privés et sur la voirie.



Secteurs et axes congestionnés à l'heure de pointe du soir, en 2005.

L'ensemble de ces mesures confirme un partage de la voirie en faveur de la voiture. L'accroissement du trafic automobile est alors de 30 à 50% sur les grands axes à l'intérieur de l'agglomération.

En ce qui concerne les transports en commun, seul le réseau de métro est développé, avec des prolongements de la ligne B vers la Doua et Oullins et de la ligne D vers Bron si la faisabilité technique de ce dernier est confirmée.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

Les efforts faits pour la voiture particulière ne parviennent pas à empêcher une dégradation des conditions de circulation et provoquent une augmentation sensible du bruit et des émissions polluantes.

La desserte en transports en commun ne s'améliore que dans les trois zones concernées par l'extension du métro. Les performances des bus et trolleys se dégradent, la clientèle stagne ou décroît. Résultat, les collectivités et l'utilisateur paient davantage à la fois pour les transports en commun et pour les aménagements de voirie. Cependant, les décisions ne heurtent pas les habitudes et ne soulèvent pas d'importants débats à court terme. A plus long terme, elles susciteront des insatisfactions.

Scénario B

Pour une politique cohérente des déplacements...

Les objectifs de ce scénario sont à la fois :

- de maintenir des conditions de mobilité et d'accessibilité satisfaisantes tout en refusant un accroissement trop fort de la circulation automobile,
- de donner une nouvelle attractivité aux transports en commun en modernisant fortement le réseau de surface et en instaurant les conditions nécessaires à leur performance.

Le point fort de ce scénario est la création progressive d'une douzaine de lignes fortes du réseau de surface qui percent la ceinture de