



Les itinéraires proposés ne le sont encore qu'à titre indicatif. Ils devront être définis en tenant compte des difficultés de partage de la voirie, notamment.

congestion et offrent un niveau de service élevé (fréquence de passage de 5 à 7 minutes, vitesse garantie et régulière proche de celle du métro, capacité et confort). Ce niveau de service est rendu possible par une circulation sur voie réservée et une priorité totale aux feux. Ces lignes fortes offrent des liaisons rapides entre la périphérie et le centre avec à leur tête des parcs relais, leur insertion urbaine est soignée.

Un matériel roulant moderne, électrique et confortable est choisi. Au delà de ces lignes fortes, des modifications et des améliorations sont apportées au réseau dans son ensemble.

Concernant la voirie, la capacité des routes et des autoroutes qui pénètrent dans l'agglomération est gelée, l'offre de stationnement diminue et les zones de stationnement payant sont étendues pour limiter les déplacements domicile/travail en voiture particulière.

Dans ce scénario, le confort et les fréquences des lignes ferroviaires du réseau ouest sont améliorés. Une liaison continue entre Civros et Villefranche est créée, permettant aux résidents du sud-ouest lyonnais d'accéder directement à la gare de Vaise et donc à la ligne D du métro.

Quant à la marche à pied et le vélo, des aménagements ponctuels sont réalisés pour améliorer le confort et la sécurité.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

La circulation automobile progresse moins vite à l'intérieur de Lyon et de la première couronne, mais la congestion n'est pas totalement maîtrisée et continue à avoir des conséquences défavorables sur la qualité de vie et sur l'activité économique...

Le développement de la marche à pied et du vélo est un peu plus encouragé mais demeure limité.

Le réseau de transports en commun de surface devient plus efficace et attire de nouveaux clients ce qui permet de dégager des financements pour augmenter la qualité de service sur l'ensemble des lignes. Les zones les plus peuplées et les pôles



importants ou sensibles de l'agglomération sont bien desservis.

Les décisions qui seront à prendre en matière de partage de la voirie risquent de susciter des débats, nécessitant alors une forte volonté politique.

Scénario C

Un nouveau visage pour la cité...

Prolongement et dépassement du scénario B, le scénario C, plus ambitieux, vise à :

- promouvoir une autre image de la ville pour y privilégier la qualité de vie et en y organisant une coexistence harmonieuse entre tous les usagers, automobilistes, piétons, deux roues et en recherchant une meilleure qualité de l'espace urbain ;
- faire des transports en commun une réelle alternative à la voiture par la création de lignes fortes et par une amélioration globale du réseau.

L'enjeu majeur de ce scénario est de mieux protéger les centres villes de la circulation automobile. Comme dans le scénario B, une douzaine de lignes fortes de transports en commun est créée. Le réseau est alors organisé pour accroître sur toutes ses lignes, la qualité du service avec la définition d'un service minimal y compris pour les lignes de seconde couronne (fréquence de 10 minutes en heure de pointe et de 20 minutes en heure creuse, amplitude horaire de 6h30 à 21h00) mais aussi avec le développement de navettes locales et la recherche de moyens adaptés pour la desserte de soirée ou de fin de semaine (taxis, minibus).

Parallèlement, les lignes ferroviaires qui desservent le bassin d'emploi de l'agglomération lyonnaise voient leurs fréquences augmenter. Un nouveau visage pour la cité, c'est aussi un réseau d'itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens et non plus seulement pour les loisirs, des places de stationnement vélos et des consignes. Une charte des déplacements piétons fixe la largeur des trottoirs, les obligations d'aménagement en faveur des personnes à mobilité réduite et différentes mesures pour améliorer la sécurité des piétons. La mise en œuvre de ces choix est permise par la réduction de la capacité des grands axes urbains, par la réduction de la vitesse à l'intérieur des centres et par la requalification des rues.

QUELLES CONSÉQUENCES ?

Ce scénario donne un nouveau visage à la cité :

- l'effort des collectivités est important en matière de requalification urbaine ;
- cyclistes et piétons ont enfin toute leur place dans la ville ;
- les centres villes sont mieux protégés et les nuisances diminuent grâce à une modération de la circulation générale ;
- la circulation automobile est maîtrisée à l'intérieur de Lyon et de la première couronne ;
- les performances des transports en commun sont garanties et comparables à celles de la voiture, dans le centre et la première couronne. Une réelle alternative à l'usage de l'automobile est ainsi offerte. La situation financière du réseau de transports en commun est améliorée ;