

Une Métropole qui facilite les transports de toutes et de tous

Penser la Métropole de Lyon de demain, c'est avant tout penser à la manière dont elle sera vécue, habitée, partagée par tous ses habitants et connectée entre tous ses territoires. Dès lors, la problématique des déplacements et des transports constitue un enjeu majeur pour construire l'avenir de toute notre agglomération. Si Lyon a été pendant très longtemps en avance sur les questions de mobilités en proposant une offre diversifiée (métro, funiculaire, tram, bus) ainsi que de nombreuses solutions alternatives comme les Velo'V ou l'auto-partage, le manque d'investissement depuis 10 ans dans les transports en commun a fini par créer de véritables disparités entre nos communes, notamment en termes d'offre et d'accessibilité des transports en commun.

Aujourd'hui, notre offre de transport ne correspond plus aux enjeux d'une métropole du XXI^{ème} siècle, que ce soit en termes d'usages et de services rendus mais également en termes d'impératifs environnementaux et de congestion urbaine.

C'est pourquoi nous proposons un véritable *plan mobilités* à l'échelle de toute la Métropole : un plan innovant et ambitieux, un plan durable et responsable, un plan multimodal et interconnecté dont l'objectif est de mailler l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions à tous nos habitants.

Ce grand plan de transport métropolitain sera réalisable sur trois mandats à hauteur de 10 milliards d'euros. Il nous permettra de déployer massivement notre réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'aire métropolitaine en allongeant significativement les lignes de métro, de bus et de tram existantes. En outre, il prévoira de développer l'offre de bus express et de parking relais sur tous nos territoires, de contribuer aux côtés de la SNCF et de la Région à la mise en place d'un véritable service express de transport ferroviaire, ou encore de créer des navettes fluviales sur le Rhône et la Saône. Par ailleurs, il a pour objectif de renforcer les nouveaux usages tels que le covoiturage, l'autopartage ou encore le transport à la demande ou le transport d'utilité sociale. Enfin, il nous permettra de poursuivre et d'intensifier notre plan vélo à l'échelle de toute la Métropole et d'encourager la pratique de la marche à pied. Avec un tel plan, nous maillons et connectons l'ensemble de notre territoire pour apporter des solutions efficaces, fiables et durables afin d'assurer à tous nos habitants des mobilités facilitées au quotidien.

Parce que la mobilité pour tous est un droit que nous devons garantir à tous nos habitants et sur tous nos territoires.

Parce que la mobilité pour tous est la force des grandes métropoles de demain.

Parce que la mobilité pour tous est l'une de nos priorités pour le prochain mandat.

Nous refusons l'« Anneau des Sciences », autoroute en plein cœur de l'Ouest lyonnais

« On ne résoudra pas les problématiques de mobilités du 21^{ème} siècle avec une infrastructure autoroutière pensée au 20^{ème} siècle ! »

Pendant longtemps, l'Anneau des Sciences (bouclage du périphérique lyonnais) a été envisagé comme la solution qui réglerait tous les problèmes de densité du trafic routier sur Lyon. Aujourd'hui, ce projet d'autoroute urbaine en plein cœur de l'Ouest lyonnais, qui a été pensé au siècle dernier, est inaudible.

Tout d'abord, parce qu'il est irresponsable d'un point de vue financier : estimée à plus de 4 milliards d'euros, une telle infrastructure est faramineuse. L'État, l'Union Européenne et la Région se sont désolidarisés de ce projet, laissant le financement de cette autoroute urbaine à la seule charge de notre collectivité, ce qui limiterait drastiquement notre capacité d'investissement dans les autres domaines de compétence de la Métropole et ferait tripler la dette de cette dernière.

De surcroît, à l'heure où nos sociétés doivent répondre au défi environnemental, il est totalement contradictoire de proposer une telle infrastructure qui encourage l'utilisation de la voiture et qui augmentera les déplacements en véhicule individuel comme le démontrent toutes les études de trafic. On le sait, la circulation automobile est la première source d'émission des gaz à effet de serre (+ de 30 % des émissions) et des émissions polluantes, avec une aggravation à proximité des axes routiers. Dire oui à l'ADS reviendrait à nier l'urgence climatique et environnementale et à reléguer la santé de nos concitoyens au second plan de nos préoccupations.

Enfin, nous ne souhaitons pas la réalisation d'un tel projet car il serait inefficace pour diminuer les flux automobiles et ne réglerait donc en rien le problème pour lequel il était à l'origine imaginé. En effet, l'expérience d'infrastructures semblables dans d'autres grandes villes nous a prouvé que de telles autoroutes urbaines sont des aspirateurs à voitures qui ne fluidifient en aucun cas le trafic, quel que soit le mode de propulsion utilisé par les véhicules.

Renoncer à l'ADS, c'est nous obliger collectivement à trouver des solutions de transports alternatives et durables. Renoncer à l'ADS, c'est donc être responsable pour nos enfants et notre avenir !

Développer massivement les transports en commun pour tous sur tous les territoires

Investir 10 milliards d'euros pour les transports en commun et la multimodalité

Force est de constater que notre réseau de transport en commun n'a pas été assez ambitieux parce qu'il n'a pas été pensé à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Aujourd'hui, les lignes des réseaux de tram et de métros TCL sont parmi les plus courtes d'Europe si bien qu'elles ne desservent dans leur grande majorité que les communes frontalières à Lyon et Villeurbanne. Le réseau actuel de notre métro fait 33,2 km tandis que la Métropole de Lille, qui est moins dense que la nôtre, peut compter sur 43,7 km de lignes. De la même manière, notre réseau de tram ne fait que 76,7 km. Aujourd'hui, nos lignes sont concentrées sur l'hyper-centre de la Métropole. Mais qu'en est-il des autres communes de notre territoire ? Quelles solutions ont nos concitoyens pour se déplacer en dehors de la voiture ? Or, à l'heure où l'urgence écologique et la congestion routière sont des réalités et qu'elles nous imposent de limiter notre utilisation de l'automobile, il nous faut apporter de nouvelles réponses pour garantir des alternatives efficaces et opérantes à ce mode de transport.

C'est pourquoi nous proposons de développer toutes nos lignes de transport en commun grâce à un investissement historique de 10 milliards d'euros. Ce grand plan des mobilités métropolitaines s'étalera sur 3 mandats et permettra de prolonger toutes les lignes de métros existantes en étendant le réseau de 33,2 km à 75 km. Il sera aussi le moyen de prolonger les lignes de tramway, de rendre le bus plus fiable et de contribuer aux côtés de la SNCF et de la Région à la mise en place d'un véritable service express de transport ferroviaire. Des investissements nécessaires pour garantir à tous nos habitants une offre de mobilités plus performante, plus accessible et plus connectée sur toute la Métropole !

Déployer massivement le réseau métro/tram/bus

1. Multiplier par deux la taille du réseau métro et tramway

- La ligne A sera prolongée à l'est de Vaulx-en-Velin La Soie jusqu'à Meyzieu en passant par Décines, et deviendra la ligne Perrache – Meyzieu.
- La ligne B sera prolongée au sud d'Hôpitaux Sud (Saint-Genis-Laval) jusqu'à Feyzin en passant par Irigny et au nord de Charpenne jusqu'à Rillieux en passant par Caluire, et deviendra la ligne Rillieux – Feyzin.
- La ligne C sera prolongée de Cuire jusqu'à la place Foch à Caluire pour une connexion à la nouvelle ligne B.

- La ligne D sera prolongée au nord de la gare de Vaise jusqu'au site Techlid à Limonest en passant par La Duchère, Écully, Champagne, et au sud jusqu'aux sites universitaires de Porte des Alpes (embranchement depuis Grange-Blanche).
- La future ligne E s'étendra de la Part-Dieu jusqu'à Craponne en passant par Bellecour, le 5^e arrondissement de Lyon, l'étoile d'Alaï et Francheville.
- Le tramway T1 sera étendu de l'IUT Feyssine jusqu'à Vaulx-en-Velin La Soie en passant par le Mas du Taureau et Vaulx Centre, et deviendra la ligne Vaulx-en-Velin La Soie – Debourg.
- Un arrêt de tramway sera créé devant la mairie du 8^e arrondissement, desservie grâce au raccordement de T2 et T6 via l'avenue Jean Mermoz.
- Le tramway T4 sera étendu au sud à Feyzin pour une connexion avec le métro B prolongé.
- Le tramway T5 sera étendu à l'est du site d'Eurexpo jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry en passant par Chassieu et Genas, et deviendra la ligne Grange-Blanche – Aéroport Saint-Exupéry.
- Le tramway T6 sera étendu au nord des Hôpitaux Est (Bron) à La Doua (Villeurbanne), et deviendra la ligne Debourg – La Doua.
- Une ligne de tramway T7 sera créée et reliera Gerland à Gare de Vénissieux.

2. Créer des lignes de cars express sur les grands axes routiers

Nous créerons des lignes de cars express sur les grands axes routiers d'entrée dans la Métropole et connectés à des grands parking relais. Ils iront chercher des usagers jusqu'à 50 km du centre de la Métropole. Les lignes circuleront notamment :

- Sur la M6/M7 (mars et septembre 2020),
- Sur l'A450 (dès 2023 avec arrivée du Métro à Hôpitaux Sud) depuis les 7 chemins par exemple,
- Sur l'A46,
- Sur l'ex-RN86 depuis Lyon jusqu'à Condrieu,
- Sur l'ex-RN6,
- Sur l'A6 et l'A7.

Nous placerons la ligne de bus à haut niveau de service « Sathonay –Trévoux » en site propre jusqu'à la Part-Dieu.

Les cars de ces lignes seront 100% propres (électriques, GNV ou hydrogène).

3. Une offre plus fréquente, plus confortable et plus durable pour nos transports en commun

Pour inciter nos habitants à utiliser les transports en commun, nous nous devons de les rendre accessibles, confortables, durables et en cohérence avec les modes de vie des uns et des autres. Nous augmenterons la fréquence et la capacité des lignes de bus et en particulier à l'extérieur de l'hyper-centre.

Nous renouvellerons le parc de bus : 600 bus et trolleys seront remplacés en 10 ans pour être totalement propres pour atteindre un réseau de bus 100 % zéro émission d'ici à 2030.

Nous étendrons les horaires de nuit des métros, le jeudi soir jusqu'à 2h du matin.

Nous développerons les lignes de nuit « Pleine Lune » notamment pour faciliter les correspondances avec le métro et le tramway.

Nous systématiserons également le dispositif d'arrêt à la demande pour ces lignes de nuit après 22h, afin de permettre à chaque usager de descendre en sécurité au plus près de son domicile.

Créer des navettes fluviales intégrées au réseau TCL

4. Créer un service public de navettes fluviales sur le Rhône et la Saône

Nous créerons un **véritable service public de la mobilité fluviale**, avec des navettes fluviales accessibles avec un abonnement TCL, l'aménagement des pontons d'embarquement existants et la création de nouveaux pontons d'embarquement.

Cela permettra de reporter une partie des flux de trajets quotidiens sur l'eau et d'offrir une alternative à la voiture pour les habitants de l'Ouest, en complément du grand plan Transports en Commun Métropolitains.

Reconquérir la Saône et le Rhône, c'est aussi saisir l'opportunité de la mobilité fluviale comme mode de transport alternatif.

Ce service public de navettes fluviales permettra de relier :

- Côté Saône, de Confluence (Lyon 2^{ème}) jusqu'à la future halte fluviale d'Albigny (La Loupe)
- Côté Rhône, de Gerland (Lyon 7^{ème}) jusqu'à La Doua (Villeurbanne)

La vitesse de navigation, aujourd'hui de 8 km/h, sera augmentée à 20 km/h. À titre d'exemple, la vitesse maximale a été augmentée à 18 km/h à Paris. Huit navettes fluviales circuleront sur le réseau fluvial, sur chaque rive des deux fleuves

Afin d'assurer une alternative rapide, efficace et fiable aux habitants du Val de Saône des navettes express seront proposées aux heures de pointe (7h et 9h / 17h30 et 19h30) entre Couzon-au-Mont-d'Or et Bellecour. Cela permettra de relier Couzon à Bellecour en 40 minutes.

Les parkings relais à proximité des pontons d'embarquement seront renforcés pour permettre un vrai report modal de la voiture à la navette fluviale.

On recense aujourd'hui une vingtaine de pontons d'embarquement, en majeure partie à Lyon et dans le Val de Saône : nous aménagerons de nouveaux pontons, sur les berges lyonnaises du Rhône (secteur Foch et Cité internationale), à l'île Barbe, ainsi qu'à Villeurbanne (La Doua).

Nous privilégierons des navettes propres respectueuses des fleuves et de leur biodiversité.

Des bornes de chargement (pour navettes électriques) seront présentes à chaque ponton d'embarquement.

Baisser les tarifs des transports en commun

5. Rendre les tarifs abonnements transports en commun plus incitatifs grâce à des réductions et à des mesures de gratuité

Pour encourager l'utilisation des transports en commun, nous rendrons leur tarification plus attractive. Ainsi nous prévoyons une série de réductions, voire dans certains cas la gratuité, pour que le coût ne soit pas un frein à l'utilisation des transports en commun.

- Nous rendrons les transports en commun gratuits pour les moins de 11 ans.
- Nous réduirons le coût de l'abonnement TCL à 20 euros par mois pour les jeunes entre 11 et 25 ans.
- Nous rendrons les transports en commun gratuits pour les personnes percevant les minimas sociaux.
- Nous rendrons les transports en commun gratuits pour tous lors de pics de pollution.
- Nous mettrons en place un abonnement commun TCL/TER.

Faire émerger un service express ferroviaire métropolitain

6. Favoriser la mise en place d'un véritable service express ferroviaire métropolitain en lien avec l'État et la Région

Aujourd'hui, on dénombre sur notre territoire 35 gares et un réseau de TER dense mais souvent inadapté aux besoins des habitants en termes de fréquence.

Si le ferroviaire est géré par la Région et la SNCF, nous souhaitons accompagner le développement de l'offre et surtout l'intermodalité des gares pour développer un véritable service ferroviaire express sur l'aire métropolitaine.

Ainsi, à l'ouest de la Métropole, nous souhaitons accompagner l'évolution du tram-train de l'Ouest Lyonnais, afin qu'il joue son rôle dans la mobilité de cette partie du territoire. Pour cela, nous accompagnerons la construction d'une deuxième voie sous le tunnel des Deux-Amants ce qui permettra à la ligne Lozanne-Tassin d'être prolongée jusqu'à Gorge de Loup et la gare Saint-Paul.

Pour les 3 branches, nous mettrons en place un cadencement toutes les 15 minutes.

Favoriser l'intermodalité

7. Transformer toutes les gares en véritables pôles multimodaux (grands parcs relais, parkings à vélo, espaces de covoiturage, desserte TCL, ...)

Les gares sont par définition des lieux de passage et d'échanges. C'est pourquoi nous souhaitons que nos différentes gares deviennent de réels pôles d'échanges multimodaux avec grands parkings relais, parkings à vélos sécurisés, desserte TCL, stations Vélo'V, stations d'autopartage, aires de covoiturage... où toutes les mobilités à l'œuvre sur notre territoire soient disponibles.

Nous renforcerons l'intermodalité dans ces lieux afin que les usagers y trouvent toutes les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.



Amplifier l'essor des modes actifs (vélos, piétons..)

Depuis quelques années, la Métropole de Lyon s'est engagée pour favoriser la pratique des modes de déplacements doux : la marche à pied et le vélo. Pour développer ces deux pratiques, nous avons entrepris de nombreux aménagements à destination des piétons et des cyclistes afin de sécuriser leurs trajets et faciliter leur cheminement. Et, toutes ces mesures ont porté leurs fruits car, depuis 10 ans, l'usage du vélo a progressé entre 10 et 15% sur notre territoire, hissant la ville de Lyon dans le top 10 des villes européennes où la pratique du vélo ne cesse d'augmenter.

Conscients des effets positifs de ces deux modes doux sur l'environnement et la santé des Grands Lyonnais, nous souhaitons poursuivre cet élan et l'intensifier. Pour cela, nous dirigeons nos efforts sur deux aspects : la sécurité et le gain de temps – deux conditions *sine qua non* pour inciter les Grands Lyonnais à ces deux pratiques !

Avec notre plan *Génération Vélo*, nous proposons un programme à la fois ambitieux, pragmatique et précis qui repose sur trois axes :

- Le développement du réseau,
- La création de nouveaux services,
- La question des mobilités innovantes et de la mobilité inclusive.

De même, à l'heure où l'on encourage la demi-heure de marche par jour et le vivre-ensemble, les trottoirs sont les premiers espaces de vie, de passage et de partage. C'est pourquoi nous devons absolument les rendre aux habitants. Notre *Plan Trottoirs* défend une Métropole « marchable » et de proximité pour tous, et notamment pour les seniors et les personnes en situation de handicap qui nous alertent fréquemment sur les problèmes d'accessibilité des trottoirs. Notre plan s'articule autour de trois ambitions :

- Une ville des courtes distances,
- Une ville apaisée,
- Une ville partagée.

Aménager une ville plus facile pour les modes doux

1. Construire des passerelles modes doux pour relier les territoires de la Métropole

Ces passerelles que nous construirons permettront de consolider le REVV. Les projets prioritaires se situent entre les quartiers Girondins et Confluence (Lyon 7^{ème}/Lyon 2^{ème}), entre Saint-Jean et les Buers à Villeurbanne, entre Carré de Soie et le nord de Vaulx-en-Velin, entre

Parilly (Bron) et Mermoz (Lyon 8^{ème}), entre Berthelot-Épargne (Lyon 8^{ème}) et le parc Blandan (Lyon 7^{ème}) et entre Couzon-au-Mont-d'Or et Rochetaillée-sur-Saône.

2. Multiplier par deux la surface des zones apaisées (zones 30, zones piétonnes) avec un objectif de 1 000 km de zones apaisées d'ici à 2025

Afin de sécuriser le déplacement des piétons, des cyclistes et autres modes doux, nous apaiserons 1 000 km de voiries d'ici à 2025, en multipliant par deux les surfaces apaisées (zones 30, zones piétonnes, etc.).

3. Créer une commission métropolitaine des modes doux

Sur le modèle de la commission métropolitaine d'accessibilité, nous créerons une commission métropolitaine des modes doux. Cette dernière sera destinée aux piétons, aux usagers de trottinettes, rollers et vélos afin de résoudre les conflits d'usage et d'engager les aménagements nécessaires pour un meilleur partage de l'espace public.

Cette commission sera composée d'élus, des services de la Métropole et des associations d'usagers. Elle sera décentralisée et présente dans chaque territoire de la Métropole pour identifier les axes de circulation à développer pour les modes doux et les ruptures de parcours à résorber.

4. Développer des zones de stationnement propres aux trottinettes électriques

Afin de mieux partager l'espace public, nous créerons des zones de stationnement dédiées aux trottinettes en *free floating*, à proximité des points d'intérêts. Nous engagerons également avec les polices municipales un travail pour faire respecter la nouvelle réglementation en vigueur.

Mettre en œuvre un plan Générations vélos

5. Atteindre 1 500 km de pistes cyclables en 2025 et 2 000 km d'ici à 2030

Plus l'on crée de pistes cyclables, plus la pratique du vélo se développe ! Avec notre objectif d'un réseau cyclable métropolitain de 1 500 km d'ici 2025 et de 2 000 km d'ici 2030, l'usage des modes doux deviendra le mode de transport principal du quotidien pour 50% des Grands Lyonnais, et pour 2/3 des Lyonnais et Villeurbannais.

Nous redoublerons d'efforts pour que 2/3 des voies urbaines de la Métropole soient accessibles aux vélos et autres modes doux. Nous limiterons les ruptures de parcours, favoriserons des pistes continues, et assurerons un jalonnement cyclable sur l'ensemble du réseau, dès sa réalisation.

6. Créer un véritable réseau express vélo végétalisé (REVV)

Nous créerons un réseau express vélo végétalisé (REVV) pourvu de voies continues, sécurisées et végétalisées. Il comprendra des itinéraires permettant aux cyclistes, de façon rapide de relier la 1^{ère} et la 2^{ème} couronne à la ville-centre et de relier les deux couronnes entre elles.

Ce REVV sera développé en anneau, le long des boulevards, et en étoile, *via* les grands axes de circulation qui relient le centre de Lyon aux centres des villes de la 1^{ère} couronne. Les grands axes suivants seront privilégiés dans un premier temps :

- Cours Gambetta et cours Albert Thomas (Lyon 3^{ème} et Lyon 8^{ème})
- Avenue Mermoz et avenue Berthelot (Lyon 8^{ème}, Lyon 7^{ème} et Bron)
- Cours Charlemagne, rue Victor Hugo et rue de la République (Lyon 2^{ème})
- Rue Berthet, rue Pierre Audry et montée du Chemin Neuf (Lyon 9^{ème} et Lyon 5^{ème})
- Cours Vitton et cours Zola (Lyon 6^{ème} et Villeurbanne)
- Route de Vienne (Lyon 8^{ème} et Saint Fons)
- Boulevards des États-Unis, Curie et Croizat (Lyon 8^{ème} et Vénissieux)

7. Achever le parcours de la ViaRhôna et du tronçon métropolitain de la véloroute 50

Le parcours de la ViaRhôna situé sur la Métropole de Lyon sera réalisé d'ici à 2022, afin que les cyclistes puissent circuler de façon sécurisée entre Lyon et Pierre-Bénite, en lien avec la Région qui a en charge le tronçon Irigny/Givors.

De même, nous achèverons l'itinéraire cyclable continu et sécurisé dans le Val-de-Saône, soit une vingtaine de kilomètres sur la véloroute 50 (V50) avec la réalisation du tronçon entre Genay et Lyon. La V50 relie la frontière du Luxembourg à Lyon au fil d'un parcours de plus de 700 kilomètres le long de la Moselle, du Canal des Vosges et de la Saône. Elle est réalisée à 83 % et fait l'objet d'un projet touristique.

8. Mettre en œuvre la gratuité de l'abonnement Vélo'v pour les moins de 25 ans détenant un abonnement TCL

Afin d'inciter les plus jeunes à s'emparer du vélo, nous intégrerons l'abonnement Vélo'v à l'abonnement TCL jeunes qui sera désormais à 20 euros pour les moins de 25 ans.

9. Multiplier par deux le nombre total de places de stationnement vélos et tripler le nombre de places sécurisées

Notre ambition est de multiplier par deux le stationnement pour les vélos en atteignant 60 000 places d'ici 2025. À cette fin, nous doublerons le nombre d'arceaux vélos afin d'atteindre 30 000 arceaux, et nous triplerons le nombre de stationnements vélos sécurisés pour arriver à 10 000 places. Nous généraliserons notamment la présence de boxes vélos sécurisés sur les lieux centraux des communes de la Métropole comme les places de mairie, de marchés, mais aussi au niveau des pôles d'échanges multimodaux et dans toutes les gares.

10. Inciter à l'achat et la location de vélos électriques

Nous augmenterons de 100 à 300 euros l'aide financière de la Métropole pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE) pour les particuliers. Nous renforcerons également le service My Vélo'v, service de location de longue durée (un mois ou un an) de vélos à assistance électrique en l'étendant sur toute la Métropole.

11. Soutenir financièrement le développement des ateliers d'auto-réparation de vélos

Nous trouverons de nouveaux lieux dédiés pour installer ces pôles de récupération et de réparation de vélos de seconde main et soutiendrons financièrement les associations qui les animent.

12. Déployer une flotte de Vélo'v handibikes

À l'instar du nouveau service e-Vélo'v, nous déploierons une flotte de vélos à assistance électrique sans transfert pour permettre aux personnes à mobilité réduite de bénéficier du service public de vélos en métropole. Cette flotte sera déployée en station Vélo'v, en priorité à proximité de certains points d'intérêts.

Réaliser un grand pas en avant pour les piétons

13. Engager une réfection générale de tous les trottoirs de la Métropole

Afin d'encourager la pratique de la marche, nous lancerons une réfection générale de tous les trottoirs de la Métropole qui s'échelonnera sur deux mandats. Elle aura pour objectif de rendre tous nos lieux de passage plus :

- Accessibles : nous veillerons tout particulièrement à la largeur des trottoirs ainsi qu'à la présence d'abaissements de trottoirs au niveau de chaque passage piéton afin que

tout public puisse y circuler facilement et notamment les poussettes et les personnes à mobilité réduite.

- Propres et accueillants : nous installerons du mobilier urbain pour permettre des pauses et arrêts et nous multiplierons l'installation de poubelles avec des cendriers et de poubelles de tri.
- Durables et écologiques : nous installerons des revêtements perméables afin de faciliter l'infiltration des eaux et de couleur claire afin d'éviter la rétention de chaleur, nous planterons des plantes et des arbres en pleine terre afin de végétaliser et de lutter contre les îlots de chaleur et nous disposerons des points de fraîcheur grâce à des fontaines et brumisateurs.

14. Piétonniser la Presqu'île de Lyon le week-end, et piétonniser les centres-bourgs et centres-villes des communes volontaires

Les différentes expérimentations de piétonisation de la Presqu'île de Lyon qui ont eu lieu en 2019 ont démontré la pertinence de cette mesure les week-ends. Elles ont toutefois montré leurs limites en semaine. C'est pourquoi, en concertation avec les commerçants et les usagers, nous proposons une piétonisation pérenne de la Presqu'île de Lyon les samedis et dimanches.

Nous proposerons également aux autres communes qui le souhaitent de les accompagner financièrement dans la mise en place d'une piétonisation partielle ou totale, temporaire ou pérenne, de leur centre-ville ou de leur centre-bourg.

Remettre la voiture à sa juste place

Bien souvent, notamment dans les territoires périphériques, la voiture reste la seule solution pour se déplacer, faute de solutions alternatives. Toutefois, nous pouvons rendre ce mode de transport plus durable à travers une série d'initiatives et mesures qui visent à détourner le trafic de transit et à réduire l'usage individuel de la voiture en encourageant l'intermodalité via des parkings relais et en déployant de nouveaux services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, navettes autonomes, transport à la demande...).

Détourner le trafic de transit

1. Créer un tarif de transit pour réduire les traversées du centre de Lyon

Le déclassement de l'A6/A7 nécessite de réduire substantiellement le trafic de transit passant par le centre de Lyon. Nous créerons un tarif de transit incitant au grand contournement pour ceux qui ne se rendent pas dans la Métropole de Lyon.

2. Réaliser le grand contournement routier de Lyon

Parce que la décennie à venir doit réconcilier le centre de la Métropole avec les territoires périphériques, il faut en finir avec le débat toujours repoussé du contournement routier de Lyon et dessiner un réseau d'infrastructures routières qui réponde aux attentes citoyennes et aux enjeux de la lutte contre la pollution atmosphérique sur l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Parce qu'il n'est plus concevable que le trafic en transit (VL et PL) continue éternellement de traverser les villes de la Métropole de Lyon, la Rocade Est ou l'A46 sud ne sauraient être les exutoires du déclassement des ex-autoroutes A6-A7.

En prolongeant l'A432 au sud de l'Aéroport Saint-Exupéry, de l'A43 (Grenay) jusqu'à l'autoroute A7 au sud de Vienne, nous achèverons l'indispensable contournement routier de Lyon avec une cohérence d'ensemble de nos actions.

Parce que nous faisons le choix de privilégier les transports en commun (métro, tram, bus, navette fluviale, train) et les modes doux pour les déplacements du quotidien, l'achèvement de l'A432 sud est une nécessité que nous porterons auprès du Gouvernement comme la priorité des investissements routiers d'intérêt métropolitain, régional et national et pour laquelle nous engagerons la Métropole dans le tour de table des co-financeurs.

Faciliter le report modal grâce aux parkings-relais

3. Tripler le nombre de places en parking-relais pour atteindre 20 000 places aux entrées de la Métropole et à proximité des gares

Pour permettre aux habitants de la Métropole et à ceux qui viennent de plus loin encore de laisser leur voiture individuelle aux portes de la Métropole et de bénéficier ainsi du réseau de transports collectifs renforcé, nous augmenterons significativement la capacité des parking relais aujourd'hui saturés.

Nous développerons de nouveaux parking relais de grande capacité à proximité des stations de métros nouvellement créées, mais aussi à proximité des grands axes routiers qui desservent la Métropole.

Déployer de nouveaux services de mobilité partagée

4. Créer un service public de covoiturage et consolider l'autopartage

Afin de mutualiser les déplacements en voiture de nos habitants, nous développerons les alternatives comme le covoiturage et l'autopartage.

Pour cela nous créerons une plateforme métropolitaine de covoiturage ouverte à tous les Grands Lyonnais. Le covoiturage est un moyen efficace pour limiter la saturation des routes et de l'espace public, de réduire le budget transport et surtout de contribuer à la réduction de la pollution. Nous mettrons en place un système d'incitation financière pour le conducteur et le passager.

De la même façon, nous consoliderons les solutions d'autopartage (un véhicule « mutualisée », plusieurs utilisateurs) qui peut être la solution pour certaines personnes ne souhaitant pas ou ne pouvant pas acquérir de voiture individuelle.

5. Développer les expérimentations des navettes autonomes

Sur le prochain mandat, nous expérimenterons les navettes autonomes dans les territoires périphériques mal desservis par les transports en commun.

6. Développer le transport à la demande et le transport d'utilité sociale dans les zones mal desservies

En complément du service de transport en commun (bus, métros, tramways, etc.), nous développerons des services complémentaires de transport à la demande et de transport d'utilité

sociale, en lien avec les communes concernées, qui permettront d'assurer la mobilité de personnes en fonction de leurs besoins spécifiques.