

## Projet Atobus - Analyse et propositions

Lyon Métro voit dans ce projet une prise en considération longtemps attendue du réseau de surface. Complémentaire aux lignes fortes (métro et tram) et indispensable pour irriguer une agglomération de la taille de Lyon, il est resté depuis de nombreuses années le parent pauvre des politiques de transport public. Sa remise sur le devant de la scène n'est que justice et vient prendre en compte des attentes souvent très anciennes, des évolutions structurelles lourdes tant sur le plan urbain que social ainsi que des anomalies souvent dénoncées.

L'Association Lyon Métro se félicite donc de ce travail de fonds en rappelant qu'elle a récemment souhaité apporter sa pierre à l'édifice en publiant en 2009 un dossier consacré au réseau de surface, avant même que ne soit annoncé publiquement le projet Atobus.

En préalable, nous rappelons avec insistance qu'un réseau performant exige de bonnes fréquences, des horaires clairs donc cadencés et une bonne régularité. Pour Lyon Métro, une ligne forte se caractérise par des fréquences comprises entre 5 et 10 mn toute la journée. La vitesse commerciale a un retentissement direct sur la désaffection des usagers et la mauvaise image générale du mode « bus ». Nous réaffirmons ici que de très nombreux aménagements permettraient à faible coût d'améliorer la situation. Dans bien des cas, il suffirait même simplement d'une meilleure prise en compte des transports publics par la signalisation lumineuse, quelques rectifications de trottoirs et surtout, le respect des interdictions de stationner en particulier sur les voies réservées aux TC et aux arrêts de bus. Une politique volontariste de création de couloir réservé aux bus serait la bienvenue dans le contexte de ce projet. Enfin, l'attractivité passe aussi par une tarification adaptée aux usages et prenant en compte l'ensemble de la chaîne de transport. Mais ce dossier n'a pas pour objet de traiter ces points, il s'en tient à une analyse des itinéraires et des évolutions proposés.

Une telle réorganisation nécessite de travailler globalement. Or, la présentation par secteur telle qu'elle a été effectuée n'est pas favorable à cette approche. Son inconvénient majeur est le risque de formuler des critiques ou propositions qui se contredisent selon les secteurs. Lyon Métro s'est donc livré à un important travail de compilation des propositions Atobus. Ce travail a consisté à reconstituer le réseau dans son ensemble en intégrant les lignes départementales assurant un service dans le périmètre des transports urbains de sorte que les remarques et propositions formulées soient cohérentes d'une part sur l'ensemble du territoire et d'autre part, avec le dossier « Réseau de surface » publié en 2009. Néanmoins, par soucis de cohérence, nous présentons notre analyse et nos propositions en reprenant la sectorisation adoptée par le Sytral. Pour cette raison, lorsqu'une ligne traitée ou une proposition concernent plusieurs secteurs, elles sont reprises dans chacun d'eux.

### Secteur Lyon Est et Villeurbanne

- Il est inacceptable que la ligne 18, la deuxième ligne du réseau, ne vienne plus en rive gauche et soit coupée à l'Hôtel de Ville. Nous avons envisagé plusieurs hypothèses et, après en avoir débattu, nous demandons sa fusion avec la ligne 23. Cette ligne serait ainsi confortée dans son rôle de diamétrale majeure du réseau de surface tout en respectant l'ensemble des évolutions du projet Atobus.
- De même, il est inacceptable de couper la ligne 11 à Saxe-Gambetta ; pour nous, elle doit revenir à Bellecour. Au-delà du projet Atobus, dans notre programme, nous la transformons en diamétrale majeure du réseau de surface en l'amenant à Perrache par le quai de Saône puis en la fusionnant avec la ligne 42. Atobus nous offre une belle opportunité puisque cette dernière est très judicieusement prolongée à Perrache. Nous proposons aussi de créer un pôle d'échange à la gare d'Alaï et d'y limiter cette ligne. La liaison entre Alaï, Ménival, le Point du Jour et Gorge de Loup est assurée par les lignes 14, 45, 73 et 74. Cette proposition de fusionner la 11 et la 42 à l'avantage de créer une diamétrale entre le Plateau Ouest et la Rive Gauche, la première et la seule, alors que le Plateau Nord disposera de 4 liaisons avec la Rive Gauche (C1, 13, 18/23 et 41)
- Le prolongement de la ligne 44 jusqu'à Jean Macé à la place de la ligne 18 est intéressant dans la mesure où l'on reconstitue une liaison entre Vaise et la rive gauche disparue depuis la mise en service de la ligne D. C'est une alternative à notre proposition d'amener la ligne 99 à la Gare de Vaise.
- Le prolongement de la ligne 99 aux Hôpitaux Est va dans le sens de nos propositions. Il faut la poursuivre jusqu'à Laurent Bonneval par l'itinéraire actuel de la ligne 28 pour conserver une liaison directe et rapide entre ce pôle d'échanges et les Hôpitaux que la 28 n'assurera plus. On permettrait aussi enfin une liaison directe entre Montchat et le pôle d'échanges de Laurent Bonneval.

- En coupant de nouveau la ligne 25 à la Part-Dieu, on supprime la liaison directe entre Montchat / Lacassagne et la Mairie d'arrondissement. Nous demandons donc son maintien aux Cordeliers.
- Pour garantir une bonne régularité de la ligne 99, nous demandons qu'elle emprunte dans les deux sens la rue Servient en utilisant la plate-forme du tramway.
- Pour des questions de régularité, nous demandons de permuter les lignes 13 et 34 comme suit : la ligne 13 rejoint Grange-Blanche par la rue Rebatel (sur laquelle il est possible d'aménager un couloir à contresens) et le Cours Albert Thomas et la ligne 34 poursuit jusqu'à la Place Henri et rejoint Grange-Blanche par la rue Professeur Florence.
- La suppression de la ligne 9 n'appelle pas de remarque de notre part, cette ancienne ligne majeure du réseau lyonnais ayant été massacrée par des raccourcissements successifs. Les quartiers Laënnec et Les Essarts doivent être reliés directement au marché de Monplaisir, ce que permettra la nouvelle ligne 24 amorcée Place Ambroise Courtois.
- Le maintien de la ligne 36 jusqu'à Jet d'Eau Mendès France ne se justifie que par le passage de T4 à l'est de la voie ferrée lorsque T4 sera prolongée vers La Doua ; Lyon Métro propose qu'à la mise en service de ce prolongement, la ligne 36 soit limitée à la Part-Dieu et que C1 soit prolongée à la Manufacture des Tabacs.
- La réorganisation des lignes 32, 34 et 38 déjà effectuée est satisfaisante ; le prolongement de la ligne 38 au nord à la Cité Internationale va dans le sens de nos propositions.
- Nous ne comprenons pas ce que l'itinéraire de la ligne 27 vient apporter à Villeurbanne. Dans sa partie à l'est des Charpennes, la dissociation des sens aller et retour ne donne aucune lisibilité à cette ligne. Pourquoi ne pas plutôt remplacer la ligne 27 par un prolongement de la ligne 69 jusqu'aux Cordeliers ?
- La ligne 96 n'a aucune légitimité ; il est demandé de la remplacer rue de Gerland par la ligne Z16.

Au-delà de la réorganisation analysée ci-dessus, Lyon Métro propose aussi les évolutions supplémentaires suivantes qui sont en phase avec la philosophie du projet Atobus :

- L'idéal consisterait à dévier la ligne 23 par l'avenue des Frères Lumière et la rue Louis Lumière (passage dans les deux sens grâce à un couloir à contresens que la largeur de cette rue permet). Ainsi, la liaison directe entre la Presqu'île secteur nord, la Guillotière et Monplaisir serait réactivée.
- La desserte de la rue Marius Berliet abandonnée par la ligne 23 dans notre proposition précédente pourrait être confiée à la ligne 26 prolongée jusqu'à la Manufacture des Tabacs.
- Lyon Métro préconise une fusion des lignes 4 et 12. Après la place Jean Macé, elle passerait par l'avenue Jean Jaurès, la rue Fourcade et la rue Croix Barret pour rejoindre la route de Vienne. La desserte de la route de Vienne dans sa partie nord reste assurée par la ligne 35 dont l'itinéraire est inchangée jusqu'à Bellecour.
- La ligne 32 a vocation à disparaître à terme quand une ligne de tramway sera en place entre le Confluent, Gerland, les Etats-Unis et le Bachut. La ligne 34 devra alors reprendre l'itinéraire actuel de la ligne 32 entre le boulevard des Etats-Unis et Grange-Blanche

En reprenant un raisonnement plus global, si l'on pousse la démarche en amalgamant les propositions du Sytral au titre du projet Atobus et celles de Lyon Métro, on pourrait obtenir :

- une diamétrale nord-sud en rive gauche reliant la Cité Internationale à Jean Macé, Saint-Fons et Vénissieux (ligne 4/12 - proposition de ligne forte C12 par Lyon Métro) ;
- une diamétrale ouest-rive gauche La Duchère-Vaise-Cordeliers-Jean Macé (ligne 44 - projet Atobus) ;
- une diamétrale nord-centre-rive gauche Montessuy-Croix Rousse-Cordeliers-Part Dieu-Grange Blanche (ligne 13 - projet Atobus) ;
- une diamétrale nord-centre-sud est Croix Rousse-Cordeliers-Guillotière-Monplaisir-Parilly (ligne 18/23 - proposition de ligne forte C6 par Lyon Métro) ;
- une diamétrale est-ouest Bonnefoy-Guillotière-Perrache-Saint Just-Alaï (ligne 11/42 - proposition de ligne forte C11 par Lyon Métro).

Si on travaille en détail les itinéraires, on constate qu'il y a peu de troncs communs entre toutes ces lignes et on obtient des possibilités de liaisons par correspondance particulièrement performantes puisque toutes ces lignes offrent, à priori, un service permanent avec de bonnes fréquences et une amplitude maximale.

L'ensemble des propositions fait ressortir la constitution d'un pôle d'échange au niveau de la Manufacture des Tabacs, pôle universitaire, mettant en contact entre elles : la ligne de tramway T4, la ligne forte C1, la diamétrale majeure 18/23, les lignes 26, 53 et 69, et par une courte marche à pied, la ligne D à la station Sans Soucis.

Enfin, tout le monde s'accorde sur l'aberration que constitue la coupure de la ligne 18 à l'Hôtel de Ville mais personne n'a relevé une autre aberration : la coupure de la ligne 11 à Saxe Gambetta. Depuis le lancement

de la ligne D du métro, le Sytral et TCL s'entête à vouloir couper des lignes à cet endroit alors qu'il ne correspond à rien dans la structure du réseau et même de la ville !

### **Secteur Est Première Couronne°:**

Les propositions sur ce secteur n'appellent pas d'autre remarque de notre part. Nous rappelons deux demandes exprimées pour le secteur précédent : le prolongement de la ligne 99 des Hôpitaux Est à Laurent Bonnevey.

Il apparaît clairement un manque de liaison entre les Hôpitaux Est et le sud-est de l'agglomération. Lyon Métro propose de prolonger la ligne 7 au sud de Laurent Bonnevey par les rues Léon Blum et Cyprian (quartier aujourd'hui isolé) puis de poursuivre par le boulevard Pinel jusqu'à Parilly en passant par la rue du Clos Verger. On constitue ainsi une ligne de rocade qui ouvre de nombreuses possibilités de liaisons par les transports publics beaucoup plus attractive qu'aujourd'hui.

### **Secteur Rhône Amont°:**

- A Meyzieu, la desserte du quartier Victor Hugo par la ligne 95 est surprenante. Pourquoi ne pas prolonger la 16 ? Cela permettrait un accès rapide à T3 à la station Grand Large et au centre de Meyzieu par correspondance avec les lignes 67 et 85.
- Dans la nouvelle configuration de la ligne 95, l'accès plus rapide à T3 depuis Jonage répond à une demande exprimée. Mais pourquoi ne plus venir à Décines Grand Large ? Cela est contradictoire avec le rôle de pôle d'échanges de cette station. La conséquence est une dégradation des échanges proposés à Grand Large par les lignes 57, 76 et 79 vers les communes et zones d'activités de l'ensemble de l'Est lyonnais en créant artificiellement une rupture de charge supplémentaire à la gare de Meyzieu.
- Le remplacement de la ligne 85ZI et de la partie nord de la ligne ZI1 par la ligne 76 contribue par la permanence du service à améliorer les échanges dans l'ensemble de cette zone avec une meilleure lisibilité.
- La création d'une ligne dédiée pour la desserte de la ZI Chassieu Mi-Plaine depuis La Soie contribue aussi à clarifier le réseau.
- Nous pensons que la ligne 68E doit venir aussi jusqu'à la ZI de Chassieu pour créer une liaison rapide depuis Meyzieu et maintenir l'accès en transports publics depuis Genas.

### **Secteurs Porte du Sud et Porte des Alpes°:**

- La ligne 34 pourrait être prolongée utilement de Surville à Saint-Fons Gare pour créer une liaison directe entre Saint-Fons, le quartier des Etats-Unis et le pôle hospitalier de Grange Blanche. Elle permet aussi de favoriser la liaison de ces secteurs avec la vallée de la chimie en une seule rupture de charge par correspondance avec les lignes 60 et ZI6. L'itinéraire doit être au plus court dans Saint-Fons par la rue du Bourrelier et l'avenue Charles De Gaulle.
- La desserte du parc de Parilly est très mal assurée par le réseau TCL. Ce n'est pas le prolongement de la ligne 39 rue Clos Verger qui va changer cette situation. Nous formulons deux propositions alternatives :
  - \* le détournement de la ligne 79 par ce même itinéraire depuis le boulevard Pinel si les lignes 23 et 18 sont fusionnées ;
  - \* ou, comme proposé « Secteur Est première couronne » par la ligne 7 prolongée au sud de Bonnevey jusqu'à Parilly en passant par la rue Deschamps et la rue du Clos Verger.
- Il faut créer une liaison efficace entre les zones d'activités de la Porte des Alpes, le campus de Bron et la gare de Vénissieux. Si le prolongement de la ligne 93 est intéressante, nous pensons que cette mission pourrait plutôt être confiée à la ligne 81 identifiée comme ligne forte dans le projet Atobus ; on démultiplierait ainsi les possibilités d'échanges de tout le quart sud-est de l'agglomération. A terme, Lyon Métro demande la création d'une ligne de tramway sur cet itinéraire (nouvelle ligne T5 du dossier « Réseau de surface » ou à minima, une antenne de T2).
- Le remplacement de la ligne 94 par un prolongement de la ligne 62 jusqu'à la gare de Vénissieux va dans le sens d'une clarification des dessertes. Cependant, l'itinéraire en boucle à Beauséjour n'est pas lisible pour l'usager. Nous proposons que cette ligne emprunte les rues Danton et Camille Desmoulin puis l'avenue Salvador Allende (correspondance avec T2 à la station du même nom) et l'avenue Charles De Gaulle avant de rejoindre le boulevard Pasteur par la rue Michelet.
- La ligne 50E doit être amorcée à la gare de Saint Priest.
- Le prolongement de la ligne 76 vers le nord jusqu'à Décines Grand Large contribue à une amélioration sensible des échanges interne à l'est lyonnais.

- Il manque toujours une liaison directe de rocade franchissant le Rhône au sud de l'agglomération. Cette ligne devrait être amorcée à la gare d'Oullins (correspondance avec le métro B), passer par l'Hôpital Lyon Sud, La Mouche, le pont de Pierre Bénite, la gare de Saint-Fons et rejoindre Parilly par les rues Charles Plasse et Carnot, les avenues de la République et Pierre Sépard puis le boulevard Marcel Sembat. Elle remplacerait la ligne 79 entre La Borelle et Parilly.

#### **Secteur Plateau Nord°:**

- Par soucis de lisibilité, les lignes 8 et 58 doivent être amorcées toutes les deux au même endroit : Bellecour pour permettre aux deux lignes d'offrir les mêmes possibilités de correspondances avec les lignes vers le sud-ouest (10, 14, 15, 88) et le métro D.
- La ligne 75 devient beaucoup trop tortueuse. Elle nécessiterait d'être réorganisée en deux lignes. :
  - \* 75A : Bords de Saône - Cuire - Montessuy - Place Gutenberg - Chemin Petit ; cette ligne devra être prolongée à la Gare de Vaise lorsque le Pont Schumann sera en service pour constituer une liaison rapide entre Caluire et ce pôle d'échanges ;
  - \* 75B : Place Gutenberg - Montessuy - Caluire Centre - Chemin Petit - Vassieux - Crépieux - Rillieux Mont Blanc - Rillieux Bourg ; cette ligne permet de relier Montessuy et Vassieux à la Mairie de Caluire d'une part, de répondre à la demande de liaison entre Crépieux et le centre de Rillieux d'autre part ; par correspondance, elle permet de nombreuses possibilités de déplacements interne au Plateau Nord.
- La ligne 77 devrait être prolongée à la gare de Collonges-Fontaines en correspondance avec REAL au moins aux heures d'arrêt des trains. Elle pourrait reprendre la partie sud de la ligne Z14 jusqu'à Montessuy Gutenberg.
- La ligne Z14 nous paraît bien longue et peu lisible. Nous proposons qu'elle soit limitée à la section entre la gare de Sathonay et La Soie.
- La Navette 78 est transformée en ligne permanente dont le point de départ est fixé à la Gare de Sathonay-Rillieux. Son itinéraire est simplifié grâce à la création de la ligne 75B et elle dessert systématiquement la gare et le stade de Crépieux situés à l'écart de toute desserte. Enfin, elle termine sur les hauteurs des Brosses.

#### **Secteur Val de Saône°:**

- Avec l'entrée de Lissieux dans la Communauté urbaine, la ligne 97 pourrait être prolongée jusqu'à Lissieux par Chasselay, permettant un accès direct de ces deux communes à REAL, au Val de Saône et par correspondance, à la zone d'activité de Neuville-Genay.
- La desserte du quartier de l'Aventurière à Neuville mise en place en janvier 2010 et non évoquée dans le projet Atoubus doit être confiée à la ligne 40.
- Aucune ligne GarExpress entre la ZI de Neuville-Genay et la ligne REAL n'est proposée ; pourquoi ne pas en envisager une au départ de la gare de Villevert-Neuville ?
- La ligne 77 devrait être prolongée du Pont de Fontaines à la gare de Collonges-Fontaines en correspondance avec REAL au moins aux heures d'arrêt des trains
- La réorganisation des lignes 31 et 71 permet d'améliorer globalement la desserte de Collonges, donc nous approuvons.
- Les moyens dont nous disposons ne nous permettent pas d'évaluer la pertinence de l'organisation proposée pour la desserte de Poleymieux, Curis et Albigny. Néanmoins, les TAD ne constituent pas une offre attractive et la conversion de plusieurs services de la ligne 84 en Junior Direct interdira tout accès à d'autres clients que les scolaires, fussent-ils peu nombreux. Un calage des horaires de la 84 sur les TER s'arrêtant à la gare de Villevert-Neuville pourrait être tenté.

En Val de Saône, un problème majeur de circulation se pose au niveau du pont de Neuville. Or c'est le seul permettant d'accéder à REAL depuis la rive gauche. On ne peut qu'approuver la volonté de multiplier les échanges entre les bus desservant ce secteur et la liaison ferroviaire ; l'intermodalité trouve toute sa pertinence à cette distance de Lyon mais son efficacité est freinée par ce point de passage unique saturé. Pour Lyon Métro, la seule solution pour améliorer significativement l'attractivité des transports publics sur cette rive du Val de Saône est de réactiver la desserte ferroviaire entre Sathonay et Trévoux.

#### **Secteur Ouest Nord°:**

- L'itinéraire de la ligne 36 dans la Duchère n'appelle pas de remarque. En revanche, nous proposons son prolongement non pas au Pérollier déjà desservi par les lignes 19 et 89 mais à l'Ecole Centrale par l'avenue du Bon Pasteur (accès au centre commercial par le sud), le chemin de Pontet et Crases et l'avenue Guy de Collongue. Ce campus très excentré serait ainsi raccordé à trois pôles

d'échanges : Gorge de Loup par la ligne 3, Gare de Vaise par la ligne 36 et Perrache par la ligne 55 ; la liaison vers le métro D par la ligne 36 est alors la plus rapide, et même, pour ceux que les ruptures de charge rebutent, la Part Dieu toujours grâce à cette ligne 36. Le service spécifique proposé dans le projet Atobus conserve toute son utilité et vient alors en renfort aux heures de pointe du matin et du soir.

- La desserte spécifique de la ZI Techlid devra recevoir un numéro en ZI comme les autres dessertes dédiées.
- Le passage de la ligne 55 par l'avenue Barthélémy Buyer va rallonger sensiblement le temps d'accès à Perrache depuis l'Ecole Centrale, ce qui devrait avoir un impact négatif sur sa fréquentation. De plus, la liaison entre le quartier Montriblond et la Presqu'île disparaît, ce que nous ne pouvons pas accepter. Nous demandons donc le maintien de la ligne 55 par le tunnel.

#### **Secteur Val d'Yzeron°:**

- Nous avons relevé une discordance au sein des documents Sytral sur le terminus de la ligne 65 : certains indiquent Valmy, d'autres la Gare de Vaise. Lyon Métro demande que se soit la Gare de Vaise pour optimiser les échanges entre cette ligne et le reste du réseau.
- Nous préconisons que la desserte de Valdo soit assurée par cette même ligne 65 au lieu de la 45. Il est indispensable aussi de maintenir la liaison rapide de ce secteur avec Gorge de Loup, donc nous demandons qu'elle conserve ce terminus qu'elle rejoindrait par l'itinéraire de l'actuelle ligne 65. A Ménival, on retrouve la correspondance avec plusieurs lignes fortes (42, 73 et 74) et la ligne 14 vers le sud-ouest.
- La création d'une véritable dorsale nord-sud sur le 5<sup>ème</sup> arrondissement est amorcée grâce à la nouvelle configuration de la ligne 45. Pour confirmer et renforcer cette fonction nouvelle, nous proposons que cette ligne soit envoyée à Sainte Foy Chatelain à la place du 65 et même jusqu'à la gare d'Oullins à la place de la ligne 17.
- Dans cette configuration, la desserte du chemin des Fonds serait plutôt à confier à la ligne 49.
- Avec la mise en place d'une offre améliorée sur les lignes TER de l'ouest lyonnais, il est demandé que la ligne 29 et les services partiels de la ligne 30 viennent faire terminus à la gare de Francheville. Nous demandons aussi que comme la ligne 29, les lignes 30 et 30E viennent à Perrache plutôt qu'à Bellecour pour les mêmes raisons : accès rapide au métro et correspondances nouvelles avec T1, T2 et les lignes de bus vers le sud. Cette demande implique que d'autres lignes desservant le Plateau Ouest viennent à Bellecour ; nous proposons soit la ligne 42 (donc notre logique de perspective de fusion avec la ligne 11), soit les lignes 46 et 49.
- Avec la modification d'itinéraire de la ligne 14 à Tassin et l'envoi de la ligne 73 à Gorge de Loup sur le même itinéraire que la 74, l'avenue Charles De Gaulle à Tassin se retrouve sans desserte. Nous proposons donc qu'elle soit reprise par la ligne 5 qui rejoindrait ensuite son itinéraire actuel en empruntant l'avenue Mathieu Misery, ce qui permet aussi de desservir le cimetière de Tassin. Cette ligne 5 pourrait aller jusqu'au centre de Charbonnières plutôt qu'aux Verrières déjà desservies par la ligne 86.
- L'attribution des numéros 73 et 74 aux deux antennes actuelles de la ligne 74 va dans le sens d'une meilleure lisibilité du réseau, mais pourquoi donner le n° 73 à l'antenne desservant Brindas ? Il serait plus judicieux que le n° 73 soit donné à la ligne de Vaugneray et le n° 74 à la ligne de Craponne Val d'Yzeron et Brindas.

#### **Secteur Presqu'île / Lyon Ouest°:**

- Comme indiqué précédemment, nous ne pouvons pas accepter que la ligne 18, la deuxième ligne du réseau, soit coupée à l'Hôtel de Ville ; nous proposons qu'elle soit fusionnée avec la ligne 23. Cette ligne serait ainsi confortée dans son rôle de diamétrale majeure du réseau de surface.
- Les lignes 6 et 91 n'étant pas touchées dans le projet Atobus, nous maintenons notre demande de fusion de ces deux lignes.
- Le nouvel itinéraire de la ligne 2 à la Croix Rousse pourrait être mis à profit pour amorcer cette ligne à Cuire. Serait ainsi créée une liaison entre les quartiers ouest de la Croix Rousse, la Clinique Protestante et le Plateau Nord inexistante aujourd'hui (correspondance avec C1, 13, 33, 41 et 75).
- Pas d'objection au retour de la ligne 27 à Saint Jean. Mais dans notre proposition de la remplacer par la ligne 69, nous préférons son maintien aux Cordeliers et le maintien de la ligne 99 à Vieux Lyon.
- Les lignes 8 et 58 doivent être amorcées toutes les deux au même endroit : Bellecour pour une bonne lisibilité du réseau et pour maintenir les correspondances avec les lignes vers le sud-ouest (10, 14, 15, 88) et le métro D

## Secteur Lômes et Coteaux du Rhône°:

- La desserte de Sainte Foy Centre par la ligne 17 au lieu de la 8 permet d'établir une liaison entre le sud-est de l'agglomération et le Plateau Ouest. Néanmoins, cette relation nouvelle nous paraît peu efficace car les ruptures de charge restent nombreuses quelque soit la destination finale. Aussi, il nous paraît plus judicieux et attractif d'amener à la gare d'Oullins la ligne 45 (ou la 65 si ce que nous demandons aux deux points précédents n'est pas accepté). Les possibilités d'échange sont démultipliées par une mise en contact avec les lignes 10, 17, 47, 63, 88, 101, 103, 105 et 125 ainsi qu'avec le service TER de la Rive Droite du Rhône. L'arrivée du métro B à la gare d'Oullins milite aussi en faveur de cette demande (on retrouve sur un itinéraire voisin la logique de la proposition de ligne forte C17 du dossier « Réseau de surface » de Lyon Métro).
- Nous demandons que la ligne 17 soit maintenue à Debourg jusqu'à la mise en service du prolongement de la ligne B à la Gare d'Oullins.
- Nous demandons le maintien de la ligne 47 par la rue du Grand Perron et la rue Henri Brosse. Le détour proposé par Pierre Bénite Centre peut se faire en empruntant la rue Vaillant Couturier.
- Il manque toujours une liaison directe de rocade franchissant le Rhône au sud de l'agglomération. Cette ligne devrait être amorcée à la gare d'Oullins, passer par l'Hôpital Lyon Sud, La Mouche, le pont de Pierre Bénite, la gare de Saint-Fons et rejoindre Parilly par les rues Charles Plasse et Carnot, les avenues de la République et Pierre Sémard puis le boulevard Marcel Sembat. Elle remplacerait la ligne 79 entre La Borelle et Parilly.

Les autres propositions de ce secteur n'appellent pas de remarque de notre part.

En ce qui concerne la numérotation, nous demandons qu'il n'y ait pas de lignes avec indice A, B, etc. pour une bonne lisibilité du réseau. En conséquence, un numéro différent devra être attribué aux lignes 15A et 15B, 22A et 22B, 97A et 97B, mais aussi aux lignes 50E et 68E qui ne sont pas des variantes express des lignes 50 et 68 mais des dessertes différentes. Ainsi, nous proposons la numérotation suivante :

- 8 pour la ligne Bellecour - Sathonay
- 48 pour la ligne Perrache - Oullins Clément Désorme
- 15 pour la ligne 15A Bellecour - Irigny Hauts de Selettes
- 82 pour la ligne 15B Perrache - Vernaison
- 22 pour la ligne 22A Gare de Vaise - Saint Fortunat
- 23 pour la ligne 22B Gare de Vaise - Rocade des Monts d'Or
- 51 pour la ligne 50E Gare de Saint Priest - La Fouillouse
- 87 pour la ligne 68E ZI Meyzieu - Genas - ZI Chassieu
- 75 pour la ligne 75A Bords de Saône - Cuire - Montessuy - Caluire Chemin Petit
- 80 Pour la ligne 75B Montessuy Gutenberg - Caluire - Crépieux - Rillieux Bourg
- 78 pour la ligne N78 Navette Rillieux
- 96 pour la ligne 97B Gare de St Germain - Neuville - Montanay
- 97 pour la ligne 97A Neuville - St Germain - Chasselay - Lissieux

Au même titre que les lignes ZI, les services « Garexpress » devront être numéroté de manière claire, par exemple GE1, GE2, etc., ou 301, 302, etc.

En conclusion, nous approuvons la démarche globale qui a prévalu dans cette réorganisation et nous nous félicitons que nombre de nos constats associatifs (donc sans les moyens d'investigation dont disposent aussi bien le Sytral que Keolis) se retrouve dans l'analyse de la situation actuelle. Nous aurions aimé que soit plus mis en avant l'articulation du réseau sur les pôles d'échanges. De même, l'articulation entre les pôles d'attractivité et les pôles d'échanges ne soit pas mise en évidence alors que cela constitue un véritable réseau. Quant à la hiérarchisation du réseau avec une clarification des missions de chaque ligne, elle va dans le sens d'une meilleure lisibilité demandée depuis longtemps. Il faudra que cela se concrétise aussi sur le terrain par des améliorations substantielles en termes de régularité (couloirs dans les deux sens) et de lisibilité des fréquences et pas seulement par des traits plus ou moins épais sur des cartes. Lyon Métro se montrera très vigilant sur ces deux aspects et ne manquera pas de suivre la mise en œuvre avec un regard critique aussi constructif que possible.

Bien que ce ne soit pas l'objet de ce dossier, Lyon Métro rappelle son attachement au mode trolleybus et demande son développement tout particulièrement sur les lignes identifiées comme fortes dans le cadre du projet Atoubus. Devrait être équipées au moins les lignes suivantes : 10, 12, 28, 29, 30, 42, 58, 91 et 99. Est aussi concernée la ligne 23 fusionnée avec la ligne 18.