

Déplacements, Lyon plus facile





« Construire la ville durable »

La mobilité est au centre des grands enjeux pour l'avenir des métropoles. Construire la ville durable, protectrice, accueillante, source de bien-être pour tous, exige un partage équilibré de l'espace public. Le succès de Vélo'v est un des exemples les plus visibles des multiples actions entreprises dans ce sens à Lyon.

L'essor considérable des modes doux et des sites cyclables, la modernisation et l'extension de notre réseau de transports collectifs, l'amélioration des conditions du stationnement en sous-sol et en surface, contribuent à cette qualité de vie que nous désirons tous.

A l'image du nouveau quartier de La Confluence, les rives de Saône, la rue Garibaldi ou encore le second tunnel de la Croix-Rousse intègrent cette ambition d'un espace public équitable, où chacun peut se déplacer librement.

Nos efforts seraient vains sans une réflexion à l'échelle de la grande métropole. Le Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise, la réalisation de parcs-relais aux portes de Lyon reliés à des pôles multimodaux confortent nos actions pour réduire la part de l'automobile dans l'accès à notre ville. Les résultats sont encourageants avec cette dernière décennie une diminution de la voiture, en particulier dans l'hyper-centre de notre Cité.

La recherche de santé et d'équilibre anime notre volonté de mieux vivre ensemble. Le rayonnement de Lyon en Europe et dans le monde repose aujourd'hui, pour partie, sur la liberté offerte à chacun de se déplacer librement, efficacement, en toute sérénité.



Gérard Collomb
Sénateur-Maire de Lyon

Sommaire

Les transports en commun lyonnais

p.6

2008 / 2014 :

Plus d'un milliard d'€ d'investissements prévus pour maintenir et développer les réseaux

REAL : l'agglomération en réseau

p.10

Un réseau de transports en commun à la hauteur des mutations de la région lyonnaise

Modes doux

p.14

Plus de place aux piétons et aux vélos

Stationnement

p.18

Une meilleure offre pour mieux gérer la place de la voiture dans la ville



Les transports en commun lyonnais



Le SYTRAL, Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise est l'autorité organisatrice des transports urbains. Il finance et développe le réseau TCL et le service Optibus (transport à la demande pour les personnes handicapées ne pouvant emprunter le réseau TCL).



Les missions du SYTRAL

Définir les grandes orientations et réaliser les investissements nécessaires

Déterminer l'offre de transport : itinéraires et fréquences des lignes, implantation des arrêts

Définir et contrôler les normes de qualité de service : régularité, propreté, sécurité, lutte contre la fraude

Déterminer une politique tarifaire **adaptée et solidaire**.



Vous renseigner et préparer votre voyage

www.tcl.fr - www.sytral.fr - www.optibus.fr

Allo TCL : **0820 420 7000** (0,12€/min depuis un poste fixe)

Accessibilité : Disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques en temps réel :

www.acces.tcl.fr ou tél. **04 26 10 12 12**



Le réseau TCL aujourd'hui

TCL assure **20% des déplacements mécanisés** de l'agglomération et ne produit que **3% de la pollution urbaine**.

Le 1^{er} réseau de transports collectifs urbains hors Paris.

Un réseau qui dessert 64 communes, soit 1,3 million d'habitants.

C'est :

- 1,4 million de voyages /jour
- 4 lignes de métro
- 2 funiculaires
- 4 lignes de tramway
- plus de 100 lignes de bus et trolleybus
- environ 6 000 places de stationnement gratuit dans 18 parcs-relais
- plus de 2 voyages sur 3 réalisés sur mode «électrique» sans émission de CO2 ni de particules

Le réseau TCL demain

Moderne et performant, le réseau TCL a largement évolué ces dernières années avec des investissements à la hauteur des ambitions de l'agglomération.

Le plan de mandat 2008 - 2014 prévoit d'ailleurs **plus d'1 milliard d'€** d'équipements pour maintenir et développer le réseau.



En projet...



TCL, les améliorations



L'aménagement des rames de métro des lignes A, B et D évolue pour accueillir plus de passagers, avec des normes de sécurité et de confort accrues.

Le réseau, l'un des plus accessibles de France aux personnes à mobilité réduite, le sera en totalité d'ici 6 ans grâce au Schéma directeur d'accessibilité (SDA) adopté en 2008.

60 M€ seront investis dans divers programmes : renouvellement du matériel roulant, des ascenseurs et escaliers mécaniques, synthèse vocale, relief des boutons d'appel...

Grâce au SDA, la ligne automatique D sera équipée entièrement d'ici fin 2010, puis les lignes A et B seront équipées d'ici 2014.

TCL, les projets de création de lignes

• Prolongement du métro B de Gerland à Oullins : un nouveau pôle multimodal pour désenclaver le sud-ouest de l'agglomération (métro + bus + parc-relais + gare TER).

Oullins – la Part-Dieu en 15 minutes !

Mise en service fin 2013

• Extension du tramway T1 de Montrochet jusqu'à Debourg. Elle permettra de desservir le Confluent par le sud et offrira une connexion au métro B.

Mise en service en 2014

• Extension du tramway T2 de Bron jusqu'à Eurexpo. Elle permettra une desserte efficace et confortable du parc des expositions lors des foires et congrès.

Mise en service fin 2012

• Extension du tramway T3 jusqu'au Grand stade

• Projet « Atobus » de réorganisation de l'ensemble du réseau bus. Pour optimiser l'offre des bus et l'adapter aux nouveaux besoins et rythmes des clients.

Mise en service en septembre 2011

• **Création de nouveaux parcs-relais :** Vaulx-en-Velin La Soie (2010) et Duchère : près de 1 000 places supplémentaires.

• Extension du tramway T4 jusqu'à la Part-Dieu. Un axe partant de Feyzin – Vénissieux jusqu'à la Part-Dieu et empruntant ensuite les rails de T1 pour relier Charpenne et le campus de la Doua à Villeurbanne avec de nombreuses connexions.

Mise en service fin 2013



REAL : L'agglomération en réseau

L'agglomération de Lyon s'étend de plus en plus, les mutations de la métropole et les attentes de ses habitants nécessitent le développement d'un réseau de transports en commun toujours plus performant. Lancé en février 2005, Real-réseau express de l'agglomération lyonnaise renforce l'attractivité et le dynamisme économique de l'aire métropolitaine lyonnaise en facilitant les déplacements domicile-travail.

L'aire métropolitaine lyonnaise

- plus de 500 communes sur 4 départements
- plus de 2,6 millions d'habitants, soit 40% de la population de la région Rhône-Alpes
- d'ici 2030, cette population devrait augmenter de 300 000 habitants
- 15 millions de voyages en TER par an (+ 30% entre 2005 et 2008)

Un objectif : Le service aux usagers

REAL développe simultanément son offre et les correspondances entre les différents modes de transport : vélos, réseaux urbains (bus, tramway, métro), départementaux, TER et les services associés.

Modernisation des gares, cadencement, aménagement de parcs de stationnement, information des voyageurs, titre de transport unique...

Tout est mis en œuvre pour qu'à l'horizon 2013 REAL soit un réseau de transports en commun express performant.

REAL regroupe douze partenaires, tous acteurs du transport public : Région Rhône-Alpes, Département de l'Ain, Département de l'Isère, Département du Rhône, Grand Lyon, Saint-Étienne Métropole, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Communauté d'agglomération du Pays Viennois, Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône, SYTRAL, Réseau Ferré de France, SNCF.

4 objectifs pour développer l'intermodalité :

- Moderniser et développer les infrastructures ferroviaires
- Améliorer l'accès au TER en bus, voiture, à vélo et à pied
- Aménager des pôles d'échanges et des gares
- Améliorer les services rendus aux usagers (confort, accessibilité, tarification, information)

Projets REAL 2010 / 2013





REAL : dernières opérations réalisées dans l'agglomération

- **Augmentation de l'offre de TER de 22% entre 2005 et 2008**
- **plus de 700 trains par jours**
- **80% du matériel en circulation est neuf ou modernisé**

Porte d'entrée TER supplémentaire dans l'agglomération lyonnaise, la halte Jean-Macé permet aux usagers de prendre le tram ou le métro notamment pour se rendre à la Part-Dieu.
Coût de l'opération : 30 M€



REAL : opérations à venir...

- **Mi-2010 : Tramway LESLYS.**

Nouvelle liaison express qui dessert l'aéroport international, LESLYS emprunte une partie du trajet du tramway T3. 25 minutes de la Part-Dieu à Saint-Exupéry en desservant Eurexpo.
Un départ tous les 1/4 d'heure toute la journée.
Coût estimé de l'opération : 107 M€

- **Fin 2010 : Prolongement du C1 jusqu'à Cuire**

• **2011 : création du C2 jusqu'à Rillieux-la-Pape ville nouvelle**
avec une connexion possible en gare de Sathonay.
Coût du projet : 77 M€

- **Fin 2013 : Arrivée du métro à Oullins Gare.**

Ouverture du pôle d'échanges avec parc-relais et gare bus.
Coût du projet : 222 M€

- **2009-2011 : Axes Lyon Saint-Paul / Lozanne, Lyon Saint-Paul / l'Arbresle - Sain-Bel et Lyon Saint-Paul / Brignais.**

Une nouvelle offre de service par tram-train. Les lignes ferroviaires qui relient l'Ouest lyonnais au cœur de l'agglomération font elles aussi l'objet d'une modernisation.
Coût du projet : 295 M€

- **2014 : Gare de la Part-Dieu.**

Centre stratégique des déplacements de l'agglomération urbaine, la gare de la Part-Dieu permet la connexion avec l'ensemble des modes de transports urbains. A la croisée des arrivées TGV, des lignes de tramways, de métro, de la navette aéroport, du réseau de bus, la gare de la Part-Dieu reliera, à court terme, l'ensemble de la métropole au centre de Lyon.

Première gare de correspondance, elle accueillera 130 000 voyageurs/jours en 2013.
Coût estimé de la 1^{ère} phase : 22,5M€

Modes doux



Le Grand Lyon se donne pour objectifs de : doubler l'usage du vélo en 2014, le tripler en 2020, grâce au Plan modes doux nouvelle génération (2009-2020).

Atmosphère, atmosphère...

Parce que la qualité de l'air a des répercussions notamment en terme de santé publique, le Grand Lyon s'engage fortement dans la mise en œuvre d'un Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

C'est une prise de conscience et une volonté d'agir en faveur du développement durable.

Mieux maîtriser et consommer l'énergie, fonder la politique d'aménagement, d'habitat et de déplacement sur l'environnement, autant de leviers pour atteindre l'objectif affiché :
- 20% de consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020. Et c'est demain !

La ville tout en douceur

Pour mener à bien ce changement de braquet, le Plan modes doux 2009 / 2020 prévoit de développer le réseau cyclable et de diversifier l'offre de nouveaux services aux cyclistes, en complément de Vélo'v.

Avec **320 kilomètres au total en 2009**, il représente 13% des voiries de l'agglomération; il devrait atteindre **520 kilomètres en 2014 et 920 kilomètres en 2020**.



A vélo dans l'agglomération...

Les efforts réalisés par le Grand Lyon pour valoriser les déplacements alternatifs à la voiture particulière ont permis de **doubler la part modale du vélo entre 1995 et 2006**.

Les parcours à bicyclette représentent aujourd'hui 1,7% des déplacements internes à l'agglomération et 2,8% des déplacements internes à Lyon et Villeurbanne.



1 000

C'est le nombre d'arceaux de stationnement pour les vélos installés chaque année à partir de 2010, sur le territoire du Grand Lyon.

Objectif : atteindre les 10 000 en 2014

520 kilomètres à bicyclette en 2014



Plus de place aux vélos

Outre l'intégration systématique d'espaces cyclables dans les grands projets d'urbanisme, diverses solutions sont mises en œuvre :

- aménagement de couloirs de bus mixtes par le SYTRAL
- développement de double sens cyclables
- expérimentation de zones de rencontres – ou « zones 20 km/h » - sans séparation physique avec le reste de la circulation.

Le double sens cyclable

C'est une voie à double sens dont un sens est réservé aux cycles. Avantageux pour les cyclistes, il raccourcit les distances, rend les itinéraires plus lisibles et garantit une meilleure sécurité du fait de la visibilité réciproque des usagers. Simple et rapide à mettre en œuvre car ne nécessitant que de légers travaux de voirie, il séduit les collectivités. Au printemps 2010, la Ville de Lyon déploie des itinéraires sécurisés en double sens cyclables sur les voies adaptées. Hors zone 30, d'autres voies sont expérimentées (rue Dr. Rabatel 8^e).



Bonne acceptation
Bonne compréhension
par les cyclistes et
les automobilistes.

Des réalisations, des projets

Parmi les ouvrages emblématiques dont la réalisation est déjà engagée, retenons les **berges du canal de Jonage** d'ici fin 2011 et le **prolongement de l'itinéraire cyclable le long de la ligne T4** du tramway, entre Part-Dieu et États-Unis, opérationnel d'ici à fin 2013.

Les passerelles modes doux de **Décines-Charpieu et de la Cité internationale** sont respectivement programmées pour fin 2011 et 2012. Enfin, il faudra attendre 2014 pour emprunter, **le tube « modes doux »** prévu dans le cadre de la rénovation du tunnel sous la Croix-Rousse.

Principales liaisons à l'étude : **entre Jean Macé et le parc de la Tête d'or** via les avenues Jean Jaurès et Saxe ou encore **l'axe Lyon-Villeurbanne** empruntant le pont Morand puis les cours Franklin Roosevelt, Vitton et Emile Zola.

Le déplacement de proximité

Les déplacements inférieurs à 3 km constituent l'essentiel du potentiel de développement de la pratique du vélo.

C'est en moyenne 68% des flux internes à l'agglomération.

Mode doux : Les piétons



La Presqu'île : plus grande zone 30 de France > 87 km de voies

La zone 30 désigne une zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30 km/h. Elle permet aux piétons, vélos et autres modes doux de se déplacer plus sereinement.

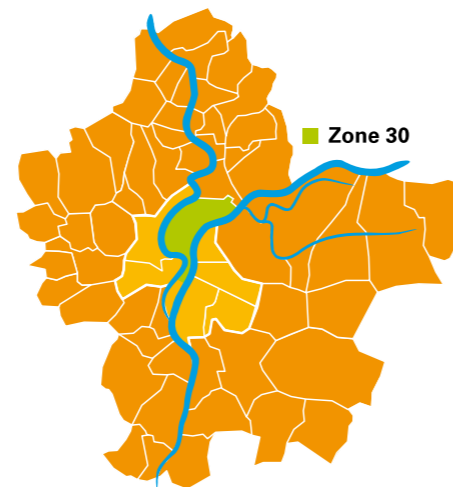
Répartition des déplacements des habitants du Grand Lyon

	1995	2006
Marche à pied	↗ 32,2%	33,6%
Deux roues	↗ 1,1%	2,2%
Transports en commun	↗ 14,8%	16,8%
Voiture	↘ 51,9%	47,4%

Destinée à réduire la vitesse pour réduire l'impact des accidents, la zone 30 garantit avant tout une meilleure sécurité aux usagers les plus vulnérables (piétons, vélos...) et une circulation facilitée. A moins de 30 km/h l'automobiliste appréhende mieux les activités situées de part et d'autre de sa voie de circulation.

Les zones 30 améliorent la qualité de vie dans les quartiers où l'activité locale est prépondérante : logements, commerces, équipements publics...

Les aménagements des entrées de zones permettent d'identifier le périmètre et de réduire la vitesse. De plus, des dispositifs ralentisseurs sont mis en place à l'intérieur de la zone, là où la vitesse pourrait être excessive.



Baisse du trafic en ville

Ville de Lyon : 650 000 véhicules/jour en entrées/sorties en 2007, soit 21% de moins qu'en 2001
Presqu'île : baisse de 17% (même période)



Pédibus, en avant marche !

Le premier spécimen de ces convois pédestres animés par des parents accompagnateurs pour les trajets scolaires a vu le jour en 2002 à Lyon. Depuis, le réseau Pédibus s'est développé, représentant 156 lignes quotidiennes, soit 76 écoles et plus de 3 000 enfants concernés chaque jour*.

Si vous voulez, vous aussi, mettre en place votre ligne, des fiches pratiques téléchargeables, des outils, des formations ou encore un accompagnement méthodologique sont à votre disposition.

Renseignements : www.grandlyon.com

* Chiffres de juin 2009

AutoLib : pour un usage raisonné de l'automobile en ville

Disponible pour les habitants de l'agglomération depuis 2008, le service d'auto-partage Autolib' compte actuellement 70 véhicules, disponibles 24h/24 et 7 j/7 répartis dans 22 parkings LPA de Lyon et de Villeurbanne. L'utilisateur paie un abonnement mensuel puis chaque réservation proportionnellement à la durée et aux kilomètres parcourus. Les tarifs incluent l'assurance, l'entretien, le parking attribué et le carburant. La carte d'utilisateur permet de retirer et de rendre le véhicule dans un même emplacement, sans intervention extérieure, comme si c'était un véhicule personnel. Une étude est en cours afin de proposer aux usagers des stations Autolib dans la rue.

Renseignements : www.autolib.fr

Plan de déplacement (PDE)

Le PDE favorise les déplacements du personnel et diminue les trajets motorisés domicile-travail. Il peut se traduire par une convention entre l'employeur et le Sytral. Pour en bénéficier les entreprises doivent avoir plus de neuf salariés, être localisées dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération (PTU) et assujetties au versement transport (perçu par le Sytral).

Que des avantages :

Pour les salariés

- réduire de 25 ou 50% le coût de l'abonnement City Pass domicile-travail
- réduire les accidents de voiture sur les trajets domicile-travail
- utiliser l'abonnement City Pass PDE pour les week-ends, vacances...
- bénéficier d'une heure gratuite de Vélo'v,
- stationner gratuitement dans tous les parcs-relais du réseau TCL

Pour l'employeur

- diminuer les accidents de trajet et arrêts maladies.
- rationaliser les dépenses de transport.
- valoriser l'image de l'établissement par cette démarche citoyenne, sociale et environnementale.

Plus d'informations : www.sytral.fr

Stationnement



Quelles que soient les mesures prises, le développement de la métropole lyonnaise comme celui du parc de véhicules engendre « naturellement » un problème de stationnement au cœur de la cité. La collectivité tente d'apporter des réponses à la place de la voiture en améliorant l'offre de stationnement dans la ville centre mais aussi en périphérie.

4 objectifs

- Faciliter le stationnement courte durée des visiteurs (essentiel à l'activité économique et commerciale du centre)
- Permettre aux résidents de stationner leur véhicule près de leur lieu d'habitation
- Inciter les usagers pendulaires à utiliser les transports publics
- Faire respecter la réglementation du stationnement

Le stationnement, évolution 2004-2008

Les politiques de stationnement menées par le Grand Lyon et la Ville de Lyon ont amélioré de façon significative les conditions d'accès au centre et la qualité de vie des habitants de l'agglomération.



L'offre progresse en qualité

- **Plus de places libres sur voirie** : l'occupation des places est passée de 95% en 2004 à 91% en 2008,
- **Baisse du stationnement pendulaire** (lié au travail) : 20% en 2000 pour 7% en 2008,
- **Accroissement et meilleure répartition de l'offre dans les parcs en ouvrage** : près de 5 500 places supplémentaires créées depuis 2005.

Des marges d'amélioration

Si un **manque de rotation des places subsiste**, notamment en Presqu'île, le plan d'extension de 10 000 places améliorera de façon notable le stationnement en centre ville.

Stationnement : Parcs créés depuis 2005

- Lyon 1**
Parc des Tables claudiennes
-> 120 places
- Lyon 2**
Parc des Archives
-> 649 places
- Lyon 3**
Parc Fosse aux Ours
-> 440 places
Parc Francfort-Gare (Gare Part-Dieu)
-> 360 places
- Lyon 4 / Lyon 1**
Parc du Gros Caillou
-> 455 places
- Lyon 5**
Parc St-Antoine
-> 710 places
- Lyon 6**
Parc Morand (place Lyautey)
-> 700 places
Parc des Brotteaux
-> 400 places
Parc Cité Internationale
-> 1 200 places
- Lyon 7**
Parc Halle Tony Garnier
-> 850 places
- Villeurbanne**
Parc Lazare Goujon
-> 400 places
- Oullins**
Parc Bertholey
-> 200 places



6 000 places de stationnement gratuit dans 18 parcs-relais

Ils vous permettent de garer votre voiture en tête de ligne, gratuitement, sur présentation de votre ticket ou abonnement TCL

- **Laurent Bonnevey** (680 places) - Terminus métro A
- **Stade de Gerland** (400 places) - Terminus métro B
- **Cuire** (80 places) - Métro C (réservé abonnés)
- **Gare de Vaise 1** (490 places) et **2** (780 places) - Terminus métro D
- **Gorge de Loup** (680 places) - Métro D
- **Mermoz-Pinel** (140 places) - Métro D
- **Parilly** (140 places) - Métro D
- **Gare de Vénissieux** (740 places) - Terminus métro D
- **IUT Feysine** (100 places) - Terminus tram T1
- **Porte des Alpes** (390 places) - Tram T2
- **Bel Air / Saint-Priest** (120 places) - Terminus tram T2
- **Duchère** (Plus de 600 places)
- **Gare de Villeurbanne** (79 places) - T3 - Lea
- **Gare de Décines/Grand Large** (70 places) - T3 - Lea
- **Gare de Décines/Centre** (70 places) - T3 - Lea
- **Gare de Meyzieu** (110 places) - T3 - Lea
- **Meyzieu ZI** (450 places) - Terminus T3 - Lea
- **Vaulx-en-Velin/La Soie** (349 places) - T3 - Lea

Stationnement : Une journée type sur une place de stationnement payant



7h-8h : DÉPART
des résidents
pendulaires




Temps de recherche : **0 mn**
90% de places occupées

8h-9h : ARRIVÉE
des pendulaires
extérieurs




Temps de recherche : **5 mn**
100% de places occupées

10h-14h : ARRIVÉE
des visiteurs



Temps de recherche : **> 15 mn**
120% de places occupées



17h-18h : RETOUR
des premiers
résidents pendulaires



Temps de recherche : **> 15 mn**
120% de places occupées



Stationnement payant à Lyon : 4 tarifs existents

PRESTO : 1 850 places
Courte durée / Hypercentre

CHRONO : 2 280 places
Courte durée / Centres de quartier

TEMPO : 17 660 places
Moyenne durée

NOCTURNE : de 18h à 8h
sauf le samedi, de 18h à 4h
100 places quai R. Rolland (5^e)

Pour toutes les zones :
Premier ¼ d'heure gratuit
Gratuité en août
(Sauf zone PRESTO et NOCTURNE)

Stationnement 2010 : Une nouvelle offre



En 2009, 22% du stationnement
sur voirie est payant à Lyon,

contre 33% à Lille ou 37% à

Grenoble. Certains quartiers se
sont densifiés et ont développé
une offre commerciale attractive.

C'est pour accompagner ces
changements et permettre une
meilleure rotation des places que

le stationnement payant s'étend
en 2010, notamment à l'Est du
Rhône, avec la création de 10 000
places payantes supplémentaires.

En complément le stationnement
devient payant sur les plages
horaires 12h-14h et 18h-19h sur
l'ensemble du secteur payant.

Stationnement
payant en continu
de 9h à 19h



Rotation des véhicules sur une place de stationnement

Stationnement payant
en zone bien contrôlée
8 véhicules/jour



Stationnement payant
en zone peu contrôlée
4 véhicules/jour



Stationnement
gratuit
2 véhicules/jour



Stationnement des résidents : Une offre sur mesure

Un stationnement résident à tarif préférentiel

- Les résidents concernés peuvent s'adresser à leur mairie d'arrondissement qui leur délivre **une vignette ouvrant droit à stationner selon un tarif préférentiel sur les places payantes**
- 2 vignettes maximum par foyer peuvent être délivrées
- le ticket mensuel peut désormais être acheté sur internet : www.stationnement.lpa.fr

Toutes les modalités pratiques : www.mesdemarches.lyon.fr, > rubrique « transport-voirie »

Le stationnement au tarif résident c'est :
16€ pour 1 mois, 6€ pour 7 jours et 2€ pour 1 jour



Sur voirie...

Le stationnement payant vise à accentuer la rotation des places, notamment afin de permettre aux visiteurs d'accéder au centre-ville. Néanmoins les riverains des secteurs payants ne doivent pas être pénalisés par ce dispositif.

Un stationnement aisé leur évite par ailleurs les déplacements de véhicule trop fréquents dans des zones bien desservies par les autres modes : transports collectifs, présence d'itinéraires cyclables et de stations **Vélo'v**, cheminements piétons agréables...

L'abonnement « domicile » dans les parcs LPA

L'abonnement domicile a été créé pour répondre aux besoins des habitants des quartiers anciens.

Il donne droit à 15 sorties gratuites par mois, avec des sorties libres entre le vendredi 19h et le lundi 0h ainsi que les jours fériés.

Dès la 16^{ème} sortie (en dehors des week-end et jours fériés), chaque sortie est payante.

Cet abonnement est particulièrement adapté aux résidents qui font des déplacements multimodaux : marche, vélo, transports en commun et voiture.

Les tarifs de « l'abonnement domicile » se situent entre 65€ et 90€ mensuels selon les parcs.

Info : www.lpa.fr



A Lyon : un stationnement à la carte !

> Pour les résidents

Une tarification adaptée (vignette résidents sur voirie et abonnement « domicile » dans les parkings)

> Pour les pendulaires

(ceux qui viennent travailler à Lyon en voiture). Le développement du réseau de transport en commun combiné à l'offre en parcs-relais leur permet de trouver une offre de transport alternative pour accéder au centre de l'agglomération.

> Pour les visiteurs

Une réglementation du stationnement payant favorable à une meilleure rotation. Pour les arrêts de courte durée : délivrance d'un ticket de premier ¼ d'heure gratuit sur l'ensemble des places payantes sur voirie.



GRANDLYON
communauté urbaine