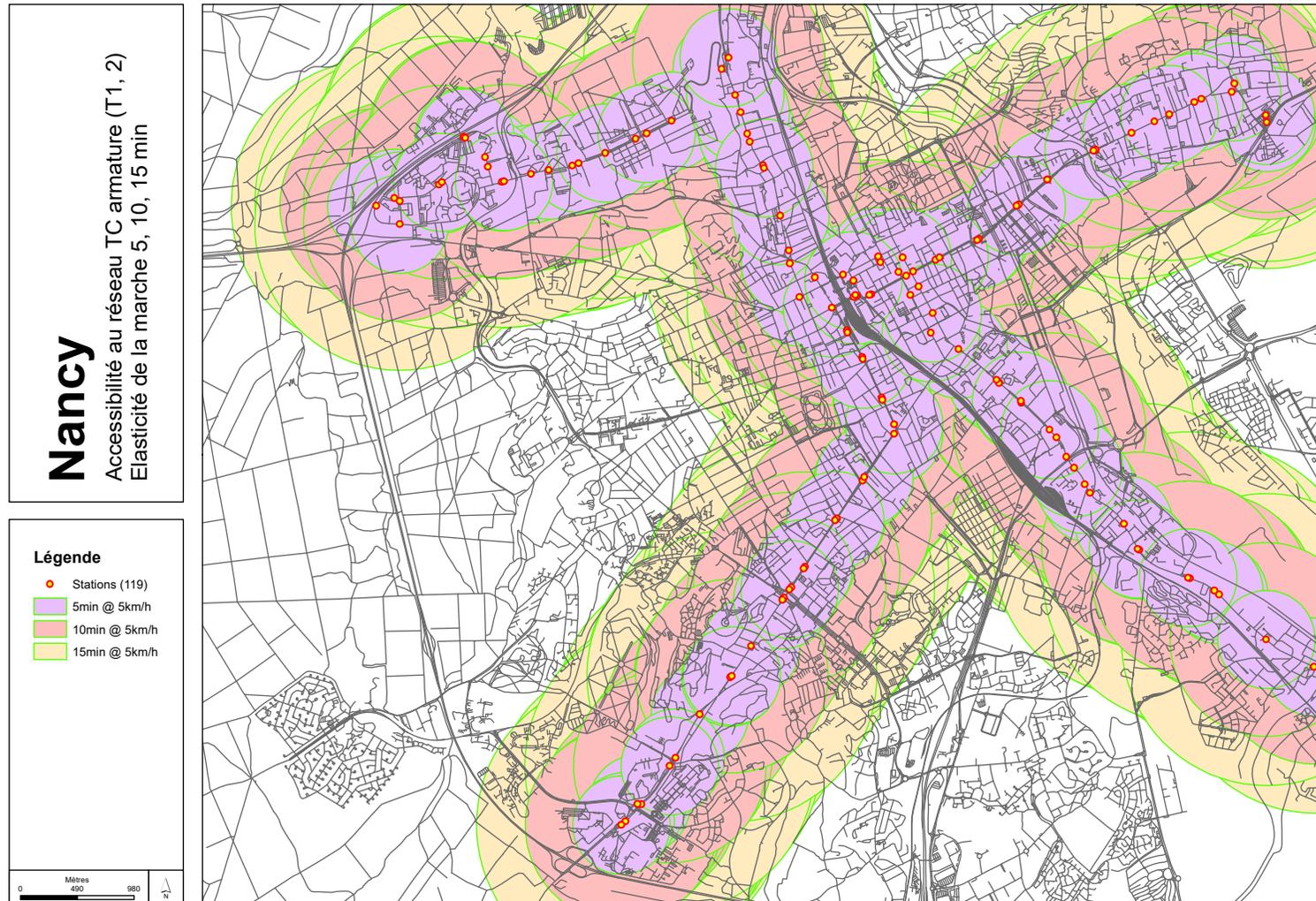


En poussant radicalement la logique d'optimisation à sa plus simple expression, le test avec le réseau armature en X composé uniquement des axes forts (T1, 2) permet de constater que si la couverture spatiale desservie est moins étendue, les deux couloirs desservis restent les tracés les plus efficaces car il regroupent un très fort pourcentage des habitants/emplois de la métropole. Nous constatons donc que cette double l'épine dorsale, composée d'uniquement 119 arrêts (facteur 8), suffirait déjà à répondre à une bonne partie de la demande métropolitaine.



La suppression des lignes 3 et 4 suscite une perte de la couverture spatiale du réseau, surtout à l'est, mais le reste du territoire reste toujours pratiquement aussi bien couvert par les deux axes forts du réseau.

Même réduit à sa plus simple expression, le réseau armature (T1, 2) irrigue toujours une grande partie de la métropole, du fait de l'orientation stratégique des lignes et leur passage au coeur des centralités qu'elles desservent.

Le passage à un réseau en croix beaucoup plus performant en fréquence, vitesse commerciale et confort des arrêts, combiné à une marche beaucoup plus élastique et une accessibilité piétonne renforcée sur leurs bassins versants devient ainsi un scénario de type «horizon d'efficacité maximale» dont il conviendrait de se rapprocher afin de minimiser les redondances dans l'offre. Ces deux couloirs majeurs desservent aujourd'hui de manière optimale quasi tous les grands attracteurs de la métropole. Il importe de prioriser dans le futur les secteurs de développement territorial autour de ces deux couloirs.