

Bilan de la concertation citoyenne

11 octobre 2024

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
1. Le rôle et le contenu d'un Plan de Mobilité	4
2. Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais 4	
3. Le contexte d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais	4
4. Les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité.....	4
PARTIE 1 : LA CONCERTATION CITOYENNE	6
1. L'objet de la concertation citoyenne.....	6
5. Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne.....	7
PARTIE 2 : L'ORGANISATION, LES MODALITES D'INFORMATION ET DE CONCERTATION MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITES	8
1. La publicité de la concertation citoyenne	8
A. L'AVIS DE CONCERTATION	8
B. LA PRESSE	9
6. Les moyens d'information du public	9
A. LE SITE INTERNET DEDIE AU PLAN DE MOBILITE	9
B. LE CAHIER DE CONCERTATION CITOYENNE	10
C. LA COMMUNICATION DIGITALE	11
D. LES RESEAUX SOCIAUX.....	11
E. LES STANDS D'INFORMATION	12
7. Les moyens de participation.....	12
A. LE QUESTIONNAIRE.....	12
B. LES RELAIS DANS LES TERRITOIRES	12
C. DIFFERENTS MOYENS ET TEMPS POUR S'EXPRIMER	13
D. LES CONFERENCES-DEBATS	13
E. LE PANEL CITOYEN.....	14
F. LES ATELIERS TECHNIQUES	17
PARTIE 3 : LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION CITOYENNE.....	18
1. Les chiffres clés de la participation	18
8. Les chiffres clés liés aux réponses au questionnaire.....	18

A. ZOOM : LE PROFIL DES REpondANTS	18
B. L'ANALYSE DES PROPOSITIONS DES REpondANTS AU QUESTIONNAIRE (POUR...).....	21

PARTIE 4 : LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION ET LA PRISE EN COMPTE DES CONTRIBUTIONS FORMULEES DURANT LA CONCERTATION CITOYENNE 26

1. La synthèse générale des contributions du public 26

9. Les enseignements de la concertation citoyenne 26

A. DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LEUR ACCESSIBILITE.....	26
B. ASSURER UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES MOBILITES DANS LES PROJETS D'AMENAGEMENT.....	27
C. ENCOURAGER LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE	27
D. PRENDRE EN COMPTE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE CERTAINES MESURES TELLES QUE LES ZONES A FAIBLE EMISSION (ZFE).....	28
E. APAISER LES USAGES ET AVOIR UNE VISION TRANSVERSALE DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE	28
F. MIEUX COMMUNIQUER SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE ET LES AIDES A DISPOSITION	28

10. La prise en compte des contributions du public dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais 29

A. LE DEVELOPPEMENT D'OFFRES ALTERNATIVES COMME « PREREQUIS INDISPENSABLE »	29
B. L'ATTENTION PORTEE A LA VULNERABILITE ECONOMIQUE	29
C. L'AMENAGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC REEQUILIBRE EN COHERENCE AVEC LE DEVELOPPEMENT DES OFFRES DE MOBILITE ALTERNATIVES	29
D. UNE COMMUNICATION A DEVELOPPER POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITE DE TOUTES ET TOUS	30

CONCLUSION 31

ZOOM – RAPPEL DU CALENDRIER D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS	31
--	----

ANNEXES 32

1. Le cahier de la concertation citoyenne..... 32

2. Le questionnaire..... 32

3. L'avis du panel citoyen..... 32

4. Le compte-rendu de l'atelier logistique 32

5. Le compte-rendu de l'atelier intermodalité 32

6. Le compte-rendu de la conférence-débat de Vaugneray..... 32

7. Le compte-rendu de la conférence-débat de Chaponnay 32

8. Le compte-rendu de la conférence-débat de Tarare 32

INTRODUCTION

1. Le rôle et le contenu d'un Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités aux horizons 2030 et 2040.

Conformément aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit déterminer les principes régissant :

- L'organisation de la mobilité des personnes ;
- L'organisation du transport des marchandises ;
- La circulation ;
- Le stationnement.

Le Plan de Mobilité doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Le Plan de Mobilité comporte également un volet environnemental. Il doit répondre aux objectifs suivants :

- Contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Participer à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- Contribuer à la préservation de la biodiversité.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre de développer une approche globale, cohérente et favoriser la planification des services de mobilité à l'échelle des 262 communes concernées par ce document. Il s'agit d'**une opportunité pour améliorer les mobilités à l'échelle d'un territoire en plein développement**. Le sujet des mobilités étant au cœur des questionnements portés par les techniciens, les élus mais également le grand public dont le quotidien est impacté par les décisions prises à travers ce document et qui se mobilise sur ces sujets, il est un document clé pour le futur du territoire.

2. Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités a défini les objectifs suivants pour guider la démarche :

- Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires ;
- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées.

3. Le contexte d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 remplace les anciens Plans de Déplacements Urbains par les Plans de Mobilité.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030, approuvé en 2017, ne couvre qu'une partie du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et ne permet plus de répondre aux enjeux actuels de mobilité. Il appartient donc à SYTRAL Mobilités d'élaborer un nouveau document pour régir l'organisation de la mobilité et répondre à ces nouvelles préoccupations à l'échelle de son ressort territorial.

L'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais accorde un délai de trois ans à SYTRAL Mobilités, à compter de sa création, pour approuver son Plan de Mobilité.

En attendant la finalisation de ce document, l'ordonnance du 8 avril 2021 prévoit que le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030 demeure applicable.

4. Les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité

L'élaboration du Plan de Mobilité a connu différentes phases depuis 2022. Un travail partenarial a été conduit tout au long de la démarche avec les élus et les techniciens des institutions partenaires pour bâtir le Plan de Mobilité. En parallèle, deux phases de concertation du public ont été menées : une concertation préalable environnementale, conformément aux articles L. 121-15-1 et suivants du Code de l'environnement, menée du 9 janvier au 10 mars 2023 puis une concertation citoyenne volontaire du 9 mai au 29 septembre 2023.

Le calendrier de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais



PARTIE 1 : LA CONCERTATION CITOYENNE

Premier document de planification à cette échelle, le Plan de Mobilité englobe un périmètre large aux pratiques de mobilités très différentes couvrant la Métropole de Lyon et la quasi-totalité du département du Rhône et regroupant 1,9 million d'habitants. Il convient de traiter ces différents territoires dans leurs spécificités mais aussi leurs similitudes pour aboutir à un projet cohérent, partagé et réalisable pour le futur.

Le Plan de Mobilité est un document de planification souvent perçu comme un document complexe à appréhender et dont les implications peuvent être difficiles à saisir, à la fois pour les citoyens mais aussi pour les élus. Sa dimension prospective le rend parfois peu concret aux yeux de ceux qui devront le faire vivre et de ceux qui bénéficieront de ses retombées. En effet, si le sujet est perçu comme un enjeu majeur, c'est souvent l'attention portée sur l'évolution de l'offre de transports collectifs qui a tendance à éclipser les ambitions du Plan de Mobilité sur les autres modes de déplacements.

Dans l'optique d'un document adapté aux réalités du territoire, SYTRAL Mobilités, pilote de la démarche d'élaboration, a donc mis en avant son ambition d'avoir un document réellement co-construit. Le but est d'arriver à un document ancré dans les réflexions propres à chaque territoire tout en étant porteur d'un projet global et, *in fine*, applicable, le tout en lien avec les autres documents et projets de territoire.



Dans l'Agglomération lyonnaise, un réseau de transport collectif urbain (Réseau TCI) très étoffé : **4 lignes de métro, 7 lignes de tramway, 2 funiculaires, plus de 140 lignes de bus ou trolleybus, 324 lignes de bus scolaires.** Métros, tramways et funiculaires sont électriques et parmi le millier de véhicules composant le reste du parc roulant, on compte à fin 2022 **130 trolleybus et 56 bus au bioGNV.**

Dans l'agglomération Villefranche Beaujolais Saône, un réseau de transport collectif urbain (réseau Libellule) composé de **5 lignes régulières, 12 lignes scolaires et 4 lignes de transport à la demande.** A fin 2022, le réseau compte un bus au GNV.

Le réseau Interurbain des Cars du Rhône dessert le reste du territoire avec **25 lignes régulières et 319 lignes scolaires.** A fin 2022, il est équipé de **85 véhicules fonctionnant au bioGNV et de 3 véhicules électriques.**



Toute la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais s'est donc faite selon ce principe, **enrichie par les différentes phases de concertation du grand public** :

- Un besoin de **comprendre les besoins des usagers et d'impliquer les citoyens désireux d'enrichir la réflexion**, basé sur un parti-pris de privilégier une participation éclairée plutôt qu'élargie au plus grand nombre :
 - **Faire de la pédagogie sur les enjeux de mobilité un axe clé de la concertation** (partir des besoins pour discuter des sujets qui touchent les citoyens au quotidien, ...).
 - **Recueillir les avis des acteurs socio-économiques et de la société civile.**

Ce bilan de la concertation citoyenne vise à retracer les différentes rencontres qui ont eu lieu tout au long du travail de fabrication de ce document et à mettre en lumière les principaux enseignements que SYTRAL Mobilités a pu en tirer pour alimenter ses réflexions.

1. L'objet de la concertation citoyenne

En se référant aux dispositions du Code de l'urbanisme, SYTRAL Mobilités a librement fait le choix d'organiser une concertation citoyenne, afin d'associer le public à l'élaboration du Plan de Mobilité.

Les modalités de cette concertation citoyenne ont été librement fixées par SYTRAL Mobilités dans sa délibération n° 22-045 du 16 mai 2022, soit :

- Une plate-forme collaborative sur le site internet de SYTRAL Mobilités, visant à assurer une large diffusion de l'information et à recueillir les suggestions ou contributions du public ;
- Des séances de travail avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socio-économiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements (démarche de type mini-public ou focus group) ;
- Une ou plusieurs « conférences-débats » ouvertes à tous, mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public pour éclairer des sujets particuliers.

L'objet de cette phase de concertation était d'assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité.

Un bilan doit ensuite en être tiré.

5. Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne

En organisant une concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités a souhaité répondre aux objectifs suivants :

- Informer et assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité ;
- Assurer une large diffusion de l'information ;
- Recueillir les suggestions et contributions du public pour enrichir le projet de Plan de Mobilité à partir de ces retours ;
- Identifier les leviers à actionner pour faire évoluer les comportements ;
- Eclairer sur des sujets particuliers en lien avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

PARTIE 2 : L'ORGANISATION, LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITÉS

SYTRAL Mobilités a librement décidé d'engager une concertation citoyenne, consistant en une démarche continue d'information du public et de participation citoyenne. Cette concertation citoyenne s'est déroulée du 9 mai au 29 septembre 2023.

1. La publicité de la concertation citoyenne

Afin que chacun soit informé de la tenue de la concertation et puisse y participer, plusieurs outils de communication ont été déployés.

A. L'AVIS DE CONCERTATION

Le 20 avril 2023, soit plus de 15 jours avant le début de la concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités a publié un avis précisant l'objet de la concertation, sa durée et ses modalités, ainsi que l'adresse du site internet sur lequel a été publié le dossier soumis à concertation :

- Par voie dématérialisée, sur le site internet de SYTRAL Mobilités, à l'adresse suivante : mobiliteterritoireslyonnais.fr
- Par voie d'affichage dans les locaux de SYTRAL Mobilités ;
- Par voie de presse, par 2 publications dans des journaux locaux :
- Le Progrès, le jeudi 20 avril 2023
- Le Tout Lyon, le mardi 25 avril 2023

AVIS DE CONCERTATION CITOYENNE EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS

Objet de la concertation :

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration d'un Plan de Mobilité. Comme l'indique l'article 8 de l'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 demeure applicable sur son périmètre jusqu'à l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité.

Conformément aux articles L. 121-15-1, L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement, SYTRAL Mobilités a organisé, de manière volontaire, une concertation préalable environnementale. Elle s'est déroulée du 9 janvier au 10 mars 2023 inclus. SYTRAL Mobilités en tirera le bilan avant le 10 juin 2023 et il sera rendu public sur le site internet de SYTRAL Mobilités, sur l'espace dédié au Plan de Mobilité.

A la suite de cette concertation préalable environnementale, SYTRAL Mobilités organise de manière volontaire une concertation citoyenne.

Elle a pour objectif d'assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité, en poursuivant l'association de la population à la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité et en allant vers les pistes de solutions qui pourraient être imaginées dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais qui doit définir la stratégie de mobilité à horizon 2040 à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Durée de la concertation :

La concertation citoyenne se déroulera du 9 mai au 29 septembre 2023 inclus.

Dossier de concertation :

Le dossier de concertation citoyenne pourra être consulté en ligne, à l'adresse suivante : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr

Modalités de la concertation :

Les modalités de concertation suivantes seront mises en place :

- Une plateforme collaborative sera proposée sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités, afin d'assurer une large diffusion de l'information et de recueillir des suggestions ou contributions du public, à l'adresse suivante : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr

- Des séances de travail organisées avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socioéconomiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements ;

- Une ou plusieurs "conférences-débat" ouvertes à tous.

Des observations et propositions pourront être déposées pendant toute la durée de la concertation :

- par voie électronique au travers d'un formulaire de contribution accessible sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr

- par voie électronique à l'adresse mail :

concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr

- par voie postale à l'adresse suivante :

SYTRAL Mobilités - 21, boulevard Marius Vivier Merle - CS 63 815 - 69487 Lyon Cedex 03

A l'issue de cette procédure, SYTRAL Mobilités tirera le bilan de cette concertation citoyenne.

351530200

B. LA PRESSE

En complément des annonces légales, deux communiqués de presse ont été produits : en mai 2023 au lancement de la concertation citoyenne puis en septembre 2023 pour annoncer les 3 conférences-débats.

ENSEMBLE, construisons aujourd'hui les mobilités de demain
Participez à la concertation citoyenne sur le Plan de Mobilité
Du 9 mai au 29 septembre 2023

Communiqué de presse
Mai 2023

SYTRAL MOBILITÉS LANCE UNE CONCERTATION CITOYENNE EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités est en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité sur ce même périmètre et a fait le choix de soumettre le projet à une concertation préalable environnementale qui a eu lieu du 9 janvier au 10 mars 2023. Aujourd'hui, le projet entre dans une nouvelle phase avec le lancement d'une concertation citoyenne organisée par SYTRAL Mobilités qui se déroule du 9 mai au 29 septembre 2023.

« Nous souhaitons apporter un meilleur service de transport public aux habitants qu'ils soient urbains, en périphérie des cœurs de ville ou en milieu rural. Notre objectif est d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien en augmentant l'offre de transport, en simplifiant la tarification et la billetterie, mais également en facilitant l'accès aux offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle comme les transports collectifs, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied », déclare Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais permettra de définir sur le périmètre de SYTRAL Mobilités (qui comprend 263 communes et regroupe 1,9 million d'habitants) les nouvelles mesures et actions à engager dès 2025 et jusqu'à 2040 par l'ensemble des acteurs et maîtres d'ouvrage sur tous les modes de déplacements.

« L'urgence climatique et l'objectif d'une neutralité carbone des transports d'ici 2050, conformément aux engagements locaux et nationaux, sont au cœur des préoccupations de SYTRAL Mobilités. L'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais est par conséquent l'opportunité pour nous tous d'engager un travail partenarial afin de définir une stratégie de mobilité cohérente et adaptée aux besoins de tous les habitants et de tous les territoires », déclare Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités.

Une démarche continue d'information du public et de participation citoyenne

« A compter de ce jour et jusqu'au 29 septembre 2023, SYTRAL Mobilités engage une phase de concertation citoyenne pour non seulement informer les habitants, acteurs ou usagers des territoires lyonnais, mais aussi pour recueillir leurs attentes, aspirations et besoins afin de nourrir le futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais et aboutir à un projet partagé », conclut Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités.

Pendant toute la concertation SYTRAL Mobilités met à disposition du public des outils pour s'informer et contribuer au projet :

S'informer

- En consultant les documents en version numérique sur la plateforme collaborative : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr
- En consultant le cahier de concertation, aux horaires d'ouverture, à l'accueil de SYTRAL Mobilités, situé au 21 boulevard Marius Vivier Merle - 69003 Lyon

S'exprimer

- Sur la plateforme collaborative : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr
- par mail : concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr
- par voie postale : SYTRAL Mobilités – CS 63 815 – 69487 Lyon Cedex 03

CONTACTS PRESSE :
Julie GAUDE - gaujde@sytral.fr / 06 74 92 92 90
Ludoiska DE GOUVION SAINT-CYR - gouvion@sytral.fr / 06 71 18 32 66

ENSEMBLE, construisons aujourd'hui les mobilités de demain
Participez à la concertation citoyenne sur le Plan de Mobilité
Du 9 mai au 29 septembre 2023

Communiqué de presse
Septembre 2023

PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS : SYTRAL MOBILITÉS POURSUIT LA CONCERTATION CITOYENNE

Trois conférences-débats pour s'informer et s'exprimer sur l'avenir des mobilités

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités est en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité à l'échelle de son territoire d'intervention, soit 11 intercommunalités du Rhône et la Métropole de Lyon. Le Plan de Mobilité vise à accompagner les politiques de développement urbain et d'aménagement du territoire en matière de mobilité. Cela concerne les déplacements des personnes, mais aussi le transport de marchandises.

SYTRAL Mobilités a fait le choix de soumettre le projet à une concertation préalable environnementale qui a eu lieu du 9 janvier au 10 mars 2023. Depuis le 9 mai et jusqu'au 29 septembre, SYTRAL Mobilités a engagé une nouvelle phase de concertation citoyenne pour non seulement informer les habitants, acteurs ou usagers des territoires lyonnais, mais aussi recueillir leurs attentes, aspirations et besoins afin de nourrir le futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais et aboutir à un projet partagé.

« Nous souhaitons apporter un meilleur service de transport public aux habitants qu'ils soient urbains, en périphérie des cœurs de ville ou en milieu rural. Notre objectif est d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien en facilitant l'accès aux offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle comme les transports collectifs, le train, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied », déclare Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités.

Dans le cadre de la concertation citoyenne, 3 conférences-débats, ouvertes à toutes et tous, sont proposées par SYTRAL Mobilités afin d'échanger sur les attentes et enjeux du Plan de Mobilité.

Le public est ainsi invité à participer et à s'exprimer :

- Mercredi 20 septembre de 19h à 21h – Théâtre du Griffon (9 rue de la déserte) à Vaugneray
- Jeudi 21 septembre de 19h à 21h – Espace Jean Gabin (Rue du Stade) à Chaponnay
- Mercredi 27 septembre de 19h à 21h – Tiers-Lieu La Bobine (avenue Edouard Herriot) à Tarare

« L'objectif d'une neutralité carbone d'ici 2050, conformément aux engagements locaux et nationaux, est au cœur des préoccupations de SYTRAL Mobilités. L'élaboration du Plan de Mobilité est par conséquent l'opportunité pour nous tous d'engager un travail partenarial afin de définir une stratégie de mobilité cohérente et adaptée aux besoins de tous les habitants et de tous les territoires », déclare Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités.

6. Les moyens d'information du public

A. LE SITE INTERNET DEDIE AU PLAN DE MOBILITE

Le site internet créé par SYTRAL Mobilités pour le projet a été actualisé pour la concertation : www.mobiliteterritoireslyonnais.fr. Le cahier de concertation y a été mis en ligne. Afin d'apporter une vision synthétique globale de la démarche d'élaboration, une mini-série vidéo et plusieurs fiches techniques permettaient d'expliquer l'objet du Plan de Mobilité des territoires lyonnais et d'illustrer ses grands enjeux. Ces documents sont toujours accessibles à l'adresse <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite>.

Les vidéos de la mini-série avaient pour thématiques :

- Episode 1 : « [C'est quoi un Plan de Mobilité ?](#) »
- Episode 2 : « [Mobilité, Changement climatique, Qualité de vie](#) »
- Episode 3 : « [Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire](#) »



Mini-série Mobilité – épisode 1 : C'est quoi un Plan de Mobilité ?



Mini-série Mobilité – épisode 2 : Mobilité, changement climatique, qualité de vie



Mini-série Mobilité – épisode 3 : Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire

Les fiches techniques portaient sur les sujets suivants :

- Fiche 1 : [Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?](#)
- Fiche 2 : [Objectif de « parts modales » : qu'est-ce que c'est ?](#)
- Fiche 3 : [Plusieurs chemins possibles vers un système de mobilités bas carbone](#)
- Fiche 4 : [Auto, boulot, dodo : nos déplacements sont-ils si réguliers que ça ?](#)
- Fiche 5 : [Des déplacements courts qui comptent beaucoup !](#)
- Fiche 6 : [Des déplacements longs qui émettent beaucoup de CO2 !](#)
- Fiche 7 : [Les marchandises, poids-lourd caché de nos mobilités](#)



Fiche technique « Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ? »



Fiche technique « Objectif de « parts modales » : qu'est-ce que c'est ? »

B. LE CAHIER DE CONCERTATION CITOYENNE

Sur toute la période de la concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités a mis à disposition du public un cahier de concertation. Ce document comportait, en introduction, des développements visant à expliquer au public :

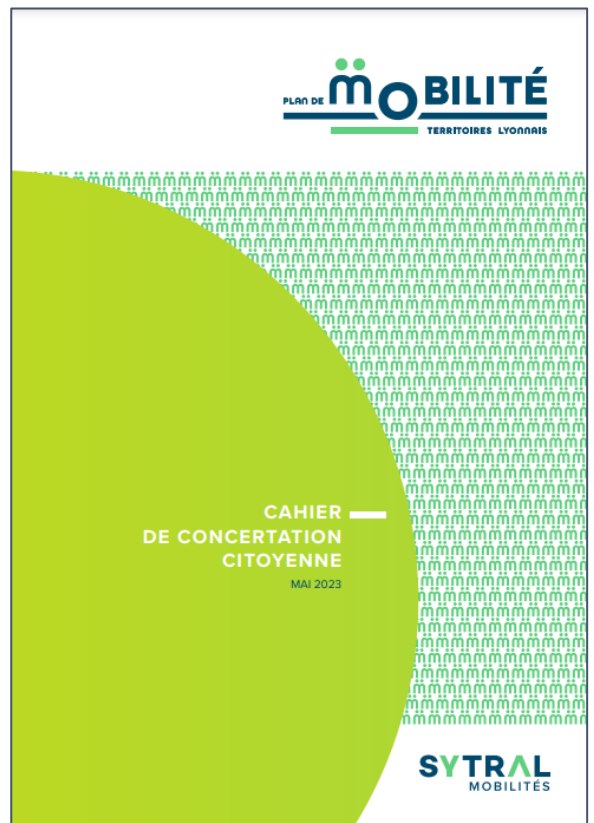
- Le rôle et le contenu d'un Plan de Mobilité ;
- Les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ;
- La présentation de SYTRAL Mobilités, autorité chargée de l'élaboration et de la rédaction du Plan de Mobilité ;
- Le cadre légal et réglementaire dans lequel s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité.

Une première partie visait à présenter les défis à relever pour améliorer la mobilité au sein des territoires lyonnais :

- Les pratiques actuelles de mobilités dans les territoires lyonnais (le poids de l'agglomération lyonnaise, le poids des déplacements internes dans les bassins locaux de mobilité, la dépendance à la voiture) ;
- Les défis à relever dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'ici 2040 (la mobilité pour tous et dans tous les territoires, des mobilités adaptées aux modes de vie, des mobilités comme levier de bien-être et non de nuisance, la décarbonation des mobilités).

Une deuxième partie visait à présenter quatre leviers principaux pour accélérer le changement des comportements et fonder un nouveau système de mobilité :

- Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire : en réduisant les distances moyennes des déplacements par l'aménagement du territoire et en réduisant les mobilités individuelles en limitant les déplacements subis ;
- Poursuivre le développement des offres et des services de mobilités moins carbonés : en donnant à la marche et au vélo toute leur place



Le cahier de concertation citoyenne

pour les déplacements de proximité, en développant une offre de transports collectifs irriguant l'ensemble du territoire et en favorisant l'intermodalité ;

- Redéfinir les usages nécessaires de la voiture : en repensant l'organisation et le partage de l'espace public, en encadrant l'offre de stationnement automobile et en limitant l'accès à certains types de véhicules ;
- Faciliter le passage à l'acte : en provoquant et encourageant de nouvelles habitudes de mobilités chez les habitants.

Conformément aux exigences du Code de l'urbanisme, une troisième partie indiquait au public :

- Les objectifs poursuivis par la phase de concertation citoyenne ;
- Les modalités d'information et de participation de cette concertation.

Le cahier de concertation citoyenne a été accessible :

- En ligne sur la page internet dédiée au projet mobiliteterritoireslyonnais.fr
- En version papier à l'accueil de SYTRAL Mobilités et lors des rendez-vous organisés durant la concertation.

C. LA COMMUNICATION DIGITALE

Une information a été publiée dans la newsletter Mobiles de SYTRAL Mobilités de mai 2023 pour annoncer le lancement et les dates de début et de fin de la phase de concertation. Elle donnait également des informations sur les possibilités de s'informer (site internet, consultation du dossier dans les locaux de SYTRAL Mobilités) et de s'exprimer (plateforme collaborative, mail ou voie postale). Des messages ont également été régulièrement diffusés sur les écrans du réseau TCL pour rappeler aux usagers la possibilité de participer à la concertation citoyenne.



30 000 abonnés

<https://magazine.sytral.fr/plan-de-mobilite-le-concertation-debute/>

Ecrans i-TCL
Diffusion régulière du 9 mai au 29 septembre 23



900 000 vues quotidiennes

D. LES RESEAUX SOCIAUX

Les principales informations sur la concertation ont été relayées en continu sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités (Twitter, Facebook, LinkedIn).

A titre d'exemple, un post a été publié sur Twitter le 9 mai 2023, il a été vu 2 500 fois. Un autre a été mis en ligne sur Facebook et sur LinkedIn le même jour. Ce dernier a été repartagé 29 fois sur LinkedIn et a fait l'objet de 121 réactions.

D'autres posts ont été publiés pour annoncer les conférences débats : le 20 juillet 2023 sur Twitter (3704 vues), le 15 septembre sur Facebook et à nouveau sur Twitter (1427 vues).

20 juillet 2023

Twitter : 3704 vues



15 septembre 2023



15 septembre 2023

Twitter : 1427 vues



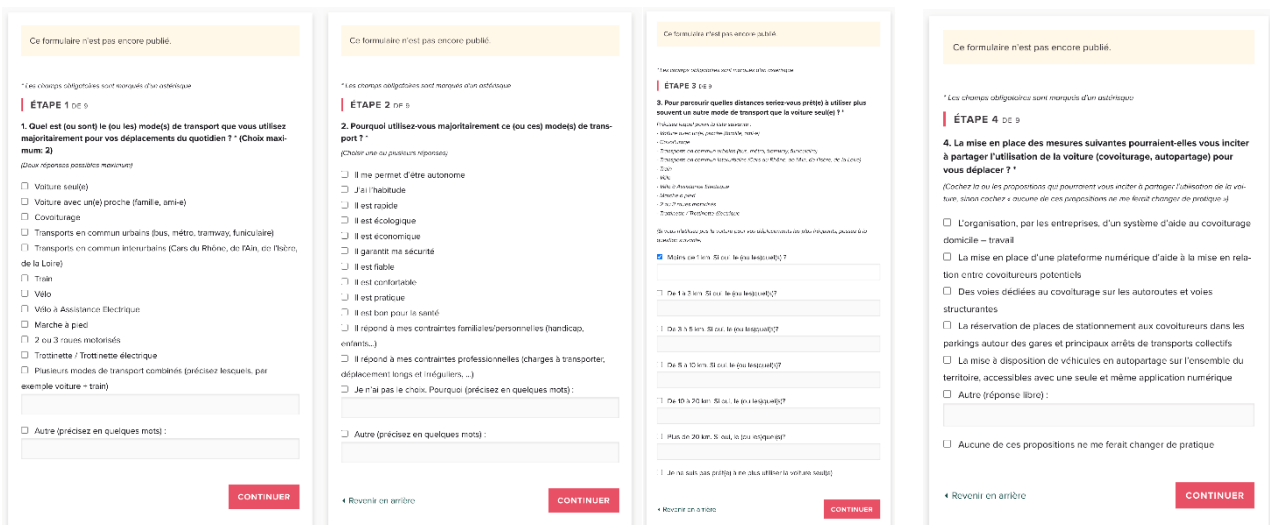
E. LES STANDS D'INFORMATION

Lors de chaque conférence-débat, un stand d'information était proposé au public. Les participants pouvaient alors consulter la documentation du projet (fiches techniques, cahier de concertation, bilan de la concertation préalable environnementale, avis du panel citoyen) et répondre au questionnaire du site internet par le biais de 2 tablettes numériques.

7. Les moyens de participation

A. LE QUESTIONNAIRE

Un questionnaire tout public a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de la concertation sur la plateforme. Composé de 8 questions, il visait à interroger les habitudes de déplacement et les conditions à réunir pour un éventuel changement de comportements de mobilité dans le futur.



Captures d'écran des premières pages du questionnaire

B. LES RELAIS DANS LES TERRITOIRES

Un kit de communication composé d'une affiche, d'un article clé-en-main ainsi que des flyers annonçant les conférences-débats a été envoyé à l'ensemble des chargés de communication de la Métropole de Lyon et des EPCI membres de SYTRAL Mobilités afin qu'ils puissent relayer les informations concernant la concertation.



C. DIFFERENTS MOYENS ET TEMPS POUR S'EXPRIMER

En dehors du questionnaire et des rencontres organisées, le public a pu adresser ses observations et propositions :

- par voie électronique : au travers d'un formulaire de contribution accessible sur le site internet dédié au projet
- par voie électronique à l'adresse mail : concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr

En raison d'un incident technique, la boîte mail a été réouverte du 8 janvier au 9 février 2024 afin de permettre aux personnes intéressées de déposer et/ou de redéposer leur contribution.

- par voie postale à l'adresse suivante : SYTRAL Mobilités – 21, boulevard Marius Vivier Merle – CS 63 815 – 69487 LYON Cedex 03

D. LES CONFERENCES-DEBATS

Ouvertes à tous, une conférence-débat a été organisée dans chacun des trois bassins locaux de mobilité identifiés au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités :

- le **20 septembre 2023 à 19h au Théâtre Le Griffon à Vaugneray** (Ouest lyonnais, Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais), en présence de Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités et vice-président de la Métropole de Lyon, de Virginie CHAVEROT, vice-présidente de SYTRAL Mobilités et vice-présidente de la Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle, de Damien COMBET, vice-président de SYTRAL Mobilités et vice-président de la Communauté de Communes de la Vallée du Garon, de Daniel MALOSSE, président de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais et de Marianne THEBERT, docteure en géographie urbaine et chercheuse au Laboratoire Ville Mobilité Transport.
 >> Thème : *Vivre mieux en se déplaçant autrement ?*
La rencontre abordait les grandes ambitions pour les déplacements d'ici à 2040 et approfondissait la thématique du développement de nouvelles offres de mobilité dans les territoires (vélo, marche à pied, covoiturage, transports collectifs).
- le **21 septembre 2023 à 19h à l'espace Jean Gabin à Chaponnay** (Agglomération lyonnaise, Communauté de Communes du Pays de l'Ozon), en présence de Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités et vice-président de la Métropole de Lyon, de Raymond DURAND Maire de Chaponnay et de Nicolas LOUVET, directeur du bureau de recherche 6T spécialisé sur les mobilités et les modes de vie.
 >> Thème : *Mieux vivre en changeant nos habitudes*
La rencontre abordait les grandes ambitions pour les déplacements d'ici à 2040 et approfondissait la thématique du changement d'habitudes en termes de mobilité (via une billetterie facilitée, des parcs relais, une incitation à l'utilisation du vélo ou de la marche, des campagnes d'information et de communication).
- le **27 septembre 2023 à 19h au Tiers-Lieu la Bobine à Tarare** (Beaujolais, Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien), en présence de Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités et vice-président de la Métropole de Lyon, de Patrice VERCHERE, président de la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien et membre du bureau exécutif de SYTRAL Mobilités, de Pascal RONZIERE, vice-président de SYTRAL Mobilités et président de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône, de Béatrice VESSILLER, vice-présidente de SYTRAL Mobilités et vice-présidente de la Métropole de Lyon, de Gilles DUBESSY, vice-président de la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien et de Eric CHARMES, directeur de recherche à l'ENTPE.
 >> Thème : *Comment se déplacer autrement ?*

La rencontre abordait les grandes ambitions pour les déplacements d'ici à 2040 et approfondissait la thématique de l'aménagement du territoire et de la sobriété des transports dans les territoires (transports collectifs, électrification des véhicules, covoiturage, développement du vélo, etc. mais surtout combinaison des facteurs pour diminuer efficacement les émissions de CO₂).

Il s'agissait de mettre en avant et de discuter les grandes ambitions et orientations politiques issues du travail technique et politique en permettant notamment l'expression directe des acteurs des différents bassins locaux de mobilité et des habitants. D'une durée de 2h, les rencontres se sont déroulées de la façon suivante :

- Mot d'accueil des élus
- Séquence 1 : Quelles ambitions pour nos mobilités d'ici 2040 ? Puis échanges avec la salle
- Séquence 2 : Zoom thématique (alternatives à la voiture, changement de comportement, aménagement du territoire et sobriété des déplacements) puis échanges avec la salle



Mercredi 20 septembre, la salle du théâtre de Vaugneray se remplit peu à peu des habitants venus prendre part à la conférence/débat organisée par SYTRAL Mobilités. Photo Julia Paret

(Article du Progrès du 22 septembre 2023)

E. LE PANEL CITOYEN

En accord avec la délibération de prescription de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, « des séances de travail avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socio-économiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements (démarche de type mini-public ou focus group) » ont été organisées.

6 séances de travail ont été organisées avec un panel citoyen composé de 29 habitants et habitantes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements, âgés de 18 à 68 ans et provenant de l'ensemble du ressort territorial et des territoires voisins. Ils se sont réunis plusieurs fois entre mai et juillet 2023 (24 et 30 mai, 16 et 17 juin, 7 et 8 juillet) pour réfléchir collectivement aux enjeux prospectifs liés à la mobilité et répondre à la question suivante : « Comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales ? ». Pour cela, les panélistes ont pu échanger avec des experts et effectuer diverses auditions de leurs choix. A l'issue de leurs travaux, ils ont rendu un « avis », consultable en annexe. Une vidéo retraçant leurs échanges a également été réalisée.

Les interventions des experts lors des auditions étaient les suivantes :

	EXPERT	FONCTION	THEME
Audition 1 (séance 2)	Julien Casals	Directeur associé, Agence Nova 7	Comment changer nos comportements de mobilité ?
Audition 2 (séance 3)	Mathieu Chiara	Chef de projet management de la mobilité, Métropole de Lyon	Les politiques de covoiturage de la Métropole de Lyon
Audition 3 (séance 3)	Frédérique Bienvenue	Co-présidente de l'association La Ville à Vélo	La pratique des modes actifs dans les territoires lyonnais
	Yves Gascoin	Président de l'association Les droits du piéton	
Audition 4 (séance 3)	Gaëtan Kimmel	Chargé de mission Plan de Mobilité/ZFE	La Zone à Faibles Emissions (ZFE)
Audition 5 (séance 4)	Etienne Faugier	Maitre de conférences à l'Université Lyon 2, Vice-doyen de l'UFR Temps et Territoires	Comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires Lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales
Audition 6 (séance 4)	Jean-Charles Kohlhaas-	1er Vice-président de SYTRAL Mobilités, Vice-président Métropole de Lyon	SYTRAL Mobilités et l'organisation des mobilités dans les territoires lyonnais
Audition 7 (séance 5)	Antoine PLAN	Conseiller mobilité à l'Agence des Mobilités	L'Agence des Mobilités de la Métropole de Lyon
Audition 8 (séance 5)	ASSOCIATIONS D'USAGERS DE TER	Association de défense des usagers du train du Dauphiné (ADUT)	Les besoins et attentes des usagers de TER
		Comité de Défense des Usagers du Train Bourg en Bresse-Lyon (CDUT)	

Les 22 propositions du panel citoyen extraites de son avis :

Proposition n°1 – Amélioration de l'équité : transports pour tous !

Garder une tarification adaptée voire l'étendre à d'autres publics (transports gratuits pour les étudiants, les enfants de moins de 6 ans, les PMR, etc.), étendre l'offre en horaires de pointe ainsi que le soir, étendre la présence d'agents pour plus de sécurité et trouver de nouvelles sources de financements pour cette équité.

Proposition n°2 – Faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Améliorer la signalétique et l'accessibilité pour les PMR et les personnes âgées ainsi que les poussettes.

Proposition n°3 – Développer le civisme pour plus de respect et de solidarité

Eduquer à l'école sur la question du civisme dans les transports et développer une application de signalement des incivilités pour un suivi général tout en adaptant la présence humaine pour intervenir en temps réel.

Proposition n°4 – Obliger les entreprises à proposer du télétravail pour les métiers le pouvant

Rendre légalement obligatoire le télétravail pour les entreprises de plus de 20 salariés et développer les lieux de coworking.

Proposition n°5 – Redynamiser et humaniser les centres-villes des villes moyennes du territoire hors centre-ville de Lyon

Rendre les centres des villes moyennes plus attractifs via divers moyens (fiscalité, qualité de vie, architecture, offres commerciales mobiles, sortir de l'offre touristique *Only Lyon*).

Proposition n°6 – Arrêter l'étalement urbain de certaines zones d'activité voire d'habitation

Densifier certaines zones mais garder un ensemble accessible en transports collectifs tout en prenant en compte le pouvoir d'achat parfois limité qui pousse à s'orienter vers ces espaces.

Proposition n°7 – Des horaires étendus pour les transports en commun

Étendre l'amplitude horaire, la fréquence des transports la nuit (vigilance sur la sécurité), le week-end et les jours fériés mais aussi ne pas avoir d'horaires spécifiques sur les périodes de vacances scolaires.

Proposition n°8 – Aménagement des transports (confort, intermodalité...)

Adapter le confort dans les transports (matériaux de qualité, climatisation dans tous les métros, propreté, plus de places pour les vélos et trottinettes, de rangements pour les valises), dématérialisation des abonnements, sécurisation notamment pour les femmes, facilitation de l'intermodalité (plus de place pour les vélos dans les transports et augmentation des parkings relais).

Proposition n°9 – Développer les modes actifs et les alternatives à la voiture individuelle

Améliorer le turnover des vélos sur les stations Vélo'v et augmenter l'offre.

Proposition n°10 – Aides aux copropriétaires pour l'installation de box à vélos dans le bâti ancien

Aider à financer l'installation de box sécurisés pour les vélos (aide financière, accompagnement à l'aménagement, achats groupés).

Proposition n°11 – Adapter le suivi des cars du Rhône

Calquer l'application TCL de suivi en temps réel des bus, sur celle des cars du Rhône

Proposition n°12 – Sensibilisation, éducation et pratique des scolaires

Développer la sensibilisation des enfants aux enjeux des mobilités et généraliser le pédibus.

Proposition n°13 – Obligation ou incitation à la réduction de l'usage de la voiture en ville ?

Obliger ou inciter via des stages sur l'impact de l'automobile ou des travaux d'intérêt général si non-respect des ZFE, des amendes ou récompenses (abonnement TCL gratuit, réduction sur les assurances, réductions SNCF).

Proposition n°14 – Développer, favoriser et encourager le covoiturage entre les territoires

Augmenter les voies dédiées au covoiturage sur les autoroutes et les stations pour covoiturage ainsi que les partenariats avec les universités et entreprises pour développer ces dispositifs.

Proposition n°15 – Développer les voies réservées pour les bus dans les centres-villes

Réserver plus de voies dédiées aux bus dans les centres-villes.

Proposition n°16 – Réduire le tarif de l'assurance auto des "petits rouleurs"

Encourager les assureurs à réduire le tarif d'assurance d'un véhicule de "petit rouleur" qui utilise les transports en commun pour son travail.

Proposition n°17 – Une meilleure prise en charge des abonnements transports pour les salariés

Prise en charge plus importante de la part des entreprises (80 à 100% des abonnements de transports en commun)

Proposition n°18 – Développer la communication de la mobilité

Développer une application « météo des mobilités » pour l'ensemble des services, développer fortement la communication pour générer une prise de conscience et multiplier les canaux de diffusion (panneaux, événements, communication hors métropole, réunions, nudges, démarches d'aller vers).

Proposition n°19 – Billet unique pour tous les modes de transport

Développer un billet unique sans contrainte de temps sur la zone de SYTRAL Mobilités (voire AuRA).

Proposition n°20 – Adoucir les relations entre usagers

Améliorer la cohabitation entre les différents modes de transport. Apaiser les tensions entre cyclistes, piétons et voitures, sans stigmatiser un mode de transport. Être dans la pédagogie et améliorer les espaces pour tous.

Proposition n°21 – Améliorer la sécurité des différents modes de transports

Renforcer la présence humaine et mieux gérer l'éclairage notamment pour les piétons et les cyclistes la nuit (application pour allumer les réverbères, détection de présence sur les réverbères)
La sécurité doit aussi être renforcée dans l'ensemble des transports en commun et notamment le soir et pour les femmes.

Proposition n°22 – Renforcer les aides financières et simplifier les démarches pour leur acquisition
Etendre les aides financières au-delà de la Métropole.



*Le panel citoyen organisé pour le Plan de Mobilité
(extrait du film réalisé sur son déroulement : <https://youtu.be/94YJP6cV8jY>)*

F. LES ATELIERS TECHNIQUES

Des ateliers techniques associant des acteurs socio-économiques du ressort territorial et des territoires voisins ont également été organisés sur deux thématiques les intéressant plus spécifiquement :

- Logistique et transport de marchandises le 4 juillet 2023
- Intermodalité le 7 juillet 2023

Les deux ateliers se sont tenus sur une demi-journée (3h) à chaque fois, dans les locaux de SYTRAL Mobilités. L'ordre du jour a été organisé de manière similaire :

- Une première partie de partage du contexte et des enjeux du Plan de Mobilité des territoires lyonnais et d'éléments de diagnostic sur la thématique de l'atelier ;
- Une seconde partie d'échanges entre participants sur des thématiques précises. Ainsi, durant cette partie les sujets suivants ont été abordés :
 - Logistique et transports de marchandises : développement des alternatives au transport routier pour la desserte du territoire (multimodalité, cyclo-logistique, mixité fret / voyageur, ...), transition des flottes de véhicules de transport de marchandises (professionnels du transport et transport en compte propre), consolidation / mutualisation des flux entre l'agglomération lyonnaise et le reste du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (denrées alimentaires, colis, autres marchandises) ;
 - Intermodalité : potentiels d'évolution des parts modales en rabattement et diffusion, intérêt et pertinence de certaines solutions déjà expérimentées sur le territoire (pôle d'échange multimodal du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud, approche par corridors de la desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, gestion des conditions d'accessibilité aux parcs-relais de la Métropole de Lyon, services de mobilité intégrée, potentiel et types d'aménagement de l'intermodalité avec des lignes de cars à haut niveau de service, prise en compte du stationnement vélo).

PARTIE 3 : LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION CITOYENNE

1. Les chiffres clés de la participation

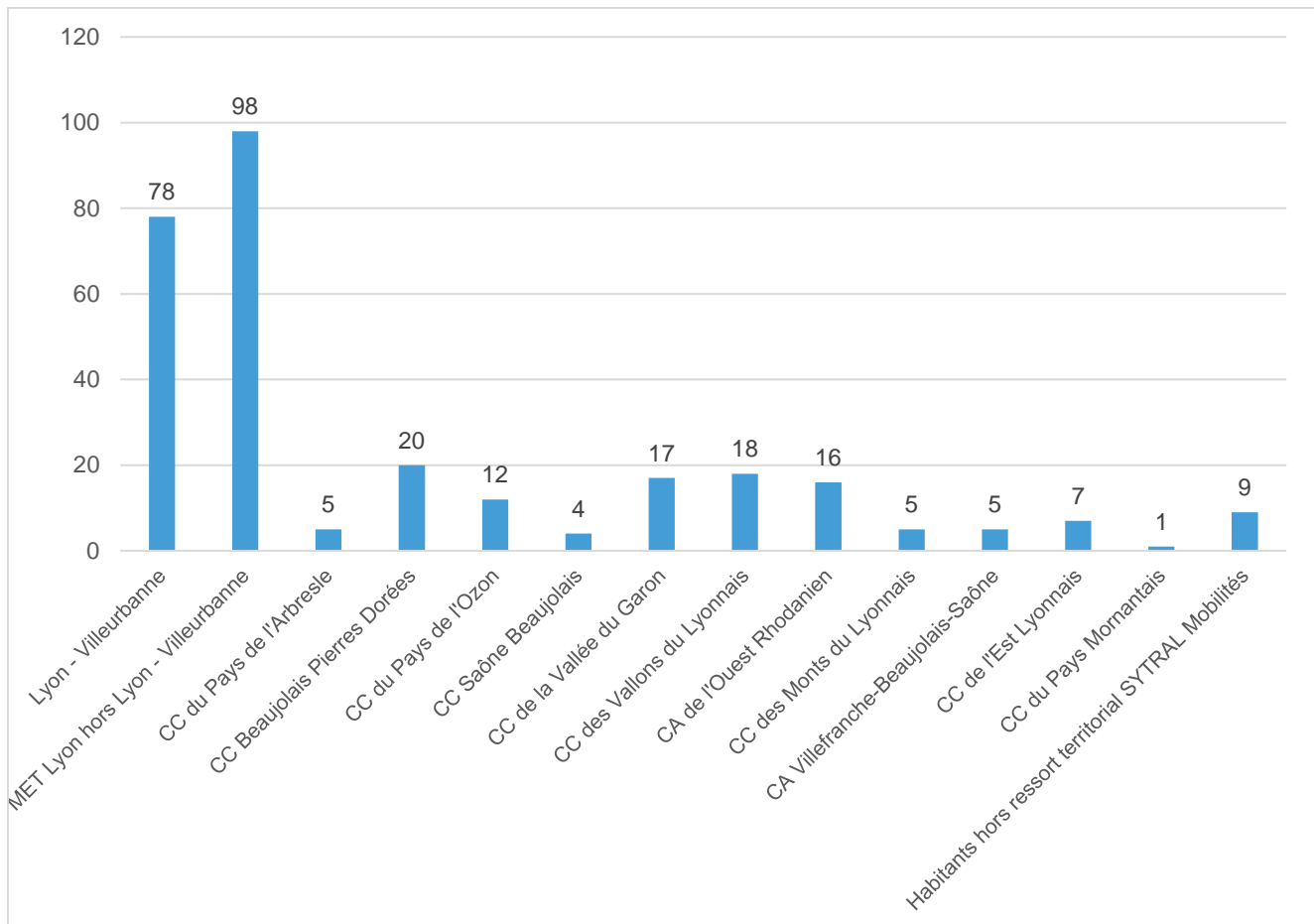
La participation du public a été encouragée par l'organisation de rencontres variées.

- Conférence-débat à Vaugneray : 61
- Conférence-débat à Chaponnay : 42
- Conférence-débat à Tarare : 15
- Panel citoyen : 29
- Atelier technique logistique : 16
- Atelier technique intermodalité : 15
- >> 178 participants au total
- Questionnaire : 301 réponses
- Contributions transmises par voie électronique : 19
- >> 320 contributions écrites au total

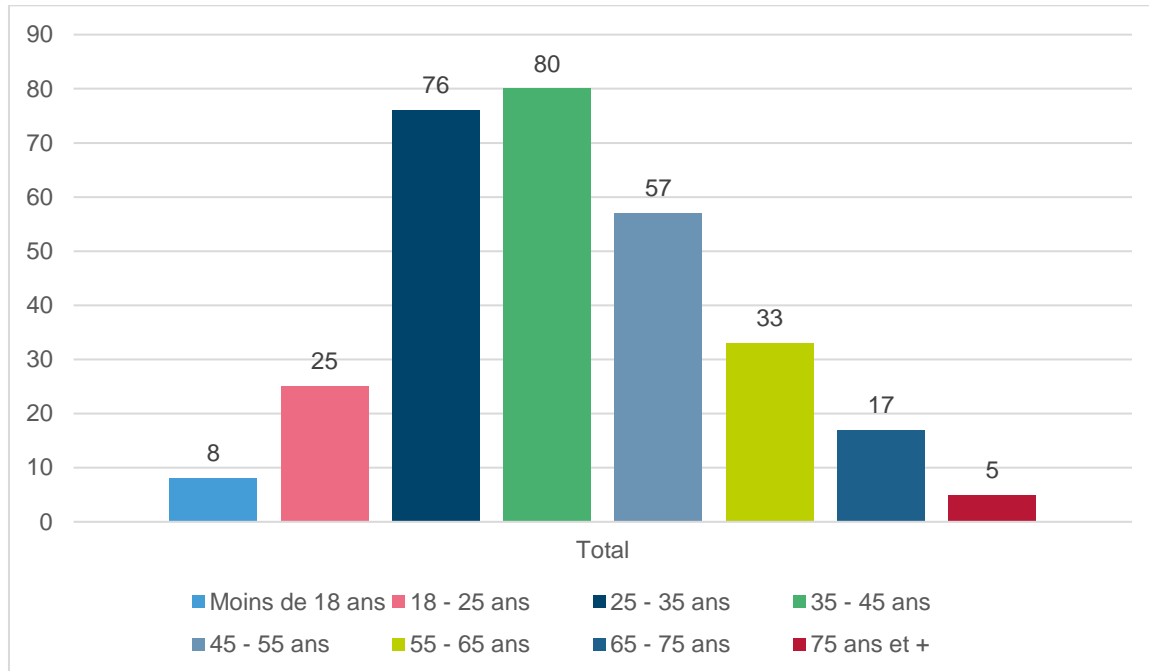
8. Les chiffres clés liés aux réponses au questionnaire

A. ZOOM : LE PROFIL DES REpondANTS

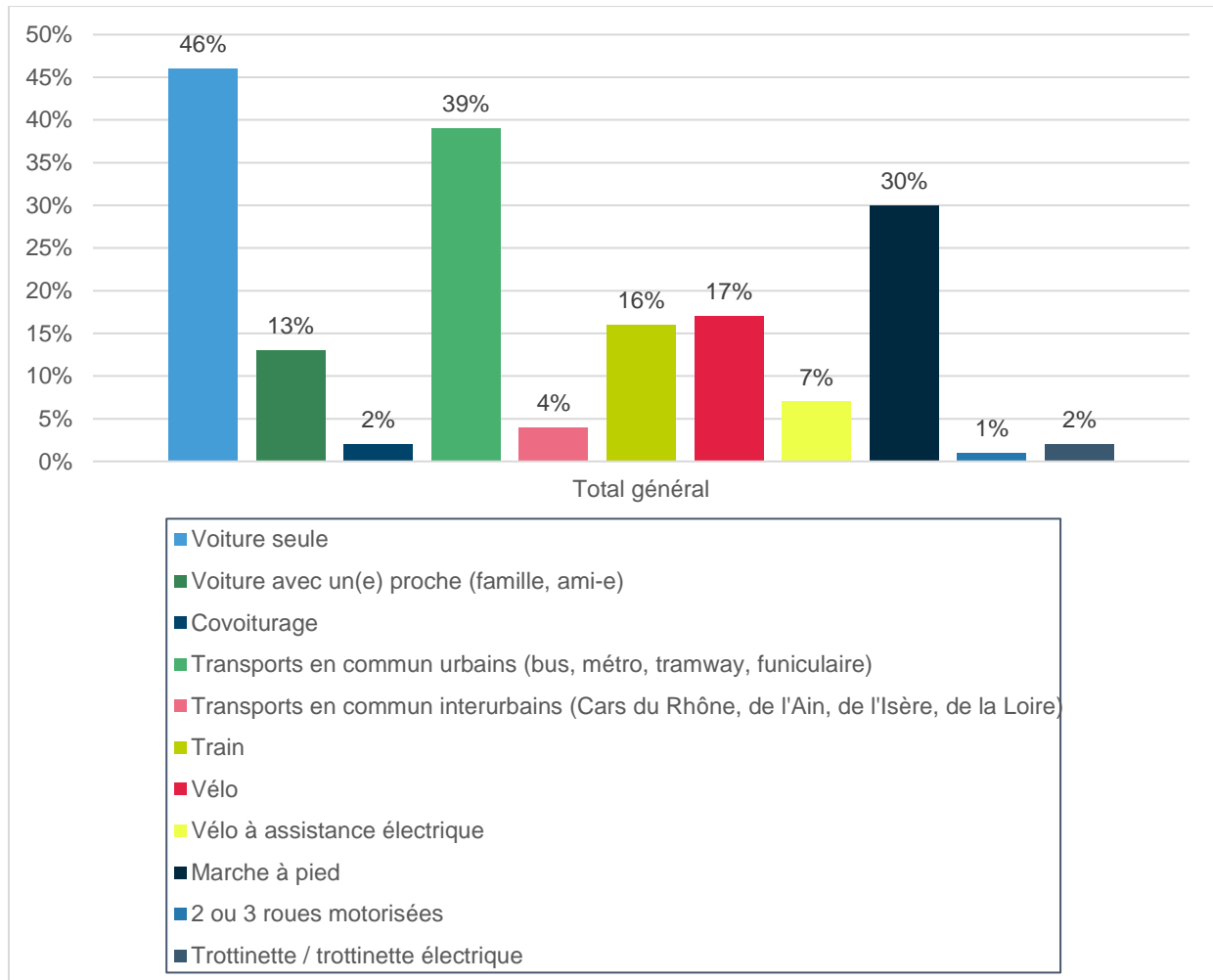
D'où viennent-ils ?



Quel âge ont-ils ?



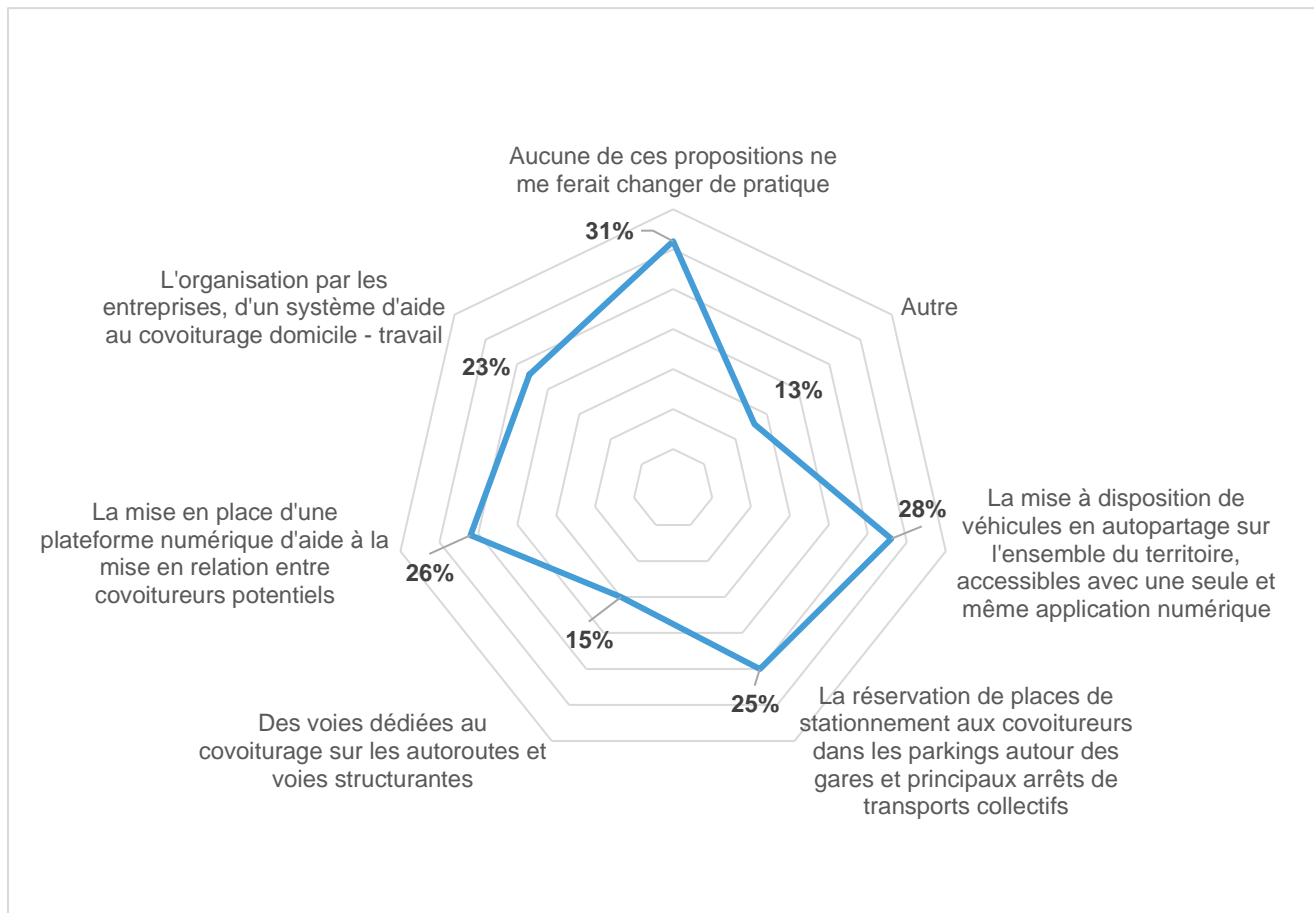
Quel moyen de transport utilisent-ils majoritairement au quotidien ?
2 réponses maximum étaient autorisées



Seuls 14% des répondants utilisant seuls la voiture pour se déplacer aujourd'hui disent ne pas être prêts à changer d'habitude.

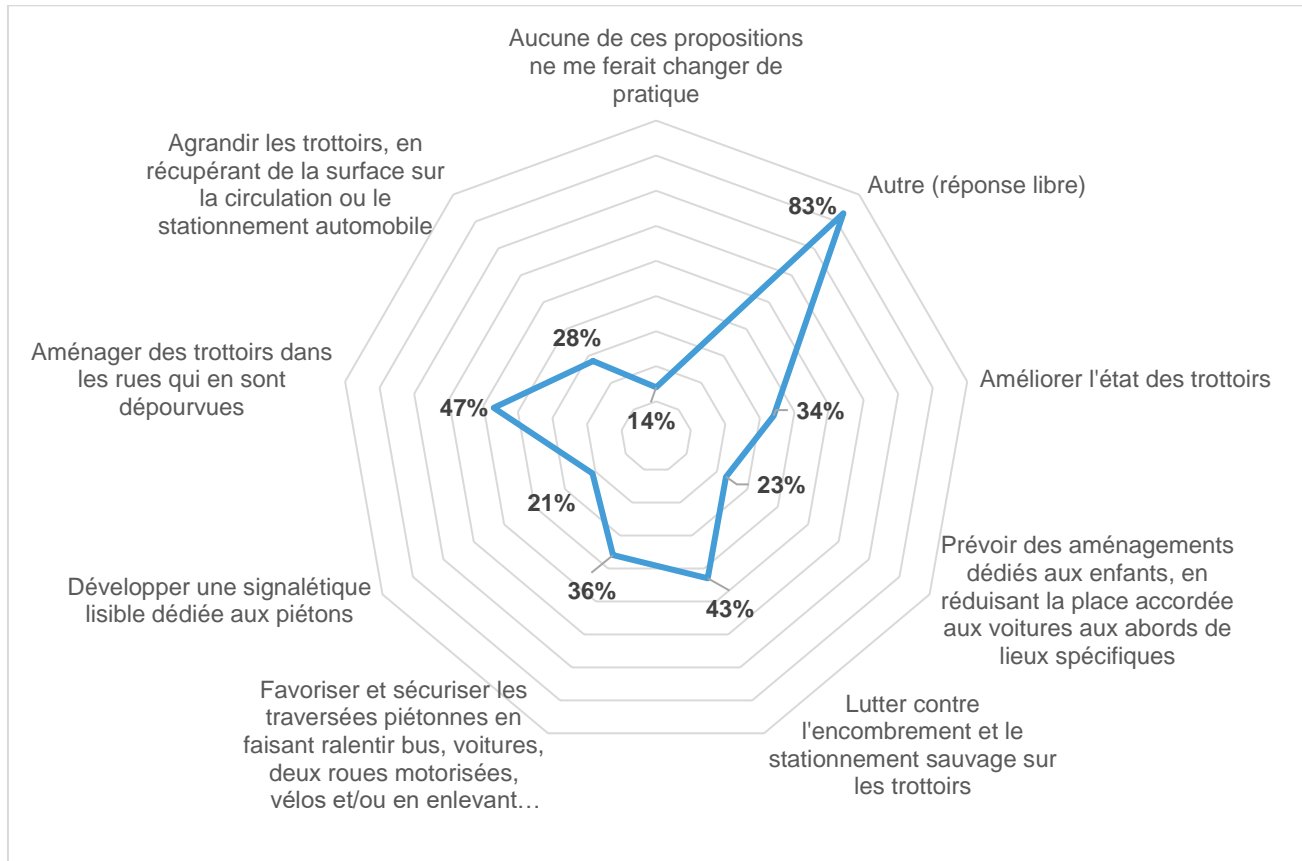
B. L'ANALYSE DES PROPOSITIONS DES REpondANTS AU QUESTIONNAIRE (POUR...)

... se déplacer en partageant l'utilisation de la voiture (covoiturage, autopartage)



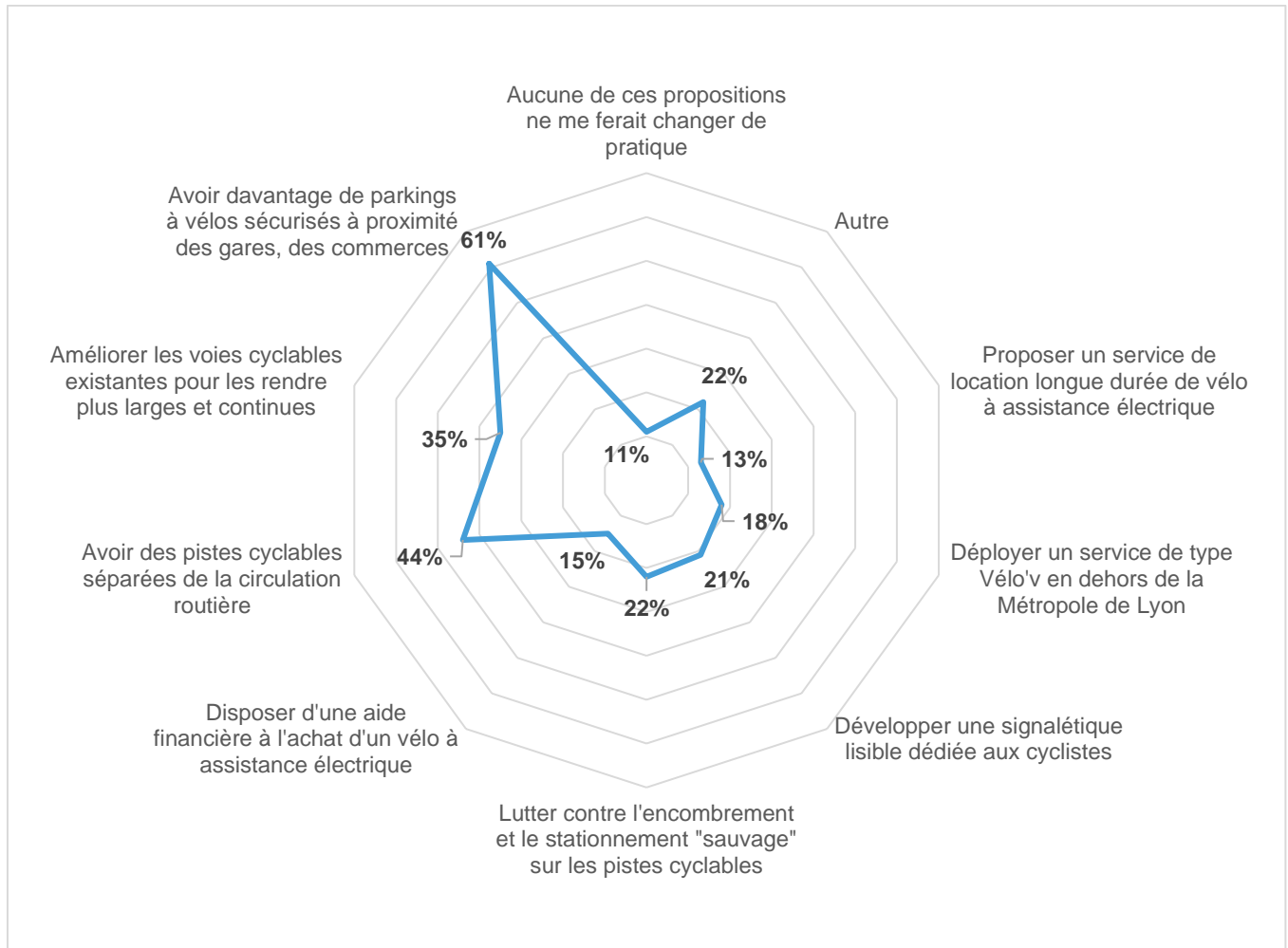
A noter : 67% des personnes pratiquant déjà le covoiturage aujourd'hui ont souligné l'intérêt de la mise en place d'une plateforme numérique d'aide à la mise en relation et de l'organisation d'un système d'aide au covoiturage domicile-travail au sein des entreprises.

... se déplacer davantage à pied



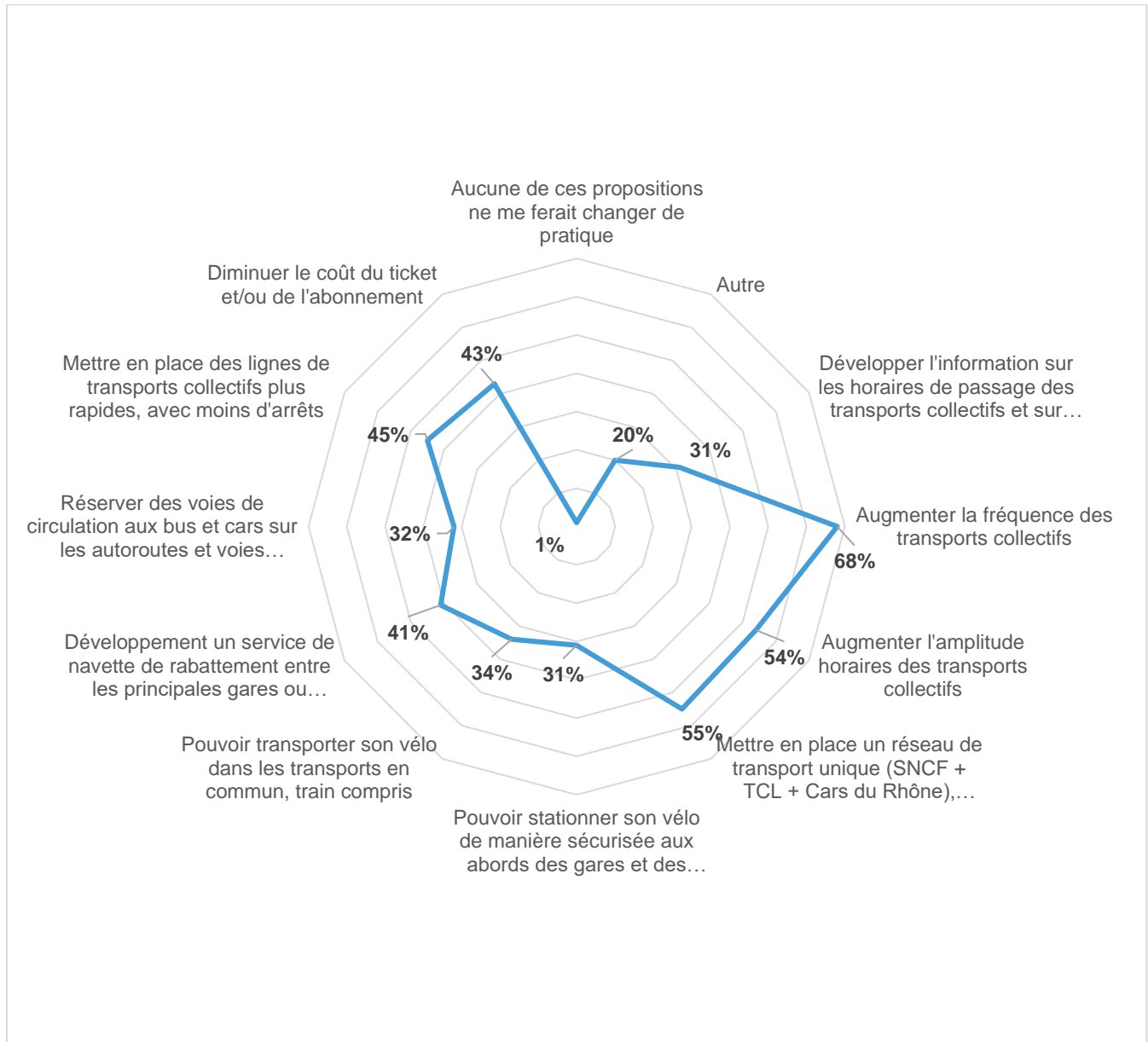
A noter : Les répondants ont utilisé la case « Autre » pour expliquer pourquoi il leur paraît difficile voire impossible de pratiquer la marche à pied. Parmi les points avancés : un trajet quotidien trop long pour être effectué à pied, le manque de transports en commun accessibles ou de commerce de proximité, l'absence de chemins intercommunaux pour éviter de marcher le long des routes départementales, l'insécurité liée à l'utilisation grandissante des trottinettes.

... se déplacer davantage à vélo



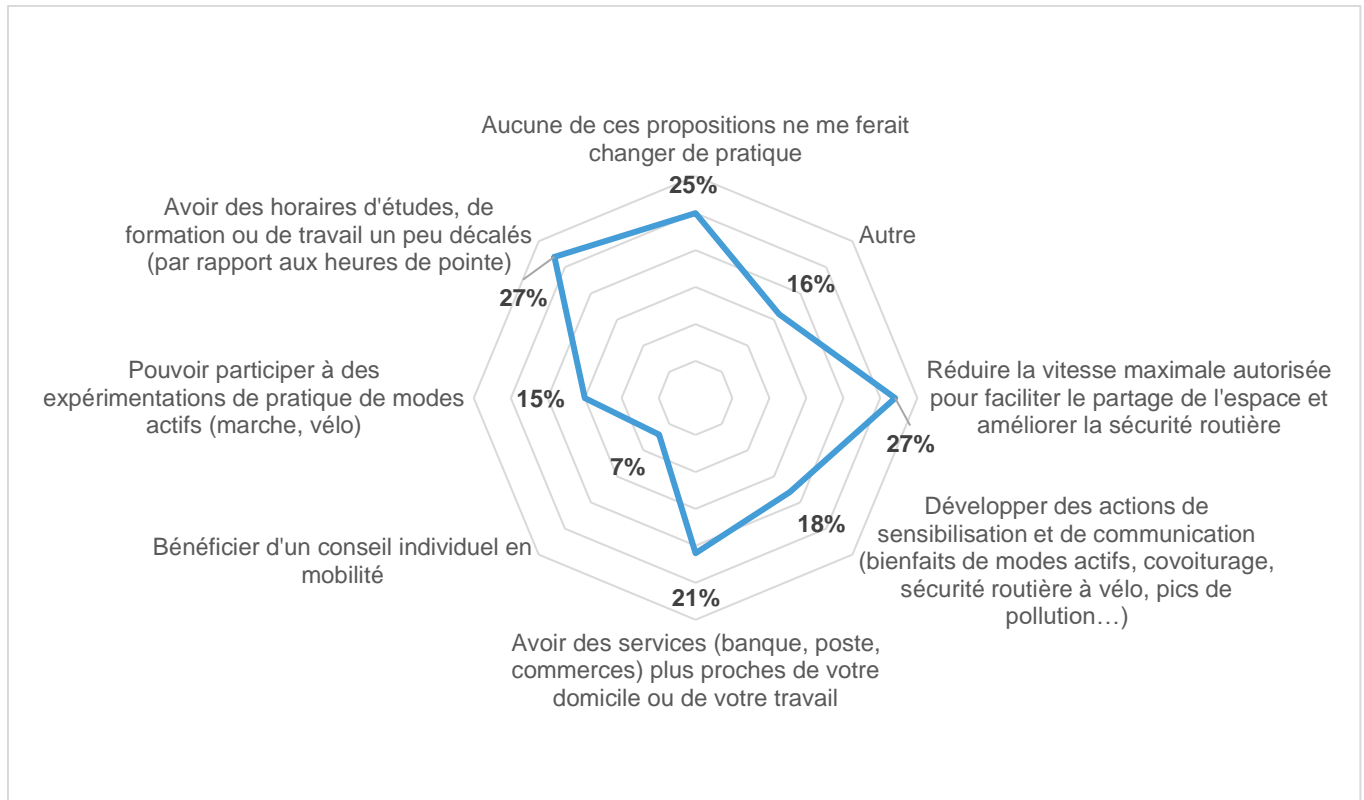
A noter : Si la mise en œuvre de parkings à vélo sécurisés est fortement mise en avant, le besoin d'un réseau de pistes cyclables au-delà des Voies Lyonnaises existantes et envisagées est beaucoup rappelé dans les réponses « Autre ». L'importance de la signalétique est également soulignée ainsi que le sentiment d'insécurité lié au non respect du Code de la route par les automobilistes, notamment sur les routes départementales. Enfin, le développement de l'intermodalité est souhaité, par exemple en pouvant mettre son vélo dans le bus ou le train.

... se déplacer davantage en transports en commun (métro, bus, car, train, tramway)



A noter : Dans la case « Autre », les répondants insistent sur la nécessité de prolonger le réseau existant jusqu'à certaines zones aujourd'hui non (ou mal) desservies (communes éloignées de l'agglomération lyonnaise ou de centres-bourgs, zones industrielles, ...). Globalement, ils rappellent l'importance du développement de l'offre et de la fiabilité mais aussi de la simplification tarifaire.

... se déplacer autrement, de manière générale



A noter : 67 % des personnes utilisant le vélo (et 56 % de celles utilisant le vélo à assistance électrique) soulignent l'importance de la réduction de la vitesse maximale autorisée sur les routes, ce qui est cohérent avec les réponses précédentes. Cela est aussi le cas pour les répondants utilisant un autre mode de transport alternatif à la voiture. En revanche, ceux utilisant la voiture actuellement sont beaucoup plus réticents : 13 % uniquement sont en faveur de cette réduction des vitesses.

PARTIE 4 : LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION ET LA PRISE EN COMPTE DES CONTRIBUTIONS FORMULEES DURANT LA CONCERTATION CITOYENNE

1. La synthèse générale des contributions du public

Parmi l'ensemble des contributions, un large consensus est à observer autour de l'importance du changement des pratiques de mobilité, à condition néanmoins de disposer d'offres de déplacements alternatives à la voiture individuelle qui soient « *crédibles* ». Aussi, les grands objectifs du Plan de Mobilité des territoires lyonnais sont quasi unanimement partagés par les différents participants à la concertation (questionnaire en ligne, contributions libres, panel citoyen et acteurs socio-économiques) mais des attentes fortes sont à noter sur certains leviers.

Pour le public, il semble ainsi important de :

- **Développer et améliorer les transports en commun**, particulièrement dans les territoires ruraux et face à une croissance démographique du territoire, pour réellement modifier les comportements et sortir du tout-voiture. Une demande forte d'intermodalité avec des parkings relais et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) est faite. L'amélioration des conditions de circulation semble également être une nécessité face à une impression de dégradation des services pour un prix en hausse.
- **Mieux prendre en compte les mobilités dans les projets d'aménagement**, celui du territoire conditionnant en effet la desserte et la qualité des transports dont bénéficieront les usagers. L'implantation des projets doit être réfléchi en fonction des réseaux de transports et pour favoriser la proximité entre les lieux de vie, de travail et de loisir (idée de la ville du quart d'heure). Dans les aménagements de voirie, la place réservée à la voiture doit également être revue à la baisse.
- **Encourager les pratiques de covoiturage et d'autopartage** pour diminuer l'impact de l'utilisation de la voiture individuelle. Cela passe par des voies réservées, une facilitation de la pratique et des espaces réservés proches des transports collectifs, une amélioration de la sécurité ainsi qu'un travail de promotion et de communication.
- **Prendre en compte l'impact socio-économique de certaines mesures telles que les Zones à Faible Emission (ZFE)** qui peuvent avoir un aspect discriminatoire sur les plus précaires et pénaliser ceux qui viennent de loin.
- **Apaiser les usages et avoir une version vision transversale des différents modes de déplacement** sur le territoire en n'opposant pas entre eux les modes de déplacements mais en les rendant complémentaires, notamment via l'intermodalité. La cohabitation des usagers doit également être améliorée et la possibilité de passer d'un mode de transport à l'autre rendue possible.
- **Mieux communiquer sur les solutions alternatives à la voiture et les aides à disposition** via des dispositifs larges et percutants faisant preuve de pédagogie. En lien avec cette communication, un accompagnement aux nouvelles pratiques doit être mené notamment auprès des plus précaires pour diffuser l'utilisation de modes de déplacements alternatifs.

Les grandes thématiques soulevées sont cohérentes avec la structuration du plan d'action du Plan de Mobilité en quatre leviers. **Les propositions formulées permettent d'asseoir davantage la volonté d'atteindre une forte réduction de la circulation routière**, que ce soit par l'aménagement des voiries en baissant la place réservée à la voiture (Levier 3), mais aussi en mettant à disposition des offres alternatives (Levier2).

A la suite de cette phase de concertation, **SYTRAL Mobilités a également pu noter l'importance qui devra être donnée à la communication** (ceci sera pris en compte dans la rédaction du levier 4) **et à l'attention qui devra être portée au fait de ne pas opposer les modes entre eux mais au contraire de mieux les articuler** (à prendre en compte dans le levier 2 dans le sujet de l'intermodalité, dans le levier 3 dans les sujets de partage de la voirie et des espaces publics).

9. Les enseignements de la concertation citoyenne

La concertation citoyenne a permis de mettre en lumière les solutions et actions à intégrer dans le Plan de Mobilité afin d'atteindre les différents objectifs fixés. L'importance et la manière de traiter certaines problématiques (extension des réseaux et des services de mobilité, cohérence transport-urbanisme, prise en compte de la précarité, partage de l'espace public à rééquilibrer...) ont fait l'objet de plusieurs contributions.

A. DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LEUR ACCESSIBILITE

Une grande partie des contributions s'est focalisée sur la question des transports en commun, notamment lors des conférences-débats où les participants ont profité de la possibilité d'échanges pour évoquer les conditions actuelles sur le réseau de SYTRAL Mobilités. Ainsi, comme l'écrit le Conseil de Développement de la Métropole de Lyon après avoir organisé une conférence citoyenne sur les mobilités en mai dernier : « *un service de transports en commun amélioré, répondant mieux aux besoins* » est « *un prérequis indispensable* » pour permettre le changement de comportement. Un prolongement des lignes existantes, la création de nouvelles lignes jusqu'à certaines zones non desservies actuellement ainsi qu'un meilleur cadencement et la fiabilité

des services sont autant de points cités comme des conditions à une transformation des pratiques de mobilité pour tous. En effet, de nombreux contributeurs considèrent actuellement très difficile d'envisager un autre mode de transport que la voiture, en particulier dans les territoires ruraux. « *Le transport du quotidien ou domicile / travail en territoire rural ou à 15 km de Lyon n'est possible qu'avec une voiture individuelle. Le train n'est accessible que pour certains, les axes routiers sont saturés et les transports en commun routiers réguliers (non scolaires) type Cars du Rhône circulent sur des routes de campagne à une vitesse commerciale inappropriée à du domicile / travail.* » La demande est d'ailleurs forte pour avoir plus de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ainsi que des parkings-relais permettant de rejoindre rapidement les centres-villes. Au sujet de l'accessibilité, la question des inégalités sociales est aussi une préoccupation et fait également l'objet de la première proposition du panel citoyen, à savoir conserver voire développer un système de tarification adapté. Une impression d'un service de plus en plus dégradé (fréquence, pannes, non-respect des horaires, ...) face à des coûts en hausse est mise en avant par certains contributeurs. Pour eux, ces contraintes découragent les utilisateurs de se tourner vers des mobilités sans voiture et « *se payer un abonnement devient presque un luxe* ».

La croissance démographique du territoire est également mise en avant comme un argument nécessitant d'élargir l'accès aux transports en commun face à un réseau déjà saturé. Un redimensionnement de l'offre de transport est donc attendu par les habitants (« *On nous dit de privilégier les transports en commun, ce que nous faisons, mais rien n'est fait pour améliorer et adapter le réseau TCL, il est largement sous-dimensionné.* »).

Des solutions durables doivent ainsi être mises en place pour les usagers vivant dans les territoires moins bien desservis. Il y a pour certains une véritable demande d'offres concrètes adaptées aux spécificités de chaque territoire et un regret d'un projet qui pourrait être trop centré sur la Métropole de Lyon.

B. ASSURER UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES MOBILITÉS DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement du territoire est énoncé comme un facteur conditionnant le nombre et la longueur des déplacements : nombreux sont les participants qui avancent le manque de services ou de commerces de proximité comme étant la raison (couplée au manque de transports en commun fréquents et réguliers) de leur utilisation de la voiture individuelle au quotidien, notamment dans les zones rurales ou périurbaines. C'est en ce sens que le Conseil de Développement de la Métropole de Lyon ainsi que le panel citoyen suggèrent que l'offre de mobilité soit pensée en lien avec l'aménagement du territoire pour réduire les distances entre les lieux de vie, de travail, de loisir, d'études et de services : réguler les permis de construire en fonction des réseaux de transports en commun et limiter l'étalement urbain (en particulier les zones d'activités), redynamiser les centres-bourgs des villes moyennes, ... Les acteurs socio-économiques réaffirment aussi que le foncier est un enjeu crucial pour accompagner le déploiement de chaînes logistiques plus vertueuses en ville comme en milieu plus rural.

La question de la redynamisation des centres-bourgs, avec l'idée de pouvoir « vivre dans son quartier » ou sa ville semble particulièrement importante aux yeux de certains contributeurs puisqu'il permettrait de limiter les déplacements vers Lyon et de favoriser les modes actifs pour des trajets plus courts. Il est également question de l'attractivité des territoires en dehors de la Métropole ce qui interroge aussi plus largement les raisons pour lesquelles les individus habitent en ville ou à la campagne. Enfin, l'organisation du travail est vue, par certains, comme un moyen d'améliorer les déplacements, voire de les supprimer par le télétravail par exemple.

En ce qui concerne les projets d'aménagement de voirie, les Shifters de Lyon proposent de développer le vélo et les transports en commun en augmentant la place qui leur est allouée sur la voirie au détriment de celle accordée à la voiture. Cela impliquerait de : ne pas créer de nouvelles places de stationnement, accompagner les développements d'infrastructures de moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle, donner la primauté aux professionnels et habitants qui ont vraiment besoin de leurs véhicules, ... D'autres demandent que l'obligation d'aménager des places de stationnement automobile pour les constructions neuves soit supprimée (sur le principe du PLU de Paris) voire même que certaines rues de cœurs de villes soient interdites à la circulation automobile si elles ne desservent pas de parkings.

C. ENCOURAGER LE COVOITURAGE ET L'AUTOPARTAGE

Le covoiturage est une des solutions avancées pour réduire l'impact de l'utilisation de la voiture individuelle. Les contributeurs considèrent que des voies réservées (également partagées avec les bus et les cars) ou qu'une application de covoiturage unique notamment seraient de nature à favoriser sa pratique. En effet, un travail de promotion ainsi que des avantages à cette pratique (réduction aux péages, rétribution par la collectivité, ...) sont à mettre en place dans la mesure où le covoiturage est jugé aujourd'hui comme limitant la liberté de déplacement (contraintes des horaires, respect de la voie réservée, ...). Pour les membres du panel, si l'on veut étendre sa pratique, le covoiturage doit être plus simple et plus facile d'accès, notamment pour les personnes éloignées du numérique. L'insécurité, à travers le manque de traçabilité possible des trajets proposés par les conducteurs, est également jugé comme un frein. L'implication des entreprises dans l'organisation du covoiturage domicile – travail est particulièrement attendu.

L'autopartage est également un sujet qui intéresse et qui est vu comme un levier pour modifier les usages. Son développement et sa facilitation sont perçus comme des enjeux clés pour le futur du territoire. Certains proposent ainsi un développement de l'offre avec une facilitation d'accès depuis les terminus de lignes de métro, tramway et bus. Les acteurs du logement sont également considérés comme étant des acteurs à mobiliser en ce sens, par exemple en réduisant les stationnements automobiles dans les copropriétés et en mettant à disposition quelques véhicules utilisables par tous.

D. PRENDRE EN COMPTE L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE CERTAINES MESURES TELLES QUE LES ZONES A FAIBLE EMISSION (ZFE)

La ZFE est un sujet qui a beaucoup préoccupé les membres du panel citoyen au regard « *de son aspect discriminatoire et de son impact sur la vie quotidienne des plus fragiles* ». Elle a également été évoquée lors des conférences-débats, les participants estimant que ce dispositif pénalise les personnes qui n'habitent pas en grande proximité de Lyon-Villeurbanne et qui n'ont pas d'autres choix que de prendre leur voiture pour se rendre à leur travail dans le centre de Lyon par exemple. Certains estiment également que cela risque de reporter le trafic sur d'autres axes qui traversent les territoires et donc d'accroître la pollution de l'air dans ces zones. Cela traduit plus largement un souhait de justice sociale et territoriale dans la planification et les politiques publiques mises en œuvre : des transports partout, pour tous et accessibles par tous.

Toujours dans cette perspective d'équité, et même si la question semble faire débat, les participants semblent privilégier l'incitation à la sanction pour accompagner le changement. Les panélistes font d'ailleurs remarquer qu'il serait bon d'étendre les aides financières au-delà de la Métropole de Lyon et que les entreprises fournissent des efforts supplémentaires pour valoriser les mobilités durables (augmenter la part de participation aux abonnements, mettre à disposition des équipements, ...).

E. APAISER LES USAGES ET AVOIR UNE VISION TRANSVERSALE DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE

Pour le panel citoyen, il est absolument nécessaire de ne plus opposer les différents modes de transports entre eux. Tous sont complémentaires et doivent pouvoir cohabiter sans être pointés du doigt ou dénigrés par les uns ou par les autres : « *Quand on est à vélo, on déteste les voitures et les piétons ; quand on est piéton, on déteste les vélos ; en voiture, on déteste les vélos etc. Ce n'est pas tenable !* » Cela touche la question du partage de l'espace public pour des pratiques sûres : un partage physique (voies dédiées, pistes cyclables séparées, trottoirs larges, ...) ainsi qu'un apprentissage à mieux cohabiter. La sécurité, notamment pour les modes actifs, revient particulièrement : la limitation de la vitesse pour les voitures est alors évoquée.

Dans le même sens, les contributeurs insistent sur un besoin de transversalité dans la manière de développer les différents modes de transport et de porter les différents projets. Le Conseil de développement de la Métropole de Lyon estime qu'il faut « *construire une vision transversale et partagée de toutes les mobilités et de tous les modes* ». À travers cela, des progrès quant à l'intermodalité sont attendus : parkings relais, navettes de rabattement, transports à la demande, aménagements cyclables. Sur ce dernier point, il est rappelé par un grand nombre de contributeurs qu'il faudrait pouvoir emporter son vélo dans le bus, le train, le tramway ou le métro. L'association « La Maison du Vélo » propose également le développement de solutions de location et de stationnements sécurisés à proximité des gares ou des lignes fortes. La simplification des transports en commun et leur sécurisation sont également vues comme des nécessités pour modifier les habitudes. Cela passe par l'amélioration des conditions de sécurité dans les transports, la possibilité de se déplacer d'un bout à l'autre du réseau avec un ticket ou encore une tarification unique même en cas d'utilisation de divers réseaux de transport sur son trajet (exemple : prendre le bus puis le train puis le métro).

F. MIEUX COMMUNIQUER SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE ET LES AIDES A DISPOSITION

Une communication massive, plus ambitieuse et plus percutante est un enjeu crucial pour les contributeurs. C'est une condition à la prise de conscience et à une meilleure acceptation des habitudes à changer. La pédagogie sur les enjeux sanitaires et environnementaux est notamment mise en avant ainsi que la démonstration des atouts des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (flexibilité, santé, économie, environnement...). Pour les membres du panel, il faut utiliser tous les canaux d'information et médias à disposition aujourd'hui pour informer. Ils proposent par exemple la création d'une application « météo des mobilités » du territoire afin d'accompagner à l'usage de différents modes et de sensibiliser à leurs impacts. Il apparaît donc nécessaire pour beaucoup de contributeurs de lutter contre les idées reçues et les biais, notamment sur l'impression que l'utilisation des transports en commun est bien plus chronophage que celle de la voiture individuelle.

Au-delà de l'information et de la sensibilisation, il faut effectivement accompagner et former aux nouvelles pratiques. C'est ce que propose notamment l'association « La Maison du Vélo » pour massifier l'usage du vélo : un apprentissage à l'école pour les enfants, des programmes de remise en selle pour les adultes ou le test de matériel, ... En effet, il faut « *faire connaître* » les différentes alternatives à la voiture individuelle disponibles pour que les individus puissent se lancer. Et, comme évoqué autour de la question de l'incitation, il faut développer l'accompagnement des publics les plus précaires (aide à l'achat, prêt de matériel à prix solidaire, etc.) mais aussi la communication : il faut que ces droits et ces possibilités soient connus. La mise en place de guichets d'information et le développement du rôle de l'Agence des Mobilités sont évoqués. Au-delà, pour toucher largement, des événements dans l'espace public et dans des lieux publics – dans une logique d'aller vers – doivent être proposés selon les participants : balades à vélo, stands d'information, jeux et concours, ...

Certains proposent même d'utiliser des « effets d'opportunité » : utiliser des événements, qu'ils soient prévus ou non (déviation, fermeture de tunnel, coupure de pont, ...) pour tenter d'insuffler une « conduite durable » au changement en acculturant les populations à d'autres modalités de transport qu'ils pourront conserver même après un retour à la normale.

10. La prise en compte des contributions du public dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

A. LE DEVELOPPEMENT D'OFFRES ALTERNATIVES COMME « PREREQUIS INDISPENSABLE »

Les contributeurs de la concertation citoyenne ont largement souligné l'importance du développement de services de mobilité (transports collectifs, covoiturage, autopartage) qui permettent de répondre aux besoins de mobilité afin de pouvoir générer du report modal. Les zones rurales doivent faire l'objet d'une attention particulière, car la voiture constitue souvent l'unique possibilité de déplacement dans ces territoires. De plus, la facilité d'accès à ces différentes offres doit être améliorée et l'articulation entre ces services également.

Le Plan de Mobilité met donc l'accent sur le renforcement de l'offre de transports collectifs en dehors du cœur de la Métropole de Lyon par :

- La mise en œuvre de services ferroviaires au quart d'heure (en heures de pointe) et à la demi-heure (en heures creuses) sur une amplitude élargie (5h-22h) sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire lyonnaise ;
- L'étude de l'extension des offres ferroviaires périurbaines dans les vallées de la Brévenne et de l'Azergues
- La mise en œuvre d'un réseau de Cars à Haut Niveau de Service complémentaire aux services ferroviaires et qui s'articule avec ceux-ci ;
- Le renforcement du maillage du réseau de transports collectifs, particulièrement pour anticiper et accompagner le développement des principales polarités urbaines identifiées dans les différents Scot ;

Les apports de la concertation citoyenne ont notamment permis de mettre en avant le besoin de fiabilité des offres de transports collectifs et d'information voyageur.

Afin de faciliter l'accès aux services de transports collectifs, le Plan de Mobilité fixe le cadre de la future stratégie d'intermodalité qui doit être élaborée avec les différents acteurs du territoire. Celle-ci prend tout particulièrement en compte l'intégration urbaine des pôles d'échanges afin de faciliter les rabattements et diffusion en modes actifs. En réponse aux besoins exprimés de développement des parcs-relais, le Plan de Mobilité planifie la création de pôles de rabattement de proximité sur les lignes ferroviaires et de cars à haut niveau de service, afin de permettre aux usagers de se rabattre sur les transports collectifs en voiture, tout en laissant des places disponibles dans les grands parcs-relais en lien avec le réseau lourd lyonnais dont la réglementation pourra favoriser la disponibilité de places pour les personnes les plus éloignées.

Afin de lever les freins à l'usage des transports collectifs, le Plan de Mobilité intègre également la création d'une nouvelle tarification unifiée et prévoit de faire évoluer les outils d'information voyageur et de billettique vers un service de mobilité intégrée. En complément de l'offre de transports collectifs, un bouquet de solutions de covoiturage a également été intégré au Plan de Mobilité. Des lignes de covoiturage ont été identifiées et elles seront notamment accompagnées de voies réservées sur les autoroutes ainsi que par une plateforme unique de mise en relation, deux sujets évoqués dans les contributions de la concertation citoyenne.

B. L'ATTENTION PORTEE A LA VULNERABILITE ECONOMIQUE

Les contributeurs de la concertation citoyenne ont pointé l'importance de la prise en compte des personnes ayant des revenus modestes, que ce soit dans l'accès aux services de mobilité ou pour s'adapter aux contraintes qui pourraient être mise en œuvre, comme par exemple la ZFE-m.

Le Plan de Mobilité met l'accent sur la mise en œuvre d'un parcours usager facilité et équitable :

- La tarification solidaire des transports collectifs devra ainsi être homogénéisée à l'échelle du ressort territorial, permettant à l'ensemble des habitants de pouvoir bénéficier, sous conditions de ressources et de statut, d'abonnements gratuits ou à prix réduit ;
- Les usagers des services de la plateforme de covoiturage auront droit à une rétribution pour les conducteurs et une contribution au prix pour les passagers ;
- L'homogénéisation des conditions de ressources permettant d'obtenir des aides à l'acquisition de vélos devra également être réalisée.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la ZFE-m, le Plan de Mobilité met particulièrement en avant la nécessité de développer l'accompagnement des plus fragiles, pour les résidents de la Métropole de Lyon et les professionnels. Par contre, l'extension des aides financières en dehors de la Métropole de Lyon n'a pas pu être inscrite dans le Plan de Mobilité, car les compétences de la Métropole ne le permettent pas. C'est le développement des offres alternatives intégrées dans le Plan de Mobilité qui doit pouvoir offrir une solution aux habitants des territoires voisins de la Métropole de Lyon.

C. L'AMENAGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC REEQUILIBRE EN COHERENCE AVEC LE DEVELOPPEMENT DES OFFRES DE MOBILITE ALTERNATIVES

Les contributeurs de la concertation citoyenne ont souligné l'importance d'un aménagement du territoire qui soit facteur de vie de proximité et d'apaisement de l'espace public. Ils ont notamment précisé que les aménageurs devront permettre de rapprocher les équipements et services des habitants et que le partage de l'espace public induit par ces besoins de déplacements de proximité devra permettre la cohabitation des différents modes, et non leur opposition.

Les différents Scot du territoire portent une vision assez homogène de la valorisation de la proximité. En cohérence avec les propositions des contributeurs de la concertation citoyenne, le Plan de Mobilité propose des actions qui permettent de contribuer à cet aménagement du territoire. De plus, les mesures proposées visent à favoriser l'agrément et la sécurité de ces déplacements courts :

- Aménagement de zones à l'intérieur desquelles le trafic de transit motorisé est limité ;
- Apaisement de l'espace public aux abords des écoles et collèges, notamment avec des « rues des enfants » ;
- Mise en œuvre de zones de rencontres ;
- Passage à une norme de vitesse autorisée de 30 km/h dans les bourgs (le 50 km/h restant possible, mais étant plutôt considéré comme « l'exception »). ;
- Mise en œuvre d'un réseau cyclable structurant, permettant d'allonger les distances réalisables à vélo, d'autant plus à assistance électrique ;
- Coordination des réflexions locales avec des outils comme les plans piétons, dont la réalisation sera obligatoire sur l'ensemble du territoire, et des contrats d'axe, afin de coordonner les acteurs de l'urbanisme et du transport autour des projets de transports collectifs structurants.

D. UNE COMMUNICATION A DEVELOPPER POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITE DE TOUTES ET TOUS

Au-delà de la mise en œuvre d'alternatives attractives et accessibles au plus grand nombre, les contributeurs de la concertation citoyenne ont mis en évidence l'importance des actions d'aide au changement de comportement : communication sur l'existence et le fonctionnement d'offre alternatives ainsi qu'accompagnement et formation aux nouvelles pratiques. De plus, la nécessité de mettre en œuvre des solutions qui n'écartent pas celles et ceux qui sont éloignés du numérique a également été mise en avant, montrant ainsi qu'un accompagnement humanisé est nécessaire.

Dès le début de la démarche d'élaboration, l'importance des actions d'aide aux changements de pratiques de déplacement avait été identifié. L'analyse des contributions de la concertation citoyenne a permis de définir certaines priorités, particulièrement concernant l'accompagnement humanisé et la nécessité de faire expérimenter les nouvelles offres de mobilité. Ainsi, sur ces sujets, le Plan de Mobilité cible notamment :

- La création d'un réseau d'agences de mobilité sur l'ensemble du territoire. Ces structures, dont certaines seront mobiles afin d'élargir leur couverture géographique, auront pour objectif d'apporter un soutien humanisé et ciblé aux habitants et professionnels du territoire en matière de communication sur les offres de transports, leurs tarifications et les aides qui peuvent être accordées. Ces agences pourront également servir de support à la mise en œuvre d'actions événementielles sur le territoire, comme évoqué dans les contributions citoyennes, afin de faire connaître et expérimenter certaines solutions – le Plan de Mobilité visant en particulier les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- La mise en œuvre d'actions de communication engageante adaptées aux cibles : lors du développement d'un nouveau service, lors de l'accueil de nouveaux arrivants dans le territoire ;
- L'accompagnement des plus précaires, notamment par le biais de la formation de référents locaux comme des conseillers numériques ;
- La mise en œuvre d'opérations de vélo-école et de parcours découverte dans les transports collectifs, adaptés à différents publics ;
- Le prêt ou la location de vélo en longue durée, avec des flottes suffisamment importantes pour permettre un accès élargi à ces offres d'expérimentation.

CONCLUSION

Dans le cadre de la concertation citoyenne, la majorité des contributeurs a exprimé son adhésion aux quatre grandes ambitions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais en mettant un accent particulier sur la nécessité de bénéficier de « *mobilités pour tous et dans tous les territoires* ». En effet, il est considéré comme indispensable de **mieux prendre en compte les notions d'équité, de justice sociale et territoriale** dans la définition des politiques publiques ayant trait à la mobilité. La distinction entre l'offre de service dont bénéficient les habitants de la métropole lyonnaise et celle des territoires voisins apparaît criante aux yeux des différents participants.

Finalement, les propositions et avis recueillis rejoignent et viennent nourrir les leviers d'actions déjà identifiés par SYTRAL Mobilités :

- **Travailler l'organisation du territoire** pour mieux répartir les emplois, les services, les commerces et ainsi mieux connecter les habitants avec leur « ville-centre » et leur permettre d'avoir à **se déplacer moins loin** ;
- Faciliter le passage à l'acte, le changement de comportement **en provoquant et en accompagnant de nouvelles habitudes de mobilité** (développement d'une communication plus impliquante, mise en place d'un conseil en mobilité, sensibilisation dès l'école, mise à disposition de matériel pour tester, mesures incitatives ou contraignantes, ...). Les actions de développement d'un réseau d'agences de mobilités ou la mise en œuvre d'une tarification unifiée inscrites dans le Plan de Mobilité vont dans ce sens ;
- **Développer les offres et services de mobilité moins carbonés** pour se déplacer autrement (répartition de l'espace public pour donner toute leur place aux vélos et à la marche, développement d'un réseau de transports en commun qui maille tout le territoire, favoriser l'intermodalité). La mise en œuvre d'un réseau de lignes de cars à haut niveau de services, complémentaires au réseau ferroviaire, est une des actions du Plan de Mobilité qui permet de participer à l'atteinte de cet objectif ;
- **Redéfinir les usages nécessaires de la voiture**. Le Plan de Mobilité prône un espace public plus apaisé dans les cœurs de bourgs ou centres-villes afin de faire de la marche, du vélo et des transports collectifs de véritables alternatives à l'usage de la voiture.

Sur ces deux derniers aspects, les contributeurs tiennent à rappeler qu'ils sont prêts à se déplacer autrement, mais que cela n'est pas envisageable actuellement à leurs yeux compte tenu de l'offre en transport en commun existante (spécialement dans les territoires ruraux). Les attentes en termes de maillage d'offres sur le territoire (aussi par le biais de parking-relais et de correspondances entre bus/train/tramway/méto), de fréquence, d'amplitude horaire, de fiabilité quant aux temps de parcours sont extrêmement fortes.

Ces contributions ont permis de nourrir les réflexions, au même titre que celles issues de la concertation préalable environnementale et que les différents temps d'échanges avec les institutionnels et les élus, pour aboutir à un Plan de Mobilité adapté aux réalités locales.

ZOOM – RAPPEL DU CALENDRIER D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS



ANNEXES

1. **Le cahier de la concertation citoyenne**
2. **Le questionnaire**
3. **L'avis du panel citoyen**
4. **Le compte-rendu de l'atelier logistique**
5. **Le compte-rendu de l'atelier intermodalité**
6. **Le compte-rendu de la conférence-débat de Vaugneray**
7. **Le compte-rendu de la conférence-débat de Chaponnay**
8. **Le compte-rendu de la conférence-débat de Tarare**

CAHIER —
DE CONCERTATION
CITOYENNE

MAI 2023

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
SYTRAL Mobilités organise une démarche continue d'information et de participation citoyenne pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais	4
Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité?	5
Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité?	5
Quelle est l'autorité en charge d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais?	6
Dans quel cadre réglementaire s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais?	6
Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification?	6
Quelles sont les personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais?	7
L'association obligatoire des personnes publiques à l'élaboration du Plan de Mobilité	7
La consultation durant l'élaboration des représentants et organismes qui en font la demande	7
La consultation des personnes publiques pour avis sur le projet arrêté	7
Quelles sont les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais?	7
Les objectifs poursuivis par SYTRAL Mobilités dans l'élaboration du Plan de Mobilité	8
Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires	8
Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville	8
Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique	8
Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées	9
PARTIE 1	
DES DÉFIS À RELEVER EN PLACANT L'HABITANT AU CŒUR DU SYSTÈME DES MOBILITÉS	10
Pratiques actuelles de mobilité dans les territoires lyonnais	11
Un poids majeur de l'agglomération lyonnaise dans les déplacements du territoire	12
Des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité	12
Une mobilité encore fortement dépendante à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains	13
Une voiture encore dominante mais en baisse	14
Quatre défis à relever dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040	15
Des mobilités pour tous et dans tous les territoires pour penser les mobilités de demain	15
Des mobilités adaptées aux temporalités et aux modes de vie	17
Des mobilités comme leviers de bien-être et non plus de nuisances, particulièrement en milieu urbain	18
Basculer dans des mobilités largement décarbonées	21

PARTIE 2	
LES LEVIERS POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS ET FONDER UN NOUVEAU SYSTÈME DE MOBILITÉ	23
Levier 1: Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire	24
Réduire les distances moyennes des déplacements par l'aménagement du territoire	25
Réduire les mobilités individuelles en limitant les déplacements subis	25
Levier 2: Poursuivre le développement des offres et des services de mobilités moins carbonés	26
Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de proximité	27
Développer une offre de transports collectifs qui irrigue l'ensemble du territoire	28
Favoriser l'intermodalité pour optimiser l'efficacité des offres développées	30
Levier 3: Redéfinir les usages nécessaires de la voiture	31
Repenser l'organisation de l'espace public et son partage	31
Proposer une offre de stationnement automobile plus restrictive	32
Mettre en place des politiques restrictives, limitées à certains types de véhicules	33
Levier 4: Faciliter le passage à l'acte	33
Et si nous réduisons par deux nos déplacements en voiture solo d'aujourd'hui à 2040?	35
PARTIE 3	
CONTRIBUER À LA CONCERTATION CITOYENNE	36
Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne	37
Les modalités de la concertation citoyenne	37

Les "territoires lyonnais" correspondent dans tout le document au ressort territorial de SYTRAL Mobilités, territoire d'application du futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

SYTRAL Mobilités organise une démarche continue d'information et de participation citoyenne pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

SYTRAL Mobilités a fait le choix de soumettre le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais à une concertation préalable environnementale. Celle-ci a eu lieu du 9 janvier au 10 mars 2023. Un bilan en a été tiré et peut être consulté sur la plateforme participative de SYTRAL Mobilités [lien].

À présent, SYTRAL Mobilités engage une phase de concertation citoyenne consistant en une démarche continue d'information du public et de participation citoyenne.

SYTRAL Mobilités a décidé de s'engager volontairement à mettre en place une procédure de concertation avec le public, intitulée « concertation citoyenne », en respectant les conditions énoncées par les articles L. 103-6, L. 153-11 et R. 153-3 du Code de l'urbanisme, soit de :

- prévoir, au stade de la délibération prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité, les modalités de la concertation avec le public ;
- mettre en œuvre, durant l'ensemble de la procédure d'élaboration, la totalité des modalités de concertation initialement arrêtées ;
- tirer le bilan de la concertation menée concomitamment à l'arrêt du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

La délibération n° 22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités, SYTRAL Mobilités arrête les modalités de la concertation citoyenne :

- Une plate-forme collaborative, mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités ;
- Des séances de travail avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socio-économiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements ;
- Une ou plusieurs conférences-débats ouvertes à tous et mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public.

La concertation citoyenne vise à répondre aux objectifs suivants :

- Informer et assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité ;
- Assurer une large diffusion de l'information ;

- Recueillir les suggestions et contributions du public ;
- Identifier les leviers à actionner pour faire évoluer les comportements ;
- Éclairer sur des sujets particuliers en lien avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

La présente concertation durera du 9 mai au 29 septembre 2023.

Un avis annonçant le lancement de la concertation citoyenne a fait l'objet d'une publication dans le Progrès (édition du Rhône, le Pays (édition d'entre Loire et Rhône) et le Tout Lyon.

À l'issue de cette concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités en tirera le bilan.



Le cahier de concertation citoyenne est un document de synthèse pédagogique. Il permet de donner à tous une vision globale et compréhensible du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Ce cahier a pour objet de décrire de façon objective les objectifs et les ambitions du futur plan de mobilité.

Il ne s'agit pas de la présentation du projet de Plan de Mobilité définitif. Après la concertation citoyenne, le projet de Plan de Mobilité devra être arrêté par le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités d'ici fin 2023-début 2024 puis faire l'objet d'une enquête publique en 2024.

Ce dossier est le support de référence de la concertation citoyenne à partir duquel chacun peut s'exprimer au travers d'une contribution permettant de construire un projet partagé. Les contributions issues de cette concertation viendront alimenter la réflexion de SYTRAL Mobilités pour rédiger le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et doit déterminer les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités aux horizons 2030 et 2040.

Conformément aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit déterminer les principes régissant :

- L'organisation de la mobilité des personnes ;
- L'organisation du transport des marchandises ;
- La circulation ;
- Le stationnement.

Le Plan de Mobilité doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien également avec les territoires voisins.

Le Plan de Mobilité comporte également un volet environnemental. Il doit répondre aux objectifs suivants :

- Contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Participer à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- Contribuer à la préservation de la biodiversité.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre de développer une approche globale, cohérente et favoriser la planification des services de mobilité à l'échelle des 263 communes concernées par ce document.

Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité ?

Le Code des transports impose au Plan de Mobilité de traiter des points suivants, énumérés dans son article L. 1214-2 :

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, tout en tenant compte de la limitation de l'étalement urbain ;
- Renforcer la cohésion sociale et territoriale, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

- Améliorer la sécurité de tous les déplacements et opérer un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;

L'article L. 1214-4 du Code des transports indique également que les Plans de Mobilité peuvent définir les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.

- Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs et mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- Organiser une tarification et une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Quelle est l'autorité en charge d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

Le Code des transports prévoit que les plans de mobilité sont élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité.

- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et l'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais prévoient la création de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais.
- À compter du 1^{er} janvier 2022, l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais s'est substituée à l'ancien Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL).
- L'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais a fait le choix de se nommer « SYTRAL Mobilités » par une délibération du 7 avril 2022.
- L'ordonnance du 8 avril 2021 précise les missions dévolues à SYTRAL Mobilités. Parmi elles figure l'obligation d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais, reprise dans l'article L1214-12-1 du Code des transports.

Dans quel cadre réglementaire s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 remplace les anciens Plans de Déplacements Urbains par les Plans de Mobilité, et oblige ces derniers à intégrer des préoccupations environnementales.

Ressort territorial de Sytral Mobilité



- Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030, approuvé en 2017, ne couvre qu'une partie du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et ne permet plus de répondre aux enjeux actuels de mobilité. Il appartient donc à SYTRAL Mobilités d'élaborer un nouveau document pour régir l'organisation de la mobilité et répondre à ces nouvelles préoccupations à l'échelle de son ressort territorial.
- L'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais accorde un délai de trois ans à SYTRAL Mobilités, à compter de sa création, pour approuver son Plan de Mobilité.
- SYTRAL MOBILITÉS a donc jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour approuver son Plan de Mobilité.
- En attendant la finalisation de ce document, l'ordonnance du 8 avril 2021 prévoit que le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030 demeure applicable.

Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification ?

Le Plan de Mobilité s'articule avec d'autres documents de planification applicables dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Sont concernés :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Auvergne Rhône-Alpes (SRADDET) ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération Lyonnaise (PPA) ;
- Les Directives Territoriales d'Aménagement, et plus précisément celle de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) portés par la Métropole de Lyon et les Établissements Publics de Coopération Intercommunale du ressort territorial ;
- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) des Monts du Lyonnais, du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais et de l'Agglomération Lyonnaise, les trois derniers étant en cours de révision.

L'ESSENTIEL : Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Pour retenir l'essentiel, vous pouvez aussi consulter la fiche technique sur ce sujet sur la plateforme participative du Plan de Mobilité <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/249/>

Quelles sont les personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

L'association obligatoire des personnes publiques à l'élaboration du Plan de Mobilité

Conformément aux termes de l'alinéa 1 de l'article L. 1214-28-1 du Code des transports, sont obligatoirement associés à la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais les services de l'État, le Département, les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan, les membres de SYTRAL Mobilités et les présidents des établissements publics chargés de la procédure d'élaboration, d'évaluation et d'évolution des Schémas de Cohérence Territoriale.

Ils ont vocation à intervenir tout au long de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités.

Leur association à l'élaboration du projet de Plan de Mobilité est formalisée au travers d'échanges dans le cadre du comité de cohérence, des maîtres d'ouvrage et des partenaires ainsi que du Bureau Exécutif de SYTRAL Mobilités élargi aux présidents des EPCI.

La consultation durant l'élaboration des représentants et organismes qui en font la demande

Conformément aux termes de l'alinéa 2 de l'article L. 1214-28-1 du Code des transports, peuvent être consultés, à leur demande, sur le projet de Plan de Mobilité les représentants des professions et des usagers des transports, ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement.

Si ces personnes ou organismes en font la demande, SYTRAL Mobilités les consultera obligatoirement.

Les personnes susceptibles d'être consultées à leur demande peuvent transmettre un avis écrit adressé à SYTRAL Mobilités ou faire une demande auprès de lui en vue d'organiser une réunion commune afin de présenter leurs observations vis-à-vis du projet.

La consultation des personnes publiques pour avis sur le projet arrêté

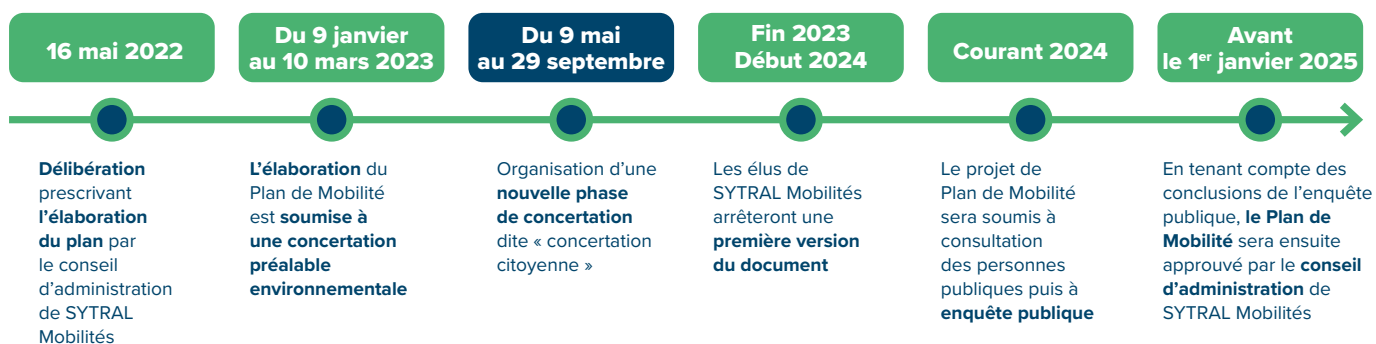
Conformément aux termes de l'article L. 1214-28-2 du Code des transports, le projet de plan sera arrêté par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités. Il sera soumis, pour avis, au conseil régional, aux conseils départementaux intéressés, au conseil métropolitain, aux conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale membres de SYTRAL Mobilités, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, aux conseils municipaux des communes du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernées.

Le projet de Plan de Mobilité, assorti des avis des personnes publiques concernées, sera ensuite soumis à enquête publique.

Quelles sont les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

SYTRAL Mobilités a engagé l'élaboration du Plan de Mobilité par une délibération du 16 mai 2022.

Les grandes étapes de l'élaboration de Plan de Mobilité des territoires lyonnais



Les objectifs poursuivis par SYTRAL Mobilités dans l'élaboration du Plan de Mobilité

Durant l'élaboration du Plan de Mobilité, et pendant la présente concertation, SYTRAL Mobilités a défini les objectifs poursuivis devant être prioritairement atteints, soit :

Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires

Conformément au Code des Transports et afin de répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux et économiques liés aux déplacements, le Plan de Mobilité devra proposer un plan d'actions permettant de réduire le trafic automobile en développant notamment des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

La mise en œuvre de divers leviers d'action devra être recherchée et partagée dans le cadre de la démarche d'élaboration afin de rendre effective la réalisation des plus pertinents d'entre eux, notamment en prenant en compte la nécessaire adaptation aux spécificités territoriales en cohérence avec le projet global.

Dans ce cadre, la mise en place par SYTRAL Mobilités sur son territoire d'un réseau unique de transports collectifs, avec un seul système d'information et une tarification unifiée constituera à terme une avancée majeure en matière d'alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Tout en s'inscrivant dans une optique d'évolution des pratiques de mobilité, l'amélioration des conditions d'accès à l'Agglomération lyonnaise devra être recherchée en travaillant sur l'intermodalité (organisation du rabattement, parcs-relais...) ainsi que sur des offres de mobilité alternative structurantes (liens avec les Voies Lyonnaises cyclables, offres adaptées de covoiturage autour de grands corridors tels que M6/M7 ou l'A43 par exemple, lignes de transports collectifs routiers à haut niveau de service en complément de l'offre ferroviaire, etc.).

En ce qui concerne les pratiques de mobilité au sein des territoires, plusieurs leviers seront également explorés. Des actions en faveur de la sécurité des déplacements, des principes de partage et d'aménagement de la voirie et des mesures pour assurer la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons seront proposées. Des cadres d'orientation pour les actions de conseil en mobilité aux entreprises ou de mise en œuvre d'offres de transports collectifs de proximité pourront également être proposés. L'accessibilité et la desserte de secteurs à enjeux, notamment générateurs de déplacements à des échelles dépassant celles des EPCI (par exemple équipements hospitaliers de Villefranche-sur-Saône ou de Lyon, universitaires à Bron, culturels notamment au sein des centralités rurales du ressort territorial, zones d'activités par exemple dans les corridors autoroutiers A6, A7, A42, A43 et A89, secteurs de requalification urbaine, ...), seront également analysées afin d'anticiper les besoins et d'organiser de nouvelles réponses.

Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville

L'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est un objectif prioritaire visé depuis plusieurs années sur l'ensemble du ressort territorial, partagé par les différents acteurs du territoire et qui doit se poursuivre. Dans le cadre du Plan de Mobilité, la réflexion doit également permettre de mieux répondre aux besoins dans les territoires les moins denses, en périphérie des cœurs de ville ou en milieu rural, où la mobilité repose majoritairement sur l'automobile et où la vulnérabilité des ménages face aux coûts générés par la dépendance automobile est très importante.

Dans les communes situées dans les vallées du Beaujolais et de l'Ouest du Rhône ou encore dans la couronne à l'Est de la Métropole de Lyon, souvent éloignées des réseaux structurants de transports en commun, et où la topographie, l'organisation urbaine et l'aménagement de l'espace public sont parfois peu propices à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, des solutions adaptées devront être étudiées. La question de la viabilité financière de ces solutions devra tout particulièrement être abordée.

Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique

Pour conforter une organisation générale du territoire structurée autour de polarités urbaines reliées entre elles par des services de transports en commun, les modes actifs (marche et vélo) doivent également bénéficier d'une approche globale qui les inscrit pleinement dans le système de mobilité durable.


Outre les enjeux de report modal vers la marche ou le vélo pour les déplacements de courte distance qui se traduira par l'identification d'itinéraires structurants au sein du ressort territorial, l'optimisation des aires de chalandise des arrêts de transport collectif (particulièrement autour des gares) par l'amélioration de la marchabilité et de la cyclabilité, et les gains en termes de qualité de l'air ou de désaturation des infrastructures, il ne faut pas négliger le rôle que ces pratiques de déplacements peuvent jouer en termes de bénéfices sur la santé. La politique de déplacements peut ici se faire écho des politiques de santé publique et de lutte contre la sédentarité.

Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées

La politique de déplacements de SYTRAL Mobilités doit intégrer dans ses objectifs l'amélioration de la santé des populations et, à ce titre, viser une baisse significative de la pollution de l'air et du bruit. Il s'agit d'apporter une réponse concrète, non pas aux seuls pics de pollution, mais à la pollution de fond. Les grandes infrastructures routières comme l'A6 (et la M6), l'A7 (et la M7), l'A42, l'A43, l'A46, l'A47, l'A89, le Boulevard L. Bonnevey, la RN 7 ou les voiries structurantes départementales (dont les RD 389 et 306 par exemple) et métropolitaines sont les secteurs, notamment dans les traversées de zones urbanisées, où une amélioration significative de la qualité de l'air et la limitation des nuisances sonores sont recherchées de manière prioritaire.

Il s'agit également de réduire la présence de l'automobile (en circulation ou stationnement) sur l'espace public afin de permettre aux habitants de bénéficier de davantage de lieux de sociabilité dans lesquels des déplacements apaisés et sécurisés sont possibles. Les cœurs de bourgs ou encore les abords de lieux de pratiques sportives et culturelles seront certainement des zones à enjeux.



PARTIE 1 

**DES DÉFIS À RELEVER
EN PLACANT L'HABITANT
AU CŒUR DU SYSTÈME
DES MOBILITÉS**



Pratiques actuelles de mobilité dans les territoires lyonnais



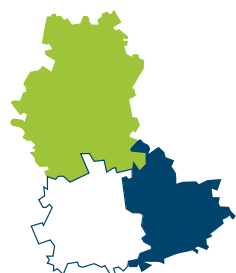
Un territoire urbain, périurbain et rural qui s'étend sur **80 km** du nord au sud et **50 km** d'est en ouest



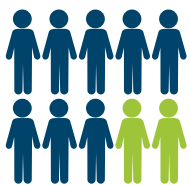
1,9 million d'habitants, dont **1,4 million** sur la Métropole de Lyon



1 métropole et **11 intercommunalités** représentant **263 communes** (liste des communes en annexe)



3 bassins locaux de mobilité identifiés : l'Agglomération Lyonnaise, l'Ouest lyonnais, le Beaujolais



80% de la population et **88 %** des emplois concentrés dans l'Agglomération lyonnaise



La moitié des déplacements quotidiens de plus de **10 km** sont liés au travail



Plus de **la moitié** des déplacements réalisés en voiture



1/3 des déplacements à pied



Une offre ferroviaire organisée autour de **10 lignes** et **61 gares**



Plus de **1 000 km** de réseau cyclable

Dans l'Agglomération Lyonnaise, un réseau de transport collectif urbain (Réseau TCL) très étoffé :

4 lignes de métro, 7 lignes de tramway, 2 funiculaires, plus de 140 lignes de bus ou trolleybus, 324 lignes de bus scolaires. Métros, tramways et funiculaires sont électriques et parmi le millier de véhicules composant le reste du parc roulant, on compte à fin 2022 **130 trolleybus et 56 bus au bioGNV.**

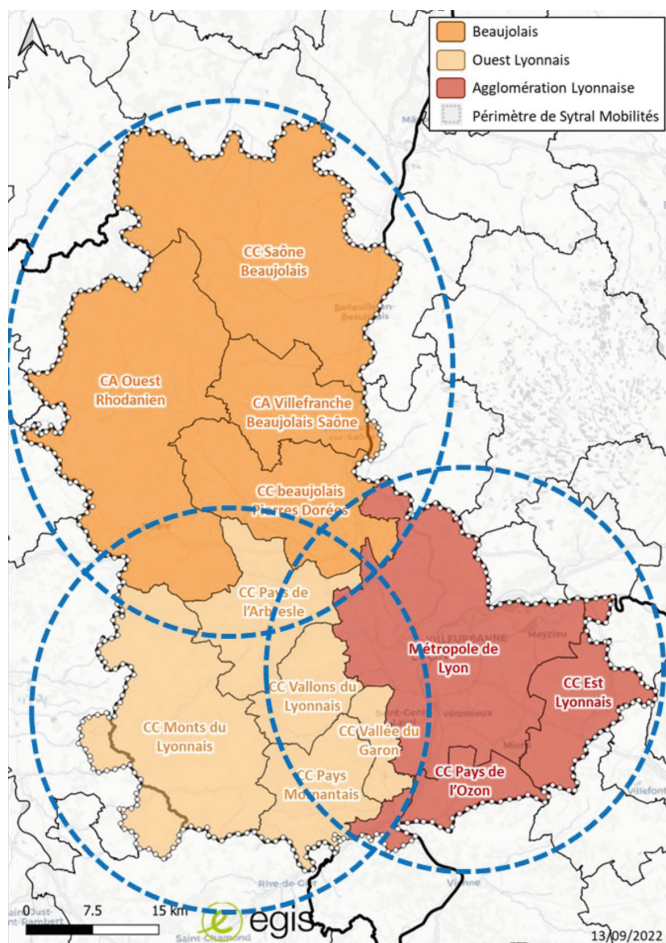
Dans l'agglomération Villefranche Beaujolais Saône, un réseau de transport collectif urbain (réseau Libellule) composé de 5 lignes régulières, 12 lignes scolaires et 4 lignes de transport à la demande. À fin 2022, le réseau compte un bus au GNV.

Le réseau interurbain des Cars du Rhône dessert le reste du territoire avec 25 lignes régulières et 319 lignes scolaires. À fin 2022, il est équipé de **85 véhicules fonctionnant au bioGNV** et de **3 véhicules électriques.**



200 aires de covoiturage

Le périmètre du Plan de Mobilité constitue un espace vaste et diversifié couvrant les territoires de la Métropole de Lyon, de la quasi-totalité du département du Rhône et de plusieurs communes des départements de la Loire et de l'Ain rattachées à des intercommunalités membres de SYTRAL Mobilités. Ce périmètre de près de 3 200 km² compte un total d'1,9 million d'habitants environ.



LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ

Pour faciliter une approche intégrée des enjeux de mobilité mais prenant en compte les spécificités territoriales, trois « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d'analyse et de réflexion pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais : il s'agit du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise.

Quelques repères à garder à l'esprit avant d'aborder les grands défis posés au Plan de Mobilité des territoires lyonnais :

Un poids majeur de l'agglomération lyonnaise dans les déplacements du territoire

L'organisation et le fonctionnement du territoire du Plan de Mobilité sont fortement marqués par le **poids de l'Agglomération lyonnaise** qui concentre 80 % de la population et 88 % des emplois, mais aussi une grande part des équipements et des services sur 24 % de la superficie du territoire.

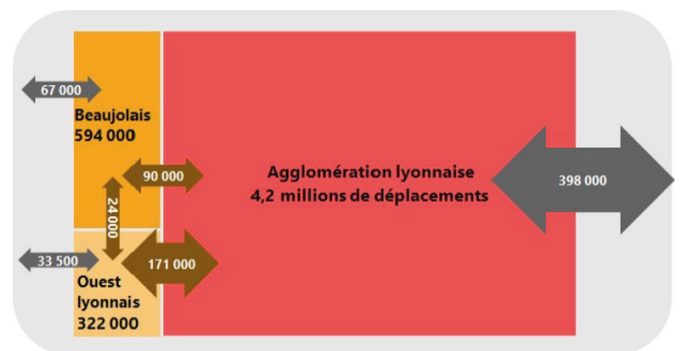
Ce poids se retrouve doublement dans les mobilités, à travers :

- L'importance des déplacements internes à l'Agglomération lyonnaise qui représentent à eux seuls 4,2 millions de déplacements quotidiens soit 80 % des déplacements effectués au sein des territoires lyonnais² ;

- L'importance des déplacements d'échanges entre l'Agglomération lyonnaise et ses territoires voisins, que ce soit au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités mais aussi en lien avec départements voisins de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. 60 % des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise sont ainsi réalisés en échange, notamment avec les territoires de Vienne Condrieu Agglomération, de la Communauté d'Agglomération de la Porte de l'Isère, de Saint-Étienne Métropole ou des territoires de la Côtière de l'Ain. 14 % de ces échanges sont réalisés avec le Beaujolais et 26 % avec l'Ouest Lyonnais. Il est à noter que ces déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise le sont avec Lyon-Villeurbanne mais pas seulement puisque les deux villes centres ne comptent que pour 35 % de ces déplacements.

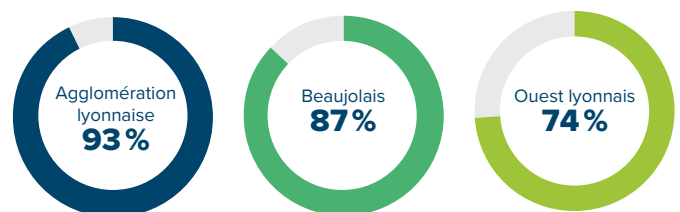
¹ Un déplacement est un trajet réalisé entre un point de départ (origine) et un point d'arrivée (destination) pour un seul motif (par exemple aller faire des achats ou aller travailler).

² Chiffres fondés sur la dernière « Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT) de l'aire métropolitaine lyonnaise, réalisée en 2015 par SYTRAL Mobilités.



Des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité

Le fonctionnement du territoire est également marqué par la prépondérance des déplacements internes à chaque bassin local de mobilité. Si les liens avec l'Agglomération lyonnaise ont un poids important, la grande majorité des déplacements se font en réalité au sein de chaque bassin local de mobilité.



Cela implique de s'intéresser aux déplacements de proximité au sein des communes et entre les communes proches.

Une mobilité encore fortement dépendante à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains

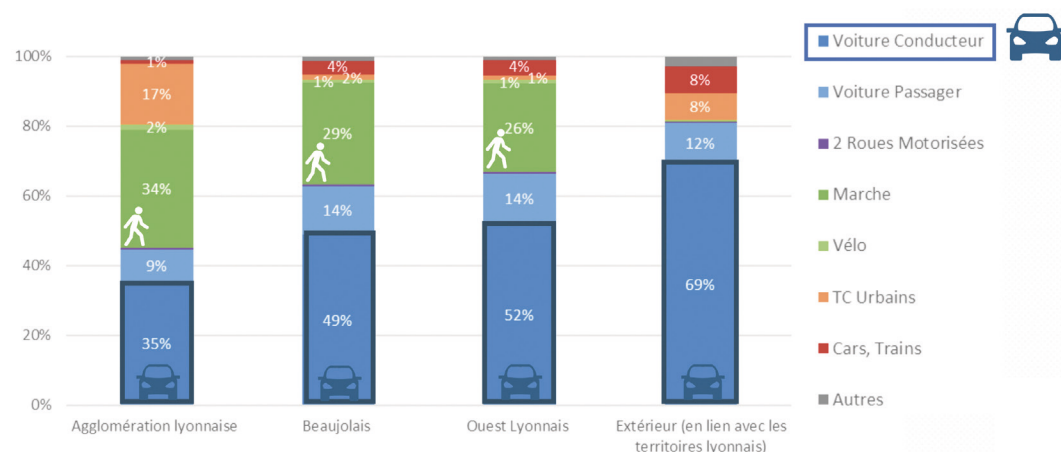
Le périmètre du Plan de Mobilité reste largement dépendant de l'usage de la voiture en matière de mobilité. Chaque jour, d'après l'EDGT de 2015, près de **2,3 millions de déplacements sont réalisés en voiture** (dont 600 000 en tant que passagers). Ce chiffre est à comparer aux 800 000 déplacements quotidiens sur l'ensemble des réseaux urbains (TCL et Libellule³) en 2015 ou aux 100 000 déplacements quotidiens dans l'ensemble des cars et TER du territoire.

Dans tous les bassins locaux de mobilité, la voiture (conducteurs et passagers compris) **reste le premier mode de déplacement**. À l'échelle du territoire, elle représente 48 % des déplacements. L'usage de la voiture est quasiment exclusivement individuel avec un faible taux de remplissage des véhicules d'1,32 passager en moyenne. Ce taux chute même à 1,06 passager en moyenne par voiture pour les seuls déplacements liés au travail.

³ Dans l'EDGT de 2015, lors d'un déplacement qui comprend l'usage d'un réseau urbain, une personne peut employer diverses lignes ou modes (métro, tram, bus), effectuant alors plusieurs "voyages" sur le réseau. En 2015, le réseau TCL supportait ainsi 1,5 million de voyages par jour. C'est près de 1,8 million aujourd'hui.

Parts modales des déplacements tous motifs en fonction du bassin d'origine

Source : EDGT 2015



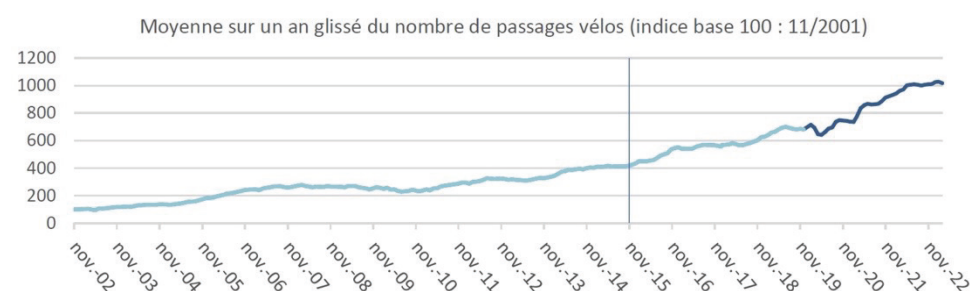
L'usage de la voiture est **moins important dans l'Agglomération lyonnaise** où l'offre de transports collectifs est plus développée et plus attractive. La pratique des modes actifs, marche et vélo, y est également plus importante. Depuis cette enquête, la pratique du vélo s'y est également considérablement développée comme le montre l'évolution du nombre de passages à vélo sur les points de comptage de la Métropole de Lyon depuis 20 ans.

La voiture est, par contre, le **mode majoritaire dans le Beaujolais (53 %) et dans l'Ouest lyonnais (66 %)** où les transports collectifs sont moins développés ainsi que la pratique de la marche et du vélo.

Dans les trajets en lien avec les territoires voisins, la voiture est la solution largement privilégiée même si les transports collectifs (dont les cars et trains) représentent une part non négligeable (16 % au total), notamment en lien avec Lyon et Villeurbanne, le cœur de l'Agglomération lyonnaise. En raison des distances plus longues pour ces déplacements, les modes actifs ne sont pas utilisés.

Dans ce panorama, il faut également souligner un mode de déplacements régulièrement oublié que constitue la marche ! C'est le second mode utilisé et il représente entre **un quart et un tiers des déplacements selon les territoires**.

Évolution des passages vélos sur les sites de comptages de la Métropole de Lyon



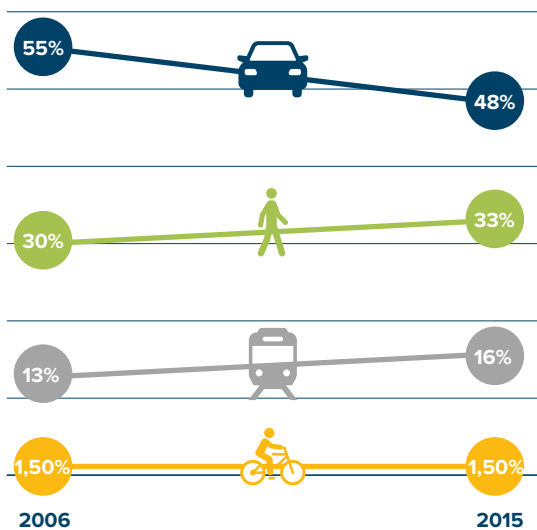
Données issues de comptages manuels sur 16 sites jusqu'à décembre 2019. À partir de janvier 2020 elles proviennent des comptages permanents sur 65 sites.

Une voiture encore dominante mais en baisse

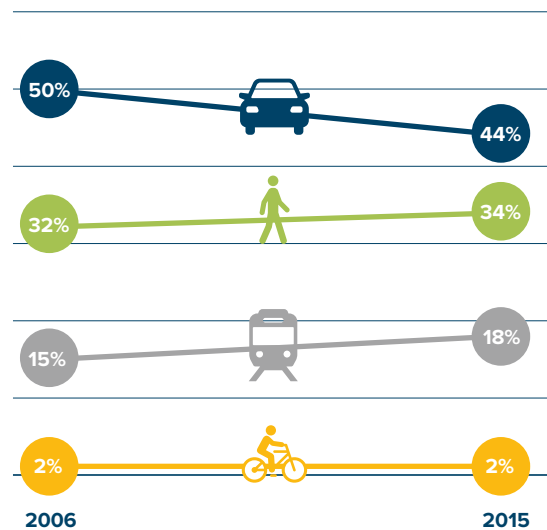
Si la voiture particulière reste le mode de déplacement principal à l'échelle des territoires lyonnais, il faut souligner que son utilisation est en baisse. Les chiffres de 2015 montrent en effet une forte baisse de son usage depuis 2006 et cela dans tous

les bassins locaux de mobilité. La marche et les transports collectifs ont profité de cette baisse : cette tendance est confirmée par des études plus récentes issues des données de l'INSEE (déplacements domicile-travail), des données de fréquentation des transports collectifs ou des comptages routiers.

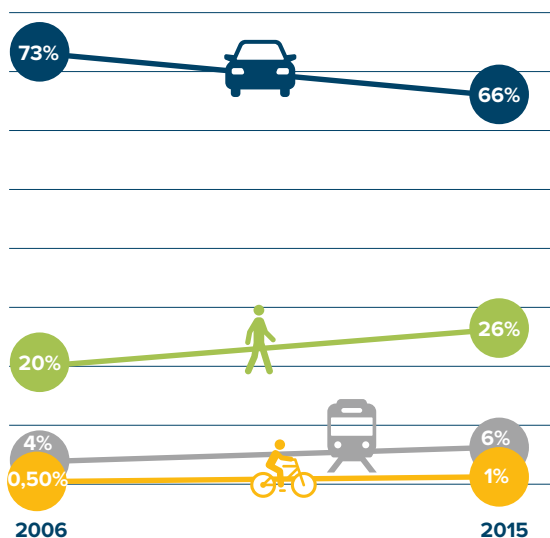
Parts modales dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités



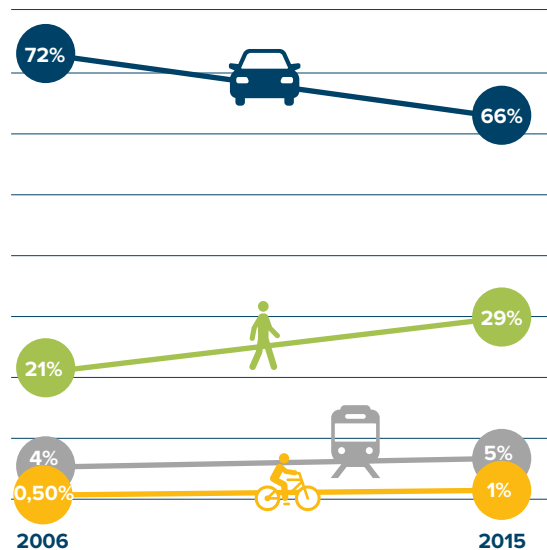
Parts modales dans l'Agglomération Lyonnaise



Parts modales dans l'Ouest Lyonnais



Parts modales dans le Beaujolais



● Voiture ● Marche à pieds ● Transports en commun ● Vélo

Quatre défis à relever dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040

Des mobilités pour tous et dans tous les territoires pour penser les mobilités de demain



Mettre l'habitant au centre des réflexions

Placer l'habitant au cœur des réflexions sur les mobilités doit être la règle pour penser et construire les mobilités de demain.

Écoutez quelques réactions d'habitantes et habitants du territoire recueillies à l'occasion d'un micro-trottoir en plusieurs endroits des territoires lyonnais.

<https://youtu.be/qKXX8VylIFA>

Des mobilités à rendre plus inclusives

Penser les mobilités de manière inclusive invite à prendre en compte les grandes disparités sociales et territoriales des territoires lyonnais :

- **9 % de la population vit dans un Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville (QPV) :** cela représente 170 000 habitants. Sur 43 QPV, 37 sont localisés dans l'Agglomération lyonnaise. En raison notamment de plus faibles revenus, l'équipement automobile des ménages est en moyenne plus faible dans ces quartiers. Dans l'Agglomération lyonnaise, la plupart des QPV sont bien desservis en transports collectifs et la qualité de cette desserte continue à être améliorée pour certains d'entre eux, notamment avec l'aménagement d'ici 2026 des lignes de tramway T9 et T10. Néanmoins, la localisation et les types d'emplois (horaires décalés, intérim...) occupés par les habitants peuvent aussi nécessiter de disposer d'une voiture pour se rendre au travail.
- **10 % de la population réside dans des communes de moins de 3 000 habitants, soit plus de 190 000 personnes.** 85 % de ces personnes vivent en dehors de l'Agglomération lyonnaise. Dans ces communes moins peuplées et moins denses, les solutions alternatives à la voiture sont plus rares et moins efficaces. La dépendance à la voiture y est bien souvent plus forte alors que les distances pour rejoindre les polarités de services et d'emploi sont plus importantes. Ces territoires ruraux ou périurbains sont parmi les plus concernés par la précarité énergétique liée à la mobilité en voiture. Si la voiture restera probablement une solution à l'avenir dans ces territoires, il ne faut pas s'en contenter pour offrir partout des solutions correspondant aux besoins de mobilité des populations et éviter une fragilisation accrue des habitants les plus précaires.

- **8 % de la population a plus de 75 ans et 19 % moins de 15 ans.** Le vieillissement de la population va encore s'accroître au cours des prochaines années. La part de plus âgés dans la population totale est notamment plus importante dans les bassins locaux de mobilité du Beaujolais et de l'Ouest lyonnais, et les chiffres de l'INSEE montrent que cette tendance est également à la hausse ces dernières années. Avec l'âge les mobilités se réduisent mais cette baisse des déplacements ne doit pas être subie par des difficultés croissantes à se déplacer avec des situations d'empêchements et d'isolement. De la même manière, la mobilité des enfants et des jeunes constitue un sujet important pour les familles : non encore pleinement autonomes dans leurs déplacements, le système de mobilité doit leur offrir des solutions adaptées à leur âge et leurs activités.

SYTRAL Mobilités accompagne la mobilité des plus jeunes au travers d'actions conduites avec les exploitants de ses différents réseaux ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs du territoire impliqués (Document Général d'Orientations Sécurité routière 2023-2027 de la Préfecture du Rhône). On peut citer ainsi :

- Des actions de communication et de sensibilisation auprès des scolaires pour le port de la ceinture dans les Cars du Rhône et les bons comportements dans ou à proximité des cars et bus (comme ne pas courir devant le bus, ne pas passer derrière, les angles morts...);
- Un travail avec les organisateurs de soirée pour la mise en place de navettes, ou un système de taxis gratuits ou à tarifs très avantageux ;
- Un travail pour faire mieux connaître les lignes de bus « Pleine lune » du réseau TCL par les différents canaux de communication, sur les campus universitaires...
- Des actions « Vis ma vie » en partenariat avec les lycées pour que les jeunes puissent utiliser le simulateur de conduite bus et se mettre au poste de conduite pour se rendre compte des angles morts : « on ne voit pas le bus et parfois le bus ne nous voit pas ».

- **9 % de la population est étudiante** dans le ressort territorial en 2020⁴. Bien que la mobilité estudiantine soit tout aussi fragmentée que celle des seniors, elle se caractérise par une forte mobilité et une grande variabilité des déplacements, dans le temps et l'espace, appelant une offre de transport différenciée et de grandes amplitudes horaires.

⁴ Source : atlas régional Auvergne-Rhône-Alpes – Effectifs étudiants en 2019-2020

Plus largement, de nombreuses fragilités peuvent empêcher ou limiter les déplacements. En France, on estime qu'environ **deux tiers des adultes peuvent être à un moment fragiles en situation de mobilité**. Cette fragilité couvre en réalité des situations et des degrés d'autonomie très divers. À l'échelle nationale, on estime que près de 10 millions de personnes souffrent de handicaps chez les 15-64 ans (dont seulement 2 millions sont reconnues administrativement) et que 7 millions de personnes

de plus de 65 ans répondent aux mêmes critères de handicaps. Outre les problèmes chroniques de santé, chacun peut être concerné par des **épisodes de fragilité physique** (maladie temporaire, grossesse...) rendant plus difficiles les déplacements.

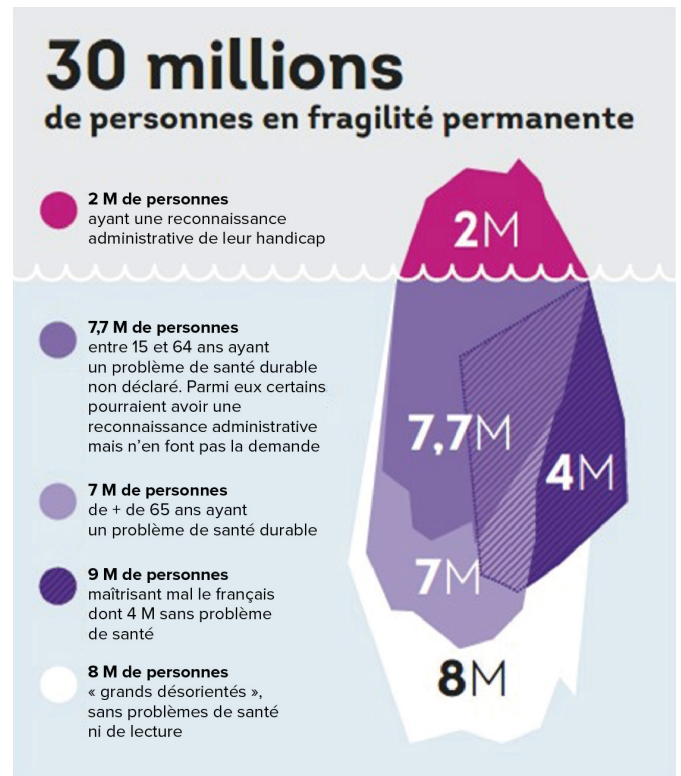
On estime aussi que 8 millions de personnes en France sont en **difficulté permanente pour se repérer dans l'espace**. Les situations de fragilité en mobilité peuvent aussi renvoyer à des **difficultés de maîtrise de la langue**, concernant 15 % de la population résidant en France. Alors que les services de mobilité tendent à se numériser, la fracture digitale est aussi une source de fragilité : en France, 17 % de la population souffre **d'illectronisme**, c'est-à-dire qu'elle n'est pas autonome avec les outils numériques.

Cette grande diversité de situations appelle à une prise en compte fine de ces besoins pour rendre plus inclusif le système de mobilités des territoires lyonnais. Au-delà des offres à mettre en place pour répondre à ces besoins, ce sont bien des enjeux d'information, d'accompagnement des publics et de pédagogie auxquels il faut pouvoir répondre.

Enfin, **la question des inégalités femmes-hommes** dans les mobilités est un autre enjeu pour des mobilités plus inclusives. Les études⁵ montrent que femmes et hommes n'ont pas les mêmes pratiques de mobilité en lien avec les inégalités de genre observées notamment dans le partage des tâches domestiques et sur le marché du travail.

Même si ces écarts se réduisent, les femmes occupent, par exemple, plus d'emplois à temps partiel que les hommes. Elles font davantage de télétravail et ont des emplois plus proches de leur domicile. Il en résulte qu'elles se déplacent davantage en dehors des heures de pointe, effectuent davantage de déplacements qui s'enchaînent et qui sont plus courts que ceux des hommes. Alors que les hommes se déplacent davantage pour des raisons professionnelles, les femmes effectuent plus de déplacements pour des motifs familiaux et domestiques. Elles sont également moins motorisées, ce qui se traduit par

⁵ Dossier de l'IFSTTAR, Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?



Sources: INSEE DARES; enquêtes Keoscopie – Keolis

un usage différent des modes de déplacement avec des différences qui tendent à se restreindre mais restent importantes.

Malgré cela, l'offre de mobilité n'est pas toujours adaptée avec un service bien souvent limité en heures creuses, des problèmes de sécurité touchant particulièrement les femmes (risque de harcèlement...) dans l'espace public et les transports ou encore des difficultés persistantes pour se déplacer avec des charges (courses...) ou de jeunes enfants...

Part modale en 2015 (et évolution depuis 1995)



Femme : 41% (+1%)

Homme : 34% (+2%)



Femme : 38% (-4%)

Homme : 46% (-8%)



Femme : 20% (+4%)

Homme : 15% (+4%)



Femme : 1% (+1%)

Homme : 2% (+1%)

Source : Enquête Ménages départements 1995 et 2006, enquête déplacement grand territoire 2015

Réussir d'ici 2040 à garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'un changement d'approche et de regard en faisant de la compréhension des besoins des usagers dans leur diversité le point de départ de l'organisation de l'offre de mobilité.

Le défi est de reconnaître et de garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous d'ici 2040. Cela revient à bâtir un système de mobilités en capacité de proposer des solutions adaptées à chacune et chacun en fonction de ses usages et des situations territoriales.

SYTRAL Mobilités conduit depuis des années de nombreuses démarches pour lutter contre le harcèlement sexiste et sexuel :

- Marches exploratoires : deux lignes de bus différentes sont explorées chaque année par des utilisatrices volontaires du réseau TCL, dénommées les ambassadrices TCL. Elles produisent un diagnostic de la ligne et de son environnement immédiat pour déterminer les points de fragilité qui génèrent un sentiment d'insécurité, d'inconfort ou un manque de sérénité dans son déplacement. SYTRAL Mobilités a été la première autorité organisatrice à mettre en place ces « marches exploratoires » qui ont maintenant vocation à se généraliser au niveau national.
- Descente à la demande à partir de 22 heures sur toutes les lignes de bus du réseau TCL
- Campagnes d'information pour lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports
- Sensibilisation des jeunes au harcèlement sexiste dans les transports
- Signalements des faits d'insécurité, d'incivilités et de harcèlement sexiste sur www.tcl.fr et l'appli TCL (depuis décembre 2020).
- Formation des personnels de terrain et des conducteurs TCL dans la lutte contre l'insécurité et le harcèlement sexiste

Le Plan de Mobilité doit pouvoir prendre en compte l'ensemble des profils des usagers pour développer un système d'offre et de services qui reconnaisse les fragilités de chacun, soit inclusif et donne la possibilité à toutes et à tous de se déplacer dans

l'ensemble des territoires lyonnais. L'enjeu est notamment de porter une attention particulière à celles et ceux qui subissent leurs conditions de mobilité. Certains jeunes adultes voient ainsi leur possibilités et choix de mobilité guidés par leurs contraintes économiques. Outre la mise à disposition de solutions spécifiques destinées à offrir des alternatives au passage du permis de conduire, l'apprentissage et la valorisation des modes alternatifs à la voiture solo peuvent se faire dès le plus jeune âge via des programmes d'écomobilité (par exemple, le "savoir rouler à vélo"), qui peuvent ensuite être adaptés aux différents âges et situations.

www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609

Des mobilités adaptées aux temporalités et aux modes de vie

Des déplacements de moins en moins réguliers

Les offres de mobilité ont largement été structurées par une vision de nos déplacements comme étant particulièrement réguliers, notamment autour des déplacements domicile – travail. Ces déplacements conservent un poids structurant par leur nombre (29 % de l'ensemble de nos déplacements) et les distances cumulées parcourues notamment en heure de pointe (56 % des km parcourus entre 7h et 9h (tous modes) pour les déplacements domicile travail / études).

Néanmoins, ces déplacements ne recouvrent pas tous nos besoins! **La diversité des motifs de déplacement est beaucoup plus large : 71 % des déplacements se font pour d'autres motifs que le travail.** Par ailleurs, toute la population ne travaille pas. Et même les mobilités liées au travail sont de moins en moins régulières avec le développement des horaires atypiques, variables voire imprévisibles; le développement du télétravail...

Une étude menée dans les transports collectifs lyonnais illustre bien cela. Seulement 40 % des abonnés présents le lundi dans le métro y sont également présents les deux jours suivants. **D'un jour de la semaine à l'autre, les besoins de beaucoup d'entre nous sont différents.**

De la même manière, en fonction des heures de la journée, les besoins peuvent fluctuer. Toujours selon une étude dans les transports collectifs lyonnais, **50 % des abonnés ont besoin d'une offre en dehors des heures de pointe, y compris ceux qui l'utilisent le matin et/ou le soir.**

39%

des habitants sont clients de leur réseau de transports urbains
(les utilisent au moins une fois par mois)

dont

12%

■ **Fréquents**
(au moins 4j/semaine)

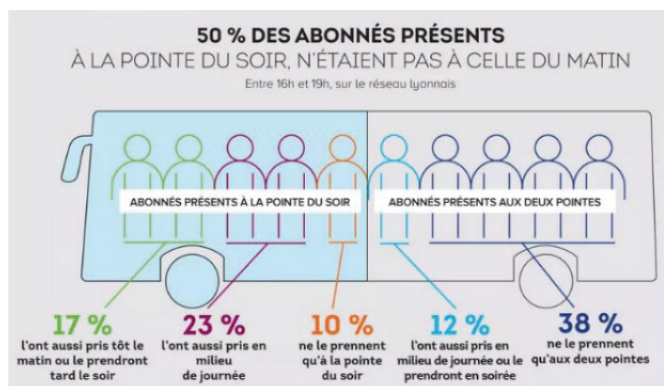
16%

■ **Occasionnels**
(1 à 3j/semaine)

11%

■ **Sporadiques**
(au moins 1j/mois)

Cette variabilité des besoins et des pratiques est également mesurée dans d'autres territoires comme l'illustre ce graphique tiré de la synthèse 2022 des enquêtes MobiObserver réalisées par Transdev au niveau national : environ 31% des personnes utilisant les transports collectifs le font quotidiennement pour 41% de manière occasionnelle (1 à 3 jours par semaine) et 28 % de manière "sporadique" (au moins 1 jour par mois).



Source : « KEOSCOPIE: UN REGARD ÉCLAIRÉ SUR LA MOBILITÉ », 2016

Réussir d'ici 2040 à proposer un système de mobilité efficace à tous les moments de la journée et de la semaine

Le défi pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de programmer et planifier **le développement d'une offre de mobilité qui permette des déplacements tous les jours de la semaine, y compris le week-end, en journée comme en soirée.**

Il s'agit de répondre mieux à l'ensemble de nos besoins de mobilité mais aussi de permettre le développement de nouvelles habitudes de déplacement moins dépendantes de la voiture individuelle, qui constitue parfois la seule solution efficace à certains moments de la journée ou le week-end, ce qui la rend d'autant plus associée aux loisirs et à une notion de liberté.

Des mobilités comme leviers de bien-être et non plus de nuisances, particulièrement en milieu urbain

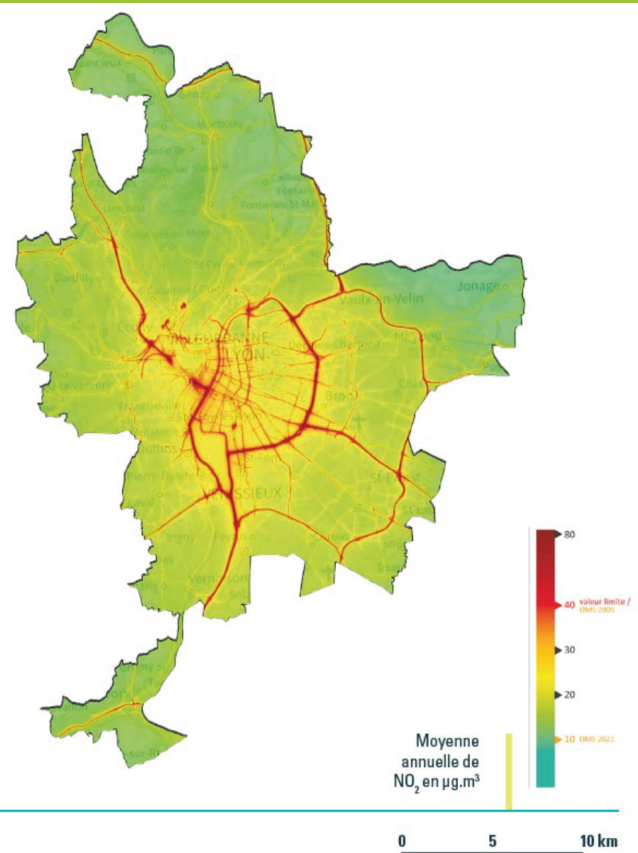
Pollution, bruit, insécurité routière... une voiture qui dégrade la qualité de vie

Avec 2,3 millions de déplacements quotidiens dans les territoires lyonnais, la voiture ne passe pas inaperçue ! Utile à nos déplacements, elle n'en demeure pas moins **une source importante de nuisances en particulier en milieu urbain**. La plateforme Orhane, l'observatoire des nuisances environnementales en Région Auvergne Rhône-Alpes offre une vision cartographique de l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique des territoires lyonnais : <https://orhane.fr/index.php>.

Le trafic routier est ainsi responsable d'une grande partie de la pollution de l'air avec 62 % des émissions d'oxydes d'azote (Nox) et 15 % des émissions de particules fines (PM10 et PM2,5). Il contribue aussi indirectement à la pollution à l'ozone. Bien que la situation s'améliore lentement depuis plusieurs années, notre territoire se trouve encore aujourd'hui dans un **contexte global de qualité de l'air régulièrement dégradée**. Il s'inscrit dans une situation globale de dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote, pour lequel la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne. Les habitants vivant à proximité des autoroutes et des principaux axes routiers, en particulier au sein de la Métropole, sont les plus exposés. 27000 d'entre eux subissent ainsi des dépassements de la valeur limite annuelle pour les oxydes d'azote. Si on prend le seuil recommandé par l'Organisation Mondiale de la

Carte d'exposition de la population au NO₂ à l'échelle de la Métropole de Lyon en 2019 (moyenne annuelle)

Source : Atmo AuRA 2020



Santé, c'est même quasiment l'ensemble de la population des territoires lyonnais qui est concernée ! En 2019, 900 000 personnes, soit près de la moitié de la population des territoires lyonnais, étaient exposées en continu à de fortes concentrations moyennes de particules fines.

Cette exposition régulière à une qualité de l'air dégradée a des effets importants sur la santé. Les études de Santé Publique France (octobre 2022) estiment pour le département du Rhône et la Métropole de Lyon :

- 1200 décès par an liés aux microparticules fines des transports (PM 2,5), notamment du fait de l'exposition chronique à des concentrations élevées qui sont plus nocives pour la santé que les impacts des pics de pollution
- 600 décès par an liés aux oxydes d'azote
- 6 % des cancers du poumon

Les nuisances sonores liées au trafic routier sont également un phénomène qui pèse sur la qualité de vie et la santé d'une partie de la population. Les transports (routes mais aussi voies ferrées et transport aérien...) sont en effet la principale source de bruit dans le territoire. Les communes les plus exposées se concentrent le long des grands axes routiers et ferroviaires : le cœur de l'Agglomération lyonnaise est notamment particulièrement exposé. Le couloir aérien de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry constitue la 2^e source de bruit identifiée à l'échelle du territoire.

Une exposition à des bruits de plus de 70 dBA a des effets sur la santé qui peuvent être importants: acouphènes, problèmes cardiovasculaires, troubles du sommeil...

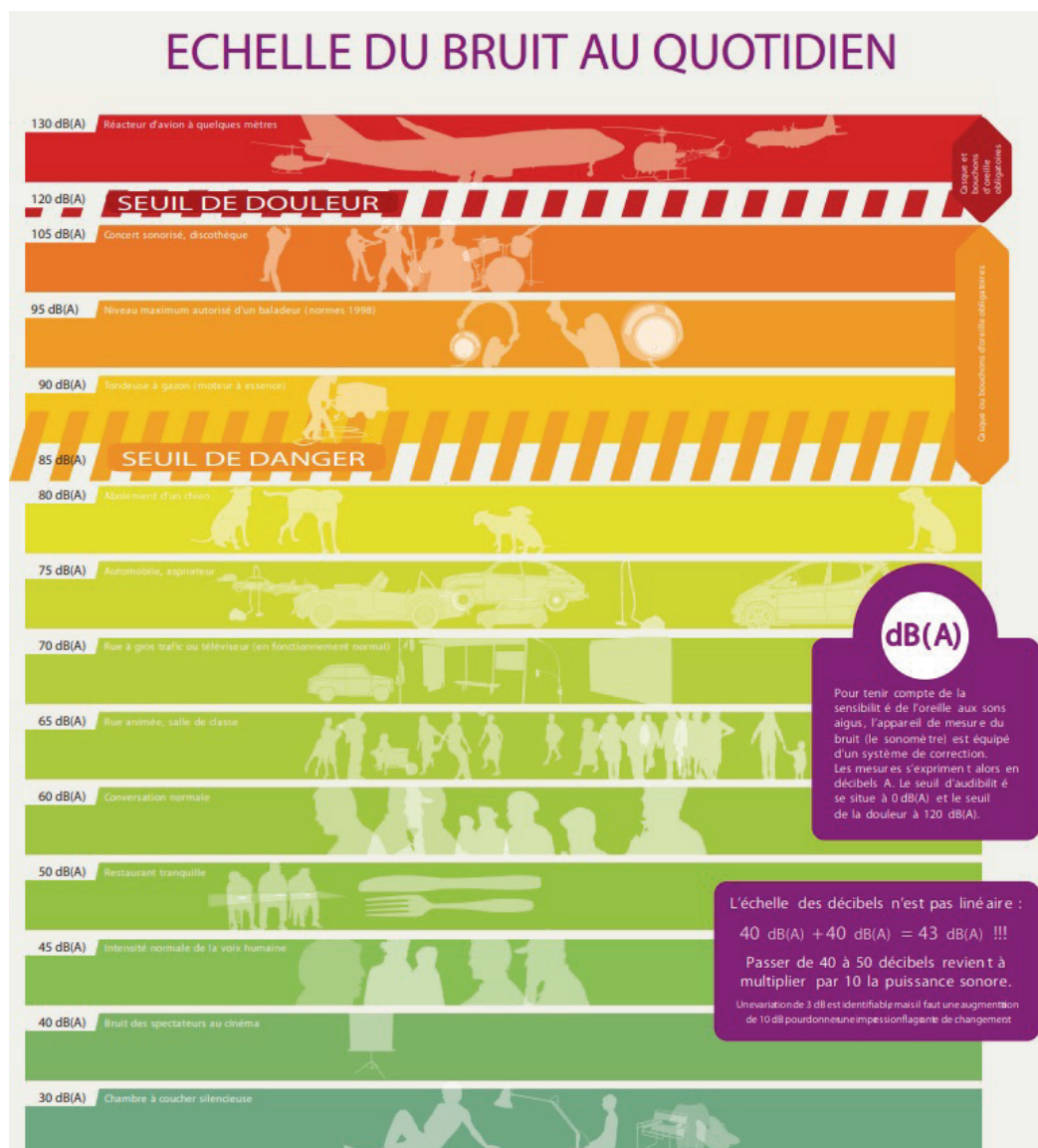
Enfin, **l'insécurité routière** est aussi un enjeu important à prendre en compte. Avec **2500 accidents routiers graves par an**⁶, dont environ 70 mortels, la sécurisation des déplacements reste à améliorer même si on constate une baisse du nombre de victimes graves (hospitalisées ou tuées) depuis 2010.

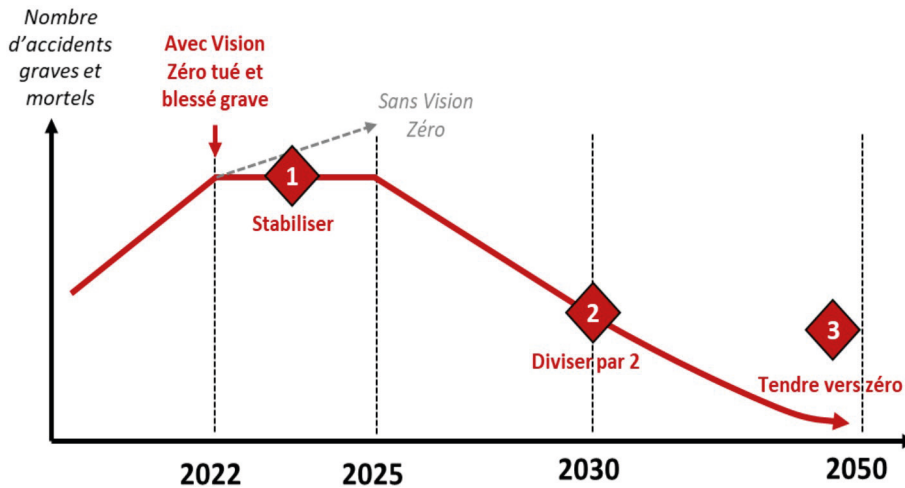
L'agglomération lyonnaise recense l'essentiel des accidents et des victimes (9 sur 10 environ) qui impliquent à 80 % des voitures individuelles. Les piétons et les cyclistes apparaissent particulièrement vulnérables (respectivement 21 % et 6 % des personnes hospitalisées ou tuées) mais ce sont les deux-roues motorisés les plus touchés (28 % des victimes graves pour seulement 1 % des déplacements).

⁶ 2019

Les acteurs locaux se mobilisent depuis des années pour améliorer la sécurité routière dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités :

- L'Etat pilote l'élaboration du Document Général d'Orientations Sécurité routière 2023-2027 qui associe l'ensemble des acteurs concernés, dont bien sûr SYTRAL Mobilités mais aussi la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, la ville de Lyon et les associations représentant les maires du territoire
- La Métropole de Lyon s'est engagée en septembre 2022 dans une démarche de Vision zéro tué et zéro blessé grave dont l'objectif est de tendre vers zéro mort et blessé grave dans son territoire d'ici 2035.





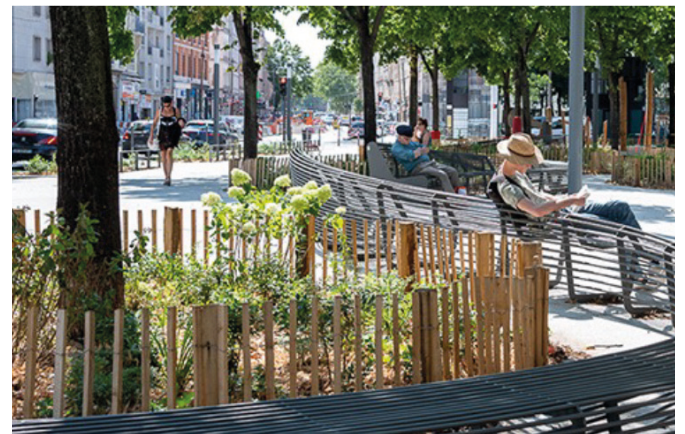
Réussir d'ici 2040 à donner à la voiture sa juste place pour des mobilités sources de bien-être

Au regard des nuisances qu'elle génère, le **défi pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de trouver les solutions permettant de sortir de notre dépendance à la voiture pour lui donner sa juste place** et réduire ainsi ses effets négatifs. Alors que le secteur des mobilités est aujourd'hui source de nombreuses nuisances, **il s'agit d'inverser cette tendance pour en faire, en 2040, un facteur de bien-être et d'amélioration de la qualité de vie.**

Cette évolution passera notamment par un meilleur partage de l'espace public. Voies de circulation, stationnement... l'emprise de la voiture sur nos villes est criante. **L'apaisement de l'espace public et son partage constituent des opportunités pour y développer de nouvelles activités et de nouvelles manières de vivre en ville plus tranquilles, plus sûres, plus conviviales...**

Le partage de l'espace public est également une **condition pour le développement de l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.** Le remplacement de déplacements en voiture par les mobilités actives notamment, comme la marche ou le vélo, représente un double gain en

réduisant à la fois les effets négatifs du trafic routier mais aussi en luttant contre la sédentarité de plus en plus importante liée à nos modes de vie. **Aujourd'hui sources de nombreuses nuisances, les mobilités deviendraient ainsi des atouts pour la qualité de vie et la santé des habitants du territoire.**



Faire du cours Émile Zola une voie apaisée offrant un meilleur partage de l'espace aux usagers. (Source Grand Lyon)



La ligne 1 des Voies Lyonnaises passera par les quais du Rhône pour relier Vaulx-en-Velin et Saint-Fons (Source Grand Lyon)

Basculer dans des mobilités largement décarbonées

Le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre

Le secteur des transports est dans notre territoire, comme aux échelles nationale et mondiale, le principal émetteur de CO₂.

L'impact carbone de l'ensemble du système de mobilité représente ainsi environ **40 % des émissions de gaz à effet de serre issues des territoires lyonnais**⁷.

Les véhicules particuliers représentent plus de la moitié de ces émissions (54 %). Le reste est généré par les poids lourds (24 %) et les véhicules utilitaires légers (20 %). **La place de la voiture individuelle est donc centrale dans la lutte contre le changement climatique. Le Plan de Mobilité s'attachera également à mettre en place les conditions pour un transport de marchandises décarboné.**

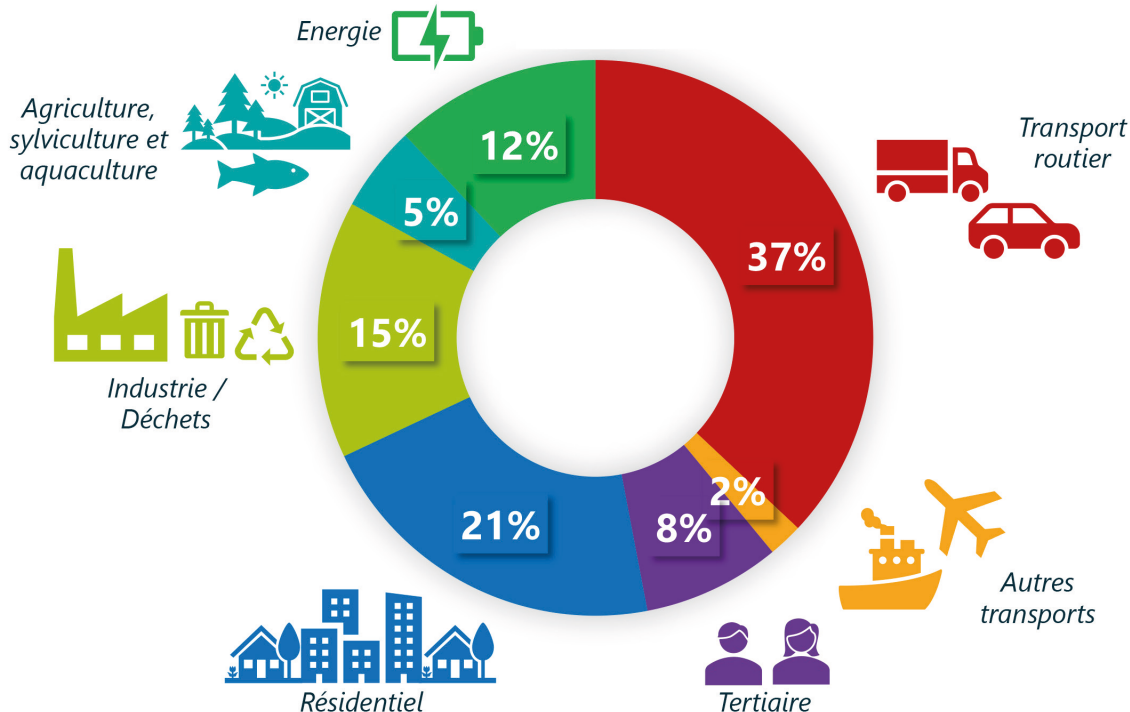
⁷ Source : ORCAE (évolution des émissions de GES entre 1990 et 2019 en Auvergne Rhône-Alpes)



Gaz à effet de serre et changement climatique

Les activités humaines utilisant des combustibles fossiles (le gaz ou le pétrole, par exemple) génèrent des gaz à effet de serre comme le dioxyde de carbone (CO₂). L'accumulation de ces gaz constitue une sorte d'enveloppe autour de la Terre qui retient la chaleur du soleil. C'est un peu comme si on plaçait la planète dans une serre. On parle d'ailleurs d'« effet de serre » pour désigner la hausse des températures ainsi provoquée. Bien plus que quelques degrés supplémentaires, c'est tout le climat qui s'en trouve dérégulé avec des conséquences majeures pour les écosystèmes mais aussi pour l'équilibre de nos sociétés.

Émissions de GES par secteurs dans le Rhône et la Métropole de Lyon en kTeq CO₂ en 2019 (ORCAE)



En plus de leur poids important dans les émissions de gaz à effet de serre, les **transports sont le seul secteur qui les voit augmenter depuis 1990 en France**. À l'échelle régionale, les émissions de gaz à effet de serre ont ainsi diminué de 13 % en moyenne tous secteurs confondus, sauf pour celui des transports où elles ont augmenté de 14 % ! Cette augmentation s'est principalement produite entre 1990 et 2005, avant de se stabiliser mais sans enclencher encore de baisse significative.

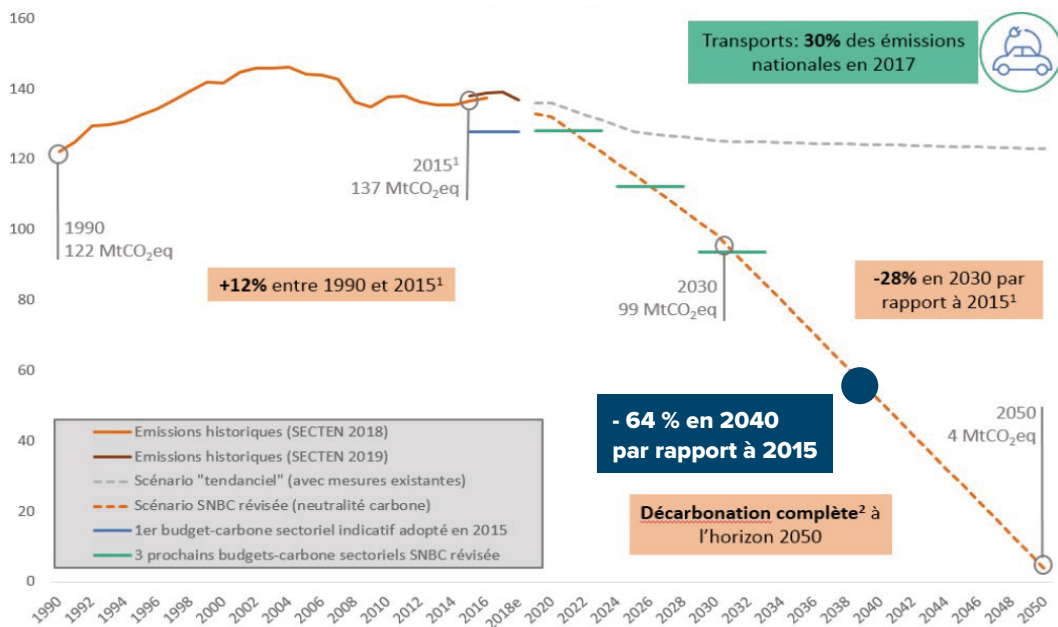
Pour atteindre cet objectif, **le défi est d'enclencher des évolutions structurelles rapides pour réduire les déplacements motorisés dans le territoire**. En 2040, les territoires lyonnais doivent avoir pleinement basculé dans une dynamique de **décarbonation** en visant au moins **28 % de baisse des émissions d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990** pour être sur la trajectoire de la neutralité carbone en 2050.

Enclencher d'aujourd'hui à 2040 une décarbonation profonde de nos mobilités

La Stratégie Nationale Bas Carbone fixe l'objectif d'atteindre en 2050 la neutralité carbone dans le secteur des transports. Le Plan de Mobilité s'inscrit dans cet objectif national aussi ambitieux que nécessaire.

Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq)

Source : Stratégie Nationale Bas Carbone - Ministère de la Transition écologique et solidaire mars 2020



¹Les émissions utilisées pour l'année 2015 sont celles de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018

²Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables) et des émissions résiduelles issues du transport aérien domestique.



Un objectif national de neutralité carbone dans lequel s'inscrit le Plan de Mobilité

La France a adopté en 2020 une Stratégie Nationale Bas Carbone. C'est sa feuille de route pour lutter contre le changement climatique en cohérence avec les Accords de Paris. Ces Accords internationaux conclus en 2015 donnent comme objectif une limitation de la hausse des températures entre 1,5 °C et 2 °C en 2050 alors que celle-ci ont déjà augmenté de 1,1 °C

La stratégie nationale bas carbone vise ainsi la neutralité carbone à horizon 2050 c'est-à-dire une quasi-disparition des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de mettre un coup de frein rapide et inéluctable à ces émissions.

PARTIE 2 —

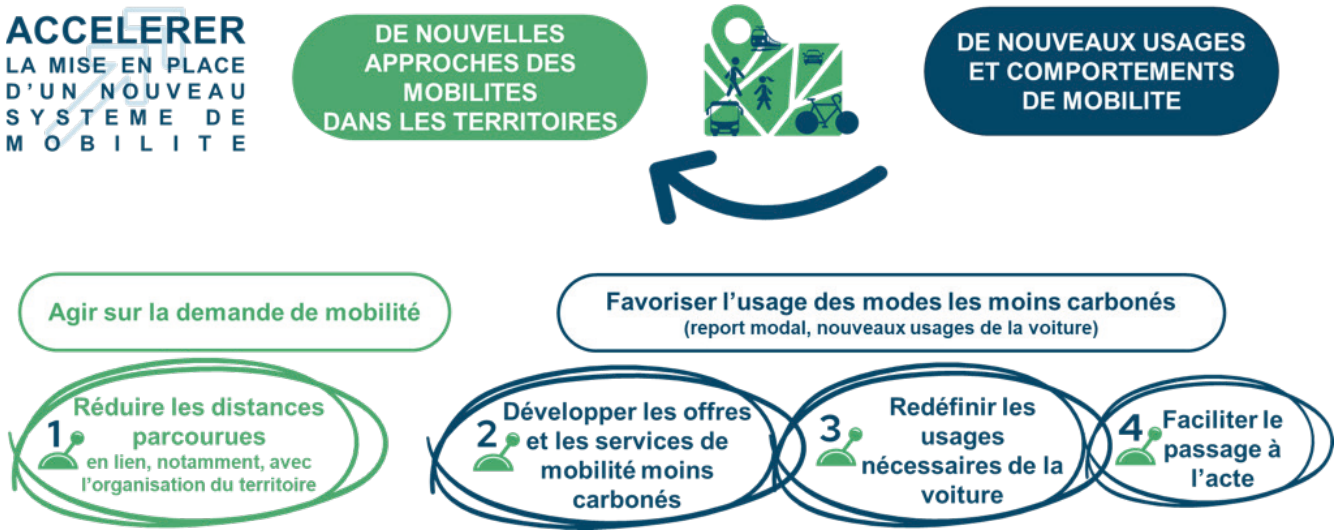
**LES LEVIERS POUR ACCÉLÉRER
LE CHANGEMENT
DES COMPORTEMENTS
ET FONDER UN NOUVEAU
SYSTÈME DE MOBILITÉ**



Décarboné, facteur de bien-être, garantissant un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous, adapté à nos modes de vie, un nouveau système de mobilité doit être mis en place pour répondre aux défis que rencontrent les territoires lyonnais. Sortir de la dépendance de la voiture individuelle ne se décrète pas et ne s'impose pas : il faut créer les conditions pour cela. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais entend être un accélérateur des transformations à mettre en œuvre car il y a urgence non seulement d'un point de vue environnemental mais aussi social et territorial.

Il doit permettre la mise en place d'un **cercle vertueux en encourageant de nouvelles approches des mobilités dans les territoires qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements**. Ces nouvelles pratiques viendront ainsi amplifier une attente pour des mobilités alternatives à la voiture individuelle encourageant ainsi la pérennisation et l'accentuation des politiques engagées.

Pour cela, plusieurs leviers ont été identifiés relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.



Levier 1: Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire



L'importance des distances parcourues

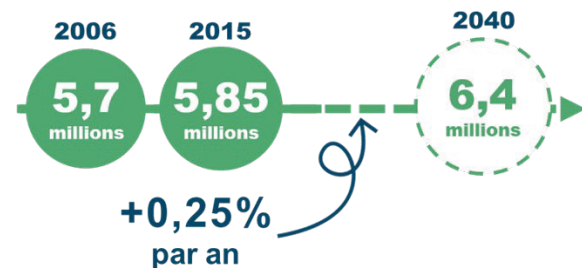
Les distances parcourues en voiture sont un facteur-clé des émissions de gaz à effet de serre : plus les distances sont longues, plus les émissions sont importantes. Elles constituent également un indicateur de déplacements « subis », traduisant des situations dans lesquelles il n'existe pas les services et emplois recherchés à proximité du domicile des habitants.

Les territoires lyonnais sont dynamiques et poursuivent leur développement démographique. La population de notre territoire devrait continuer à augmenter de 0,25 % par an d'ici à 2040. Cette tendance devrait conduire mécaniquement à une hausse des déplacements sur le territoire. Alors que le nombre de

déplacement a déjà augmenté entre 2006 et 2015 pour atteindre 5,85 millions de déplacements chaque jour, ceux-ci pourraient atteindre 6,4 millions en 2040. Du fait de l'usage actuel de la voiture individuelle, cette tendance à la hausse va à l'encontre de l'objectif d'une réduction drastique des émissions globales de gaz à effet de serre liées à nos déplacements.

Évolution du nombre de déplacements quotidiens (à pratiques de mobilité inchangées)

Source : INSEE - scénario central



Hypothèse de croissance démographique sur le Rhône [source : INSEE - scénario central]

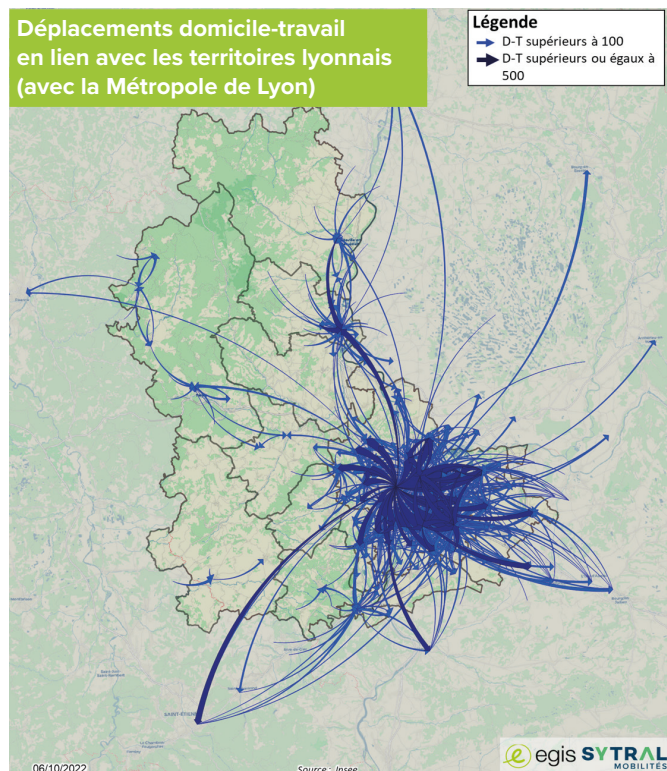
Dans ce contexte démographique, deux facteurs-clés sur lesquels jouer peuvent être identifiés :

Réduire les distances moyennes des déplacements par l'aménagement du territoire

Il s'agit de chercher à réduire les distances de déplacements, notamment en répartissant mieux les services de proximité et les emplois dans le territoire. Les distances et temps d'accès aux équipements et services varient fortement selon les secteurs : ils sont moins importants à proximité des centres urbains, mieux équipés en services et commerces de la vie courante, et le sont bien plus dans les territoires périurbains et ruraux.

La carte ci-dessous illustre la polarisation importante des emplois du territoire par l'Agglomération lyonnaise et quelques pôles secondaires. Cette organisation de l'espace s'accompagne de déplacements de plus en plus longs : **entre 2006 et 2015, la distance quotidienne moyenne parcourue par les habitants a ainsi progressé de 2 km. C'est cette tendance, confirmée par les données récentes de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail, qu'il faut inverser.**

>> Ainsi, les réflexions autour de l'aménagement et de l'organisation du territoire doivent être menées notamment dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale, et seront pleinement intégrées dans l'élaboration du Plan de Mobilité.



La carte ci-dessus représente les flux entre lieux de domicile et lieux de travail à partir des dernières données de l'INSEE disponibles. Elle illustre le poids important que représente l'Agglomération lyonnaise et son cœur (Lyon-Villeurbanne) en matière d'emplois, et ceci pour l'ensemble de ses territoires voisins, y compris en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités dans les départements de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

Elle illustre également la présence d'autres pôles d'emplois qui rayonnent plus localement mais s'affranchissent également des limites institutionnelles, comme par exemple Villefranche-sur-Saône et Belleville-sur-Saône sur les territoires voisins de l'Ain et dans une moindre mesure de la Saône-et-Loire ou bien encore Amplepuis, Cours-la-Ville et Thizy-les-Bourgs sur les territoires voisins de la Loire.

De la même manière et en complément, des pôles d'emplois voisins tels que Saint-Etienne, la Porte de l'Isère, Vienne ou bien encore Roanne attirent des actifs des territoires lyonnais voisins.

Réduire les mobilités individuelles en limitant les déplacements subis

Le nombre de déplacements réalisé quotidiennement par chacun est également un facteur important. S'il ne s'agit pas de réduire les possibilités des uns et des autres de se déplacer, certains déplacements « subis » pourraient être évités. Télétravail, optimisation des parcours quotidiens avec une réduction des retours au domicile, développement des achats en ligne, renforcement de la valeur donnée à la proximité et au local... nos modes de vie évoluent et peuvent amener à une sobriété choisie et bien vécue en matière de déplacements.

Cette tendance est d'ailleurs enclenchée **puisque le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés dans les territoires lyonnais est passé de 3,4 à 3,2 entre 2006 et 2015. Si les données restent à actualiser dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités dans une nouvelle enquête ménages déplacements à organiser prochainement, les enquêtes similaires conduites récemment dans des agglomérations importantes (Marseille 2019, Grenoble 2020) ou au niveau national (Enquête Mobilité des personnes 2019) montrent que cette tendance se poursuit toujours depuis 2015.**



L'exemple du télétravail

Depuis la crise sanitaire, le télétravail connaît un développement sans précédent : la part des télétravailleurs réguliers est passée de 3 % en 2017 à 22 % en 2022. Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, on estime qu'une journée de télétravail par semaine (pour les télétravailleurs potentiels) pourrait générer une économie de 8 % des déplacements domicile-travail réalisés en voiture (environ 8,1 millions de kilomètres parcourus). Pour que cette économie soit atteinte, il convient néanmoins de maîtriser les potentiels « effets rebond » liés au fait que les télétravailleurs réalisent de nouveaux déplacements qu'ils ne réalisaient pas auparavant. Cela implique notamment d'organiser le territoire et les offres de transports de manière

>> Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit accompagner ces changements de modes de vie et de pratiques de déplacements et les encourager.

Levier 2: Poursuivre le développement des offres et des services de mobilités moins carbonés

L'ESSENTIEL : « Objectif de parts modales : qu'est-ce que c'est ? Pour retenir l'essentiel, une fiche technique dédiée à ce sujet est disponible sur la plateforme participative du Plan de Mobilité [LIEN].

Selon la distance à parcourir, les possibilités de report modal diffèrent. Pour les déplacements de proximité, les modes actifs comme la marche et le vélo seront plus adaptés. Pour les

déplacements de moyenne distance, l'enjeu sera de développer une offre diversifiée, qui donne le choix entre le covoiturage, le train, le bus et autres transports collectifs. Enfin, pour répondre à la diversité des besoins, le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité de combiner plusieurs modes, est essentiel.

Le Plan de Mobilité doit ainsi proposer des stratégies différentes pour les déplacements de proximité et pour les déplacements de moyenne ou longue distance. Il doit aussi prendre en compte la diversité des situations territoriales. Il serait ainsi illusoire de chercher à atteindre la même pratique du vélo au cœur de l'Agglomération lyonnaise et dans les communes rurales du Beaujolais.

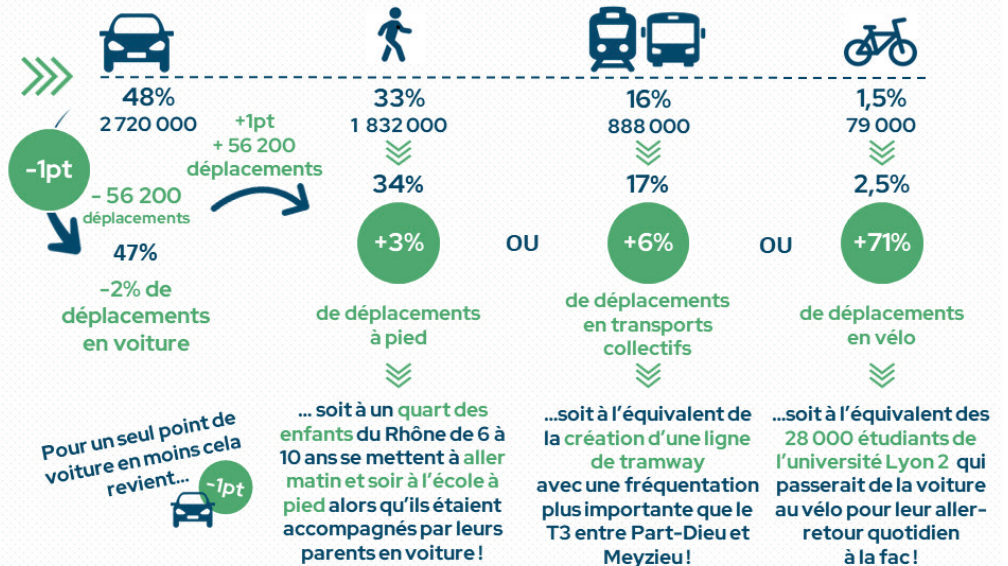
Réduire la part modale de la voiture

Pour favoriser l'usage des modes les moins carbonés, le développement d'une offre alternative à la voiture individuelle, efficace et qui réponde à la diversité des besoins, est essentielle.

Que signifie une baisse de 1 point de part modale voiture ?

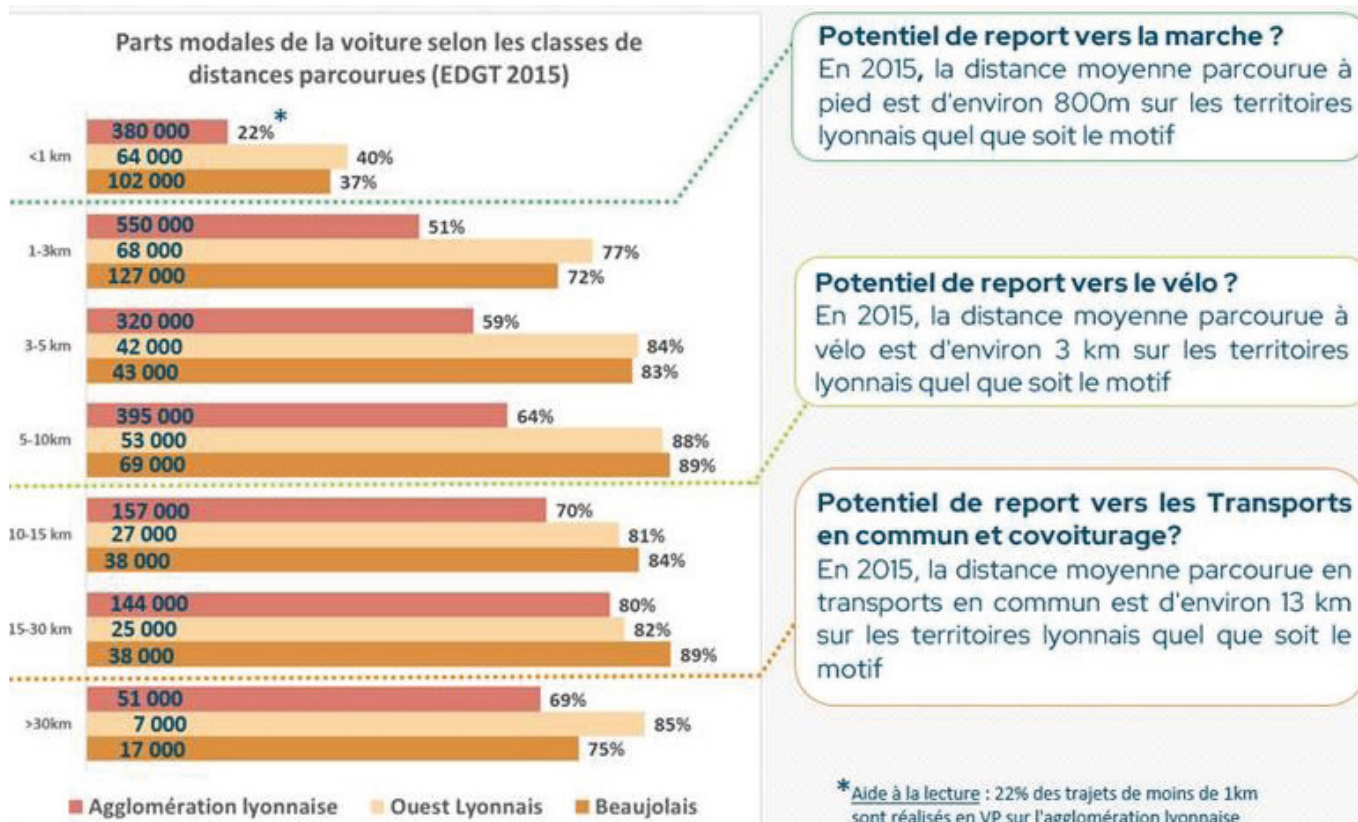


En 2015, 5 620 000 déplacements par jour dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités



De nombreux trajets inférieurs à 5 km effectués en voiture

Source: EDGT 2015 - SYTRAL Mobilités

**Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de proximité**

Les déplacements de proximité, faisant moins de 10 km, représentent **9 déplacements sur 10, et environ la moitié des kilomètres parcourus** tous modes confondus sur notre territoire. Environ 45 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements sont ainsi générées par ces déplacements courts.

90% des déplacements font moins de 10 km

45% des km parcourus tous modes correspondent à des déplacements de moins de 10 km

→ dont **80%** environ réalisés en voiture

Aujourd'hui, l'essentiel de ces kilomètres (80 %) est réalisé en voiture. Ces chiffres montrent que les **déplacements de proximité sont importants et constituent un gisement capital de report modal avec des effets bénéfiques attendus dans nos villes et nos villages, notamment en termes de pollution locale et de partage de l'espace public.**

Parmi ces déplacements de proximité, on peut distinguer :

Les déplacements internes aux communes :

Pour ces déplacements de moins d'1 km, la marche constitue le mode de déplacement le plus évident. Dans certains territoires, 60 à 70 % de ces déplacements sont déjà réalisés à pied.

Néanmoins, la voiture peut encore représenter une part importante de ces déplacements très courts, jusqu'à 40 % dans certaines communes. Ce constat peut s'expliquer par un « réflexe voiture » ancré dans certains territoires très dépendants de celle-ci et par le manque d'aménagements favorables aux piétons (trottoirs confortables, passages piétons, mobilier urbain, ...).

Se donner l'ambition d'une plus grande pratique de la marche, c'est ouvrir de nouvelles opportunités pour des centres-villes et des centres bourgs plus agréables, pour des déplacements plus apaisés et plus sûrs, pour des mobilités plus actives...

>> *Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit mettre en avant la marche comme une solution d'avenir. Ces dernières décennies, elle a été trop « délaissée » dans les politiques d'aménagement et de mobilité. Il s'agit de rendre nos villes et villages plus « marchables » qu'ils ne le sont aujourd'hui et accompagner les habitants à retrouver un réflexe pour le mode de déplacement le plus naturel!*

Les déplacements entre communes :

Ces déplacements ont lieu entre communes proches et représentent des distances plutôt bien adaptées à la pratique du vélo.

Quasiment absent de nos mobilités en 2015, **le vélo se développe aujourd'hui de manière importante** et visible dans tous les territoires. En pleine explosion dans l'Agglomération Lyonnaise, et notamment dans son cœur, son développement se vérifie également dans tous les autres territoires.

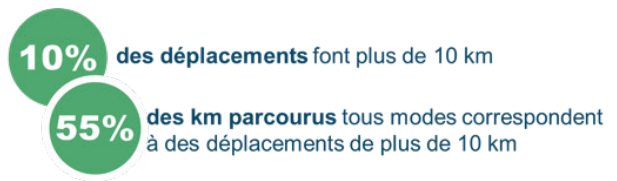
Pour les déplacements de moins de 3 km, **une priorité doit donc être donnée au vélo, y compris dans les centralités, en jouant sur le partage de l'espace public, les limitations des vitesses, ...**

Pour les déplacements de plus de 3 km, le Vélo à Assistance Électrique (VAE) étend les possibilités, permettant de parcourir des distances plus longues, également dans des zones avec du relief, et de s'adresser à des publics plus variés. Il reste néanmoins **un enjeu fort en termes d'aménagements cyclables sur les routes du territoire pour permettre un développement de la pratique du vélo à la hauteur de son potentiel.**

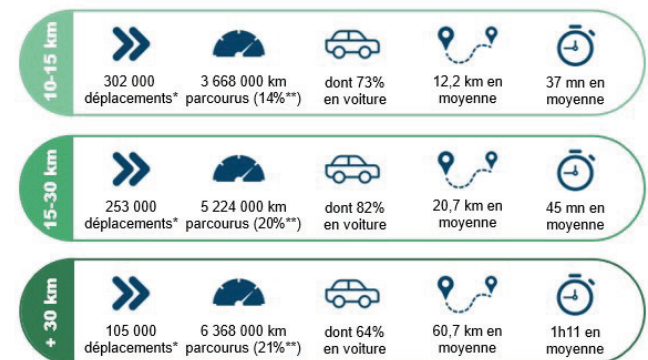
>> *Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'accélérer le développement déjà initié de l'usage du vélo pour en faire un mode structurant dans nos déplacements de proximité au sein des communes mais aussi à l'échelle des bassins locaux de mobilité, pour les déplacements personnels comme professionnels. Ces modifications sont déjà visibles au niveau national puisqu'il s'est vendu en France en 2020 plus de 500000 Vélos à Assistance Électrique, contre 100000 en 2015, représentant désormais 19% des vélos vendus d'après l'Observatoire du cycle porté par l'Union Sport et Cycle. La logistique en vélo est également en très forte progression, avec 17000 vélos cargos vendus au niveau national en 2021 (contre un peu plus de 3000 en 2019), mais la marge de progression reste importante puisqu'il s'en était vendu 230000 en Allemagne cette année-là.*

Développer une offre de transports collectifs qui irrigue l'ensemble du territoire

Les déplacements de moyenne et longue distances (de plus de 10 km) représentent seulement 10 % des déplacements réalisés dans le territoire. En revanche, ils représentent 55 % des kilomètres parcourus et, suivant les territoires, au moins 70 % de ces kilomètres sont réalisés en voiture. Ils constituent donc un enjeu important, notamment d'un point de vue environnemental, ces distances parcourues en voiture étant directement corrélées aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux.



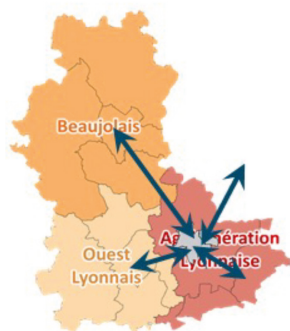
>> *Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion de définir et de donner une ambition au développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle, qui soit efficace pour les usagers et soutenable financièrement.*



* Par jour tous modes
** des km parcourus tous modes

Parmi ces déplacements, plusieurs types de trajets peuvent être distingués :

Les déplacements en lien avec Lyon-Villeurbanne et supérieurs à 10 km



Ils représentent 361 000 déplacements quotidiens tous modes confondus dont 41 % avec le reste de l'Agglomération lyonnaise, 38 % avec les territoires voisins du ressort territorial et 21 % avec les autres bassins locaux de mobilité.

La voiture est le mode de transport principalement utilisé avec 58 % à 67 % de part modale selon les territoires concernés. Elle cumule plus de 6 millions de kilomètres parcourus quotidiennement sur ces trajets.

Un quart de ces déplacements d'échanges avec Lyon-Villeurbanne se fait en transport en commun urbain et les cars et trains représentent 1 déplacement sur 10, essentiellement en lien avec l'extérieur de l'Agglomération Lyonnaise.

Les déplacements de plus de 10 km en lien avec le reste de l'Agglomération Lyonnaise



Ils représentent 260 000 déplacements quotidiens tous modes confondus, notamment à destination des secteurs d'activité et d'emploi de la couronne de l'Agglomération lyonnaise.

La voiture y est le mode largement majoritaire avec 86 % à 90 % de part modale selon les territoires pour un total de plus de 6,7 millions de kilomètres réalisés chaque jour.

Inversement, les transports collectifs ne représentent qu'une part minime de ces déplacements avec 4 % comptabilisés pour les cars et trains et 3 % pour les transports collectifs urbains.

Les déplacements d'échanges entre bassins locaux de mobilité et de plus de 10 km



Ces déplacements représentent 180 000 déplacements quotidiens tous modes dont plus de 3 millions de kilomètres parcourus en voiture. La voiture est en effet le mode largement utilisé pour ces liaisons avec par exemple 92 % des déplacements réalisés entre les bassins locaux du Beaujolais et de l'Ouest Lyonnais.

Les cars et trains représentent 8 % de ces déplacements d'échanges et les transports en commun urbains ne concernent qu'environ 10 % des échanges avec l'Agglomération Lyonnaise.

Les déplacements en lien avec les territoires voisins de plus de 10 km



Ces déplacements représentent 361 000 déplacements quotidiens tous modes pour des distances totales parcourues très importantes approchant les 16,7 millions de kilomètres par jour. La voiture est le mode principal, utilisé pour environ 80 % des déplacements et représentant les deux tiers des kilomètres parcourus (près de 11 millions de kilomètres).

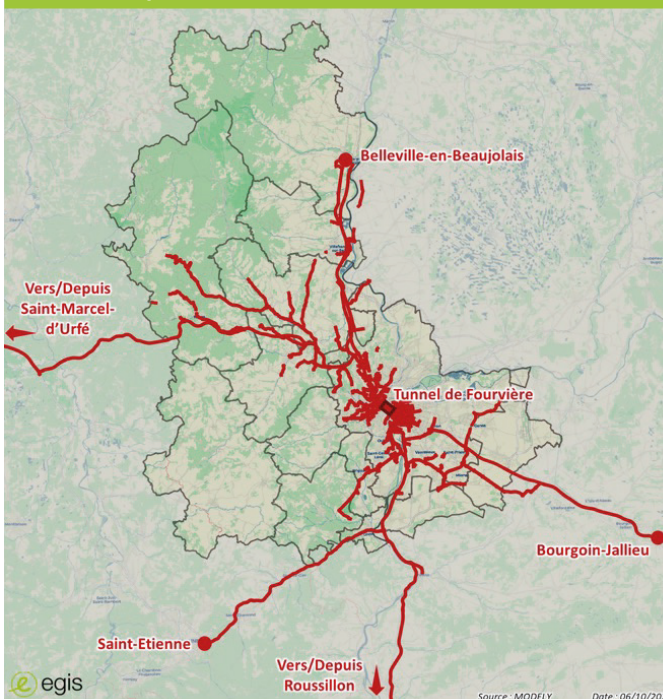
Les cars et trains représentent 8 % des déplacements avec l'extérieur du ressort territorial alors que les transports collectifs urbains ne sont utilisés que pour 10 % des échanges avec l'Agglomération lyonnaise (pratiques intermodales en rabattement sur le réseau TCL).

Les déplacements en lien avec le cœur de l'Agglomération lyonnaise constituent des flux radiaux et massifs favorables au développement des transports collectifs et de leur usage. Quand il est présent, le train a ainsi notamment un rôle important à jouer pour proposer une solution des plus efficaces.

La desserte des secteurs d'activités et d'emplois dans la première couronne métropolitaine et, plus largement, les liaisons plus diffuses entre bassins locaux de mobilité appellent un examen fin des besoins vis-à-vis de l'offre actuelle, souvent insuffisamment efficace voire inexistante. Le maillage du territoire en transports collectifs doit ainsi être poursuivi pour apporter des solutions adaptées pour ces déplacements.

Dans ce cadre, la place du covoiturage doit être renforcée : cette offre pourra être un mode complémentaire au développement du réseau de transports collectifs, pour compléter sa fréquence trop faible, ses amplitudes horaires trop limitées ou desservir des zones où il est difficile d'y développer une offre.

Chevelus depuis/vers le tunnel de Fourvière



Favoriser l'intermodalité pour optimiser l'efficacité des offres développées

À l'échelle du territoire, une grande diversité d'origines et de destinations doivent être couvertes pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité. La carte ci-contre illustre cette situation en montrant tous les trajets réalisés par les voitures empruntant le tunnel sous Fourvière. À la vue de cette carte, on comprend que la voiture offre une flexibilité et une efficacité pour desservir une grande diversité d'origines-destinations. Les transports collectifs, quels qu'ils soient, ne peuvent pas répondre à la même diversité des déplacements.

Développer l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité pour un usager d'enchaîner plusieurs modes de déplacements dans un même trajet, répond à cet enjeu et permet d'irriguer le territoire par une offre alternative offrant des possibilités comparables à celles offertes par la voiture individuelle.

SYTRAL Mobilités mène une politique volontariste pour développer l'intermodalité vélo – transports collectifs en lien avec l'ensemble des autres acteurs concernés. Après avoir validé sa stratégie en la matière par sa délibération-cadre du 18 octobre 2021, elle la met progressivement en œuvre au travers de :

- L'autorisation de l'emport des vélos dans les tramways depuis 2021
- Des expérimentations menées sur les réseaux Cars du Rhône, Libellule et TCL pour l'emport de vélos dans les bus et cars
- La mise en place d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos en interface avec les réseaux de transports collectifs avec un objectif de quadruplement de leur nombre d'ici à 2026 (2 500 places)

>> Afin d'inciter et de faciliter l'usage des réseaux urbains, interurbains et ferroviaires, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit chercher à améliorer les conditions intermodales de rabattement et de diffusion autour des pôles d'échanges majeurs du territoire.

Il s'agit de permettre à chacun de pouvoir utiliser le mode de déplacement le plus adapté pour rejoindre le réseau structurant de transport collectif: les modes actifs pour les trajets les plus courts, les transports collectifs pour les rabattements de courtes et moyennes distances et la voiture, notamment partagée, pour les plus longs. Ces rabattements doivent permettre de maximiser et étendre l'aire d'influence des réseaux structurants de transports collectifs, qui doivent par ailleurs travailler à une amélioration de leurs fréquences et amplitudes et proposer des solutions alternatives en cas de dysfonctionnement.

Ce développement de l'intermodalité passe aussi par la mise en œuvre de nouveaux services et de facilitations des déplacements en intermodalité: tarification combinée, unifiée et facilitée; billettique; information multimodale facilement accessible et disponible en temps réel...

Levier 3: Redéfinir les usages nécessaires de la voiture



Mettre la voiture à sa juste place

Le développement des offres alternatives à la **voiture individuelle** visant à proposer des solutions de substitution efficaces doit s'accompagner de mesures plus contraignantes pour s'assurer que les transformations recherchées se produisent suffisamment rapidement.

Afin de réduire l'usage de la voiture individuelle et développer l'usage d'alternatives moins carbonées, il convient de questionner les usages nécessaires de l'automobile. Son usage doit être raisonné et constituer une réponse en l'absence d'autres solutions de mobilité.

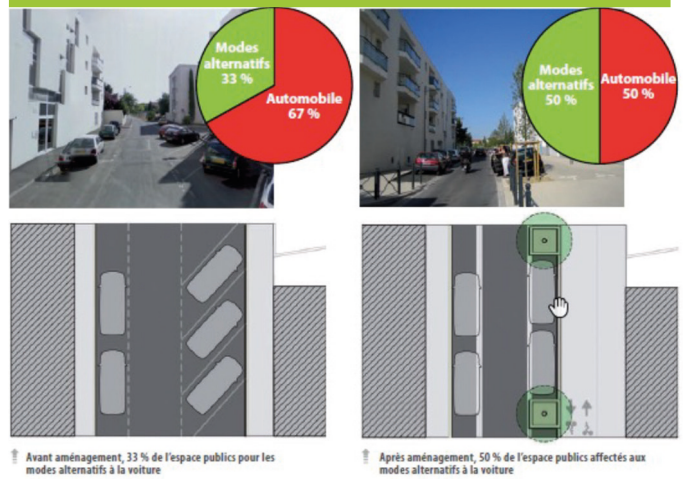
Différents types de réaménagement de l'espace public sur le périmètre de SYTRAL Mobilités

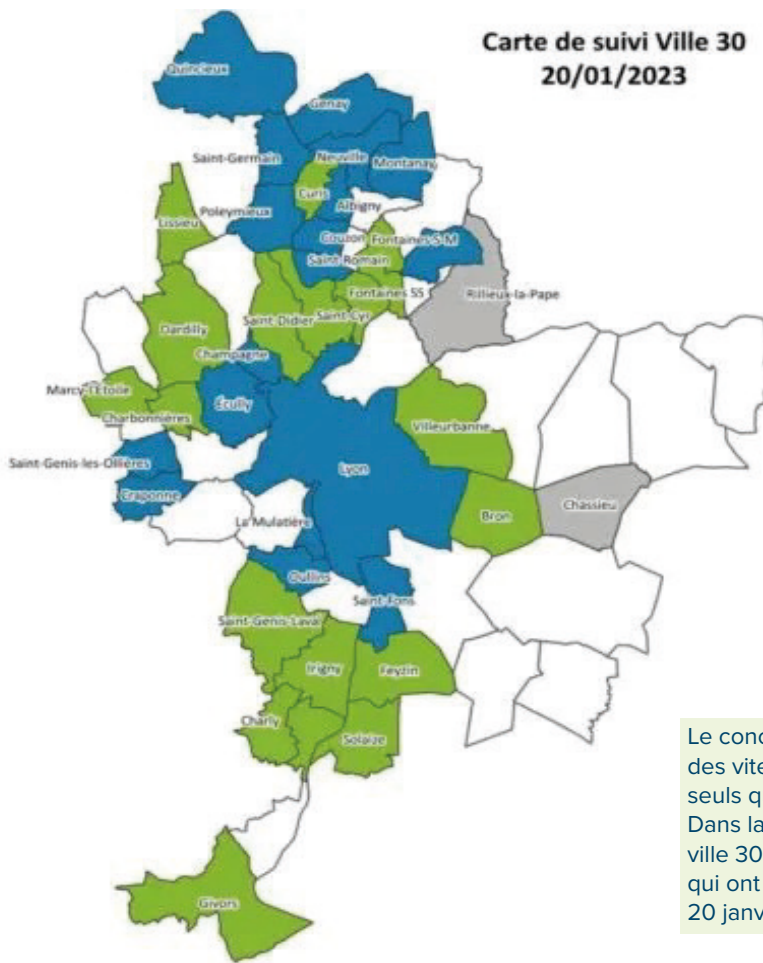


De fait, il existe plusieurs leviers mobilisables pour réduire son usage, de sorte que la voiture apparaisse moins nécessaire, et que ce mode de déplacement devienne moins attractif qu'il ne l'est aujourd'hui, notamment sur les types de trajets pour lesquels des alternatives attractives peuvent être mises en place.

Repenser l'organisation de l'espace public et son partage

Exemple d'aménagement permettant un meilleur partage de l'espace





Le concept de Ville 30 consiste à généraliser la limitation des vitesses à 30 km/h sur toute la commune concernée, seuls quelques axes pouvant rester limités à 50 km/h. Dans la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon est ainsi devenue ville 30 depuis le 30 mars 2022 et ce sont 18 communes qui ont mis en place cette mesure sur leur territoire au 20 janvier 2023 (cf. carte)

Cartographie : DEH - STEP - Unité Ingénierie

- Arrêté Ville 30
- Communes intéressées par la démarche Ville 30
- Communes ne souhaitant pas s'engager dans la démarche Ville 30

L'aménagement de l'espace public est un outil central à mobiliser afin de valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, en permettant un meilleur partage de l'espace public et en leur offrant une place plus importante pour pouvoir s'y déployer.

>> À ces fins, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais a pour ambition de rééquilibrer le partage de l'espace public.

Afin de favoriser la pratique de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, en particulier les modes actifs, l'aménagement des espaces publics doit pouvoir rendre leur usage confortable et sécurisant. En parallèle, des aménagements peuvent inciter à un moindre usage de la voiture individuelle en apaisant la circulation automobile (villes et zones à 30 km/h, zones de rencontres, ...).

Le partage de l'espace public est également un moyen de redistribuer de l'espace au profit d'autres modes qui ne bénéficient aujourd'hui que d'une part souvent résiduelle et qui peinent parfois à proposer des itinéraires bien identifiés. Priorités aux bus et cars dans les zones de congestion routière, aménagements et raccourcis piétons, aménagements cyclables, ... sont ainsi à développer.

Proposer une offre de stationnement automobile plus restrictive

Les offres de stationnement automobile public et résidentiel ainsi que leur tarification sont d'importants outils à mobiliser pour agir sur les déplacements courts ou encore sur les déplacements pour lesquels les offres alternatives à la voiture individuelle sont performantes.

>> En cohérence, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit accompagner ses efforts pour le développement des offres alternatives à la voiture individuelle d'une réflexion sur les besoins réels de stationnement automobile au regard de l'amélioration de l'offre proposée.

Mettre en place des politiques restrictives, limitées à certains types de véhicules

Les impacts environnementaux de tous les véhicules ne se valent pas selon la motorisation ou encore le poids de ceux-ci, par exemple. La mise en place des Zones à Faible Émissions en France, dont la Métropole de Lyon, est un exemple d'actions plus restrictives visant à écarter les véhicules aux impacts les plus importants.

>> *Le Plan de Mobilité peut être l'occasion d'analyser de tels dispositifs pour garantir que les progrès réalisés collectivement ne soient pas neutralisés par les pratiques les plus impactantes environnementalement.*

Levier 4: Faciliter le passage à l'acte



Les déplacements, c'est aussi dans la tête !

Ce dernier levier consiste à provoquer et encourager de nouvelles habitudes de mobilité chez les habitants du territoire. Il s'agit de s'attaquer aux freins qui peuvent nous empêcher de faire évoluer nos habitudes.

Les choix des modes de déplacements répondent à de nombreux facteurs renvoyant bien sûr à l'offre disponible mais aussi à des facteurs psychosociologiques liés à l'âge, au milieu social, aux habitudes, ... Accompagner et amplifier les changements de pratiques de mobilité oblige à prendre en compte tous ces facteurs.

Les études sur les pratiques de mobilité mettent en évidence trois grandes familles de freins au changement :

- les freins d'ordre pratique, quand l'offre n'est pas complètement adaptée à des besoins spécifiques ;
- les freins d'ordre psychologique, par exemple liés à la représentation de chaque mode de transport ;
- les freins liés aux motivations individuelles pour changer (ou non) de mode de déplacements.

Il s'agit donc de travailler sur ces différents freins afin de rendre désirables les modes alternatifs à la voiture individuelle.

La représentation des différents modes de transport

Un panel d'habitants des territoires lyonnais a été réuni pour mieux comprendre leurs pratiques de mobilité. Il ressort que la voiture apparaît pour beaucoup comme un mode de déplacement incontournable, car efficace et fiable. La voiture renvoie aux valeurs de liberté et d'autonomie. A contrario, certains autres modes pâtissent d'une image ternie : insécurité, impraticabilité, manque de fiabilité, retards...

- Le **covoiturage** présenterait, selon ce même panel, trop de contraintes d'organisation, d'incertitudes et de stress. Par ailleurs, un manque de connaissance des plateformes de covoiturage contraint son usage.
- L'**autopartage** est associé à la pratique entre particuliers, et aux risques pour son propre véhicule. De plus, les offres apparaissent peu développées dans le territoire et sont perçues inadaptées.
- Les **Cars du Rhône** sont considérés comme adaptés pour les trajets de moyenne distance. En revanche, les lignes sont vues comme touchées par des problématiques de saturation à certains moments, de fiabilité, de fréquence, de temps de trajet trop longs...
- Les **TER**, bien que plutôt attractifs au premier abord, concentrent également un certain nombre de représentations négatives : manque de fiabilité, manque de stationnement en gare, accès difficile, tarifs dissuasifs et illisibles, caractère fastidieux de l'achat des titres...
- Le **vélo** est entouré de représentations positives, malgré le sentiment pour certains automobilistes du panel que son développement se fait au détriment de la circulation automobile.
- La **marche** est vue comme un mode inadapté aux modes de vie actuels. Il serait par ailleurs dangereux et désagréable dès lors qu'on la pratique en dehors des villes et villages.

Et vous, comment percevez-vous ces différents modes ? Ces représentations vous paraissent-elles toujours justes ? Un accompagnement individualisé, la possibilité de tester certaines solutions méconnues peuvent être l'occasion de réviser ses jugements. Une politique d'accompagnement aux changements de pratiques doit viser cela en parallèle de l'écoute des usagers pour améliorer les offres.

>> *Au-delà de l'amélioration de l'offre de mobilité, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais entend être porteur d'un ensemble d'actions pour accompagner les habitants dans leurs changements de pratique.*

Plusieurs leviers sont mobilisables :

Le développement des services

- Des pôles d'échanges multimodaux adaptés pour faciliter l'intermodalité (pouvoir enchaîner confortablement et efficacement dans un même lieu plusieurs modes de transport, par exemple : vélo + transports collectifs + covoiturage);
- Une tarification unifiée pour tous les modes (par exemple : abonnement valable pour les transports collectifs + vélos en libre-service + autopartage);
- Une billettique simplifiée (par exemple : un même titre de transport utilisable pour plusieurs modes, ou la possibilité de payer tous les transports directement avec sa carte bleue, ou un compte individuel de mobilité utilisable pour tous les déplacements);
- Des services de confort et de sécurité pour les cyclistes (par exemple : consignes, gardiennage et stationnement, douches, entretien et petites réparations, formation, etc.);
- Des services de navigation ou de calcul d'itinéraires réellement multimodaux;
- Des services de livraison / micro-logistique pour éviter des déplacements en voiture.



La communication et le management de la mobilité

- Mener des campagnes d'information dans les médias, pour faire connaître l'offre et montrer qu'elle est attractive (coûts, bénéfices personnels), favoriser les relations entre personnes qui agissent;
- Prodiguer des conseils en mobilité, lutter contre le désintérêt des enjeux de mobilité durable;
- Faire expérimenter les offres de mobilité pour convaincre, favoriser les nouveaux comportements et provoquer l'engagement dans le changement des pratiques;
- Communiquer sur les offres tarifaires existantes, mettre en place des offres incitatives, ...



Des règles d'usage des services de mobilité, par exemple, pour une tarification attractive, pour privilégier les usagers les plus vertueux (priorités aux covoitureurs pour le rabattement, ...) ou encore pour décourager des pratiques non souhaitées (limitation du stationnement automobile dans les zones bien desservies en transports collectifs, contraintes sur les véhicules les plus polluants, ...).

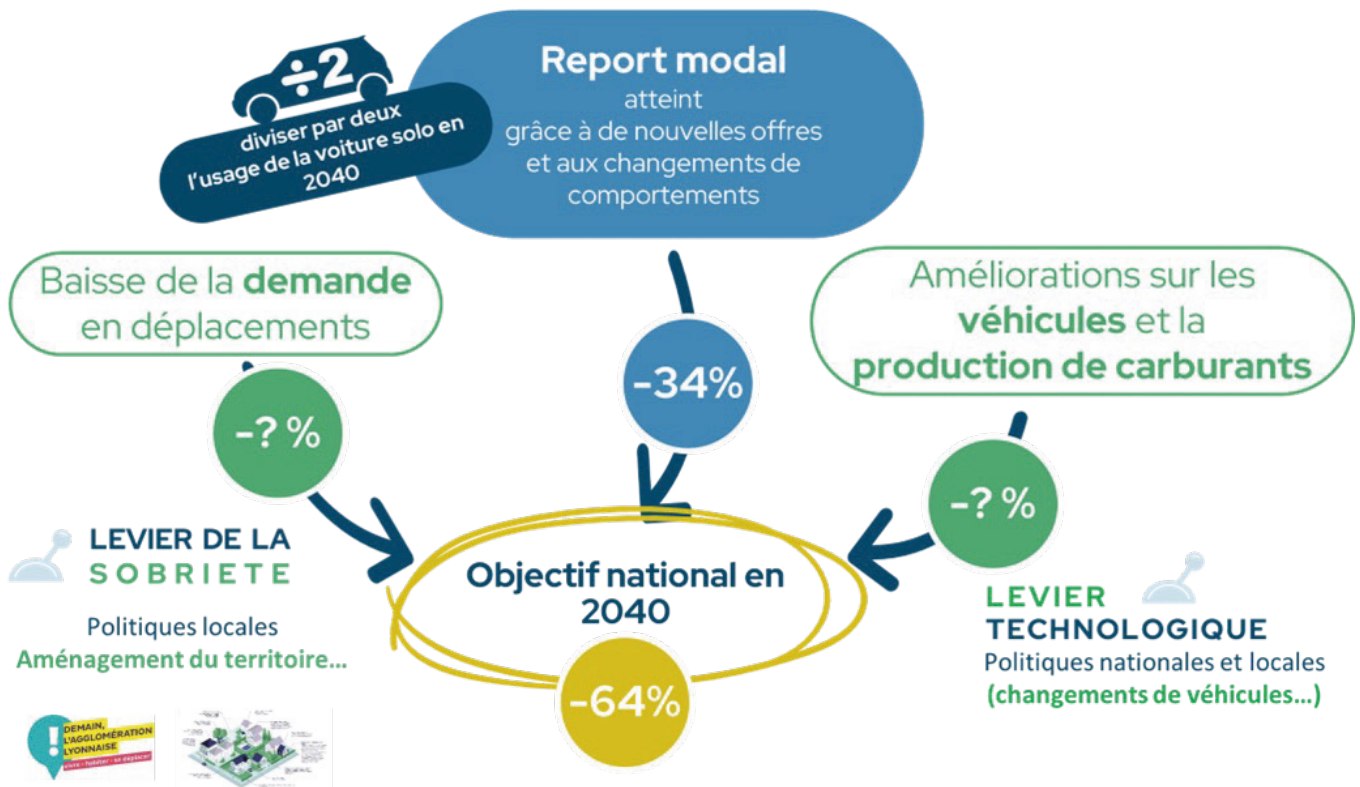
Et si nous réduisions par deux nos déplacements en voiture solo d'aujourd'hui à 2040 ?

Sans nouvelles actions et du fait de l'accroissement de la population, notre territoire verra encore progresser les déplacements automobiles d'ici à 2040. Il est donc nécessaire d'agir dès maintenant mais avec quel objectif ?

Réduire par deux nos déplacements individuels en voiture, en modulant cet objectif selon les territoires et les types de déplacements, permettrait de réduire de 34 % les kilomètres cumulés réalisés en voiture, et donc de la même proportion les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liées à la mobilité des personnes.

Une telle baisse est à mettre en regard de l'objectif national de baisse de 64 % d'ici à 2040 des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Il resterait ainsi encore 30 points de baisse de ces émissions à atteindre à travers d'une part les politiques d'aménagement du territoire permettant de limiter les besoins de déplacements et d'autre part grâce au levier technologique pour une plus grande efficacité environnementale des voitures individuelles. Cette hypothèse aide à se représenter le niveau d'ambition dans lequel le Plan de Mobilité doit s'inscrire.

Il doit le faire avec discernement pour s'adapter aux réalités territoriales différentes et pour s'assurer que ces transformations se font au profit de tous. Alors que les mobilités restent encore marquées par de nombreuses inégalités, refonder le système de mobilité est l'occasion de créer les conditions pour garantir à toutes et tous un droit à la mobilité dans l'ensemble des territoires.



PARTIE 3 

**CONTRIBUER
À LA CONCERTATION
CITOYENNE**



Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne

En organisant la présente concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités souhaite répondre aux objectifs suivants :

- Informer et assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité ;
- Assurer une large diffusion de l'information ;
- Recueillir les suggestions et contributions du public pour enrichir le projet de Plan de Mobilité à partir de ces retours ;
- Identifier les leviers à actionner pour faire évoluer les comportements ;
- Éclairer sur des sujets particuliers en lien avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Les modalités de la concertation citoyenne

La présente concertation se déroule du 9 mai au 29 septembre 2023.

Les modalités relatives à l'information du public :

Le cahier de concertation est disponible :

- En ligne, sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/> ;
- En version papier à l'accueil de SYTRAL Mobilités, situé au 21 boulevard Marius Vivier Merle – 69003 LYON. Le dossier papier pourra être consulté par le public aux horaires d'ouverture de SYTRAL Mobilités.

Des fiches techniques et une mini-série relatives aux enjeux de mobilité (Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ? ; Objectifs de parts modales, qu'est-ce que c'est ? ; Mobilité, changement climatique, qualité de vie ; Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire) sont disponibles sur le site internet de SYTRAL Mobilités, à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/249/>

D'autres fiches techniques dont deux traitant de « Auto, boulot, dodo : nos déplacements sont-ils si réguliers que ça ? » et « Plusieurs chemins possibles vers un système de mobilités bas carbone » viendront également compléter l'information du public au cours de la concertation citoyenne.

Les modalités relatives à la participation du public :

- Une plateforme collaborative, comportant un questionnaire sur les actions prioritaires à réaliser, mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités, accessible à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/258/>

Pour faciliter la rédaction des contributions de la part des acteurs du territoire et leur traitement, une trame de contribution leur sera proposée (à titre facultatif).

- Six séances de travail avec un nombre restreint de citoyens, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements seront organisées entre le 22 mai et 13 juillet 2023 et traiteront des enjeux prospectifs de la mobilité ;
- Deux séances de travail avec un nombre restreint d'acteurs socio-économiques seront organisées entre le 1^{er} juin et le 29 septembre 2023 et traiteront notamment des questions logistiques et d'intermodalité ;
- Trois conférences-débats ouvertes à tous et mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public seront organisées entre le 4 et le 29 septembre 2023.

Le public peut également adresser ses observations et propositions :

- Par voie électronique à l'adresse mail suivante : concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr
- Par voie postale à l'adresse suivante : SYTRAL Mobilités – 21 boulevard Marius Vivier Merle – 69487 LYON CEDEX 03

Cette concertation donnera lieu à un bilan qui sera établi par SYTRAL Mobilités, dans lequel figurera la synthèse des contributions transmises par le public.

Il sera consultable sur le site internet de SYTRAL Mobilités.

Questionnaire en ligne de la concertation citoyenne

1. Quel est (ou sont) le (ou les) mode(s) de transport que vous utilisez majoritairement pour vos déplacements du quotidien ? (Deux réponses possibles maximum)

- Voiture seul(e)
- Voiture avec un(e) proche (famille, ami-e)
- Covoiturage
- Transports en commun urbains (bus, métro, tramway, funiculaire)
- Transports en commun interurbains (Cars du Rhône, de l'Ain, de l'Isère, de la Loire)
- Train
- Vélo
- Vélo à Assistance Electrique
- Marche à pied
- 2 ou 3 roues motorisés
- Trottinette / Trottinette électrique
- Plusieurs modes de transport combinés (*précisez lesquels, par exemple voiture + train*)
- Autre (*précisez en quelques mots*) :

2. Pourquoi utilisez-vous majoritairement ce (ou ces) mode(s) de transport ? (Choisir une ou plusieurs réponses)

- Il me permet d'être autonome
- J'ai l'habitude
- Il est rapide
- Il est écologique
- Il est économique
- Il garantit ma sécurité
- Il est fiable
- Il est confortable
- Il est pratique
- Il est bon pour la santé
- Il répond à mes contraintes familiales/personnelles (handicap, enfants...)
- Il répond à mes contraintes professionnelles (charges à transporter, déplacement longs et irréguliers, ...)
- Je n'ai pas le choix
 - Pourquoi (*précisez en quelques mots*) :
- Autre (*précisez en quelques mots*) :

3. Pour parcourir quelles distances seriez-vous prêt(e) à utiliser plus souvent un autre mode de transport que la voiture seul(e) ? (Si vous n'utilisez pas la voiture pour vos déplacements les plus fréquents, passez à la question suivante)

- Moins de 1 km.
 - Si oui, lequel ?
 - Voiture avec un(e) proche (famille, ami-e)
 - Covoiturage
 - Transports en commun urbains (bus, métro, tramway, funiculaire)
 - Transports en commun interurbains (Cars du Rhône, de l'Ain, de l'Isère, de la Loire)

- Train
 - Vélo
 - Vélo à Assistance Electrique
 - Marche à pied
 - 2 ou 3 roues motorisés
 - Trottinette / Trottinette électrique
 - Plusieurs modes de transport combinés (*précisez lesquels, par exemple voiture + train*)
 - Autre (*précisez en quelques mots*) :
- De 1 à 3 km. *Si oui, lequel* [UF1]?
 - De 3 à 5 km. *Si oui, lequel ?*
 - De 5 à 10 km. *Si oui, lequel ?*
 - De 10 à 20 km. *Si oui, lequel ?*
 - Plus de 20 km. *Si oui, lequel ?*
 - Je ne suis pas prêt(e) à ne plus utiliser la voiture seul(e)
 - Pourquoi (*réponse libre*)

4. La mise en place des mesures suivantes pourraient-elles vous inciter à partager l'utilisation de la voiture (covoiturage, autopartage) pour vous déplacer ? (*Cochez la ou les propositions qui pourraient vous inciter à partager l'utilisation de la voiture, sinon cochez « aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique »*)

- L'organisation, par les entreprises, d'un système d'aide au covoiturage domicile – travail
- La mise en place d'une plateforme numérique d'aide à la mise en relation entre covoitureurs potentiels
- Des voies dédiées au covoiturage sur les autoroutes et voies structurantes
- La réservation de places de stationnement aux covoitureurs dans les parkings autour des gares et principaux arrêts de transports collectifs
- La mise à disposition de véhicules en autopartage sur l'ensemble du territoire, accessibles avec une seule et même application numérique
- Autre (*réponse libre*) :
- Aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique

5. La mise en place des mesures suivantes pourraient-elles vous inciter à vous déplacer davantage à pied ? (*Cochez la ou les propositions qui pourraient vous inciter à vous déplacer davantage à pied, sinon cochez « aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique »*)

- Agrandir les trottoirs, en récupérant de la surface sur la circulation ou le stationnement automobile
- Aménager des trottoirs dans les rues qui en sont dépourvues
- Développer une signalétique lisible dédiée aux piétons (points d'intérêts, principaux commerces, temps de trajets, connexions à d'autres modes, ...)

- Favoriser et sécuriser les traversées piétonnes en faisant ralentir bus, voitures, deux roues motorisés, vélo et/ou en enlevant des places de stationnement automobile, quand c'est nécessaire pour améliorer la visibilité
- Lutter contre l'encombrement (poubelles, trottinettes, mobilier urbain, ...) et le stationnement "sauvage" sur les trottoirs
- Prévoir des aménagements dédiés aux enfants (rues des écoles, ...), en réduisant la place accordée aux voitures aux abords de lieux spécifiques voire en interdisant la circulation aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie des élèves
- Améliorer l'état des trottoirs
- Autre (réponse libre) :
- Aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique

6. La mise en place des mesures suivantes pourraient-elles vous inciter à vous déplacer davantage à vélo ? (Cochez la ou les propositions qui pourraient vous inciter à vous déplacer davantage à vélo, sinon cochez « aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique »)

- Avoir davantage de parkings à vélo sécurisés à proximité des gares, des commerces
- Améliorer les voies cyclables existantes pour les rendre plus larges et continues
- Avoir des pistes cyclables séparées de la circulation routière
- Disposer d'une aide financière à l'achat d'un vélo à assistance électrique
- Lutter contre l'encombrement et le stationnement "sauvage" sur les pistes cyclables
- Développer une signalétique lisible dédiée aux cyclistes (points d'intérêts, principaux commerces, temps de trajets, connexions à d'autres modes, ...)
- Déployer un service de type Vélo'v en dehors de la Métropole de Lyon
- Proposer un service de location longue durée de vélo à assistance électrique
- Autre (réponse libre) :
- Aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique

7. La mise en place des mesures suivantes pourraient-elles vous inciter à vous déplacer davantage en transports collectifs (métro, bus, tramway, car, train) ? (Cochez la ou les propositions qui pourraient vous inciter à vous déplacer davantage en transports collectifs, sinon cochez « aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique »)

- Diminuer le coût du ticket et/ou de l'abonnement
- Mettre en place des lignes de transports collectifs plus rapides, avec moins d'arrêts
- Réserver des voies de circulation aux bus et cars sur les autoroutes et voies structurantes
- Développer un service de navette de rabattement entre les principales gares ou stations de transports collectifs et certains bourgs plus éloignés
- Pouvoir transporter son vélo dans les transports en commun, train compris
- Pouvoir stationner son vélo de manière sécurisée aux abords des gares et arrêts de transports collectifs
- Mettre en place un réseau de transport unique (SNCF + TCL + Cars du Rhône), avec un ticket unique
- Augmenter l'amplitude horaire des transports collectifs (en soirée, le week-end et les jours fériés)
- Augmenter la fréquence des transports collectifs

- Développer l'information sur les horaires de passage des transports collectifs et sur les accidents sur le réseau, en temps réel
- Autre (*réponse libre*) :
- Aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique

8. La mise en place des mesures suivantes pourraient-elles vous inciter à modifier vos habitudes de déplacement, de manière générale ? (Cochez la ou les propositions qui pourraient vous inciter à modifier vos habitudes de déplacements de manière générale, sinon cochez « aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique »)

- Avoir des horaires d'études, de formation ou de travail un peu décalés (par rapport aux heures de pointes)
- Pouvoir participer à des expérimentations de pratique de modes actifs (vélo, marche, ...)
- Bénéficier d'un conseil individuel en mobilité
- Avoir des services (banque, poste, commerces) plus proches de votre domicile ou de votre travail
- Développer des actions de sensibilisation et de communication (bienfaits des modes actifs, covoiturage, sécurité routière à vélo, pics de pollution, ...) encourageant le changement des habitudes de déplacement
- Réduire la vitesse maximale autorisée pour faciliter le partage de l'espace et améliorer la sécurité routière
- Autre (*réponse libre*) :
- Aucune de ces propositions ne me ferait changer de pratique

Pour finir :

Votre commune de résidence (*réponse libre*) :

(Facultatif)

Votre activité principale :

- Salarié.e
- Fonctionnaire
- Artisan
- Agriculteur.rice
- Etudiant.e
- Sans activité
- Retraité.e
- Autre (précisez)

Votre lieu de travail ou d'étude (le cas échéant) :

Vous êtes :

- Un homme
- Une femme
- Autre

Votre tranche d'âge :

- Moins de 18 ans
- 18 – 25 ans
- 25 – 35 ans
- 35 – 45 ans
- 45 – 55 ans
- 55 – 65 ans
- 65 – 75 ans
- 75 ans et +



AVIS DU
PANEL
CITOYEN

PLAN DE **MOBILITÉ**
TERRITOIRES LYONNAIS

Avis du panel citoyen Plan de Mobilité, SYTRAL Mobilités

Lyon, samedi 8 juillet 2023

« La mobilité à l'épreuve de l'équité sociale : comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires Lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales ? »

Les membres du panel citoyen

Dayna AISSA-BETTAZ

René BARCEL

Azania BENABDERRAHMAN

Marie-Christine BERTOLINO

Aïssa-BOUHADJAR

Andréa CAÉTANO

Alain CARRÉ

Théophile COIRIER

Lyce DAUPHIN

Cécile DELASTRE

Cindy DEPATIN

Nicolas DI ADAMO

Binta DIALLO

David FATIER

Gilles FREIXINOS

Alizée GENDRON

Patricia GIAUNA

Yves GROSCLAUDE

Michel LEFEVRE

Loïc NAVARRO

Sandra OLIOT

Pierre-Emmanuel PARDON

Angélique PAUL

Philippe PELISSON

Jocelyne PITAVAL

Eminé SALL SENER

David SANDOU

Morgan SAUNAL

Sabrina THIROT

●	
1 - Introduction	3
2 - Préambule	4
▪ En 2040, nos mobilités rêvées :	4
▪ En 2040, nos mobilités cauchemars :	4
3 - Les grands défis	5
▪ Un défi environnemental et de santé publique bien perçu	5
▪ Des solutions garantissant l'équité sociale dans les usages automobiles.	6
▪ Changer les comportements et accompagner la transition : inciter et contraindre sans traumatiser	8
4 - Nos propositions	9
▪ Lutter contre les inégalités sociales	9
Proposition n°1 : Amélioration de l'équité : transports pour tous !	9
Proposition n°2 : Faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	9
Proposition n°3 : Développer le civisme pour plus de respect et de solidarité	10
▪ Comment organiser le territoire pour réduire les distances parcourues ?	10
Proposition n°4 : Obliger les entreprises à proposer du télétravail pour les métiers le pouvant	10
Proposition n°5 : Redynamiser et humaniser les centres-villes des villes moyennes du territoire hors centre-ville de Lyon	11
Proposition n°6 : Arrêter l'étalement urbain de certaines zones d'activité voire d'habitation	11
▪ Comment poursuivre le développement des offres et des services de mobilité moins carbonés ?	12
Proposition n°7 : Des horaires étendus pour les transports en commun	13
Proposition n°8 : Aménagement des transports (confort, intermodalité...)	13
Proposition n°9 : Développer les modes actifs et les alternatives à la voiture individuelle	13
Proposition n°10 : Aides aux copropriétaires pour l'installation de box à vélos dans le bâti ancien	14
▪ Comment définir et permettre les usages vraiment nécessaires de la voiture ?	14
Proposition n°12 : Sensibilisation, éducation et pratique des scolaires	14
Proposition n°13 : Obligation ou incitation à la réduction de l'usage de la voiture en ville ?	15
Proposition n°14 : Développer, favoriser et encourager le covoiturage entre les territoires	15
Proposition n°15 : Développer les voies réservées pour les bus dans les centre-ville	16
Proposition n°16 : Réduire le tarif de l'assurance auto des "petits rouleurs"	16
Proposition n°17 : Une meilleure prise en charge des abonnements transports pour les salariés	16
▪ Comment inciter les habitants et les usagers du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité ?	16
Proposition n°18 : Développer la communication de la mobilité	16
Proposition n°19 : Billet unique pour tous les modes de transport	17
Proposition n°20 : Adoucir les relations entre usagers	17
Proposition n°21 : améliorer la sécurité des différents modes de transports	18
Proposition n°22 : Renforcer les aides financières et simplifier les démarches pour leur acquisition	18
Les aides financières doivent être étendues sur la zone et non uniquement la Métropole car cela crée une inégalité.	18
Conclusion : messages clés du panel	19
ANNEXE 1 - Verbatim tour de table messages clés	21

1 - INTRODUCTION

Nous sommes 29 citoyennes et citoyens habitant le territoire d'exercice de SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, ou dans son voisinage direct. Nous avons été sélectionnés aléatoirement pour représenter la diversité sociale, de genre et de modes de vie des habitantes et des habitants de ce territoire ou de communes voisines pour trois d'entre nous.

Entre le 24 mai et le 8 juillet, nous avons consacré 6 séances de travail en soirée et le samedi, soit 21 heures, à nous informer, réfléchir, échanger et produire un avis pour répondre à la question qui nous était posée par le SYTRAL dans le cadre de la consultation citoyenne sur l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Le Plan de Mobilité définira les grands principes à mettre en œuvre en termes de mobilité des personnes et de transport des marchandises de 2025 à 2040 à l'échelle de la Métropole de Lyon et des 11 intercommunalités¹ regroupant 263 communes et 1,9 millions d'habitants.

La question qui nous a été posée est : « *La mobilité à l'épreuve de l'équité sociale : comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires Lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales ?* »

4 sous-questions étaient détaillées :

- *Comment organiser le territoire pour réduire les distances parcourues ?*
- *Comment poursuivre le développement des offres et des services de mobilité moins carbonés ?*
- *Comment définir et permettre les usages vraiment nécessaires de la voiture ?*
- *Comment inciter les habitants et les usagers du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité ?*

La diversité de nos expériences et de nos points de vue, comme les échanges que nous avons pu avoir entre nous et avec les intervenantes et intervenants, nous ont permis de nourrir notre réflexion individuelle et collective.

Nous ne sommes pas d'accord sur tout, mais nous pouvons aujourd'hui formuler une réponse à la question posée par le SYTRAL et formuler des propositions. C'est l'objet du présent avis qui rend compte de nos travaux et de leur conclusion.

¹ Du Nord au Sud : Saône-Beaujolais, Ouest Rhodanien, Villefranche Beaujolais-Saône, Beaujolais Pierres Dorées, Pays de l'Arbresle, Monts du Lyonnais, Vallons du Lyonnais, Est Lyonnais, Vallée du Garon, Pays Mornantais, Pays de l'Ozon.

2 - PREAMBULE

Pour commencer à travailler sur notre avis nous avons formulé nos mobilités rêvées et cauchemar en 2040. Il nous a semblé intéressant de vous les présenter en préambule.



· En 2040, nos mobilités rêvées :

Le déploiement de **mobilités douces** (vélos, marche, trottinette) est selon nous un levier essentiel afin de répondre à la fois à un enjeu sanitaire, celui de la qualité de l'air, mais aussi à un enjeu environnemental, celui des ressources disponibles.

Au regard de la nécessité de diminuer les déplacements automobiles, le **développement des transports collectifs** nous semble un moyen fort pour répondre à cet objectif. Nous pensons que le développement des transports en commun mérite d'être associé de manière systématique à différentes actions telles que l'augmentation de l'offre, l'amélioration de la fiabilité et de la qualité des services.

En effet, la qualité et le confort de l'offre sont des éléments majeurs à prendre en compte pour transformer les usages et comportements en termes de mobilité. Nous sommes nombreux à ne pas utiliser les transports en commun en raison des déplacements peu agréables (manque de propreté, transports bondés) et insécurisants, caractéristiques de ces mobilités. Il est donc indispensable que les transports en commun de demain soient synonymes de déplacements agréables, confortables et faciles afin de permettre et d'inciter le plus grand nombre à leur utilisation.

Le **déploiement des transports autonomes partagés et propres (24h/24)** réduirait la congestion automobile.

Il nous semble essentiel que les **modes de déplacements décarbonés** soient étendus à l'ensemble des mobilités y compris les modes de transport de marchandises. Le développement des moyens de transport de marchandises alternatifs tels que le transport fluvial et ferroviaire est un outil efficace pour décarboner l'ensemble des mobilités de notre territoire. Toutefois, la transformation des modes de transport de marchandises pose des questions en matière de compatibilité avec la structure économique des plateformes de e-commerce (adéquation des livraisons, des délais et des prix).

L'**organisation du territoire** doit être pensée différemment afin de transformer les mobilités de demain. La planification urbaine doit venir encourager la proximité entre les domiciles et les lieux de travail. La question des mobilités et celle de l'aménagement du territoire doit être pensée de manière combinée dans un contexte d'expansion importante des villes. C'est un sujet qui doit être au cœur du Plan de Mobilités de SYTRAL Mobilités et un lien inévitable sera à accentuer entre SYTRAL Mobilités, Grand Lyon Métropole, la région AURA et tous acteurs privés / public.

Nous avons constaté au cours de nos échanges qu'un grand nombre de **territoires éloignés** du cœur de l'agglomération disposent d'une **offre très limitée en transports**. Il nous paraît important **d'accélérer la mise en place de trains ou de cars dans différents départements tels que l'Ain**. Ainsi, il faut développer les alternatives qui sont trop peu nombreuses aujourd'hui.



· En 2040, nos mobilités cauchemars :

Penser les mobilités futures a été l'occasion pour nous de penser nos mobilités cauchemars, celles qui nous semblent peu efficaces au regard des enjeux ou plus simplement pas appréciables.

C'est le cas du **covoiturage** qui, pour certains d'entre nous, est une **alternative peu attrayante à la voiture personnelle**, car synonyme d'une **dépendance** forte vis-à-vis des autres.

Au-delà du covoiturage, nous avons d'autres craintes concernant l'évolution future des mobilités comme par exemple **l'arrivée d'une pénurie de pétrole** qui ne permettrait plus l'utilisation de la voiture ou encore, la saturation croissante des routes.

Penser les mobilités de 2040 nous a rapidement renvoyé aux **mobilités dites futuristes**, ces nouvelles technologies comme les **voitures volantes**, les **drones** ou encore les **véhicules autonomes à grande vitesse**. Sur ce sujet, nous sommes plutôt méfiants et dans l'interrogation vis-à-vis de ces modes. En effet, nous nous posons la question suivante : **Doit-on faire confiance aux machines ?**

Enfin, bien que la **voiture électrique** représente un levier important pour réduire l'usage de la voiture thermique, celle-ci pose aussi des enjeux environnementaux en termes de recyclage des batteries et de surcharge du réseau électrique. En effet, nous serons beaucoup trop à recharger nos voitures en même temps. Quelle en sera la conséquence ? Coupure ? Augmentation du prix de l'énergie de nouveau ? Il nous semble important de ne pas prioriser ce levier dans l'élaboration des mobilités de demain.

Nous restons vigilants concernant la suppression d'emplois possible par la transformation de l'aménagement du territoire.

Interdire les voitures n'est pas pour nous une solution adaptée. Des personnes en ont besoin et ne peuvent pas faire sans pour le moment.

3 - LES GRANDS DEFIS



Les différentes présentations qui nous ont été faites nous ont permis de nous faire une meilleure idée des défis de mobilité à relever à l'horizon 2040 sur le territoire, que ce soit sur le plan démographique, avec la croissance prévue de la population² et l'augmentation de la demande de déplacements, sur le plan environnemental et de santé publique, sur le plan social et en termes de comportements et d'usages.

Nous avons bien noté que la voiture est le principal mode de déplacement dans tous les bassins locaux de mobilité du territoire avec un peu plus de la moitié des déplacements quotidiens réalisés en voiture, avec une part encore plus importante dans l'Ouest lyonnais (63%) et le Beaujolais (66%).

Même si les chiffres datent de 2015 et doivent être mis en perspective avec les changements de comportements intervenus depuis la crise sanitaire (télétravail, vélo...), ils fixent le cadre de notre réflexion.

De même, la part des petits déplacements effectués en voiture est un élément essentiel à intégrer.

Sur les trajets inférieurs à 1 km :



- 22% sont effectués en voiture sur l'agglomération lyonnaise (soit 380000 déplacements par jour),
- 37% pour le Beaujolais (soit 102000 déplacements par jour)
- 40% dans l'Ouest Lyonnais (soit 64000 déplacements par jour)

Et sur les trajets entre 1 et 3 km, la moitié est réalisée en voiture dans l'agglomération lyonnaise.

Enfin, nous avons gardé en tête le taux d'occupation (nombre de personnes par voiture en moyenne) qui est particulièrement faible concernant les déplacements liés au travail (1,06 personnes par voiture). Cela plaide selon nous pour une politique offensive de développement du covoiturage en lien avec les entreprises, les services publics et les établissements d'enseignement.

• Un défi environnemental et de santé publique bien perçu



La question des bénéfices induits par une réduction du trafic automobile sur le plan de la santé et de l'environnement n'a pas fait débat entre nous. Nous sommes conscients de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), de dioxyde d'azote et de particules fines.

² De 5,8 millions en 2015 à 6,4 millions estimés pour 2040

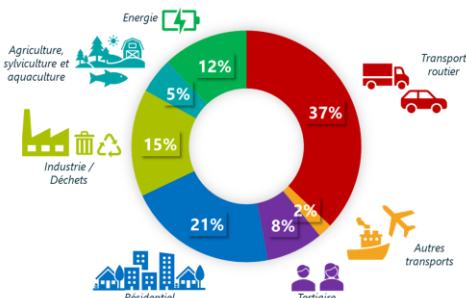
C'est au registre des solutions à adopter et du rythme de leur mise en œuvre que nos discussions ont été plus animées, compte tenu de la place importante occupée par l'automobile dans nos modes de vie aujourd'hui.

Le secteur des transports est le premier émetteur de GES avec 37% (dont 54% sont liés à la voiture) et représente un tiers de notre consommation d'énergie. Le secteur routier est le seul dont l'empreinte carbone ne cesse d'augmenter depuis 1990.

La part importante de la voiture engendre des conséquences sur la qualité de vie et la santé. Dans le périmètre territorial de SYTRAL Mobilités, 1 200 décès par an sont liés aux émissions de particules fines et 600 décès par an dus au dioxyde d'azote. À cela s'ajoute un nombre important d'accidents routiers avec 2 500 accidents par an.

S'il est relativement facile d'apprécier les bénéfices d'un moindre usage de la voiture en termes de santé et d'environnement, les effets sociaux sont plus complexes et méritent une grande attention pour assurer l'équité sociale des politiques conduites.

Répartition des émissions de GES par secteur Rhône en 2019



« Collectivement on est majoritaire à être conscient que la voiture pollue, lorsqu'on peut ne pas l'utiliser, on le fait, on a de nombreuses contraintes »

• Des solutions garantissant l'équité sociale dans les usages automobiles.

Tout au long de nos travaux, nous avons gardé en tête la question posée : *La mobilité à l'épreuve de l'équité sociale : comment diminuer la part des déplacements automobiles dans les territoires Lyonnais, tout en prenant en compte les inégalités sociales et territoriales ?*



Plusieurs membres du panel ont souligné que les mesures prévues, et notamment la Zone à Faibles Émissions³ (ZFE), entraîneraient une forme de ségrégation sociale en stigmatisant celles et ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule tout en ne pouvant pas s'en passer aujourd'hui.

La réduction des déplacements automobiles ne doit pas se faire au détriment des personnes qui se déplacent pour le travail (artisans, commerçants...) ou des personnes en situation de handicap. Il faut s'adapter aux différents modes de vie. La voiture est souvent importante dans le quotidien des ouvriers et des employés notamment.

Il existe une diversité d'usagers à l'échelle du territoire :

- 9% de la population vit en QPV⁴ (soit 170 000 habitants)
- 10% réside dans une commune de moins de 3 000 habitants
- 8% de la population a plus de 75 ans et 19% moins de 15 ans



À cela s'ajoute un certain nombre de fragilités qui peuvent être physiques, économiques, cognitives, etc. En France, on estime que deux tiers des adultes peuvent être, à un moment, fragiles en situation de mobilité : 10 millions souffrent de handicaps parmi les 15-64 ans, tandis que 7 millions des plus de 65 ans répondent aux mêmes critères.

On estime aussi que 8 millions de personnes en France sont en difficulté permanente pour se repérer dans l'espace, soit presque une personne sur 8. Et 15% de la population maîtrise difficilement la langue, tandis que 17% souffre d'illectronisme (absence d'autonomie avec les outils numériques).

En même temps, on peut penser que redonner à l'automobile une place plus juste serait une manière de rééquilibrer des choses qui paraissent naturelles mais qui ne sont pas si équitables que ça. En effet, si l'automobile peut être vue comme un

³ Une Zone à Faibles Émissions est un secteur urbain dont l'accès est interdit aux véhicules ne répondant pas à certains critères en lien avec leurs émissions de particules ou d'oxydes d'azote (NOx).

⁴ Quartier prioritaire pour la politique de la Ville : découpage des quartiers en fonction de la concentration en pauvreté définie par l'Insee en comparant, le revenu des habitants au revenu médian de référence en France.

instrument de liberté, elle peut représenter aussi une contrainte, du fait de l'absence d'alternative pour se déplacer (lieu de résidence, modalités de travail...) ou du manque de moyens pour en avoir une.

Bien qu'un tiers de la population de l'agglomération lyonnaise ne possède pas de voiture, pour beaucoup par défaut, en particulier en périphérie, la voiture reste toutefois un mode de transport utilisé par des personnes en fragilité économique. Elle n'est pas toujours gage de richesse comme elle pouvait l'être auparavant.

La question de la stigmatisation sociale qui gravite autour de l'usage de la voiture, et plus largement vis-à-vis des habitudes de mobilité, a été un sujet fort de nos débats. Il nous semble essentiel de prendre en compte les fractures sociales en termes d'accès aux mobilités alternatives à la voiture dans nos territoires.



Aussi, la capacité à transformer ses comportements et habitudes de déplacements est inégalement répartie au sein de la population des territoires lyonnais puisque le coût du changement est relatif au revenu du foyer. De fait, il nous semble nécessaire de prendre en compte ces divergences en termes de capacité d'action selon les catégories sociales et ainsi être vigilants à ne pas culpabiliser les personnes les plus en difficulté.

Dans le débat entre mobilité subie et mobilité choisie, nous gardons bien en tête que dans les années 1960, les ouvriers se déplaçaient davantage à vélo tandis qu'aujourd'hui, ce sont plutôt les catégories supérieures. Seules les personnes qui en ont les moyens peuvent changer de mobilité plus facilement selon certains d'entre nous.

Enfin, nous avons bien noté que le tout électrique ne serait pas une réponse suffisante à l'horizon 2040. ATMO⁵ estime qu'à cette date seulement 25% du parc de véhicules sera électrique, quand bien même les véhicules thermiques ne seront plus en vente à ce moment-là.

Au-delà de son développement insuffisant à l'horizon 2040, qui n'en fait pas une solution optimale, la voiture électrique ne représente pas pour l'heure, un levier socialement juste en raison de son coût économique considérable et de l'absence d'équipements tels que des bornes de recharge dans les territoires éloignés.

« Sur la voiture électrique on développe le grand luxe mais ceux qui sont en bas de l'échelle, on les oublie carrément. Ça y va à coups de technologies de dingue... moi, ça me sidère complètement. Et on oublie les petits déplacements et ceux qui n'ont pas les moyens de trouver d'autres solutions »

Enfin, le déploiement de la voiture électrique ne représente pas non plus un moyen efficace afin de répondre à l'enjeu environnemental auquel nous faisons face du fait de la problématique posée par le recyclage des batteries.

• **Changer les comportements et accompagner la transition : inciter et contraindre sans traumatiser**

Nous nous sommes accordés sur le fait que la méthode retenue devait être à la fois incitative et contraignante, mais pas trop, et pas forcément de façon uniforme, car il y a sur le sujet de forts enjeux de justice sociale et d'acceptabilité.

La question de la ZFE nous a ainsi beaucoup interrogés car nous sommes partagés entre le bien-fondé en termes de santé publique et d'environnement et une réalité qui pourrait amener à des impacts sociaux importants.

De ce point de vue, la question des financements d'une mobilité décarbonée et des aides à la transition a été au cœur de nos discussions. Nous nous sommes inquiétés de la capacité de SYTRAL Mobilités à financer des mobilités alternatives à la voiture (mais SYTRAL Mobilités a doublé ses investissements pour son mandat 2021-2026 et prévoit de poursuivre dans les mandats

⁵ Agence qui analyse la qualité de l'air en faisant des projections en fonction du parc automobile

suivants) et d'un envol des tarifs des transports, qui constituent déjà un frein aux transports en commun, notamment pour les familles. Nous avons appris que les recettes commerciales (ventes de billets et d'abonnements) de SYTRAL représentent 22 % de son budget (265M€) et avons à plusieurs reprises échangé sur la question de la gratuité des offres de mobilité et des formes qu'elle pourrait prendre. Quelques-unes de nos propositions ciblées découlent de ces discussions.

Le rythme des changements mis en œuvre doit tenir compte de l'existant et des contraintes qui en découlent : déconnexion des lieux de travail et d'habitation, notamment du fait du coût de l'immobilier, et éclatement des modes de vie, habitudes, loisirs, qui rendent davantage tributaire des modes de transport individuels.

Le changement de comportement nous apparaît nécessaire et à accompagner, comme le démontrent certaines de nos propositions. Néanmoins des freins psychologiques sont à surmonter pour changer de modes de mobilités.

4 - NOS PROPOSITIONS

Nous avons eu à cœur d'élaborer des propositions concrètes et réalistes. Toutes ne sont pas développées ici, nous n'avons détaillé que les plus emblématiques. Certaines sont déjà annoncées, nous les avons néanmoins reprises pour insister sur leur importance et leur urgence.

• Lutter contre les inégalités sociales

Compte tenu de la question posée et de la teneur de nos échanges, la question des inégalités sociales ressort comme prioritaire et nous conduit à traiter ce sujet en premier dans la prise en compte des besoins de mobilités des différents territoires et populations (travail, loisirs, accès au plein air).



Proposition n°1 : Amélioration de l'équité : transports pour tous !



Garder une tarification adaptée (TER, bus, métro), voire la développer (transports gratuits pour les étudiants, les personnes âgées les enfants de moins de 6 ans, les PMR et leur(s) accompagnant(s), en lien avec les organismes sociaux - AGEFIPH, MDPH, associations étudiantes). En parallèle, la carte illico solidaire doit être plus facile d'accès (peu de publicité à ce stade, pas toujours présentée en gare mais seulement dans les missions locales, pas sur le site SNCF).

Néanmoins, il faut faire attention aux effets de seuil entre ceux qui travaillent et ne travaillent pas. Il faut continuer à aider de façon dégressive à la reprise d'emploi.

Étendre l'offre de TER après 21h et rajouter des rames aux heures de pointe. Un travail est nécessaire avec la Région.

Amplifier la présence d'agents dans les transports en commun pour la sécurité afin de rassurer les utilisateurs. Accroître la présence d'agents de l'État (pouvoirs de police) et axer plus les contrôles sur la sécurité. Cela a néanmoins un coût.

Trouver de nouvelles sources de financements (revoir les aides aux entreprises, la taxe sur les livraisons, abondement sur le montant des péages autoroutiers, sanction et recalcul des aides en cas de dégradations...).

Autres idées : Mettre en place des tarifs stationnements adaptés ainsi qu'un système de stationnement résidentiel et des places réservées aux travailleurs. Payer plus d'impôt pour bénéficier de transports en commun moins chers.

« Moi j'habite à Tarare, un aller retour en train c'est plus de 20 euros quand j'allais à la fac je m'y rendais au départ en transports en commun et bien je peux vous dire que j'ai vite arrêté et j'y allais tous les jours en voiture. J'ai démarché des gares pour voir si c'était possible d'avoir le tarif réduit et c'était 25% donc cela ne change pas énormément, j'ai dû aller à la Mission Locale me battre pour avoir une carte solidaire et avoir 75% sur les trajets et c'est pas normal. Je pense que pour les étudiants ça devrait être gratuit »

Proposition n°2 : Faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Améliorer la signalétique et l'accessibilité pour les PMR, mais aussi pour une population vieillissante afin de faciliter leurs trajets. Quand on améliore l'accessibilité pour une personne en fauteuil, on l'améliore aussi pour une personne avec une poussette, avec un cabas, etc..

Prévoir un espace dédié PMR dans les trains, les bus. Avoir un service dédié PMR. Prévoir un bouton pour demander de l'aide (pour porter un fauteuil, une poussette, un cabas...).

Développer une application dédiée aux PMR.

Proposition n°3 : Développer le civisme pour plus de respect et de solidarité

Éduquer dès l'école à la question du civisme dans les transports.

Proposer à l'agence des Mobilités de se déplacer dans les écoles et y faire une demi-journée civilité dans les transports en commun.

Développer une application pour signaler les incivilités dans les transports en commun pour avoir des statistiques par ligne, par horaire. Adapter les contrôles et la présence humaine en fonction pour intervenir en temps réel. L'application permettra aussi aux usagers d'éviter les endroits où un problème est en cours ce qui améliorerait leur sécurité.

• Comment organiser le territoire pour réduire les distances parcourues ?

Pour réduire les distances parcourues, c'est-à-dire le nombre global de déplacements et les distances parcourues par personne, nous avons identifié deux leviers principaux à actionner : le recours accru au télétravail et une meilleure répartition des lieux d'habitation, d'activité et de services.

Depuis la crise sanitaire, la part des télétravailleurs réguliers est passée de 3% en 2017 à 22% en 2022. Dans le ressort de SYTRAL Mobilités, on estime qu'une journée de télétravail par semaine (pour les personnes potentiellement concernées) pourrait diminuer de 8% les déplacements domicile-travail réalisés en voiture. Néanmoins, tous les employeurs ne sont pas disposés à accorder du télétravail aux salariés qui peuvent en bénéficier.

Toujours dans une logique d'équité sociale, il nous a semblé important de ne pas oublier les risques associés à un recours accru au télétravail : risques psychosociaux (isolement, burn-out...), RGPD, assurance / accident du travail...

De ce point de vue, la concentration d'emplois dans le cœur de l'agglomération pose question. Avant, c'était perçu comme un progrès, maintenant, cette question peut être réinterrogée pour développer des emplois dans les autres villes. Quelques personnes parmi nous restent pourtant attachées au rayonnement de Lyon à l'international, souvent mis en avant pour défendre cette approche.

Proposition n°4 : Obliger les entreprises à proposer du télétravail pour les métiers le pouvant

Rendre légalement obligatoire le télétravail pour toutes les entreprises de plus de 20 salariés (charte / accord employeur / convention collective nationale). Mettre en place des lieux de coworking.

Cela permettra de réduire les déplacements : moins de déplacements et de flux permettrait d'optimiser les trajets des métiers pour lesquels il n'est pas possible de télétravailler (BTP, métiers itinérants...).

Certains d'entre nous estiment qu'il faut un cadre de loi pour obliger les entreprises à proposer le télétravail tout en incluant le volontariat pour les salariés.

Autre idée : Faire évoluer les jours de télétravail en fonction de la circulation

« Aujourd'hui, le télétravail, enfin depuis le COVID, est beaucoup plus inséré chez les employeurs mais cela reste quand même un choix unilatéral de l'employeur. Si l'employeur ne veut pas déployer le télétravail parce qu'il pense que quand on télétravaille on fait rien, ça veut dire que j'ai 52 jokers mais si j'ai pas de télétravail qu'est ce que je fais ? »

Proposition n°5 : Redynamiser et humaniser les centres-villes des villes moyennes du territoire hors centre-ville de Lyon

Rendre les centre-ville des villes moyennes plus attractifs afin de limiter les déplacements vers Lyon et de favoriser les modes actifs. Par exemple, les villes asiatiques ne possèdent pas un mais de multiples centres villes au sein d'une même agglomération. Plusieurs propositions sont faites :

- Créer des incitations fiscales pour l'installation de nouveaux commerces.
- Créer et développer des offres commerciales mobiles (camionnettes marchandes) et de santé, des antennes de services publics.
- Construire de beaux bâtiments ou embellir l'architecture de certains centre villes pour les rendre attractifs et propice à la balade (ex: agrandissement du centre-ville d'Aix en Provence avec une architecture respectant les codes et les couleurs locales). Un exemple parlant est le centre commercial The Village reprenant une architecture de village classique et invitant à la flânerie. Les centres villes européens sont très prisés des touristes mais pas les zones périphériques (pourquoi ?)
- S'inspirer des centres commerciaux en proposant une carte de fidélité pour les commerçants.
- Attirer de grandes enseignes et diversifier les commerces (beaucoup de banques et opticiens à certains endroits).
- Attirer des médecins (la ville de Grigny, comptant 10 000 habitants, n'a plus qu'un médecin en activité).
- Déconcentrer le tourisme pour que ce ne soit plus *Only Lyon*.
- Renforcer la sécurité en soirée.
- Proposer des logements accessibles pour les familles.

Ces propositions permettent de créer des emplois locaux, une accessibilité aux loisirs facilitée aux personnes non véhiculés, une meilleure attractivité des territoires hors Lyon et une offre de loisirs, de cultures, de santé mieux répartie sur le territoire générant ainsi moins de flux automobiles.

Le point de controverse a été de limiter aux centres-villes des villes moyennes et non aux campagnes car *“si nous allons habiter à la campagne, c'est avant tout pour la tranquillité, donc il ne faut pas rendre les campagnes trop attractives”*. Tandis que d'autres estiment que de ne pas les rendre attractives peut malheureusement entretenir d'une certaine façon les inégalités entre les territoires.

Proposition n°6 : Arrêter l'étalement urbain de certaines zones d'activité voire d'habitation

Certaines zones d'activités (souvent logistiques, bureaux) se construisent essentiellement en périphérie grignotant des terrains agricoles et renforçant la nécessité de s'y rendre en voiture.

Ainsi, il faut densifier certaines zones (bâtiments non-mitoyens, souvent espacés les uns des autres) et augmenter la hauteur des bâtiments (dans les zones le permettant et facilement accessible en transport en commun) pour favoriser la cohabitation de plusieurs entreprises.

D'autres ne sont pas d'accord, ils estiment qu'il est nécessaire d'arrêter de construire des zones commerciales éloignées (villages de marques) et à minima de les rendre accessibles en transports en commun.

Cela permet une meilleure accessibilité car les distances parcourues sont moins longues (en fonction des situations) et cela protège les terrains agricoles et les zones naturelles. Néanmoins, des difficultés réglementaires pour la mise en place peuvent être rencontrées.

Cela fait controverse car, pour certains d'entre nous, les prix des zones d'activités commerciales à l'extérieur des villes sont plus abordables. En plus, ces zones commerciales disposent également d'une offre d'activités de loisir et de restaurants qui rend possible une balade en famille à un coût plus attractif que lorsqu'on est en ville. Ces zones en dehors de Lyon sont donc utiles tant pour les habitants qui sont à proximité que pour les citadins pour lesquels les commerces sont souvent très prisés. Enfin, il faut tenir compte du fait que le pouvoir d'achat limité peut inciter à se rendre dans ces centres commerciaux en voiture.

Autres idées : Améliorer la répartition des lieux d'activités et de services. Éclater les sièges des entreprises en des espaces de coworking sur le territoire et proposer des logements sur le site de travail en mutualisant les espaces non utilisés. En rapprochant le lieu de travail du lieu de vie, on réduit les déplacements, on optimise les espaces non utilisés. Il faut faire attention cependant à l'artificialisation des terres agricoles. Cette solution pourrait être proposée en priorité aux grands groupes et dans un premier temps afin de tester son efficacité. La position géostratégique de ces antennes pourrait se fonder sur la domiciliation des employés de l'entreprise. Cette proposition est utopique pour certains d'entre nous : dans la pratique, comment structurer la responsabilité des entreprises, du gouvernement, de la Métropole etc...?

Relocaliser et diversifier la production de biens de consommations courants (alimentation, vêtements, médicaments, meubles...) Réindustrialiser notre métropole pour les biens de consommation courants afin de créer de l'emploi et de réduire les déplacements. Pour l'agriculture, il faudrait aider à l'installation de nouveaux agriculteurs (car le foncier est cher) et diversifier les cultures (autonomie alimentaire de la Métropole est assez faible, moins de 2% de la consommation totale). Cela permet de diminuer les flux logistiques et éventuellement automobiles, de créer des emplois locaux, une meilleure résilience en cas d'éventuelles crises (exemple de la COVID 19 qui a entraîné certaines pénuries). Une diminution du nombre de camions génère moins d'entretien des routes et donc moins d'argent public dépensé. Néanmoins, des difficultés législatives et économiques peuvent entraver la mise en œuvre. La proposition fait débat parmi nous : SYTRAL Mobilités n'a pas d'impact sur ce sujet et les collectivités ne peuvent pas imposer aux entreprises de s'installer sur le territoire, mais peuvent inciter.

• Comment poursuivre le développement des offres et des services de mobilité moins carbonés ?

L'amplitude horaire, la fréquence (notamment le soir et la nuit, le week-end, pendant les vacances et jours fériés), la fiabilité et la couverture géographique (liaisons périurbaines, desserte des zones rurales) des transports en commun est un élément essentiel de leur adoption. Le confort et la sécurité des transports en commun nécessitent aussi d'être améliorés tout au long des trajets effectués.

« En étant une femme, je préfère prendre ma voiture que le train le soir car j'ai peur d'être bloquée dans un wagon, en plus, le numéro SOS ne marche pas. »

De même, pour la facilité et la sécurité d'usage des modes doux : Vélo'v disponibles (nombre et couverture géographique) et places pour les retourner en nombre suffisant, box sécurisés pour les vélos individuels, itinéraires protégés, trottoirs et cheminements sécurisés pour piétons et cyclistes, éclairage nocturne à la demande dans les quartiers éteints la nuit. Concernant le développement des modes doux, il nous semble aussi nécessaire de veiller à ne pas transformer la pollution visuelle engendrée par les voitures en une pollution visuelle produite par des amas de trottinettes et vélos sur l'espace public. De fait, l'aménagement de l'espace public doit être pensé dans ce sens ainsi que dans une logique de partage entre différents modes et non pas en privilégiant un mode plutôt qu'un autre. Au-delà de l'aménagement du territoire, il nous semble important que Vélo'v ne soit pas une réponse unique et qu'une offre de vélos pliables et transportables se développe pour ne pas encombrer les espaces.

Une attention particulière doit être portée sur les usages ponctuels des transports en commun, le coût de ces derniers étant trop élevé. La seule possibilité pour réduire le prix est l'achat d'un abonnement, ce qui est un engagement et n'est pas simple. Un système dans lequel tout le monde aurait le droit à un déplacement gratuit par mois pourrait être une piste intéressante. L'offre doit être optimisée en fonction de l'usage réel.

Enfin, l'ensemble du territoire doit être mieux desservi afin de réduire les inégalités territoriales en développant les liaisons périurbaines sans avoir à passer par le centre de l'agglomération (notamment l'Ouest Lyonnais). L'offre de transports en commun mérite d'être développée dans les zones rurales (bus express) et en garantissant l'accessibilité véhicules, vélos et transports en commun aux pôles d'emplois et au cœur de la Métropole.

Sur le sujet du développement d'une offre de mobilité décarbonée, nous nous sommes mis d'accord collectivement, sur 5 propositions :

Proposition n°7 : Des horaires étendus pour les transports en commun

Étendre l'amplitude horaire, la fréquence des transports la nuit (vigilance sur la sécurité), le week-end et les jours fériés mais aussi ne pas avoir d'horaires spécifiques sur les périodes de vacances scolaires. En effet, les personnes qui commencent le travail plus tôt ou qui terminent plus tard que la moyenne et celles qui travaillent pendant les vacances scolaires doivent être prises en compte dans l'offre de transports

Cela permet de réduire les déplacements en voiture et de créer des emplois. Néanmoins, plusieurs limites potentielles sont identifiées telles que la rentabilité de ces extensions, la flexibilité du personnel et la nécessité de faire de la maintenance sur le réseau hors circulation.

Autres idées : Prévoir des transports tels que des trains dans les différentes régions après 21h jusqu'à minuit avec une sécurité

Proposition n°8 : Aménagement des transports (confort, intermodalité...)

Adapter le confort dans les transports (matériaux de qualité, climatisation dans tous les métros, propreté, mettre davantage de places pour les vélos et trottinettes, de rangements pour les valises).

Pour les cars du Rhône, notre groupe souhaite aussi davantage de portes vélos.

Au sujet des TER en courte-distance, nous proposons de privilégier les places debout en supprimant des places assises, tout en optimisant l'espace.

Dématérialiser les abonnements est également importante pour améliorer l'accessibilité aux transports en commun.

Renforcer la sécurité dans ces derniers, notamment pour les femmes, doit être une priorité.

Faciliter l'intermodalité : avoir une place dédiée aux vélos dans les transports en commun et mettre plus de places en parc relais ou de stationnements pour garer les voitures, permettant un report modal.

Proposition n°9 : Développer les modes actifs et les alternatives à la voiture individuelle

Plusieurs stations Vélo'v n'ont plus de place ou n'ont pas de vélo. Il faut prévoir un turnover sur les places et Vélo'v disponibles déployés plus large sur le territoire de SYTRAL Mobilités (hors territoire Miribel St Fons).

Optimiser les stations et augmenter l'offre selon les stations et les besoins des usagers.

Autres idées : Développer un réseau cyclable sécurisé en périphérie et en dehors des centralités, installer des feux cyclistes, plus de places pour les vélos dans les TER.

Proposition n°10 : Aides aux copropriétaires pour l'installation de box à vélos dans le bâti ancien

Dans le parc ancien, souvent équipé de vieilles caves difficilement accessibles et peu pratiques pour garer son vélo, aider à financer l'installation de box sécurisés pour les vélos contribuerait à diffuser sa pratique en milieu urbain et périurbain (enjeu fort notamment pour les trajets courts). Cette aide peut prendre différentes formes : une aide financière, un accompagnement à l'aménagement, un achat groupé de la Métropole d'arceaux ou de matériels pour avoir des prix réduits. À l'instar du programme "Alvéole" pour les logements sociaux, cette aide permettrait de rendre les vélos accessibles plus facilement et de garantir une meilleure sécurité avec un aménagement correct.

Proposition n°11 : Adapter le suivi des cars du Rhône

Calquer l'application TCL de suivi en temps réel des bus, sur celle des cars du Rhône si la fonction n'existe pas encore et surtout pour les lignes express. Cela permet de planifier et d'anticiper ses déplacements, de pouvoir les modifier si nécessaire et d'avoir une meilleure visibilité des problèmes sur une ligne en particulier.

Autre idées évoquées :

Utiliser l'argent de l'autoroute pour développer le ferroviaire avec la SNCF et la Région pour notamment développer les lignes comme Bourgoin – Lyon 8 Mermoz (par exemple, vers l'Ain ou encore l'Arbresle), en direction de Lyon mais pas seulement.

Réduire le coût d'achat de véhicule "propre" par un crédit peu cher. Demander aux banques d'octroyer des facilités de crédit pour l'achat d'un véhicule "propre". Cela encourage à remplacer une voiture Crit'Air 3, 4 ou 5 par une voiture Crit'Air 1 ou 2. Néanmoins, ajouter un crédit à d'autres crédits (immobilier ou autres) n'est pas forcément possible pour toutes les personnes concernées.

• Comment définir et permettre les usages vraiment nécessaires de la voiture ?

Cet enjeu a donné lieu à des échanges animés entre nous, notamment sur la question de la voiture en ville, certains ont exprimé leur incompréhension vis-à-vis de l'utilisation de la voiture en ville tandis que d'autres ont partagé leurs expériences en tant qu'utilisateurs. Ces derniers ont mis en avant un « usage de besoin » : journées de grève, courses à l'extérieur de la ville (en raison du coût moins élevé des magasins en périphérie), impossibilité d'avoir des places au parking relais, besoin de transporter des choses lourdes, contraintes des familles avec enfants.

« Moi j'habite à Lyon, j'ai une voiture, je l'utilise. Alors je vais en transports en commun au travail mais parfois quand il y a des journées de grèves, des problèmes de transports, j'utilise ma voiture. Moi je l'utilise pour aller faire les courses à l'extérieur de la ville parce que les prix en ville c'est tellement cher que forcément... »

Proposition n°12 : Sensibilisation, éducation et pratique des scolaires

Développer la sensibilisation dans le milieu de l'éducation nationale pour assurer un suivi sur l'ensemble de la scolarité. Certains estiment que cela doit être tous les ans une journée de la mobilité ou via un cours dédié réalisé de façon ludique pour éduquer les enfants sur les mobilités, le covoiturage et s'appuyer sur le fait que « les enfants sont de forts vecteurs auprès des parents, on anticipe l'évolution nécessaire des mentalités ». Généraliser le pédibus avec les écoles.

« Avant, la voiture, c'était un signe de richesse à l'époque, les gens qui marchaient à pied, on nous regardait. Maintenant, c'est devenu tellement has been d'avoir une voiture pour polluer, rouler avec une voiture, mettre la clim, ouvrir les fenêtres... Moi je trouve que ça montre l'éducation, on voit des choses incroyables... »

Proposition n°13 : Obligation ou incitation à la réduction de l'usage de la voiture en ville ?

Parmi nous, certains pensent qu'il faut créer des obligations au travers de la loi et d'autres inciter, faire de la pédagogie pour répondre aux enjeux de santé et de pollution. Les sanctions de la ZFE pourraient être des stages pédagogiques sur l'impact de l'automobile pour qu'ils changent de mentalité ou des travaux d'intérêt général pour certains d'entre nous. Des amendes sur la ZFE en fonction des revenus fait débat parmi nous pour les inégalités engendrées (14 pour 10 contre). Néanmoins, selon d'autres participants, des récompenses peuvent être mises en place pour encourager à ne pas utiliser la voiture : abonnement TCL gratuit, réductions sur les assurances, bons de réductions TER/SNCF.

« S'il y a la carotte ou le bâton, je vais préférer la carotte »



Proposition n°14 : Développer, favoriser et encourager le covoiturage entre les territoires

Développer et augmenter les voies dédiées au covoiturage sur les autoroutes (du côté de l'Ain, de Neuville-sur-Saône...), mais aussi les stations pour les covoiturages (covoiturage dynamique avec le "[Rezo Pouce](#)"). Cela favorise les rencontres et le partage, mais également c'est intéressant sur le plan financier pour la personne qui conduit comme pour celle qui est passagère. Le covoiturage réduit la pollution et améliore la fluidité du trafic.

Développer des partenariats avec des écoles, instituts, universitaires pour bénéficier de dispositifs de covoiturage, exemple du parking du campus de Bron, il faut accélérer le travail sur les jeunes qui sont les futurs salariés.

Dans les entreprises, il faudrait développer une application pour que les salariés s'organisent en covoiturage.

Faire des contraintes de covoiturage en plus de la voie (plutôt que les contraintes Crit'Air (ZFE))

Mieux faire connaître les voies de covoiturage en développant la signalétique et l'information.

Les limites identifiées sont la liberté de déplacements, la contrainte des horaires, le respect de la voie réservée, la sécurité des covoitureurs (notamment la traçabilité des trajets " Rezo Pouce")

Proposition n°15 : Développer les voies réservées pour les bus dans les centre-ville

Réserver plus de voies pour les bus en centre-ville, quand c'est possible permettrait une meilleure fluidité et inciterait au report modal (moins d'espace pour la voiture). La limite identifiée par certains d'entre nous est que cela peut saturer le trafic ou enlever du stationnement peut être contraignant.

Proposition n°16 : Réduire le tarif de l'assurance auto des "petits rouleurs"

Encourager les assureurs à réduire le tarif d'assurance d'un véhicule de "petit rouleur" qui utilise les transports en commun pour son travail. C'est motivant pour l'assuré, même s'il est difficile de contrôler (relevés des kilomètres parcourus).

Proposition n°17 : Une meilleure prise en charge des abonnements transports pour les salariés

Prise en charge plus importante de la part des entreprises (80 à 100% des abonnements de transports en commun)

Autres idées : bénéficier d'un crédit de temps d'utilisation de la voiture par période temporaire dans le centre-ville ou créer une zone payante en centre-ville pour les voitures, mais la limite est que "seuls les riches auront les moyens de payer les taxes". Interdire les SUV en hypercentre (Presqu'île) fait débat. Interdire la voiture pour des déplacements de moins de 10 km. Taxer l'accès au centre-ville

• Comment inciter les habitants et les usagers du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité ?

Les expérimentations conduites par la Métropole du Grand Lyon dans le cadre de la ZFE avec les agences ayant travaillé sur le sujet témoignent des marges significatives de réduction d'usage de la voiture en adoptant de nouvelles habitudes de mobilité⁶

Afin d'inciter les habitants et usagers du territoire à de nouvelles habitudes de mobilité, nous avons repéré 3 priorités : la communication, l'accessibilité des tarifs pour les modes alternatifs et la sécurité des transports en commun.

Proposition n°18 : Développer la communication de la mobilité

Afin d'encourager les déplacements, nous avons imaginé une application nommée "météo des mobilités" qui serait dédiée à la mobilité quotidienne sur l'ensemble des services liés aux déplacements. Son objectif est d'accompagner à l'usage de différents modes et de sensibiliser aux impacts de ces derniers. L'idée serait d'utiliser une application existante (google maps, apple plan, waze) et de créer des passerelles entre d'autres applications. Cette météo des mobilités permettrait de comparer les différentes options disponibles pour réaliser un déplacement et d'avoir une visibilité concrète sur l'impact environnemental de ces derniers.

Nous restons toutefois vigilants vis-à-vis de la gestion des données personnelles, de la publicité et de la fracture numérique. Concernant son fonctionnement, il serait possible de créer un profil usager (qui comprend le modèle de sa voiture, ses habitudes de déplacements...) avec un algorithme qui analyserait les habitudes personnelles en termes de mobilité. Ce profil usager serait lié à l'ensemble des applications traitant des mobilités par un algorithme. Ainsi, des offres de transports adaptées et personnalisées pourraient être communiquées.

La communication doit se faire de manière forte et enclencher une prise de conscience notamment sur les questions de part modale de la voiture et d'autosolisme. Nous proposons d'utiliser des images fortes et percutantes comme c'est le cas sur les paquets de cigarettes. Cette communication choc ne doit pas être stigmatisante et viser uniquement un mode de transport.

En plus de l'application, nous proposons multiplier les canaux de communication et de diffuser massivement, la communication est une priorité :

- Mettre en place des panneaux d'information en temps réel sur tous les réseaux (métro, gare, tram...).
- Mettre en place des événements, festivals et concerts de la mobilité. Cela peut prendre la forme d'un mois de la mobilité ou de salons.
- Développer la communication sur l'ensemble du territoire, notamment hors métropole et dans les zones rurales. Informer sur les aides financières.
- Créer un label citoyen pour les entreprises, organiser davantage de réunions publiques sur les questions de mobilité.
- Proposer des messages nudge et des slogans pour inciter à la mobilité. S'appuyer sur les institutions, les auto-écoles, les écoles...
- Développer les guichets d'information.
- Mettre en œuvre et développer les démarches d'aller vers, tels que les stands de l'Agence des mobilités à développer.

Il est également nécessaire de faire connaître les plateformes de covoiturage pour les trajets quotidiens. Cela permet d'augmenter le nombre d'utilisateurs, de diminuer la pollution, de faire de l'activité physique et de développer le lien social, l'entraide pour le covoiturage.

⁶ Expérimentation sur le changement de pratiques de mobilité dans le cadre de la ZFE. Trajectoires illustrées de transition en matière de mobilité. Métropole de Lyon – Direction de la Prospective et du dialogue Public – 2022

Proposition n°19 : Billet unique pour tous les modes de transport

Un billet unique donnerait la possibilité de se déplacer via tous les modes de transport sans contrainte de temps sur la zone de SYTRAL Mobilités (voire AURA). Un abonnement pourrait être proposé avec un accès à tous les lieux zone par zone. L'usage est simplifié, cela représente un gain de temps et d'argent pour l'utilisateur. Il faut faire attention néanmoins au mode de règlement (CB, téléphone...). Il est possible d'instaurer une forme de récompense (billets, spectacles, musées, en fonction du nombre d'utilisations (et ne pas favoriser un mode : ne pas oublier piétons, cyclistes).

Nous proposons également une meilleure accessibilité aux transports en commun avec la suppression des bornes de validation et des tickets papiers. Pour prendre en compte les enjeux sociaux découlant de cette proposition telle que la fracture numérique, nous proposons une gratuité des transports en commun pour les personnes âgées (dès 65 ans). En effet, le développement de solutions techniques et de contrôles a un coût déjà élevé, en plus, les personnes âgées ont des retraites de plus en plus réduites et combinent des inégalités sociales donc ils devraient avoir la gratuité. Cela fait débat parmi les citoyens, 2 abstentions, 2 contre.

Proposition n°20 : Adoucir les relations entre usagers

Améliorer la cohabitation entre les différents modes de transport. Apaiser les tensions entre cyclistes, piétons et voitures, sans stigmatiser un mode de transport. Il faut être dans la pédagogie. Améliorer les espaces pour tous.

Renforcer l'éducation des jeunes enfants (en s'inspirant des cours d'éducation civique) mais aussi le changement d'usage qui permet de comprendre les positions de chacun.

Proposition n°21 : Améliorer la sécurité des différents modes de transports

La question de la sécurité est revenue souvent dans nos discussions avec notamment deux points essentiels : renforcer la présence humaine et mieux gérer l'éclairage notamment pour les piétons et les cyclistes la nuit (application pour allumer les réverbères, détection de présence sur les réverbères)

La sécurité doit aussi être renforcée dans l'ensemble des transports en commun et notamment le soir.

La sécurité des femmes dans les transports doit être une priorité.

Proposition n°22 : Renforcer les aides financières et simplifier les démarches pour leur acquisition

Les aides financières doivent être étendues sur la zone et non uniquement la Métropole car cela crée une inégalité.

Autres idées : Créer une œuvre d'art sur le nombre de barils de pétrole consommés par les Français qui serait représentative. Améliorer l'image des parcs relais, vecteur de mobilité d'un lieu dédié à la mobilité, digne de nom et sécurisé avec une aire de covoiturage et un site d'autopartage donc un pôle d'échange multimodal. Aujourd'hui les parkings sont tristes et sont des lieux de passage

● CONCLUSION : MESSAGES CLES DU PANEL

Nous avons apprécié de participer au panel car de nos avis divergents, des idées ont émergé. C'est bien qu'il y ait des panels citoyens, qu'on ait notre mot à dire. Les élus ne nous représentent pas toujours.

En premier lieu, nous déplorons le manque d'information sur les solutions alternatives, le conseil, les aides, etc. Il est nécessaire de travailler massivement la communication, notamment en mettant l'accent sur la ZFE pour laquelle peu de gens dans nos entourages sont informés de ce qui a été voté. Nous avons appris plein de choses dans ce panel dont nous n'avions jamais entendu parler, aussi bien en termes de contraintes que d'aides.

À l'heure du numérique, il doit être possible de mieux communiquer en utilisant tous les canaux disponibles (réseaux sociaux mais aussi TV et radios locales...). Prendre exemple sur les campagnes de sécurité routière ou pour le tri des déchets par des campagnes impactantes et poignantes qui restent dans les mémoires quitte à choquer pour inciter au changement.

Une appli interactive serait un vrai plus. Ne pas oublier cependant les personnes qui sont loin du numérique. L'éducation dès le plus jeune âge est essentielle et permettra de réussir la transition. Les enfants sont un très bon vecteur de communication vers leurs parents et grands-parents.

Les entreprises doivent également être impliquées pour devenir acteurs du changement, notamment autour de la ZFE qui aura des implications fortes sur nos trajets domicile-travail. De même, les bailleurs et syndicats de copropriété sont une piste à privilégier pour diffuser l'information.

La ZFE nous a beaucoup préoccupés, avec de fortes craintes sur son aspect discriminatoire et son impact sur la vie quotidienne des plus fragiles d'entre nous.

Dans ce contexte, il est plus urgent que jamais de mettre les moyens pour les transports en commun et leur accessibilité : fiabilité, sécurité, propreté et confort améliorés, dessertes et horaires étendus, tarifs accessibles et adaptés.

Aujourd'hui, le train est souvent cher par rapport à la voiture et aux services qu'elle apporte, notamment en termes de flexibilité et de fiabilité par rapport à nos usages (horaires de travail, dépose des enfants, courses...)

L'insécurité dans les transports n'est pas juste un sentiment, nous la vivons dans nos trajets quotidiens. Il faut y remédier, notamment par une présence humaine accrue et des sanctions effectives.

Le covoiturage nous semble une alternative à encourager. Il doit être plus simple et facile d'accès, notamment pour les personnes éloignées du numérique. La traçabilité doit être forte pour en garantir la sécurité.

Les questions d'aménagement du territoire nous ont beaucoup mobilisés avec notamment l'idée de déconcentrer les activités tout en veillant à ne pas nuire à l'attractivité pour réduire les déplacements et améliorer les dessertes (liaisons entre territoires hors métropoles et dans les zones peu denses notamment). Des synergies entre acteurs sont à trouver (collectivités, public-privé...)

Sur les modalités d'accompagnement du changement, nous privilégions l'incitation sur la sanction même si nous ne sommes pas opposés par principe aux sanctions, à condition qu'elles ne soient pas traumatisantes et soient précédées par des avertissements. En premier lieu, nous voulons élargir les aides financières pour qu'elles touchent un plus grand nombre d'entre nous et qu'elles s'appliquent à toute la zone des 11 intercommunalités.

Nous avons beaucoup échangé autour des inégalités sociales. Notre sentiment à ce stade, c'est qu'il y a encore beaucoup à faire pour accompagner les plus fragiles dans cette transition qui va bouleverser la vie de beaucoup.

Il nous est également apparu nécessaire de travailler à apaiser les usages et à ne plus opposer les modes les uns aux autres. Quand on est à vélo, on déteste les voitures et les piétons ; quand on est piéton, on déteste les vélos ; en voiture, on déteste les vélos etc. Ce n'est pas tenable !

Enfin, avec les projets de SYTRAL Mobilités déjà présentés, nous avons le sentiment que tout est acté, nous nous demandons comment notre avis va être pris en compte.

Quelles seront les suites données au panel ?

● ANNEXE 1 - VERBATIM TOUR DE TABLE MESSAGES CLES

A la suite des 21h de travail nous avons fait un tour de table sur les messages clés que nous souhaitons faire passer au travers de cet avis citoyen et les partager individuellement.

Dayna : nous avons beaucoup parlé des transports, beaucoup moins parlé des voitures, la ZFE arrive tôt . Il faut développer le covoiturage et plus en parler autour de nous. Il faut revoir les amplitudes horaires des transports en commun, notamment pendant les vacances (TER, Brignais, St Paul plus de TER pendant deux mois) et ne pas tout supprimer.

Sabrina : il faut développer le covoiturage, adapter des parkings sécurisés pour les usagers du TER (Lentilly), actuellement il n'y a pas de caméra, des vol de véhicule. La sécurité doit aussi être renforcé dans les TER.

Michel : la question initiale était de diminuer la part de l'automobile. Beaucoup de réflexions n'ont pas forcément touché la réduction de la place de la voiture. Je suis retraité sur Brindas, c'est plus facile pour moi de me passer de la voiture, il faut penser qu'on veut réduire la part des voitures sur l'agglomération même si c'est contraignant.

René : il y a un problème de communication, il faudrait accentuer le partage d'information. Le panel nous a permis de connaître les problématiques de mobilités, mais les citoyens ne sont pas informés. Il faut arriver à inciter les gens à changer leurs façons de voyager, de partir au travail, pour les loisirs par le biais financier : il faut une récompense.

Gilles : merci de nous avoir invité, le sujet est explosif, on le voit d'autant plus en ce moment, comment la société a explosé à la suite d'un contrôle routier, c'est une catastrophe dans tous les domaines. Nous sommes en train de changer de paradigme, nous sommes au pied du mur, on nous démonte les roues, on nous pique nos roues, on nous crève nos pneus. Attention c'est un sujet explosif, prenons garde à ce qui va se passer. Aussi, il faut noter la conséquente pénurie d'emplois dans de nombreux secteurs d'activités liée notamment à la complexité grandissante des déplacements, c'est un enjeu important.

Alizée : pour changer les habitudes, les comportements, les usages de la population, il faut des campagnes de sensibilisation plus importantes : trop peu de gens sont au courant, des canaux de communication peuvent être utilisés (digital, entreprises) et préparer au mieux les usagers.

Loïc : il est import d'apaiser les usages, de ne pas opposer les modes et de ne pas stigmatiser un mode. Il y a trop de brutalité dans les changements avec des contraintes avec des sanctions : ce qui créé des tensions entre les usagers. Il faut développer plus d'amplitude horaires jour et nuit, pour conserver nos libertés la nuit, plus de comforts (propre et climatisation) et du prix

Philippe : c'est un enjeu environnemental, sociétal, de santé qui va passer par l'éducation, la communication. Il faut qu'on joue vraiment sur l'incitation, l'encouragement avec tous les acteurs (entreprises, assurances, état, métropole). Cela aura un coût si on veut renforcer les transports il faudra accepter de les payer

Saadia : toutes les auditions ont permis de connaître plus les conséquences des mobilités sur le territoire et cela a été positif. La première question est le changement de comportement, mais il n'y a pas que le changement de modes de transports. Il faut plus de transports avec un ticket commun à un prix correct (sans être sur la gratuité). Mais aussi, décentraliser les emplois pour organiser les territoires. Il faut plus de covoiturage et de civilités. Les aides aux achats des voitures électriques sont à développer au vu du prix ces dernières.

Théophile : le français est un peu dissipé si on lui dit de ne pas le faire, il le fera pas, nous sommes obligé de passer par des obligations pour changer nos comportements de mobilités. Il faut réduire le nombre de véhicules en ville pour la santé. Il faut aider à prendre les transports en commun et améliorer la sécurité pour être tranquille à toute heure. Mais aussi, encourager les entreprises à moins prendre la voiture. Si des récompenses sont à la clef (enlever des taxes), les entreprises vont faire l'effort.

Marie-Christine : il faudrait que les élus nous écoutent plus avant de faire quoi que ce soit. Ce serait bien un abonnement groupé sur l'ensemble des modes de transports. Il faut mettre plus de transports et plus de fiabilité (tous les jours il y a des problèmes). Plus de réunions publiques pour informer car personne n'est au courant de ce qui va se passer. Il faut renforcer la sécurité le soir. Je ne suis pas trop d'accord avec les dérogations « petit rouleur » de la ZFE, déjà avec le covid on était pisté.

Azania : le but est de délaissier la voiture pour maximiser l'usage des transports en commun. Les points à améliorer :sont :la sécurité, plus pour les femmes, l'accessibilité dans les zones rurales (horaires toutes les 2h), le prix des transports (des aller-

retour à 20 euros entre Tarare et Lyon découragent) . Pour les étudiants, les transports devraient être gratuit pour pas qu'ils abandonnent les transports. Mais aussi la propreté et la sécurité.

Nicolas : Cette étude a été super intéressante, mais il n'y a aucune communication sur la ZFE : des personnes vont se retrouver à payer les amendes. L'information peut être à développer. Il faut responsabiliser les citoyens, mais la contrainte amène de la colère ce n'est pas ce dont on a besoin en ce moment.

Jocelyne : L'information de la ZFE est nécessaire car la population n'est pas informée. Il faut développer les horaires et la gratuité des transports, proposer un ticket commun, limiter le flux de véhicules en ville et améliorer la sécurité des Lyonnais, l'hygiène

Cindy : Pour réduire la part automobile dans nos déplacements, malheureusement c'est dans la contrainte que l'on peut changer les choses. L'enjeu c'est la santé, malheureusement il faut prendre des décisions, pour utiliser moins son véhicule : il faut sensibiliser les entreprises pour communiquer sur la ZFE. Comment les salariés vont aller travailler ? Il faut la mise en place d'outils d'applications pour le covoiturage. La sécurité dans les transports en commun prime : je suis d'accord s'il faut payer plus cher pour que mes enfants soient en sécurité. Aujourd'hui je vais les chercher car je refuse qu'ils prennent les transports en commun le soir alors que si c'était sécurisé ils prendraient les transports. Il faut aussi parler du stress dans les transports : stressé d'arriver en retard au travail. Il faut regrouper l'ensemble de ces facteurs.

Aïssa : Je suis ravi d'avoir participé à cette étude. Je m'imaginai que ce changement de braquet était si réel, si concret. L'adhésion citoyenne pose beaucoup question, cela va reposer sur une juste information. S'il y a la carotte au lieu du bâton, la carotte m'intéresse plus. Il faudrait élargir les aides pour que cela soit accessible au plus grand nombre et développer une offre de transports équilibrée entre les territoires.

David : Je prends la voiture tous les jours à cause des horaires, chez moi à Tarare. Il faudrait revoir les horaires de bus, le train est à 20 euros, alors que l'aller-retour avec ma voiture est moins cher et plus confortable.

Angélique : L'expérience a été enrichissante, j'ai appris beaucoup de choses, toutes les idées citées sont très bonnes, nous pouvons peut être pas toutes les garder, mais principalement il faut développer la communication, la sécurité (pas des conditions correctes pour voyager), créer une application interactive pour faire remonter en direct les problèmes rencontrés.

Pierre-Emmanuel : La question posée évoquait « automobile » et « inégalités ». L'automobile est un signe de richesse, cela nourrit une profonde injustice, pour les voitures récentes, une vignette Crit'Air 1 est donnée pour un SUV, alors qu'un véhicule de 1t plus ancienne est Crit'Air 3 et 5. L'objectif de Crit'Air est de montrer la pollution. Les constructeurs automobiles ont créé des inégalités alors que nous sommes tous égaux sur le temps de notre journée de 24h. Il faut viser réduire les inégalités, les biais, il faut être innovant (un SUV qui fait plus d'1 tonnes doit avoir un malus comparé à un Crit'Air 1 de moins d'une tonne) et c'est comme ça qu'il faudrait répondre à la question. Il faut communiquer à temps, sur la carotte

Cécile : Le panel a été très intéressant, mais avec la découverte du terme ZFE. Une amie m'a appris que dans 2 ans je ne pourrai plus rouler avec ma Crit'Air 3 : il faut que je me renseigne comment me faire aider, comment me déplacer. Je prends mon bus tous les matins et je vois que les gens sont seuls dans leurs voitures. Un hiver j'ai fait du stop et une dame m'a transporté jusqu'à la Part-Dieu. Je suis très contente des transports en commun mais je regrette le gaspillage des gens tout seul dans leurs voitures qui vont polluer la ville. Il faut informer dès le collège/lycée pour changer les mentalités : la voiture est synonyme de réussite sociale et a une image qui véhicule la réussite. Il faut revoir les assurances auto pour ceux qui roulent du lundi au vendredi ou plus occasionnellement. Lorsque que j'ai demandé à revoir mon assurance, on m'a proposé moins de garanties, mais quel sera l'impact financier avec moins de garanties ? Une assurance au kilomètres roulés serait plus juste. La ville de Caluire incite les banques à aider. Pour les abris sécurisés de vélos vides sur Caluire : comment les lieux ont été choisis ?

Patricia : Je regrette le manque de communication des collectivités : il faut qu'ils améliorent leur coordination, augmenter la capacité les moyens de transports, améliorer l'hygiène et la sécurité des transports

Yves : Je constate le manque d'information. Il faut rendre en compte l'impact pour les petits commerces avec les restrictions de circulation de véhicules.

Binta : L'enjeu est de développer la communication (les gens sont choqués, ils ne connaissent pas la ZFE et les mesures mises en place) et d'améliorer la sécurité, la ponctualité et l'hygiène. Quand un problème survient sur le métro, j'attends 1h le bus, puis je prends le T4 pour récupérer ma fille

Alain : J'ai apprécié le panel, les avis partagés ou non, on est d'accord, pas d'accord : ce qui fait l'intérêt de la pluralité des personnes présentes. La communication est liée à l'éducation, tout le monde n'est pas connecté, sans smartphone et internet, ils ne sauront jamais rien et se retrouveront devant le fait accompli. Les enfants des années 50 ont eu des éducations différentes avec l'apprentissage du code de la route dès le plus jeunes âges. Ce seront les vecteurs de communication car éduquer les parents/grands-parents ça va être une autre paire de manches. Il faut développer la communication dans les grands ensembles, dans les syndicats de copropriétés, les sociétés d'aide à la personne, développer la sécurité dans les transports qui ne sont pas sécurisant). La ZFE oui mais pas au pas de course et des plus modestes

Morgan : J'ai apprécié ce qui a été dit, l'intelligence collective qui est ressortie du panel. L'aménagement du territoire est important : des territoires sont délaissés, désindustrialisé comme à Givors (qui avait auparavant un cinéma, des commerces etc...), les hôpitaux et la santé obligent à aller de plus en plus loin pour se soigner. Il faut décentraliser dans la mesure du possible les activités de loisirs, d'industrie etc... Certaines industries polluent avec des camions vides, ou dans les port à container. 1 cargo représente la pollution de 500000 voitures. Il faut prendre un ensemble de mesures, mais aussi développer la sécurité dans les transports (ma femme dans restauration, le soir ça sent le shit ou autre dans les transports, je ne suis pas rassurée qu'elle rentre seule).

Andréa : Je souhaite vous remercier, car je vais ressortir enrichie. Il y a une problématique de diminution des gaz à effet de serre, mais il y a plusieurs problématiques propres à chacun. Il faut plus de synergies privé public dans la Métropole. J'ai la foi dans l'humanité : chaque solution ne satisfera pas tous, chacun va devoir faire des compromis pour que nous y arrivions. la problématique c'est la santé et l'avenir de nos enfants

Eminé : J'ai appris beaucoup de choses à travers le panel et s'est rendu compte qu'autour de moi personne n'était au courant, les publicités et les réseaux sociaux doivent permettre d'informer et notamment la jeunesse. L'éducation doit se faire de la même manière qu'elle a été faite pour le tri sélectif lors de l'enfance, c'est devenu un réflexe. La communication développe des automatismes. Il faut renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité. Déposer son enfant à la crèche et partir au travail en transports est compliqué. En ce qui concerne le coût des modes de déplacements: les aides sont intéressantes avec la prime à la conversion, l'abonnement gratuit motive plus également.

Lyce : Merci pour les informations. Il est important de développer la sécurité, les transports en commun et les amplitudes horaires (3 bus toutes les heures) et la communication. Etant jeune on n'est pas au courant de la ZFE, alors que le permis à 18 ans c'est la liberté, on peut faire plus de choses.

**Compte rendu
Atelier technique avec
les acteurs socio-
économiques :
Logistique et transport
de marchandises**

4 juillet 2023

L'atelier technique sur la logistique et le transport de marchandise du Plan de Mobilité des territoires lyonnais s'est tenu le mardi 4 juillet 2023 dans les locaux de SYTRAL Mobilités.

L'ordre du jour de cette séance était :

- 1/ Le Plan de mobilité des territoires lyonnais : Vers une mobilité des marchandises décarbonée à l'horizon 2040
- 2/ Les enjeux du Plan de Mobilité des territoires lyonnais
- 3/ Le diagnostic du transport de marchandises
- 4/ Les ateliers de travail
 - **Développement des alternatives au transport routier pour la desserte du territoire** (multimodalité, cyclo-logistique, mixité fret / voyageur, ...)
 - **Transition des flottes de véhicules de transport de marchandises** (professionnels du transport et transport en compte propre)
 - **Consolidation / mutualisation des flux entre l'agglomération lyonnaise et le reste du ressort territorial de SYTRAL Mobilités** (denrées alimentaires, colis, autres marchandises)

Il a réuni :

- **ARSAC Guillaume** : Saint Etienne Métropole
- **ASSELOT Séverine** : SEPAL
- **BALOIS Edouard** : Interface Transport
- **BAZIN Michèle** : GRDF
- **CELLIER Emmanuel** : Urba Lyon
- **DAUVERGNE Jean-François** : Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (conseiller du Président)
- **DECOIN Pauline** : Voies Navigables de France
- **GAY Nathalie** : Chambres des Métiers et de l'Artisanat
- **KIMMEL Gaëtan** : Métropole de Lyon
- **MATHEY Pierre** : Chambres des Métiers et de l'Artisanat
- **MEREAU Elisabeth** : Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle
- **MONEUSE Carole** : Communauté de Communes Beaujolais Pierres dorées
- **NIVOIX Hugo** : Interface Transport
- **SOUZI Matthieu** : Communauté de Communes Miribel Plateau
- **MARSOT Anne** : EGIS
- **PECH Nicolas** : SYTRAL Mobilités
- **ROBERT Jean** : SYTRAL Mobilités
- **STRECKER Marie-Chloé** : Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle
- **WAUTHIER Pierre** : Transport Logistique de France

1 LE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS : VERS UNE MOBILITE DES MARCHANDISES DECARBONEE A L'HORIZON 2040

1.1 Présentation par SYTRAL Mobilités

Voir support de présentation joint.

2 LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS

2.1 Présentation par SYTRAL Mobilités

Voir support de présentation joint.

3 LE DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.1 Présentation par Interface Transport et Métropole de Lyon

Voir support de présentation joint.

Durant cette présentation, plusieurs questions ont été posées par les différents acteurs présents.

La chambre des métiers et de l'artisanat s'interroge sur la connaissance des volumes entre les flux entrants et les flux sortants. D'après la carte figurant en diapo 18, les flux sont majoritairement tournés vers l'extérieur (flèches bleu).

Voies navigables de France souhaite des précisions sur la définition des « flux marchandises », à savoir, les flux des chantiers sont-ils comptés dans ces flux de marchandises ? Les flux spécifiques aux chantiers n'apparaissent pas, seul sont pris en comptes les flux des entreprises dont on connaît la génération de trafic.

Une précision est apportée sur le fait que les VUL (Véhicules Utilitaires Légers) ne concerne pas que la logistique/marchandises mais ils comprennent également les véhicules des artisans.

4 LES ATELIERS DE TRAVAIL

4.1 Présentation du temps de travail

Trois sujets ont été proposés aux acteurs.

- **Développement des alternatives au transport routier pour la desserte du territoire** (multimodalité, cyclo-logistique, mixité fret / voyageur, ...)
- **Transition des flottes de véhicules de transport de marchandises** (professionnels du transport et transport en compte propre)
- **Consolidation / mutualisation des flux entre l'agglomération lyonnaise et le reste du ressort territorial de SYTRAL Mobilités** (denrées alimentaires, colis, autres marchandises)

Les participants ont été répartis en 2 tables pour faciliter les échanges et l'animation du groupe. Les sujets ont été traités successivement afin de permettre aux participants de s'exprimer sur l'ensemble des thématiques proposées.

4.2 Restitution du temps de travail

4.2.1 DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES AU TRANSPORT ROUTIER POUR LA DESSERTE DU TERRITOIRE

4.2.1.1 Les participants identifient les principaux constats et freins suivants sur le sujet :

- **Fluvial :**
 - Le recours au fret fluvial permettrait de réduire drastiquement les émissions de CO₂ = cinq fois moins d'émission de CO₂/ par tonne transportée.
 - Le nombre de quais est suffisant sur le territoire mais il est crucial de préserver leur fonctionnalité alors qu'ils sont parfois vu comme des sites potentiels pour accueillir d'autres usages (loisir, végétalisation, ...)
- **Ferroviaire :**
 - La manque de fiabilité du transport ferré et l'absence de service SNCF pour le wagon isolé sont des freins importants pour le développement du transport ferré.
 - La concurrence des usages sur le ferroviaire avec le transport de passager se fait souvent au détriment du fret
 - Le post et le pré-acheminement depuis et vers les sites intermodaux lyonnais est difficile pour certains territoires comme la Loire, pénalisant le recours à ces solutions par les chargeurs.
 - L'absence de site d'autoroute ferroviaire est problématique alors que les axes d'autoroute ferroviaire traversent le territoire.
 - En milieu rural, l'absence d'infrastructures autres que la route pour mailler le territoire limite la capacité à recourir à des modes alternatifs au transport routier
 - La stratégie nationale de relance du ferroviaire permettra peut-être de pallier en partie le manque de compétitivité du fret
- **Coût / fiabilité comparatif entre route et autres modes**
 - La souplesse et fiabilité du transport routier n'incite pas à avoir recours aux autres modes qui sont vus comme moins maîtrisables par les chargeurs voire parfois peu fiables.
 - La rupture de charge nécessaire pour changer de mode de distribution (de la route vers rail, fluvial ou cyclo) constitue un coût important que ne sont pas toutes prêtes à payer les entreprises en l'état.
- **Traitement différent selon la typologie des marchandises**
 - Certaines marchandises se prêtent plus que d'autres au recours à des modes alternatifs (ex : flux chantier pour le fluvial ou colis pour la cyclo-logistique, ...)

4.2.1.2 Différents enjeux émergent de ces constats et au regard de l'ambition portée dans le PdM

- **Question du coût :** Il est nécessaire d'accompagner l'émergence de nouvelles solutions économiquement acceptable pour développer le recours à l'intermodalité, comme cela peut être le cas sur le fluvial (PARM et PAMI) ou sur la cyclo-logistique (ColisActiv')
- **Mobilisation des acteurs :** il est nécessaire de développer les échanges réguliers entre acteurs à l'échelle de l'aire métropolitaine voire régionale pour faire connaître les solutions s'offrant à eux et valoriser les bonnes pratiques
- **Infrastructures :** Il est indispensable de préserver les infrastructures existantes (quais/berges, PLEH, gare de triage de Sibelin, chantier intermodal) voire de développer des infrastructures complémentaires sur le territoire (Autoroute ferroviaire)
- **Foncier / immobilier :** Il est nécessaire de développer / préserver des sites fonciers et immobiliers permettant de gérer la rupture de charge alors que la pression d'autres usages est réelle (récréatif, logement, bureau).

4.2.1.3 Des pistes d'actions ont été identifiées par les acteurs

- **Développement du recours au transport fluvial**
 - Communiquer sur la performance environnementale du transport fluvial et sa fiabilité
 - Mieux faire connaître les aides existantes pour favoriser le recours au fluvial (PAMI / PARM)
 - Préserver / redévelopper les infrastructures amont (Villefranche, Genay, ...) et urbaines (quais urbains) pour la desserte du territoire
- **Développement du recours à la cyclo-logistique**
 - Approfondir le déploiement des infrastructures cyclables

- Identifier / développer des sites de logistique urbaine permettant de mailler le territoire pour une desserte de proximité en cyclo-logistique
- **Développement du recours au ferroviaire**
 - Créer de nouvelles infrastructures sur le territoire (autoroute ferroviaire)
 - Développer un opérateur ferroviaire de proximité qui permettrait de remettre en route un service de gestion des wagons isolés.
 - Améliorer la desserte routière des sites intermodaux lyonnais (post et pré-acheminement) notamment la plateforme intermodale de Vénissieux.
 - Rouvrir les petites lignes ferroviaires en milieu rural
 - Relancer le fret ferroviaire de nuit
- **Contraindre le transport routier**
 - Taxer les flux routiers (notamment de transit) pour rendre le recours à la route moins compétitif et favoriser le recours à d'autres modes notamment sur les longues distances. Cette action d'envergure nationale peut donner lieu à plaidoyer du territoire auprès de l'Etat sur le sujet.
- **Expérimenter la mutualisation du transport de marchandise avec le transport de personne**
 - Expérimenter le recours au tram-fret mais après avoir fait un bilan critique de l'expérience stéphanoise pour en éviter les écueils.
 - Expérimenter l'usage des sites de remisage des véhicules (bus) en tant qu'espaces de logistique urbaine dans la journée.
- **Sanctuariser du foncier logistique en milieu urbain comme en milieu rural**
 - Identification de sites logistiques au PLU-H et/ou dans le cadre du Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique
- **Communiquer sur les atouts des modes de transport alternatifs et les aides disponibles**
 - Valoriser les différents calculateurs de coût global existants qui peuvent constituer une aide importante pour convaincre les chargeurs de l'intérêt des autres modes que le mode routier.
 - Valoriser les bonnes pratiques et initiatives mises en œuvre sur le territoire
- **Cibler prioritairement certaines filières logistiques plus favorable au recours aux modes alternatifs**
 - Flux de déchets ou flux de chantier pour le fluvial par exemple, flux de colis pour la cyclo-logistique

4.2.2 TRANSITION DES FLOTTES DE VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

4.2.2.1 Les participants identifient les principaux constats et freins suivants sur le sujet :

- **Matériel roulant :**
 - Peu d'offre de véhicules adaptées notamment PL avec une autonomie suffisante
 - Coût beaucoup plus élevé que pour les véhicules thermiques très difficile à financer pour les PME/TPE (même celles qui peuvent bénéficier d'aides financières) qui ont donc du mal à se projeter sur la réglementation ZFE-m
 - Aides financière insuffisantes ou pas suffisamment lisibles et par ailleurs limitées au périmètre de la Métropole – pas d'accompagnement pour les entreprises du reste du territoire SYTRAL Mobilités
- **Organisation de la filière**
 - Enjeu de la transition dépasse le sujet du véhicule et concerne toute l'organisation de la filière
- **Avitaillement alternatif**
 - Le développement des véhicules peu émissifs suppose l'existence d'infrastructures de recharge ou d'avitaillement alternatif, ce qui n'est pas le cas sur tout le territoire – il existe un schéma de développement des stations GNV sur la Métropole de Lyon, mais pas sur le reste du territoire

4.2.2.2 Différents enjeux émergent de ces constats et au regard de l'ambition portée dans le PdM

- **Sécuriser l'avitaillement en carburants alternatifs et en recharge à l'échelle de tout le territoire**
- **Accompagner les entreprises à la transition de leur flotte au-delà du périmètre Métropole de Lyon**

4.2.2.3 Des pistes d'actions ont été identifiées par les acteurs

- **Elaboration et mise en œuvre d'un schéma des infrastructures d'avitaillement à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités**
- **Elargir les aides financières au-delà du périmètre Métropole de Lyon**
 - Régime d'aide régional ? ou local par les EPCI ? Possibilité de travailler avec le fond vert de l'ADEME ?
- **Accompagner le secteur fluvial vers la décarbonation**
 - Inciter les acteurs du transport fluvial de marchandises à décarboner leurs équipements par le biais par exemple d'appel à projet imposant le recours à des motorisation peu émissives (GNV, ...)
- **Travailler sur des expérimentations**
 - Electrification du réseau routier ?

4.2.3 CONSOLIDATION / MUTUALISATION DES FLUX ENTRE L'AGGLOMERATION LYONNAISE ET LE RESTE DU RESSORT TERRITORIAL DE SYTRAL MOBILITES

4.2.3.1 Les participants identifient les principaux constats et freins suivants sur le sujet :

- **Modèle économique complexe** : le modèle économique des sites consolidation de flux est souvent fragile car il faut financer l'immobilier et les équipements
- **Faible connaissance des flux** : Les flux inter-territoriaux au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités sont peu connus, ces informations étant privées (opérateurs de transport) alors que sans connaissance des flux, il est très difficile d'identifier les marges de manœuvre pour de la mutualisation de flux
- **Foncier / immobilier** : pour consolider les flux, un maillage du territoire serait intéressant alors que les sites logistiques sont aujourd'hui quasi-exclusivement situés dans l'est de l'agglomération lyonnaise.

4.2.3.2 Différents enjeux émergent de ces constats et au regard de l'ambition portée dans le PdM

- **Renforcer le dialogue inter-territorial**
- **Développer la connaissance des flux**
- **Accompagner l'émergence de nouvelles solutions**

4.2.3.3 Des pistes d'actions ont été identifiées par les acteurs

- **Développement d'expérimentations**
 - Utiliser les cars scolaires pour transporter des marchandises (colis dans les soutes ?)
 - Développer le transport de fret dans les TER rentrant dans la Métropole (en dehors des heures de pointe ?)
 - Mettre en place un AMI sur certains territoires pour identifier des projets innovants permettant de consolider les flux avec un éventuel accompagnement foncier / sur l'investissement (modèle Alterconso)
 - Prolonger l'expérimentation Beaujolyon
- **Améliorer la connaissance des flux**
 - Mettre en place une instance de dialogue avec les acteurs privés pour échanger sur les possibilités de mutualisation / consolidation
- **Renforcer le dialogue entre collectivités**
 - Créer un groupe de travail inter-territorial au sein de la gouvernance du schéma logistique des biens et de services ?

Que faut-il retenir ?

- Le **déploiement à une plus large échelle de dispositifs mis en œuvre sur la Métropole de Lyon** (schéma directeur GNV, aides financières, ...) est crucial pour accompagner la transition des acteurs logistiques
- Les participants ont souligné l'enjeu d'un **dialogue renforcé entre la Métropole de Lyon et les autres EPCI** composant le territoire afin de capitaliser sur les bonnes pratiques et partager les enjeux à une échelle de territoire plus large
- Un certain nombre d'**expérimentations** pourraient être menées sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités afin d'imaginer concrètement les solutions nouvelles qui contribueront à l'optimisation et à la décarbonation du transport de marchandises
- Même lorsque les conditions d'un recours à d'autres modes que le transport routier ne sont pas toujours réunies, il est indispensable de **préserver les infrastructures intermodales**
- Le recours à des **modes de transport alternatifs** au transport routier passe par **l'amélioration de la compétitivité** et de la fiabilité de ces modes alternatifs mais également peut être par des **contraintes supplémentaires sur le transport routier** (financières, réglementation, ...).
- Le **foncier** est un enjeu crucial pour **accompagner le déploiement des chaînes logistiques plus vertueuses** en ville comme en milieu plus rural. Les collectivités peuvent s'appuyer sur leurs outils d'urbanisme réglementaire pour favoriser l'accueil de ces projets sur le territoire.

**Compte rendu
Atelier technique avec
les acteurs socio
économiques :
Intermodalité**

7 juillet 2023

L'atelier technique sur l'intermodalité du Plan de Mobilité des territoires lyonnais s'est tenue le vendredi 7 juillet 2023 dans les locaux de SYTRAL Mobilités.

L'ordre du jour de cette séance était :

- 1/ Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais
- 2/ Eléments généraux de diagnostic sur la mobilité dans le ressort territorial
- 3/ Les enjeux du Plan de Mobilité des territoires lyonnais
- 4/ Quelques éléments de diagnostic sur l'intermodalité aujourd'hui
- 5/ Premières pistes pour les actions du Plan de Mobilité relatives à l'intermodalité

Il a réuni :

- **ARSAC Guillaume** : Saint Etienne Métropole
- **ASSELOT Séverine** : SEPAL
- **BERGERY Elsa** : Métropole de Lyon
- **BLANCHIN Côme** : Communauté de Communes Saône Beaujolais
- **CHAUMAT Denis** : VUVIB
- **CHRISTIAN Bertrand** : FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes
- **DESCROUX Thibaut** : SMT AML
- **GENTIL MAURY Emmanuelle** : SYTRAL Mobilités
- **GODILLON Sylvanie** : Urba Lyon
- **LAURENT Amélie** : CARPA
- **MARSOT Anne** : EGIS
- **PECH Nicolas** : SYTRAL Mobilités
- **RABUEL Sebastien** : Métropole de Lyon
- **ROBERT Jean** : SYTRAL Mobilités
- **SIMON Jérémie** : EGIS
- **SOURNAC Guillaume** : Communauté de Communes Dombes Saône Vallée
- **SOUZI Matthieu** : Communauté de Communes Miribel Plateau

1 LE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS

1.1 Présentation par SYTRAL Mobilités

Voir support de présentation joint.

1.2 Echanges

La FNAUT s'interroge sur l'articulation entre SYTRAL Mobilités et la Région qui organise des lignes de car qui sortent du ressort territorial ?

- La Région est invitée et participe aux différents ateliers du Plan de Mobilité.

De par la loi LOM, la Région doit définir des bassins de mobilités : le travail est en cours et SYTRAL Mobilités fait le point régulièrement avec la Région

2 ELEMENTS GENERAUX DE DIAGNOSTIC SUR LA MOBILITE DANS LE RESSORT TERRITORIAL

2.1 Présentation par Egis

Voir support de présentation joint.

3 LES ENJEUX DU PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS

3.1 Présentation par SYTRAL Mobilités

Voir support de présentation joint.

3.2 Echanges

Le SEPAL souhaite si cela est possible, que le covoiturage soit transcrit en part modale (même si son estimation est difficile avec des questions de définition (covoiturage vs accompagnement))

La Métropole de Lyon s'interroge sur la capacité d'action pour atteindre 12% de part modale vélo en 2030, et fait remarquer que le rythme semble très fort jusqu'à 2030 et qu'il ralenti après comme présenté dans le document de travail. Elle se demande si ce n'est pas l'inverse qu'il faut envisager, avec un rythme plus linéaire jusqu'à 2030 et plus soutenu par la suite.

Elle attire l'attention sur la cohérence des objectifs entre SYTRAL Mobilités et Métropole sur le sujet.

L'association VUVIB indique que le covoiturage est un gisement de baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture, y compris pour les publics âgés ou handicapés. Sans « rien changer » de l'offre en transport en commun cela permet de répondre à l'objectif de baisse du nombre de kilomètre, mais il faudra des changements de comportement pour que ce mode de déplacements rentre dans les pratiques usuelles. Elle demande comment est prise l'intermodalité dans les chiffres de part modale ?

- Il y a une hiérarchie des modes. Quand un déplacement utilise deux modes, seul le mode principal est retenu

SYTRAL Mobilités précise que selon les dernières estimations d'ATMO, 19% km parcourus le seront en véhicule électrique en 2040 (chiffres ATMO)

Le Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité (CARPA) se dit sceptique sur la division par 2 de la voiture solo. La division par 2 de la voiture dans une société qui vieillit, est-ce réaliste ? Notamment dans le péri-urbain où l'accessibilité des cars n'est pas garantie.

- SYTRAL confirme que « la marche est haute » et les objectifs ambitieux mais réalistes. L'objectif n'est pas de supprimer la voiture, mais de la mettre à sa juste place en définissant les usages nécessaires.

4 QUELQUES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC SUR L'INTERMODALITE AUJOURD'HUI

4.1 Présentation par Egis

Voir support de présentation joint.

4.2 Echanges

La FNAUT s'interroge sur la focalisation sur le domicile-travail (25% des déplacements) ?

- ce sont les données qui sont les plus récentes mais évidemment pas le seul sujet de considération, les objectifs sont de donner des possibilités sur tous les motifs et à toute heure. A noter que pour les déplacements longue distance, la part de motif travail augmente significativement.
- Le lissage des heures de pointe a été discuté lors des ateliers sur les actions.

Le SEPAL fait remarquer que la fréquence des bus et des cars en heure creuses est un enjeu pour l'attractivité des transports collectifs. Le développement de l'offre en heure creuse peut également jouer sur l'attractivité de l'heure de pointe.

Saint Etienne Métropole confirme que le nombre de déplacement en train à l'échelle du territoire est encore très/trop faible et que pour une meilleure attractivité, un travail est nécessaire sur le sujet de la tarification et de l'amplitude horaire des trains. La volonté d'avoir des trains de plus en plus longs aux heures de pointe entraîne des investissements lourds avec un probable impact négatif sur l'offre en heure creuse.

Pour le covoiturage : les incitations financières qui peuvent être versées aux covoitureurs sont importantes mais uniquement pour des trajets en heure de pointe, ça n'est donc pas toujours complémentaire des transports collectifs*!

L'association VUVIB insiste sur le fait que le covoiturage est pertinent dans des zones où l'investissement en transport collectifs n'est pas pertinent ou trop coûteux.

5 PREMIERES PISTES POUR LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE RELATIVES A L'INTERMODALITE

5.1 Présentation par SYTRAL Mobilités

Voir support de présentation joint.

5.2 Echanges

La FNAUT indique que si le souhait est de développer significativement l'intermodalité vélo/TC il faut pouvoir avoir deux vélos (l'emport dans les rames restera marginal compte tenu des saturations actuelle des TER). Pour cela, il faut affirmer clairement les choix retenus, et il faut aider les usagers pour le stationnement en gare et la possession de 2 vélos, soit avec des aides à l'achat, soit par une facilitation de la location à chaque bout du trajet.

La Métropole de Lyon confirme que si c'est le choix de l'emport qui est fait, cela pose aussi la question de l'aménagement des gares et de la tarification pour cet emport. Aux Pays Bas par exemple, la tarification n'incite pas à l'emport du vélo quotidiennement dans les trains, mais plutôt à l'usage de 2 vélos.

La Métropole de Lyon travaille sur le développement du stationnement vélo dans les gares (obligations de la LOM, voire plus ensuite).

La FNAUT fait remarquer qu'il serait intéressant d'avoir le retour de l'expérience qui est menée en région Nouvelle-Aquitaine sur des vélos partagés présents dans toutes les gares de la ligne Angoulême-Royan.

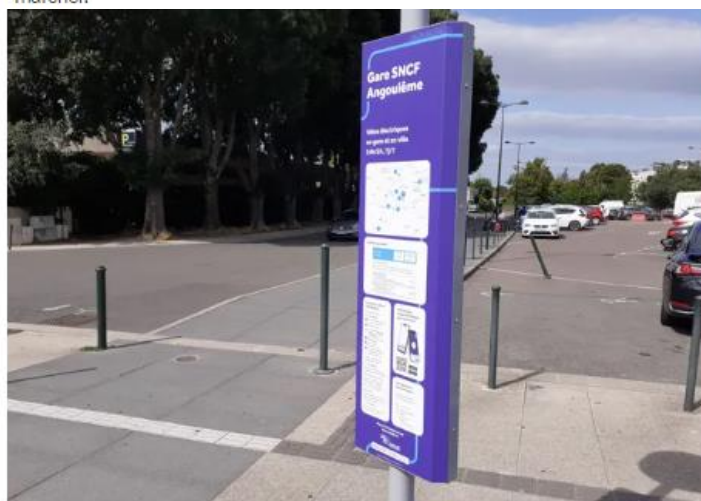
Des vélos partagés sur la ligne TER Angoulême-Royan

C'est une première en France : des vélos partagés à la sortie des gares et dans les centres-villes sur la ligne TER Angoulême-Royan. Tout récemment rouverte à la circulation, cette ligne est le cadre d'une expérimentation. Des vélos électriques sont à la disposition des voyageurs.



Des parcs de huit ou neuf vélos électriques installés à la sorties des gares et dans les centres-villes © Radio France - Pierre MARSAT

Des vélos partagés à la sortie des gares et dans les centres-villes sur la ligne TER Angoulême-Royan. C'est la région Nouvelle-Aquitaine qui a lancé l'idée, au début du mois de juillet. Des parc de huit ou neuf vélos sont à la disposition des voyageurs, à la sortie des gares d'Angoulême, Jarnac, Cognac, Saintes et Royan, et dans les centres-villes. Objectif : visiter la ville, longer la plage ou se rendre à des rendez-vous professionnels ou privés, sans prendre la voiture., et sans marcher.



Des panneaux expliquent le fonctionnement de ces vélos électriques partagés © Radio France - Pierre MARSAT

Le service est très économique : 10 centimes d'euro par minute, et un euro au-delà de la première heure d'utilisation. Il y a même des abonnements pour 15 euros par mois, compatibles avec les réseaux de transports en commun des villes traversées. Ce principe de vélos partagés va permettre aussi aux cyclistes de ne pas prendre leurs propres vélos dans le TER, puisque des vélos partagés sont à leur disposition au départ et à l'arrivée de leur trajet.

Source : [Des vélos partagés sur la ligne TER Angoulême-Royan \(francebleu.fr\)](http://francebleu.fr)

Le SMTAML indique que depuis 2005, l'intermodalité en lien avec Lyon/Villeurbanne a fortement progressé et que les marges de progrès sont surtout sur les lignes en lien avec le reste de l'agglomération.

La FNAUT insiste sur la différenciation entre un pôle d'échange et un parking-relais simple qui est parking sans service. Elle indique qu'il serait intéressant d'avoir un standard de services dans les pôles d'échanges, permettant une présence humaine à minima.

SYTRAL Mobilités confirme qu'aux Hôpitaux Lyon Sud, le parking-relais n'est qu'une composante du pôle d'échange et qu'il y aura bien d'autres services.

L'Agence d'urbanisme s'interroge sur l'usage du covoiturage comme mode de rabattement vers un pôle d'échange et demande si des exemples existent :

- Exemple de Rennes ou de Lane à l'arrêt de métro Mermoz Pinel ou le nombre de covoitureur ne cesse d'augmenter.

La Métropole de Lyon précise que les zones de chalandise des gares sont plutôt restreintes, sauf quelques exceptions lorsque l'offre de train est forte comme à Saint Germain, Givors et Vernaison. La SPL Mobilité va gérer les parkings-relais TCL et ceux autour des gares ainsi que le stationnement en voirie à Lyon.

La communauté de communes Dombes Saône Vallée s'interroge sur la validité juridique de la priorisation des usagers habitants à +2 km ?

- L'analyse juridique a été faite. Elle pointe notamment la nécessité de maintenir des places accessibles à tous, mais avec des tarifs différents. Avec ce principe, aucun usager n'est exclu des parking-relais.

La communauté de communes Miribel Plateau s'inquiète des effets de bord de la sécurisation/barriérage des parking-relais TER sur les parkings-relais du territoire de Miribel Plateau ; Elle insiste sur le besoin d'être associé à toutes ces réflexions.

La Métropole de Lyon indique qu'il s'agit d'une démarche continue avec un suivi annuel permettant d'ajuster en fonction des besoins et impacts sur les territoires voisins.

En complément le SEPAL indique que dans le cadre de la révision du SCOT de l'agglomération lyonnaise, les élus n'ont pas de demande massive de création de parc-relais. Il y a toutefois un enjeu fort d'articulation PdM / SCOT sur ces sujets.

La FNAUT demande où en sont les réflexions sur la tarification sur le ressort territorial, car c'est un facteur clé de la réussite d'une bonne intermodalité ?

- SYTRAL Mobilités indique que la réflexion est en cours, il y aura a priori un zonage mais non arrêté à ce stade.

La communauté de communes Dombes Saône Vallée confirme le souhait d'une prolongation du réseau TCL sur son territoire.

Conférence débat
20 septembre 2023

Vivre mieux en se déplaçant autrement ?



PLAN DE **m**OBILITÉ
TERRITOIRES LYONNAIS

Cette conférence débat s'est tenue le **mercredi 20 septembre 2023 au Théâtre Le Griffon, à Vaugneray**. Elle est la première d'un cycle de trois conférences débats organisée durant la phase de concertation citoyenne du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.



Etaient présents d'élus des territoires de SYTRAL Mobilités :

- **Virginie CHAVEROT**, vice-présidente de SYTRAL Mobilités, vice-présidente de la Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle (CCPA)
- **Damien COMBET**, vice-président de la Communauté de Communes de la Vallée du Garon, vice-président de SYTRAL Mobilités
- **Jean-Charles KOHLHAAS**, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités, vice-président de la Métropole de Lyon,
- **Daniel Malosse**, président de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais

Marianne THEBERT, chargée de recherche au Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, participait en tant qu'experte sur les problématiques de transport et de mobilité.

L'objectif de cette conférence débat était de :

- présenter **les grandes ambitions pour nos déplacements d'ici à 2040** ;
- approfondir la thématique du **développement de nouvelles offres de mobilité** dans les territoires.

En amont de la conférence débat était proposé un dispositif de participation qui permettait au public de poser ses questions via un chat. Ces dernières étaient transmises à l'animateur qui pouvait ainsi les poser aux intervenants en temps voulu.

L'animateur a ouvert la conférence avec plusieurs questions sur les territoires d'appartenance et les habitudes de mobilité de l'assemblée.

Ainsi, la quasi-totalité des soixante personnes présentes dans la salle provenait du territoire de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais. Quant aux moyens de mobilité utilisés :

- 100 % utilisent leur voiture individuelle
- 20 % utilisent le vélo
- 10 % font du covoiturage
- 20 % pratiquent la marche à pied
- 25 % utilisent les transports collectifs

1 - INTRODUCTION : QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITE ?

Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} Vice-président de SYTRAL Mobilités, a introduit la conférence débat en présentant ce qu'est un Plan de Mobilité et les raisons d'en élaborer un.

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 a décidé la création de SYTRAL Mobilités le 1^{er} janvier 2022, élargissant le territoire de compétences du SYTRAL à la quasi-totalité du Département du Rhône. La loi lui demande aussi d'adopter un Plan de Mobilité sur l'ensemble de son territoire, au plus tard début 2025. Ce document, qui s'appelait auparavant un Plan de Déplacements Urbains (PDU), propose une vision prospective à 10 – 20 ans des mobilités dans le territoire. L'occasion, pour SYTRAL Mobilités, de rattraper le retard pris dans les territoires périurbains et ruraux autour de la Métropole de Lyon en matière d'offres de mobilité.

Ce document a pour vocation de planifier l'évolution de tous les modes de transport, qu'il s'agisse de transports de personnes (voiture, transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage) ou de marchandises (routier, ferroviaire, fluvial). SYTRAL Mobilités souhaite en faire avant tout un document réaliste et utile des projets en capacité d'être réalisés à horizon 2030 – 2040. Il doit fixer un cap, avec des objectifs année après année. Il doit également être cohérent avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT).

« On ne fait pas de la mobilité pour faire de la mobilité. On fait de la mobilité parce qu'il y a des besoins de mobilité, de population et de marchandises. Et ça, ça dépend de l'urbanisme, du nombre de logements, du nombre d'emplois créés en zones d'activités, ... » Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président de SYTRAL Mobilités

A ce titre, Jean-Charles KOHLHAAS rappelle que tout nouveau projet structurant de transport collectif demande des investissements importants. Ainsi, les communes souhaitant voir aboutir un projet de transport sur leur territoire doivent pouvoir justifier d'une croissance démographique et/ou économique le rendant pertinent.

L'élaboration du Plan de Mobilité suit le calendrier suivant.



Après une phase de concertation préalable environnementale début 2023 sur les impacts du futur Plan de Mobilité, SYTRAL Mobilités mène **actuellement une phase de concertation citoyenne**. Durant cette dernière, SYTRAL Mobilités a organisé à l'été 2023 un panel citoyen. Au total, ce sont **29 habitants du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, venant de territoires distincts (ruraux, périurbains, urbains), de catégories socioprofessionnelles et d'âges divers**, qui ont été réunis pendant 4 séances. Il leur a été apporté de l'information, des interventions d'experts, d'élus, des avis contradictoires, de sorte **qu'ils élaborent collectivement un avis citoyen sur le projet de Plan de Mobilité**.

Virginie CHAVEROT insiste sur le travail collectif fait entre les élus de SYTRAL Mobilités, issus de la Métropole et des EPCI membres, pour construire ce Plan de Mobilité. Tous les territoires sont interdépendants. Elle remercie l'ensemble des participants, en tant que représentants de territoires ruraux et périurbains, de s'être mobilisés pour être présents ce soir et de faire valoir leur parole ou leur expérience en tant qu'usagers des mobilités.

2 - QUELLES AMBITIONS D'ICI 2040 POUR NOS MOBILITES ?

Un court film (3-4 min) présentant le travail du panel citoyen a été diffusé. Deux de ces participants, Loïc et Michel, sont ensuite venus à la tribune pour expliciter les messages clés contenus dans leur avis qui sont les suivants :

Les messages clés de la contribution citoyenne

Informier et communiquer sur les solutions alternatives, le conseil, les aides

Développer les transports en commun et leur accessibilité

Le panel a notamment proposé la création d'une **application « météo des mobilités »** afin d'accompagner à l'usage de différents modes et sensibiliser à leurs impacts

- Développer les **voies réservées aux bus** en centre-ville
- Adapter le **confort** dans les transports
- **Etendre les horaires** des transports en commun
- Renforcer les **Cars du Rhône**

Encourager le covoiturage

- Il doit être plus **simple** et plus **facile d'accès** notamment pour les **personnes éloignées du numérique**
- Il doit être **sécurisé** en renforçant la traçabilité
- Développer et augmenter les **voies dédiées** sur les autoroutes

Une préoccupation vis-à-vis de la ZFE et des enjeux sociaux

17

Les messages clés

Penser l'aménagement du territoire en déconcentrant les activités

Privilégier l'incitation sur la sanction pour accompagner au changement

- **Redynamiser** et humaniser les **centres-villes des villes moyennes** du territoire hors centre-ville de Lyon
- **Arrêter l'étalement urbain** de certaines zones d'activités, voire d'habitation
- **Obliger les entreprises à proposer du télétravail** pour les métiers le permettant

- En **élargissant les aides financières** pour qu'elles s'appliquent au-delà de la Métropole

Apaiser les usages et ne plus opposer les modes les uns aux autres

18

Les techniciens de SYTRAL Mobilités ont ensuite présenté les quatre ambitions clés du Plan de Mobilité et les leviers qu'il faut actionner pour y parvenir :



Concernant l'ambition de faire des mobilités **un levier de bien-être et de santé**, plutôt que de nuisances (ex : pollution de l'air), il est rappelé qu'aujourd'hui 1 200 décès par an sont liés aux particules fines dans le ressort territorial. Cet enjeu sanitaire, ainsi que celui de la sécurité routière, sont très importants.

La deuxième ambition rappelle que les mobilités doivent **répondre aux besoins de tous, dans tous les territoires**. Dans ce cadre, il est à noter que :

- Près de 10 % de la population habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville.
- 10 % de la population vit dans une petite commune très peu équipée en services publics de proximité : il faut donc leur proposer des solutions de mobilités adaptées.
- 8 % de la population a plus de 75 ans.
- Certaines personnes qui se déplacent ont des fragilités physiques, mentales ou cognitives. Il faut également pouvoir répondre à leurs besoins de mobilité.

La troisième ambition du Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de proposer des mobilités **adaptées aux temporalités et aux modes de vie**, [JF1] qui permettent à chacun de se déplacer selon ses besoins tout au long de la journée. En effet, les usagers ne se déplacent pas uniquement en heures de pointe et ne se déplacent pas de la même manière ou au même endroit tous les jours.

Enfin, **la quatrième ambition** s'inscrit dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone** et se traduit par un objectif ambitieux de **diviser par deux l'usage de la voiture seul**. Or, aujourd'hui, l'usage de la voiture individuelle est la pratique dominante, notamment dans les territoires périurbains.

Pour atteindre ces objectifs, quatre leviers d'actions ont été identifiés :

- **Levier 1 : réorganiser le territoire**, avec l'idée sous-jacente d'avoir à se déplacer moins loin et seulement lorsque l'on en a besoin.

Ce levier doit être pensé en corrélation avec les Schémas de Cohérence Territoriale afin de rechercher une organisation du territoire qui permette de limiter les besoins en déplacements. Le Plan de Mobilité peut quant à lui encourager le développement de services spécifiques (coworking, services ambulants en bus, facilités pour le télétravail, ...) au sein des territoires, permettant de limiter les besoins en déplacements longs.

• **Levier 2 : changer les habitudes.**

Pour changer de pratiques de mobilité, il faut avoir le choix dans ces modes de transport, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui. Souvent, on poursuit une habitude parce que l'on s'y sent en sécurité et parce qu'on y trouve des avantages. Or, l'objectif du Plan de Mobilité n'est pas seulement de provoquer des changements de comportement, mais également de les pérenniser. Des idées ont été proposées pour cela, telles que :

- La mise en place d'une billettique qui facilite l'usage du train et des bus.
- Des aménagements supplémentaires au niveau des parcs relais, afin de donner la priorité à ceux qui habitent plus loin.
- D'inciter les usagers qui habitent plus près, à venir à vélo ou à pied pour prendre ensuite un transport collectif.
- Des campagnes d'information et de communication ou de lieux ouverts aux usagers pour recueillir de l'information sur les différentes solutions de mobilité existantes (ex : Agence des mobilités de la Métropole de Lyon).

• **Levier 3 : développer des offres alternatives et des services de mobilité moins carbonés.**

Aujourd'hui, 90 % des déplacements quotidiens font moins de 10 km. La marche est une alternative pertinente pour les déplacements très courts de 1 à 2 km. Le vélo, les transports collectifs et le covoiturage peuvent être une réponse pertinente au-delà. Pour encourager ces changements de pratique, on peut imaginer :

- Des voies réservées sur les autoroutes pour les transports collectifs et le covoiturage.
- Des infrastructures et des itinéraires spécifiques pour les vélos.

• **Levier 4 : redéfinir les usages nécessaires de la voiture individuelle.**

Sur certains types de déplacement, la voiture individuelle demeurera l'offre de transport la plus efficace. Mais pour les autres, il faut mettre en place des alternatives. Ce qui aura un impact sur la place que l'on accorde à la voiture, notamment sur voirie, afin de donner plus de place aux autres modes de transport (vélo, marche à pied, ...).

3 - ECHANGES AVEC LA SALLE

Après cette partie de présentation, une phase d'échanges avec la salle a suivi. A cette occasion, les participants se sont principalement exprimés **sur des problématiques actuelles** qu'ils rencontrent sur le réseau de transport en commun géré par SYTRAL Mobilités.

Le ramassage scolaire

Plusieurs personnes présentes dans le public ont interpellé SYTRAL Mobilités quant à la fiabilité du transport en bus, en particulier du ramassage scolaire. Elles dénoncent une situation existante depuis 2022, les obligeant à s'organiser pour covoiturer les enfants vers leurs établissements scolaires. Elles attendent également de la part de SYTRAL Mobilités un geste commercial sur les abonnements scolaires pris, face aux dysfonctionnements du service. Elles interrogent les personnes en tribune quant à la possibilité de disposer d'une billettique unique entre les Cars du Rhône et le réseau TCL.

Réponse de SYTRAL Mobilités

Concernant le ramassage scolaire, le problème de pénurie de conducteurs n'est malheureusement pas local, ni même national, mais européen. Ce constat s'explique par des conditions de travail difficiles avec des journées de travail morcelées et qui impliquent également des salaires difficilement attractifs. Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilité, il manquait en 2022 environ 500 conducteurs. **La situation s'est améliorée en 2023, mais il en manque encore 150. Cette amélioration permet cependant à 98 % des lignes scolaires d'être assurées**

depuis septembre 2023. Jean-Charles KOHLHAAS, prend ce sujet très au sérieux et est tenu informé quotidiennement de l'avancée de la situation par les délégués de transport et les municipalités concernées.

Les délégués ont d'ailleurs été réunis récemment pour trouver une solution à cette situation conjoncturelle. Il a été convenu de se rapprocher de personnes plus éloignées de l'emploi, de les former, de les réinsérer et de chercher à les garder. Cependant, de telles mesures n'auront de **véritables incidences que d'ici 2 ou 3 ans**. En attendant, il est demandé aux délégués de mettre en place et de **respecter une offre nominale. Le processus est au 2/3 accompli, permettant une amélioration de l'offre actuelle.**

La Communauté de Communes des Vallées du Lyonnais est actuellement la plus touchée par cette pénurie de chauffeurs.

Il est précisé que la loi oblige SYTRAL Mobilités à proposer les mêmes services et la même qualité de desserte aux établissements scolaires, qu'ils relèvent de l'enseignement public ou du privé.

Concernant la mise en place d'une billettique unique, SYTRAL Mobilités y travaille depuis le 1^{er} janvier 2022 et devrait prochainement aboutir.

Sur les cas plus particuliers d'usages et d'abonnements énoncés par des participants, Jean-Charles KOHLHAAS s'engage à étudier leur cas individuellement.

Le Plan de Mobilité au niveau de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais

Quels sont les projets de SYTRAL Mobilités au niveau de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

Jean-Charles KOHLHAAS indique que SYTRAL Mobilités travaille depuis un an et demi à augmenter l'offre de transports collectifs sur tout le territoire. Une augmentation qui passe par la **création de nouvelles lignes** mais aussi par **l'augmentation de fréquence et d'amplitude des lignes actuelles** (ex : la ligne 147).

Damien COMBET, invite l'assistance à se projeter plus loin que les problématiques actuelles de mobilité pour réfléchir à horizon 2030 – 2040.

Pour Jean-Charles KOHL HAAS, il n'est pas question que l'on n'utilise plus la voiture. La voiture est et restera encore un moyen de transport utile et utilisé dans 5 – 10 – 15 – 20 ans. En revanche, il y a des moments où, au lieu d'utiliser la voiture, on pourrait utiliser des solutions alternatives de transport. C'est là l'objectif de SYTRAL Mobilités mais la mise en œuvre de ces offres peut prendre du temps. En effet, **elles nécessitent des investissements importants et il faut donc les justifier par des flux d'usagers, par une massification des déplacements. Sinon le transport collectif ne devient ni écologique, ni économique, ni intelligent.**

L'incitation au covoiturage

Est-ce vraiment le rôle de SYTRAL Mobilités d'agir pour inciter au covoiturage ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

En moyenne, dans la Métropole de Lyon, toutes les 19 voitures utilisées seul, on a une 20^e voiture avec une 2^e personne à l'intérieur. Le covoiturage est une solution importante pour réduire les dépenses liées aux déplacements et la saturation des voies de circulation.

SYTRAL Mobilités souhaite poursuivre son engagement auprès de la Métropole de Lyon et des autres intercommunalités en faveur du développement du covoiturage en aménageant des aires de covoiturage, en instaurant des incitations financières, en mettant en place une application mobile la plus large possible sur le territoire, en créant des lignes de covoiturage. Depuis 3 ans par exemple, une ligne très efficace a été créée entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Aujourd'hui, quelqu'un qui se rend à un arrêt de cette ligne de covoiturage attend en moyenne trois minutes avant d'être pris. Ce qui équivaut à la fréquence d'un métro.

Ligne 147

Le car de la ligne 147 est souvent saturé, il n'y a pas de place assise. Serait-il possible de transformer cette ligne en bus urbain ? Comment peut-elle être utilisée par des personnes en mobilité réduite ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

La ligne 147 ne peut être transformée en bus urbain car elle se déplace dans des territoires où les aménagements de voirie et les vitesses pratiquées ne permettent pas de transporter des gens debout en toute sécurité.

L'objectif de SYTRAL Mobilités est donc plutôt d'en augmenter la fréquence pour améliorer le confort des usagers.

Quant à la problématique du transport des personnes à mobilité réduite, les cars ne peuvent accueillir ce type de matériel. Des véhicules de transport spécialisés peuvent être mobilisés pour ce genre de déplacement.

Développement du mode « vélo »

Quelles solutions concrètes proposez-vous pour sécuriser les déplacements à vélo ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

L'organisation des déplacements à vélo ne fait pas partie des compétences de SYTRAL Mobilités. La loi définit dans le périmètre d'actions de SYTRAL Mobilités les transports scolaires, les transports réguliers et les transports à la demande. Ce sont les communautés de communes qui ont en charge des mobilités locales, dont la marche à pied et le vélo, les mobilités solidaires, le covoiturage, l'autopartage. SYTRAL Mobilités peut cependant accompagner les communautés de communes qui le demandent sur ces thématiques.

Daniel Malosse précise que la construction d'une piste cyclable ou d'une voie verte est un investissement qui prend du temps et nécessite de l'argent public. Il n'est donc pas possible de construire des aménagements sécurisés partout. Dans le cas de Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais, l'intercommunalité s'est dotée d'un Schéma directeur des voies cyclables. Ce document prévoit la mise en œuvre de plusieurs projets au travers d'un axe Nord et d'un axe Sud.

Or, au-delà des aménagements cyclables, le territoire de l'Ouest lyonnais connaît une vraie problématique qui est l'absence de trottoir. Ce qui est un vrai enjeu pour développer l'usage de la marche en toute sécurité.

Correspondance entre les modes de transport

Il y a un problème au niveau des correspondances entre la ligne 147 et la ligne 2 Ex qui permet de se rendre jusqu'à Lyon. Cette lacune pousse à utiliser sa voiture personnelle pour aller à Lyon, plutôt que d'utiliser les transports en commun.

Réponse de SYTRAL Mobilités

SYTRAL Mobilités va étudier les horaires de passage de la ligne 147, de sorte qu'ils s'articulent mieux avec ceux de la ligne 2 Ex.

Financement de SYTRAL Mobilités

Quelle est la participation financière des collectivités au fonctionnement de SYTRAL Mobilités ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

La participation financière des territoires au fonctionnement de SYTRAL Mobilités se fait par deux moyens : une contribution annuelle de la part des communautés de communes et de la Métropole et le Versement Mobilité levé auprès des employeurs. C'est une cotisation sociale prélevée sur les salaires par l'Urssaf et reversée ensuite à SYTRAL Mobilités. Toutes les entreprises de plus de 11 salariés y sont assujetties, selon des taux définis par SYTRAL Mobilités.

4 - APPROFONDISSEMENT « SE DEPLACER AUTREMENT »

La parole est ensuite donnée à Marianne THEBERT qui réagit aux différents propos ayant précédé son intervention.

Elle insiste sur le fait que **la façon dont nous nous déplaçons à long terme modèlè nos territoires**. Pendant longtemps, les territoires ont été aménagés par et pour la voiture. Cela a été la réponse à des problématiques politiques, sociales, économiques d'une certaine époque. Or, faire fonctionner correctement un système de transport collectif est également un choix politique, qu'importe le niveau de densité de population du territoire qu'il traverse. Par exemple, en Suisse, toutes les bourgades de plus de 100 habitants sont desservies, bien que pas toutes les heures. Pour un transporteur, 3 000 habitants au km², c'est le seuil minimal pour faire fonctionner correctement une ligne de transports collectifs.

Les réseaux routiers mis en œuvre dans les périphéries sont extrêmement hiérarchisés. On appelle cela un « développement en arbre ». Vous avez des tronçons principaux sur lesquels il est possible d'aller vite. Ensuite, vous passez sur des tronçons secondaires. Puis, il y a un réseau plus capillaire, pour achever le trajet. Ce type de réseau est extrêmement efficace pour aller vite. Et vous allez vite parce que les distances à parcourir sont bien supérieures à celles nécessaires pour atteindre le centre-ville. Si on ne peut pas refaire tout le réseau routier de grands axes, on peut peut-être agir sur le réseau capillaire ? De plus, la redynamisation des centres-villes de villes moyennes peut également avoir un impact sur nos mobilités, comme le disait le panel citoyen. Il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres mais les faire cohabiter. Cependant, faire cohabiter les modes, cela suppose que la voiture se pousse un peu et fasse de la place aux autres usages que sont les transports collectifs, le vélo et la marche à pied notamment.

La conférence débat se termine à 21h, après un mot de conclusion de **Jean-Charles KOHLHAAS** qui remercie les personnes présentes et rappellent aux personnes l'ayant interpellé sur les problématiques de ramassage scolaire qu'elles peuvent laisser leurs coordonnées pour que leur cas individuel soit vu plus en détail.

Conférence-débat
21 septembre 2023

Mieux vivre en changeant nos habitudes



PLAN DE **m**OBILITÉ
TERRITOIRES LYONNAIS

Cette conférence-débat s'est tenue le **jeudi 21 septembre 2023 à l'Espace Jean Gabin de Chaponnay**. Elle est la deuxième d'un cycle de trois conférences-débats organisé durant la phase de concertation citoyenne du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

En qualité d'élus des communes du territoire, de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités, étaient présents Raymond DURAND, maire de Chaponnay, et Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président de la Métropole de Lyon, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités

En qualité de chefs de projet du Plan de mobilité de SYTRAL Mobilités, étaient présents Nicolas PECH et Jean ROBERT.

En qualité d'expert sur les problématiques de transport et de mobilité, était présent Nicolas LOUVET, directeur du bureau de recherche 6T.

L'objectif de cette conférence débat était de :

- présenter, puis échanger avec la salle, sur **les grandes ambitions pour nos déplacements d'ici à 2040** ;
- approfondir la thématique du **changement d'habitudes en termes de mobilité**.

M. Durand a introduit la rencontre rappelant la nécessité pour sa commune de prendre le temps d'échanger sur un sujet comme les mobilités. L'animateur a pris la suite avec quelques questions sur les territoires d'appartenance et les habitudes de mobilité de l'assemblée.

Ainsi, **la moitié des quarante personnes présentes dans la salle venait de Chaponnay, un quart du territoire de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon et le reste de la Métropole de Lyon ou des territoires voisins**. Quant aux moyens de mobilité utilisés :

- 100 % utilisent leur voiture individuelle
- 3 personnes font du covoiturage
- 25 % utilisent les transports collectifs
- 5 personnes utilisent le vélo
- 20 % pratiquent la marche à pied

1. INTRODUCTION : QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ ?

Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités présente ce qu'est un Plan de Mobilité et pourquoi en réaliser un.

L'établissement public SYTRAL Mobilités a été créé au 1^{er} janvier 2022, élargissant son territoire de compétences à la quasi-totalité du Département du Rhône. Auparavant, ce dernier se limitait au territoire de la Métropole de Lyon. La Loi d'Orientation des Mobilités lui demande aussi d'élaborer un Plan de Mobilité sur l'ensemble de son territoire élargi, au plus tard en 2025. Ce document de planification, anciennement dénommé Plan de Déplacements Urbains (PDU), est une vision prospective à 10 – 20 ans de toutes les mobilités sur le territoire.

Ce document a pour vocation de planifier l'évolution de tous les modes de transport, qu'il s'agisse de transports de personnes (voiture, transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage) ou de marchandises (routier, ferroviaire, fluvial). SYTRAL Mobilités souhaite en faire avant tout un document réaliste et utile planifiant des projets qui soient véritablement en capacité d'être réalisés à horizon 2030 – 2040 (par rapport aux perspectives budgétaires par exemple). Il doit également être compatible et construit en lien avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT).



Un travail avec les élus de tous les territoires a été initié pour fixer les grands objectifs, aux côtés d'experts techniques, de têtes de réseaux, etc. En parallèle, une concertation préalable environnementale a été organisée en janvier 2023 sur les impacts du futur Plan de Mobilité et SYTRAL Mobilités mène actuellement une concertation citoyenne. Durant cette dernière, un panel citoyen a été mis en place. Au total, ce sont 29 habitants du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et de ses franges, venant de territoires différents (ruraux, périurbains, urbains), de catégories socioprofessionnelles et de tranches d'âge distincts, qui se sont réunis pendant 4 week-ends cet été. Il leur a été apporté de l'information, des interventions d'experts, d'élus, des avis contradictoires, afin qu'ils élaborent collectivement un avis citoyen sur le Plan de Mobilité à horizon 2040. Ce document est disponible sur le site Internet www.mobiliteterritoireslyonnais.fr, ainsi qu'en version papier sur le stand d'information pédagogique, à l'extérieur de la salle. En complément de cette démarche, un questionnaire a été mis en ligne depuis le 9 mai, et ce jusqu'au 29 septembre 2023.

Jean-Charles KOHLHAAS souhaite rappeler le contexte dans lequel doit s'inscrire le Plan de Mobilité : celui du réchauffement climatique et de la pollution de l'air. La mobilité routière est largement à l'origine de ces deux problèmes. Or, l'Etat s'est engagé à réduire notablement les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2040 (Stratégie Nationale Bas Carbone). Pour atteindre ces objectifs, il faut viser une réduction de moitié des distances parcourues en voiture. Néanmoins, cela ne sera pas atteignable dans tous les territoires de la même manière : « Donc, si on veut être en moyenne à 50 %, ça veut dire que dans le cœur de la métropole, on va plutôt s'approcher des 90 % de réduction parce qu'on n'arrivera pas à empêcher la voiture dans les territoires périurbains et ruraux tels que le vôtre. La marche est très haute mais je suis assez optimiste. 2040, ça nous laisse 17 ans. On a des marges de

progrès intéressantes et par exemple entre 2019 et 2023, le nombre de déplacements en voiture dans la Métropole de Lyon a déjà baissé de 10 %. »

Le Plan de Mobilité est un projet avec un certain nombre d'actions et d'objectifs qui ne seront pas réalisés du jour au lendemain. Le travail de projection n'est pas toujours évident, c'est pourquoi il est proposé aux participants de prendre le temps de répondre à quelques questions concrètes sur la situation actuelle s'ils en ressentent le besoin avant d'aller plus loin.

- **Echanges avec la salle**

Diminution du transport de marchandises

Vous parlez de diminuer de moitié le nombre de kilomètres de voiture. Vous ne parlez que du déplacement des personnes et non pas du transport de marchandises ?

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

La thématique du transport des marchandises est bien prise en compte dans le Plan de Mobilité. Mais il s'agira de prévoir une diminution du nombre de kilomètres parcourus moins forte car les marchandises ne peuvent pas se reporter sur les transports en commun. Le report peut être envisagé en partie sur le vélo pour le dernier kilomètre mais aussi sur le fluvial puisque le territoire a la chance d'être traversé par deux fleuves. On va continuer d'avoir besoin de la logistique, donc elle ne devrait pas beaucoup diminuer mais, en revanche, on va la décarboner. En effet, les professionnels sont très en avance en matière de décarbonation des flottes de véhicules.

Malgré tout, les experts les plus optimistes estiment qu'on aura 25 % de la flotte des véhicules électrifiée en 2040. Les derniers chiffres parlent même de 15-17 %. Donc, pour atteindre les 64 % de baisse des émissions de gaz à effet de serre, il faut que l'on réduise clairement les kilomètres de déplacements en voiture individuelle. Pour cela, plusieurs alternatives : à pied, à vélo, pour les déplacements de courte et de moyenne distances, en transports en commun bien évidemment ; et puis en covoiturage, notamment pour les territoires peu denses.

Le ramassage scolaire

Que se passe-t-il avec les bus scolaires ? Ils ne passent plus, les enfants arrivent en retard, voire ne peuvent pas à aller à l'école.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Depuis la fin de la crise sanitaire, on observe une pénurie de conducteurs à l'échelle de toute l'Europe, comme il en existe pour un certain nombre de métiers en tension (petite enfance, aide aux personnes âgées...) et c'est encore plus fort chez les conducteurs de poids lourds. Il nous manquait, en septembre 2022, sur le périmètre de SYTRAL Mobilités, un peu plus de 400 conducteurs de bus et de cars, ce qui explique certaines suppressions de services pour des territoires. Notamment dans la région de Tarare où il y a eu des suppressions de lignes scolaires toute l'année. Aujourd'hui, il ne nous manque plus "que" 170 conducteurs de bus et cars sur l'ensemble du périmètre. Nous avons bien progressé depuis 2022, mais cela veut dire que pour essayer d'assurer le service de base, tous les conducteurs, y compris ceux qui étaient en réserve, y compris ceux qui font conducteur et contrôleur (les deux métiers à la fois) et y compris les agents de maîtrise qui ne sont normalement pas conducteurs mais qui ont le permis D, conduisent. Et donc quand il y en a un qui est malade, comme dans tout métier, le service ne peut pas être assuré puisqu'il n'y a personne pour prendre la relève en réserve. Nous sommes conscients de cette situation.

Aujourd'hui, sur le périmètre de SYTRAL Mobilités, nous avons environ 98 % des transports scolaires qui sont assurés. En revanche, il nous manque encore une centaine de conducteurs sur le réseau TCL, sans compter cette problématique d'absence au dernier moment qu'on ne sait pas pallier. C'est un problème structurel. Mais on travaille au quotidien depuis l'année dernière avec tous les délégataires pour essayer de mieux recruter, de proposer de meilleures conditions de travail pour fidéliser les conducteurs (pénibilité du métier, horaires décalés...) On a plusieurs cas de figure :

- celui utilisé l'an passé et qu'on essaye de moins utiliser cette année, à savoir demander aux gros délégataires (en particulier TCL) de garder quelques conducteurs en réserve et d'annoncer une semaine en avance ce qu'on appelle un plan de transport adapté. Dans ce cas, nous sommes obligés d'attendre les bus ou cars, certes un peu plus qu'à l'accoutumée mais on est prévenu à l'avance.

- pour les lignes scolaires, des alertes spécifiques par SMS et par mail ont été mises en place pour prévenir les parents quand un car est annulé (si possible une semaine à l'avance aussi).

- enfin, il nous reste ce problème, déjà évoqué, de gens malades au dernier moment et que l'on ne sait pas gérer pour le moment. Or, sur le réseau TCL par exemple, quand un conducteur est malade, cela fait vite dix allers retours dans la journée qui ne sont pas assurés.

On travaille avec les élus des territoires, les délégataires (Keolis, TCL...) en permanence, à court, à moyen et long terme pour trouver des solutions. Mais on ne sait pas faire rouler des cars sans conducteur. On recrute massivement d'ailleurs. Tout cela prend du temps et on fait le maximum, soyez-en persuadés.

La réorganisation de la ligne 112

Une personne explique qu'à cause de la réorganisation de la ligne 112, des collégiens qui mettaient 20 minutes à rentrer chez eux, mettent désormais 1h15 étant donné qu'il faut attendre une navette à la limite avec l'Isère.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Oui, nous sommes conscients de ce problème effectivement. Nous avons fait ce choix, en toute connaissance de cause, d'augmenter la fréquence de cette ligne car elle doit transporter beaucoup plus de monde. Cependant, elle sortait du périmètre de SYTRAL Mobilités et donc des compétences de SYTRAL Mobilités. Mais on doit effectivement trouver une solution pour ces élèves-là qui ne sont néanmoins pas très nombreux. La Région a mis en place une navette. Le transport collectif est un transport massifié donc c'est normal de chercher en priorité à répondre aux besoins du plus grand nombre. Sachez quand même qu'il y a d'autres solutions qui existent. On ne peut pas rentrer dans tous les détails. Mais par exemple, quand on ne peut pas desservir certains arrêts où il y a trop peu de monde pour faire un arrêt de bus, il y a une indemnité kilométrique qui est payée aux parents d'élèves pour le transport afin qu'ils l'organisent eux-mêmes le transport de leurs enfants.

Les alternatives à la voiture : le train

Une personne pointe le manque de solutions existantes aujourd'hui pour lui permettre de ne pas aller à Lyon en voiture depuis chez elle. Elle n'a que le train pour le moment, qui par ailleurs dysfonctionne très fréquemment. Elle aimerait ne plus prendre sa voiture mais ne peut pas le faire actuellement.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

La loi n'a pas donné à SYTRAL Mobilités toutes les compétences. Pour simplifier, l'Etat est compétent pour toutes les routes nationales, les liaisons nationales, ferroviaires. La Région est compétente pour les trains régionaux et

pour les cars interdépartementaux, là où il n'y a pas d'autorité organisatrice. Le département est responsable de la voirie départementale. Les communautés de communes sont responsables de la voirie de leur communauté de communes puis il y a les autorités organisatrices de la mobilité qui sont d'abord des autorités organisatrices de la mobilité locale : donc chaque communauté de communes, en tout cas sur notre périmètre, est autorité organisatrice de la mobilité et est responsable des mobilités actives (marche à pied, vélos) partagées (covoiturage, autopartage) et solidaires (pour les personnes âgées, personnes à mobilité réduite). Enfin, il y a une grosse autorité organisatrice de la mobilité qui s'appelle SYTRAL Mobilités, qui elle est responsable du transport collectif régulier, du transport collectif scolaire et du transport à la demande.

Depuis que nous sommes arrivés en 2020, nous avons tout de suite vu que le territoire était irrigué par un certain nombre de lignes ferroviaires et que plutôt que de mettre des lignes de cars et de bus sur des longues distances, il serait bien de développer des lignes ferroviaires. Dès le départ, nous avons dit à la Région être prêts à mettre beaucoup pour investir sur ce volet. Nous avons aussi dit à la Région que nous étions prêts à financer la moitié du renfort de l'offre ferroviaire supplémentaire pour arriver au quart d'heure en termes de fréquences sur les dessertes ferroviaires. Malheureusement, pour l'instant, les choses évoluent lentement : on envisage des premières lignes au quart d'heure d'ici 2035. Le secteur de l'Ain notamment est très contraint par l'étoile ferroviaire lyonnaise. L'axe Vienne-Villefranche est essentiel pour SYTRAL Mobilités. Et, il nous semble indispensable de ne pas tout centraliser à Part-Dieu mais de prendre en compte Jean-Macé, Perrache et Vaise pour connecter tout le territoire. Des études sont en cours mais cela ne relève pas de notre compétence (nous restons tout de même prêts à en financer une partie si on passe au quart d'heure). En attendant, nous augmentons les lignes de cars et bus pour vous rabattre depuis les territoires de la CCPO vers la gare de Vénissieux par exemple pour pouvoir prendre le métro, demain vers Saint-Genis-Laval pour rejoindre le métro B.

2. QUELLES AMBITIONS D'ICI 2040 POUR NOS MOBILITÉS ?

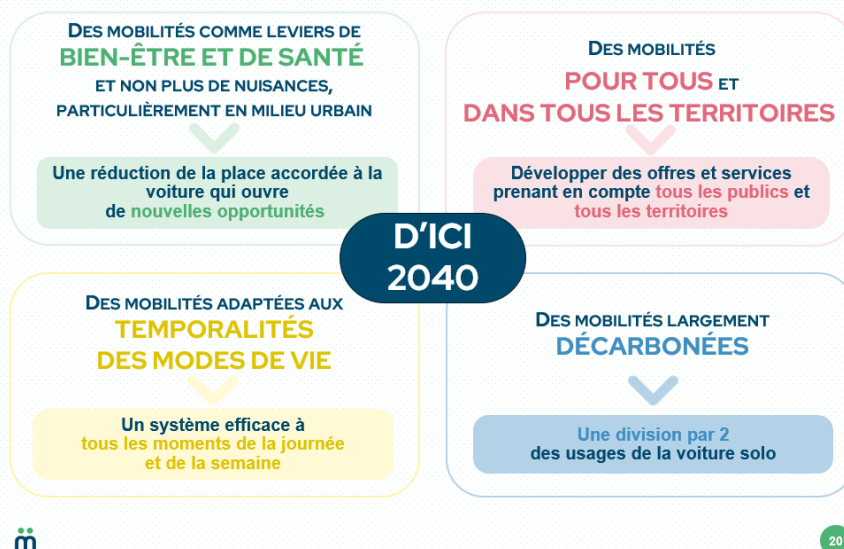
Un court film (3-4 min) présentant le travail du panel citoyen a été diffusé. Deux de ses participantes, Cindy et Cécile, sont ensuite venues à la tribune pour expliciter les messages clés rédigés dans leur avis, lesquels sont les suivants :





Jean ROBERT et Nicolas PECH, chefs de projet du Plan de Mobilité à SYTRAL Mobilités ont ensuite présenté à tour de rôle les 4 ambitions clés du Plan de Mobilité et les leviers qu'il serait possible d'activer pour y parvenir. Les 4 ambitions clés sont les suivantes :

4 ambitions clés



Concernant l'ambition de faire des mobilités **un levier de bien-être et de santé**, plutôt que de nuisances (ex : pollution de l'air), il est rappelé qu'aujourd'hui, le nombre de décès par an liés aux particules fines à l'échelle du ressort territorial est de 1 200. Cet enjeu sanitaire, ainsi que celui de la sécurité routière, sont très importants.

L'ambition 2 rappelle que les mobilités doivent **répondre aux besoins de tous, dans tous les territoires**. Dans ce cadre, il est à noter que :

- Près de 10 % de la population habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville, ce qui induit des enjeux d'équité sociale.
- 10 % de la population vit dans une petite commune très peu équipée en services publics de proximité : il faut donc leur proposer des solutions de mobilité adaptées.
- 8 % de la population a plus de 75 ans.
- Certaines personnes qui se déplacent ont des fragilités physiques, mentales ou cognitives auxquelles il faut pouvoir répondre également.

La 3^e ambition du Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de proposer des mobilités **adaptées aux temporalités et aux modes de vie**, qui permettent à chacun de se déplacer n'importe quand, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Car les usagers ne se déplacent pas uniquement en heures de pointe et ne se déplacent pas de la même manière ou au même endroit tous les jours.

Enfin, **la 4^e ambition** s'inscrit dans la **stratégie nationale bas carbone**. Les transports représentent environ 40% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale et locale. C'est en ce sens que l'objectif ambitieux de **diviser par deux l'usage de la voiture seul** est fixé. Or, aujourd'hui, l'usage de la voiture individuelle est la pratique dominante, notamment dans les territoires périurbains.

Une personne insiste pour que soit rappelé l'enjeu de la dépollution des mobilités. Les représentants de SYTRAL Mobilités la rejoignent sur ce point.

Pour atteindre ces objectifs, des leviers d'actions ont été identifiés par SYTRAL Mobilités :

- **Levier 1 : réorganiser le territoire**, avec l'idée sous-jacente d'avoir à se déplacer moins loin et seulement lorsque l'on en a besoin.

Ce levier qui doit être pensé en corrélation avec les Schémas de Cohérence Territoriale (Scot) pour qu'ils incluent l'idée d'apporter des services (ex : coworking, services ambulants en bus, télétravail...) au sein des territoires, permettant de limiter les besoins de déplacements longs.

- **Levier 2 : changer les habitudes**

Pour pouvoir changer de modes de transport, il faut avoir le choix, ce qui n'est pas forcément le cas partout aujourd'hui. Souvent, on conserve une habitude parce que l'on s'y sent en sécurité, parce qu'on y trouve des avantages, etc. Or, l'objectif de SYTRAL Mobilités n'est pas seulement d'accompagner les changements de comportement, mais de les provoquer puis de les pérenniser. Des idées ont été proposées pour lever les freins aux changements, telles que :

- La mise en place d'une billettique qui facilite l'usage du train et des bus.
- Des aménagements supplémentaires au niveau des parcs relais, afin de donner la priorité à ceux qui habitent plus loin.
- D'inciter les usagers qui habitent plus près, à venir à vélo ou à pied pour prendre ensuite un transport collectif.
- Des campagnes d'information et de communication ou de lieux ouverts aux usagers pour recueillir de l'information sur les différentes offres alternatives de mobilité existantes (ex : Agence des mobilités de la Métropole de Lyon).

- **Levier 3 : développer des alternatives d'offres et de services de mobilité moins carbonés.**

Aujourd'hui, 90 % de nos déplacements quotidiens font moins de 10 km. La marche est une alternative pertinente pour les déplacements très courts de 1 à 2 km mais il y en a un enjeu d'apaisement des centres-villes pour que ce

mode soit plus agréable. Le vélo, les transports collectifs et le covoiturage peuvent être une réponse pertinente pour des distances plus longues. Pour encourager ces changements de pratique, on peut imaginer :

- Des voies réservées sur les autoroutes pour le covoiturage.
- Des infrastructures et des itinéraires spécifiques pour le vélo.

- **Levier 4 : redéfinir les usages nécessaires de la voiture individuelle.**

Sur certains types de déplacement, la voiture individuelle demeurera l'offre de transport la plus compétitive. Mais pour les autres, il faut voir quelles alternatives mettre en place. Ce qui aura un impact sur la place que l'on veut donner à la voiture, notamment en termes d'espaces publics, afin de donner plus de place aux autres modes de transport (vélo, marche à pied, transports collectifs).

- **Echanges avec la salle :**

La justice territoriale

Un sentiment d'injustice de la part des habitants de l'Est lyonnais qui ont l'impression que « Lyon se détache de ses voitures et de sa pollution en mettant une ZFE » est mis en avant. En effet, ils craignent que le report de trafic sur l'A46, voie non incluse dans la ZFE, génère encore plus de nuisances : pollution du fait de la circulation des voitures Crit'Air 4 ou 5 (soit les plus polluantes), augmentation du nombre de camions qui sont déjà très nombreux. Il est ajouté par ailleurs, qu'il n'est pas possible aujourd'hui de marcher, de prendre les transports en commun ou d'aller prendre le métro à Vénissieux puisque les parkings relais sont saturés. « Dans un souci de justice territoriale, de bien-être et de santé pour tous », une ligne de métro ou de tram est attendue pour rejoindre Lyon, à l'instar de Tassin ou Oullins.

Pourquoi le dépôt pétrolier est déménagé d'Edouard-Herriot, où il y a le fleuve, à Saint-Priest, où il y a déjà les camions ?

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Ce sont des choix proposés par l'Etat. La Métropole s'oppose à la création et l'extension du dépôt pétrolier à Saint-Priest. Nous sommes d'accord là-dessus. Malheureusement, l'État est souvent chez nous celui qui décide en dernier et qui ne tient pas obligatoirement compte de l'avis des collectivités territoriales

Sur le reste, je souhaiterais corriger une chose : tous les véhicules, y compris Crit'Air 2, seront autorisés sur le boulevard périphérique. Et, sur M6/M7, l'interdiction des Crit'Air 2 ne vaut qu'à l'intérieur du périmètre : les camions, les véhicules de marchandises - qui sont tous Crit'Air 2 car il y a un renouvellement plus important dans l'industrie que dans les véhicules particuliers - pourront continuer de circuler sur ces voiries-là. Le report des marchandises sur l'A46 existe depuis longtemps et n'est pas « lié » à la ZFE. Il existe depuis la création de l'A46 notamment parce qu'on a développé les zones logistiques le long de l'A46. Il faut savoir que la moitié des 30 000 poids lourds qui circulent sur l'A46 quotidiennement sont en origine ou destination au sein du territoire. Donc, ce n'est pas du trafic de transit. L'autre moitié correspond à du trafic de transit Nord-Sud. Là aussi, j'ai le regret de vous dire qu'il y a un peu plus de quinze ans, il y avait 300 trains de fret par jour qui traversaient la métropole dans le sens Nord-Sud ou Sud-Nord. Aujourd'hui, on a moins de 80 et malheureusement, ce n'est pas une politique de la Métropole. C'est celle de la destruction du transport ferroviaire du fret depuis 40 ans, menée au plus haut niveau de l'Etat et de la SNCF.

Quant au trafic de voitures particulières, on a toujours le sentiment que le trafic de transit est celui qui est le plus important et qui nous apporte le plus de nuisances et de congestion. En fait, c'est faux. Même sur l'A46, les voitures

particulières sont très majoritairement des voitures du territoire qui entrent ou qui sortent de la Métropole. Donc imaginer qu'on va les envoyer plus à l'est ou ailleurs, ou plus à l'ouest, et cetera, ça n'existe pas. De la même façon que les voitures qui aujourd'hui passent sous Fourvière vont très majoritairement dans Lyon-Villeurbanne, donc ne passeront pas par l'A46. En fait, le trafic de transit de voitures particulières, de mémoire, c'est de l'ordre de 15 % sous Fourvière et 25 ou 30 % sur l'A46. Et, nous n'avons pas pour objectif de les enlever puisque je vous l'ai dit, le tunnel de Fourvière et M6/M7 ne seront pas interdits aux Crit'Air 2, soit la majorité des véhicules.

En revanche, il faut diminuer le nombre de véhicules où que ce soit et pour cela, il faut offrir une alternative en transports collectifs. C'est ce qu'on disait tout à l'heure sur les projets de RER, puisque là, on est plutôt sur de longues distances : les gens qui viennent à Lyon, Villeurbanne, que ce soit en provenance du Nord-Isère par votre territoire ou que ce soit en provenance de la vallée de l'Azergues ou que ce soit en provenance de Saint-Étienne Métropole par M7, peuvent se reporter sur le train. D'ailleurs, quand on a un niveau de service commun entre Saint-Étienne et Lyon par exemple, on a 50 % de part modale dans le ferroviaire. Entre Saint-Étienne et Lyon, aujourd'hui, on a 4 à 5 trains par heure en heures de pointe.

Intérêt du CFAL Sud

Une personne évoque le Lyon-Turin et notamment la saturation du réseau que cette ligne risque de générer malgré le passage à 4 voies de la ligne Grenay-Saint-Fons qui était censée transporter plus de voyageurs. Selon elle, le CFAL Sud serait une alternative intéressante pour détourner le transport de marchandises de la Métropole de Lyon.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Le projet de Saint-Fons Grenay à quatre voies avait, dès 2011, pour objectif de doubler le nombre de TER, le nombre de trains Intercités et celui de trains de fret. Moi, aujourd'hui, je me bagarre pour, parce que je pense qu'il est nécessaire pour ces trois types de transports. Doublement du train de fret qui par ailleurs, ne permettra pas d'atteindre le nombre de trains de fret qu'on avait il y a 20 ans.

Je ne veux pas rentrer dans le débat sur le Lyon-Turin, c'est un peu plus compliqué que ça. Je pense qu'aujourd'hui l'État a tout à fait compris, et d'autres aussi (le Grand Port maritime de Marseille), l'enjeu du ferroviaire en correspondance avec Marseille et que ce n'est pas Saint-Fons-Grenay qui va permettre de développer le ferroviaire, loin de là. De toute façon, les accès ferroviaires du Lyon-Turin sont reportés encore à plus tard ; donc ça ne marchera pas non plus. C'est pourquoi nous allons proposer, dans le projet de Plan de Mobilité (ensuite cela partira en discussion avec les personnes publiques, la population etc), d'inscrire le contournement ferroviaire de l'agglomération sud le long de la LGV comme étant une infrastructure nécessaire.

Le prolongement de l'A432 serait une solution pour décongestionner l'A46 car aujourd'hui les camions qui souhaitent descendre depuis l'Isle-d'Abeau jusqu'à Marseille sont obligés de prendre A43 et A46.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Alors, je ne suis que premier vice-président de SYTRAL Mobilités et non président de Région ou président de la France. Je ne peux assumer toute la responsabilité de l'aménagement du territoire qui s'est fait de cette façon-là depuis une trentaine d'années. Je peux être critique. En revanche, je ne partage pas votre analyse. Quand on a construit l'A46, c'était censé faire sauter le bouchon de Fourvière. Or on a rempli et créé deux bouchons, et doublé le volume de trafic en quatre ans seulement. Donc la solution que vous prônez, que je ne défends pas, non seulement parce qu'elle ne marche pas (le trafic de transit n'est pas le plus important), la Préfète l'a dit très clairement, elle ne verra pas le jour : elle est contraire à toutes les réglementations aujourd'hui prônées par l'État. Mon objectif à moi, c'est plutôt de prôner le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise Nord, Sud et le long de la LGV. Car la conclusion du grand débat public en 2006 était de supprimer 6 000 poids lourds pour les mettre sur le train. À la place de ça, on a mis 15 000 équivalents poids lourds du train sur la route grâce à l'A46. En fait, ce qu'il faut savoir quand on construit des infrastructures, c'est que c'est l'organe qui crée la fonction : donc, à partir du moment où on a construit cette voie rapide qui est devenue une quasi-autoroute, on a permis le

développement autour et l'augmentation du trafic dessus. Ça ne marche que comme ça depuis des décennies et partout dans le monde. Donc, le seul moyen aujourd'hui, c'est de diminuer ce trafic en créant des infrastructures ferroviaires et des services ferroviaires pour les remplacer. Les transporteurs et les chargeurs sont prêts parce que cela coûte moins cher de transporter par le train que par camion si on a un service correct.

Une personne ajoute que les citoyens partagent cette vision mais qu'au regard des conditions dans lesquelles ils vivent autour de l'A46, ils sont obligés de demander des solutions pour réduire le flux de camions. Elle ajoute cependant que chacun est responsable de cette circulation constante : « c'est nous qui commandons et qui faisons circuler les camions (...) il faut aussi apprendre à changer nos habitudes d'acquisition et d'achat ».

3. APPROFONDISSEMENT : « CHANGER NOS HABITUDES »

Cette dernière remarque permet de faire le lien avec la présence de **Nicolas Louvet**. Il dirige un cabinet qui accompagne des collectivités locales, en France ou à l'étranger, mais aussi des opérateurs de transport, voire des entreprises privées avec l'objectif d'essayer de comprendre la demande, les usages, les tendances pour optimiser l'offre.

▪ Exposé de Nicolas LOUVET

Effectivement, le commerce est un aspect sur lequel il est possible de jouer. Si on continue de commander des livres ou des tee-shirts sur Amazon pour les avoir 24h plus tard, c'est parce qu'on ne paye pas le vrai coût de cette possibilité et qu'on ne se rend pas compte des externalités négatives. Sinon, on se poserait les questions différemment.

Je comprends votre demande : pour changer de comportement, il faut des alternatives. Certes, vous n'aurez jamais la même offre pour votre mobilité quotidienne que des gens qui habitent à la Part-Dieu. Mais pour la mobilité plus occasionnelle, est-ce qu'on a besoin d'avoir trois voitures dans un ménage quand on habite en périphérie ? Peut-être qu'on n'a besoin que de deux voitures, voire que d'une voiture. Et que, deux fois par an, on a besoin d'avoir les trois voitures en même temps. En fait la question du changement passe aussi par l'information : il existe des solutions qui, certes, sont plus présentes dans des zones denses, mais qui pourraient s'expatrier en périphérie. Par exemple, on a parlé de covoiturage, mais il y a aussi l'autopartage. A Lyon, vous avez Citiz, Lyon Parc Auto (LPA) qui propose des solutions. C'est une voiture en partage qui fait que ce ne sera peut-être pas votre première voiture du ménage parce que vous habitez dans des zones où vous avez quand même besoin régulièrement une voiture. Mais ça peut être votre fameuse troisième voiture.

Il y a un autre point qui a été évoqué c'est cette fameuse voiture électrique. Quand on fait l'analyse globale du cycle de vie, c'est quand même un peu mieux qu'une voiture thermique. Ça aurait dû être une opportunité extraordinaire pour changer les comportements. Mais en fait, ce qu'on vous propose, grâce au lobby de l'automobile, c'est de posséder une voiture comme celle d'avant : c'est-à-dire une voiture qui a au moins 600 kilomètres d'autonomie et qui charge en cinq minutes. Soit une Tesla à 75 000 € qui pèse deux fois le poids d'une voiture thermique parce qu'il faut qu'elle vous transporte en 6 h alors que personne ou 95 % des automobilistes ne fait plus de 50 à 60 kilomètres en moyenne par jour.

Sur la question de l'accompagnement des enfants à l'école, il faut effectivement des lignes de bus fiables. Mais il y a aussi d'autres solutions : le pédibus, que l'on peut d'ailleurs reproduire à vélo ou en voiture. Il y a des associations pour gérer cela et des collectivités qui accompagnent ces organisations. C'est vrai que le transport scolaire est fondamental mais il n'a pas besoin d'être pléthore. Par exemple, je me souviens d'avoir travaillé il y a quelques années sur le plan de déplacements d'Aix-en Provence : on s'est rendu compte qu'on était bon en périphérie mais que les horaires de passage étaient décalés d'un quart d'heure par rapport aux horaires de sortie d'école. Et donc les parents ne voulaient surtout pas laisser leur enfant seul dehors pendant un quart d'heure. Il a donc juste fallu caler les horaires en fonction de ça et la majorité des parents a arrêté de venir à la sortie.

Autre point, le télétravail. Avant le Covid, on n'en faisait pas beaucoup, notamment car l'employeur n'avait pas confiance dans ses employés. Or dans notre enquête, on s'est rendu compte que les télétravailleurs étaient souvent plus productifs en télétravail. Mais personne n'avait envie d'être désocialisé : la majorité était d'accord pour un jour de télétravail par semaine. Ce qui était intéressant, c'est qu'on s'est aperçu que ça permettait de réduire de 1 % le trafic, notamment aux heures de pointe. Vous savez, la saturation, c'est une question de crête. Il suffit d'une voiture en moins pour revenir à la situation de confort. Et ce qu'il y a d'encore mieux, c'est que comme les gens ont dit je ne vais pas au travail pour éviter de me déplacer, c'est vraiment une voiture qui n'a pas circulé du tout. Mais des fois il y a des gens qui ne veulent pas télétravailler chez eux mais dans des tiers lieux à proximité.

Un dernier point dont tout le monde parle : la ville du quart-d'heure. En application, c'est compliqué et ça fonctionne là où ça marche déjà : quand vous habitez en hypercentre, dans le 5^{ème} arrondissement de Paris, c'est déjà la ville du quart-d'heure. Or vous, votre ville du quart d'heure c'est beaucoup plus compliqué. On pense qu'on va travailler en bas de chez soi, mais ce n'est pas vrai. C'est fini, on ne passe plus sa vie dans la même entreprise et on déménage quand même beaucoup moins souvent qu'on ne change d'emploi. Après, cette idée est quand même intéressante, c'est pourquoi on essaye de développer une autre approche qui s'appelle « le territoire des courtes distances ». Dans ce nouveau terme, on sort le travail car cela n'est pas possible, aujourd'hui, dans nos métropoles, nos grandes agglomérations de tous pouvoir travailler à 15 min de chez soi. En revanche, le domicile serait un pivot de l'organisation urbaine. Finalement, quand on fait des analyses, on arrive à identifier sur plein de territoires des zones qu'on appellera un peu lacunaires en périphérie, mais où il y a une bonne densité de population. Ce sont des zones qui sont déjà artificialisées dans lesquelles il suffit de rajouter une boulangerie, une pharmacie ou une crèche pour que d'un seul coup ça change la donne et que certes on va travailler en dehors de son territoire des courtes distances à pied donc, mais par contre pour tout le reste, on va le refaire autour chez soi. Et, si on a plus qu'un seul déplacement domicile-travail à faire (on a toujours le droit de quitter la périphérie pour manger dans un restaurant de temps en temps par exemple), le covoiturage courte distance peut constituer une option.

- **Echanges avec la salle**

Temps de trajet depuis l'Est lyonnais jusqu'à Vénissieux

Une personne remarque que le temps de trajet s'accroît d'année en année pour rejoindre Vénissieux depuis Chaponnay en voiture. La rocade, qui est extrêmement dangereuse, est congestionnée la plupart du temps et le parking-relais saturé. Il faudrait un mode de transport collectif plus près : un tramway pour aller jusqu'à Vénissieux. Cela permettrait aussi d'utiliser le vélo pour le rejoindre, chose qui n'est pas envisageable aujourd'hui. A noter la très forte évolution démographique du territoire.

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

Pour faire écho à ce que vient de dire Nicolas, il y a un vrai enjeu à repenser l'aménagement du territoire et on travaille avec des élus sur la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui définit les règles d'aménagement du territoire, d'urbanisation future avec le plan de mobilité pour justement être en mesure de proposer des services en proximité. En même temps, force est de constater que le SCOT précédent avait prévu une croissance de la population de l'agglomération lyonnaise de 250 000 habitants en 20 ans. Or, on l'a atteint en dix ans. Voilà donc la question de la saturation que vous mentionniez, elle est là : on est 100 % de plus en dix ans. Il y a un moment, ce n'est plus vivable, sauf à raser des immeubles pour pouvoir faire des routes supplémentaires, ce qu'on ne pourra pas faire. Il faut donc trouver d'autres solutions.

Alors d'abord, à court terme, on veut changer le mode de fonctionnement des parcs-relais. Parce qu'aujourd'hui, j'ai le regret de vous dire que vous, vous êtes quelqu'un de vertueux. Vous venez de loin pour aller au parc-relais de Vénissieux. Vous avez la chance de trouver une place parce que vous y allez tôt. Et pourtant, 70 % des voitures qui stationnent dans ce parc viennent de moins de trois kilomètres. Et ça, c'est sur tous les parcs-relais des grosses lignes de métro. C'est la même chose à Oullins. On a un parc relais de 500 places. On a 71 % des gens qui viennent

d'Oullins, Saint-Genis-Laval, Pierre-Bénite ou la Mulatière. Comment est-ce qu'on réglemente l'organisation de l'usage des parcs-relais et comment on réserve les parcs-relais à des gens qui habitent plus loin et qui n'ont pas de solutions pour l'instant pour venir en bus au parc-relais, par exemple ? C'est ce qu'on va commencer à tester dans quelques semaines au parc-relais de Saint-Genis-Laval, qui est un gros parc-relais au bout de la ligne de métro B. On va avoir des étages réservés pour des covoitureurs et des étages réservés pour des gens qui auront la certitude de trouver une place, mais qui devront justifier qu'ils habitent au moins à deux kilomètres et sont sans solution de bus direct pour arriver au métro. On a cet enjeu là, mais vous avez raison, on veut aussi augmenter le nombre de lignes de bus qui rabattent. On l'a fait sur le territoire de la CCPO ou sur le pôle d'échanges de Vénissieux. On le fait aussi à Saint-Genis-Laval, sur le pôle d'échanges qui vient en prolongement du métro B jusqu'à l'hôpital Lyon Sud. Et on réorganise toutes les lignes de bus en rabattement et on les développe pour que les gens puissent venir autrement qu'en voiture prendre une ligne forte, que ce soit un métro ou un train. On veut aussi développer plus de parcs-relais, mais plus loin. Jusqu'à présent, nous avons construit des parcs-relais aux entrées de la Métropole. Ce n'est pas ça l'intérêt. Au lieu de faire un grand parc-relais à Vénissieux qui demande un investissement conséquent et qui prend de l'espace à des endroits où il y a de la tension sur le foncier (on a besoin de logements, on a besoin de locaux d'activités), l'idée serait de faire plusieurs petits parcs-relais en proximité de l'habitat des gens, le long d'une ligne ferroviaire par exemple. Quand on arrivera à développer le service ferroviaire, comme je l'espère entre Vienne et Lyon, pour mettre des trains au quart d'heure qui s'arrêteront dans toutes les gares, on pourra faire plusieurs parcs-relais plutôt qu'un gros à l'entrée de Lyon. Et les gens pourront, pour ceux qui ne peuvent pas venir autrement qu'en voiture, venir en voiture, trouver une place de stationnement et prendre la ligne forte de transport collectif. Je le redis, c'est moins vrai pour Mions, certes, mais pour Corbas, pour le territoire de la CCPO et pour d'autres territoires, l'offre de transports collectifs a déjà été augmentée. A cette rentrée de septembre 2023, on a prolongé la ligne 54 jusqu'à Chaponnay, on a augmenté la fréquence de la 112 qui dessert Corbas et qui prend les gens avec un abonnement ou un ticket TCL. Et puis on fait la même chose un peu partout. On le fait progressivement, les miracles, ça n'existe pas. En plus de la pénurie de chauffeurs, il faut qu'on commande de nouveaux véhicules. Nous allons commander plus de 500 cars et bus pour renouveler la flotte et l'augmenter. Pour avoir un ordre d'idée sur les lignes qu'on appelait Cars du Rhône, nous avons un budget de fonctionnement de 32 millions d'euros par an jusqu'au 1^{er} janvier 2022 quand la Région nous a transféré le bébé. Nous venons de voter et de mettre en œuvre 13 millions d'euros d'augmentation entre septembre 2023 et fin 2024. Cela correspond à une augmentation de presque 40 %. C'est un premier jet pour rattraper le retard. Insuffisant, certes mais on va continuer derrière. Ce que l'on veut dans ce Plan de Mobilité, c'est tous les grands projets de lignes fortes que vous connaissez puisqu'on en a déjà débattu (des projets qui sont en cours, ceux qui ont déjà été lancés). Nous parlerons des tramways 9 et 10. Je pense aussi aux projets qui viendront dans le mandat prochain : par exemple, l'axe A8 sur votre territoire qui est la jonction entre Vaux-la-Soie et gare de Vénissieux pour faire vraiment une ligne de rocade parce que tout le monde ne va pas dans le centre et donc ça permet aussi d'avoir des déplacements un peu plus en toile qu'en étoile. Il y a aussi, vous l'avez dit, un tramway express à Lyon 5^{ème} et l'ouest de la Métropole, la ligne centre ouest, puis le plateau nord. Il y a d'autres projets de lignes fortes. Mais au-delà de ça, nous voulons aussi inscrire, dans ce Plan de Mobilité, combien de kilomètres de bus et de kilomètres de cars seront ajoutés à partir d'aujourd'hui et jusqu'en 2040 pour répondre aux besoins de la population qui sont à la fois dû à une petite croissance démographique et en même temps dû à un report modal de plus en plus important puisqu'on doit arriver à 50 % au moins de report modal en 2040. Donc il faut développer cette offre et c'est pour cela que l'on veut l'inscrire dans ce Plan de Mobilité.

Je reviens sur un point : tout à l'heure vous avez comparé deux territoires de 27 000 habitants, c'est-à-dire l'équivalent de la ville d'Oullins. La question n'est pas le nombre d'habitants, mais celle de la densité. C'est elle qui permet de décider le type de ligne de transport collectif, c'est-à-dire que l'on met un métro quand il y a autour de chaque station de métro 5 000 habitants et emplois dans un rayon de 500 mètres. En effet, les gens qui viennent prendre un métro ou un tramway viennent à 98 % à pied ou en bus, 1 à 2 % en voiture. Donc chaque mode de transport, le métro, le tramway, le bus à haut niveau de service, une ligne de car express ou de bus classique mais avec une fréquence importante est adapté à la densité de population. C'est pour vous expliquer qu'il n'y aura jamais de tramway, ni de métro à Corbas ou à Mions, parce qu'il n'y aura pas cette densité. Ou alors, et c'est ce dont on est en train de discuter avec le maire de Tassin qui voulait un métro : il faut de la densification. En effet, même s'il y a déjà beaucoup d'habitants, la densité n'est pas suffisante partout. De la même façon, à Ecully, où on a un projet, il y a au bas d'Ecully une certaine densité déjà. Mais dans le reste, ce n'est pas dense du tout. Donc si on veut un tramway jusqu'au centre d'Ecully, il faut qu'on densifie. Cela est lié. Si les communes ne souhaitent pas densifier, ce qui peut s'entendre, il n'y aura pas de lignes fortes de transports collectifs mais des lignes de bus classiques.

C'est du bon usage de l'argent public et de la bonne adéquation entre urbanisme et aménagement du territoire d'une part, et mobilité d'autre part.

Demande de transports collectifs pour relier l'Est Lyonnais et le centre-ville

Vous nous expliquez qu'en créant une autoroute, on apporte de l'usager. Alors en créant une ligne forte à Corbas, on va amener les usagers autour du point de captage. C'est le nombre de personnes qui va venir vers ce point qui est important et non ceux qui habitent autour. Peut-être aurait-on des surprises et pour cela il faudrait une volonté de dépenser de l'argent à perte pendant quelques années, peut-être pour justement prouver qui a raison entre vous ou nous.

Le parc-relais de Sérézin est déjà complètement saturé. On ne peut plus rajouter une voiture donc il est déjà trop petit. Mais je ne comprends pas comment vous allez en ajouter sur des zones qui sont déjà hyperdenses et où il n'y a plus de terrain.

Il y a une chose qui est importante ici : on parle d'enlever des voitures sur les routes, mais s'il y avait un transport rapide depuis Mions ou Corbas jusqu'à Vénissieux, on supprimerait beaucoup de voitures.

Réponse de Nicolas LOUVET

J'ai compris que pour venir jusqu'au parc-relais, vous partiez très tôt pour éviter la longueur du trajet et que vous aimeriez un transport collectif efficace qui permette de ne pas le faire en voiture. Et j'ai entendu dire aussi que si on mettait des transports en commun, il y aurait des gens dedans comme une route. C'est vrai. Mais en fait, il faut connaître un autre phénomène qui s'appelle le budget temps. Il y a un chercheur israélien, dans les années 70, qui a regardé combien de temps les gens passaient au quotidien à se déplacer. Il a fait ça partout, de la grande métropole au petit village africain. Et pour résumer, les gens passent 1h par jour à se déplacer. Cela permet de comprendre l'étalement urbain. Les modes de transports (vélo, puis transport en commun etc.) permettent d'habiter de plus en plus loin car on sait qu'on alloue 1h de notre temps pour les déplacements. Et, même si on a un transport super efficace pour certains, d'autres voudront habiter encore plus loin car ils auront là-bas une maison plus grande, plus belle ou autre et accepteront dans tous les cas de dépenser cette heure de transport. Tout cela pour dire que le mode de transport est intrinsèquement lié à la politique d'urbanisme aussi : l'offre de métro, l'offre de TER ou autre, elle doit être intrinsèquement liée au fait que j'autorise ou non des constructions ou des droits à bâtir si je veux maintenir un réseau confortable pour les gens aujourd'hui.

Complément de Jean-Charles KOHLHAAS

Je confirme ce que Nicolas a dit : l'infrastructure de transport a créé l'étalement urbain. Je le redis, le temps de trajet que nous passons tous dans la journée pour nous déplacer, il n'a quasiment pas bougé depuis les années 50. Ce sont les distances qui se sont allongées. Cela a d'abord été possible principalement grâce aux voies rapides et autoroutes qui ont permis d'habiter plus loin. Le métro est aussi quelque chose qui permet d'aller plus loin. Et donc c'est pour ça que c'est une ineptie d'imaginer qu'on va construire des métros sur des distances très longues (il y a des gens qui projetaient de faire un métro jusqu'à Saint-Exupéry par exemple, pour que des gens aillent habiter encore plus loin que Saint-Exupéry et puissent arriver dans Lyon avec le même temps de parcours). Il faut qu'on adapte les infrastructures de transport aux besoins des habitants d'aujourd'hui et de demain. Dans les plans d'urbanisme, on sait qu'il y a des objectifs avec des zones qui se densifient, qui s'urbanisent et d'autres qui ne seront plus et qui ne seront pas. Et donc il faut qu'on adapte les infrastructures à ce besoin-là.

Juste quelques chiffres : 98 % des gens qui prennent les transports en commun de SYTRAL Mobilités ne viennent pas le prendre en voiture. Tout le monde imagine que les gens prennent leur voiture, font 10, 15, 20 kilomètres puis vont pouvoir prendre un tram, un métro, un bus, que sais-je ? Non. Il y en a certes, mais en fait, c'est analysé depuis des années partout dans le monde : quand on fait plus d'un tiers de son trajet en voiture, on fait tout le trajet en

voiture. Donc le rabattement sur des lignes de transport collectif doit se faire en proximité. C'est prouvé par toutes les études.

Dans la Métropole de Lyon, il y a plus de deux places de stationnement par voiture présente sur le territoire. Mais il y a encore aujourd'hui malheureusement beaucoup trop de parkings existants, avec des entreprises qui continuent de vouloir x places de parking pour leurs salariés. Mais on doit comprendre qu'en fait les gens qui prennent le métro très majoritairement y viennent à pied. Le métro, c'est un mode de transport qu'on joint en proximité. D'où la question de la densité tout à l'heure. C'est pareil pour le tramway. Il y a aujourd'hui un peu plus de gens qui commencent à venir en bus ou à vélo, mais le nombre de voitures est très faible.

Mais quand vous voyez toutes les voitures qui viennent du Nord-Isère pour rejoindre Lyon ou Vénissieux, c'est une guirlande !

Réponse de Jean-Charles KOHLHAAS

J'en suis pleinement conscient, ce que j'essaye d'expliquer, c'est que quand on travaille sur la mobilité, nous avons tous des bonnes idées sur les mobilités (moi, le premier) qui s'avèrent scientifiquement fausses. Il est totalement illusoire d'imaginer qu'on va capter les gens du Nord-Isère avec un métro à Corbas, à Mions ou ailleurs. Ça a été tenté dans plein d'endroits et ça ne fonctionne pas. Les gens disent « on a prolongé le métro à Oullins pour capter les gens des Monts du Lyonnais ». Il y a zéro usager des Monts du Lyonnais qui vient en voiture jusqu'à Oullins pour prendre le métro. On le sait, c'est étudié par des scientifiques qui étudient nos comportements depuis 50 ans. Et c'est pour ça qu'en fait, il faut qu'on organise des rabattements en bus : que les gens puissent prendre une ligne de cars express près de chez eux, donc y aller à pied pour ensuite rejoindre le métro. C'est comme ça que ça fonctionne mieux. C'est pour ça qu'on a mis des lignes en plus dans la CCPO et qu'on en remettra d'autres en plus ailleurs dans les années qui viennent, au fur et à mesure. Il faut essayer d'allonger, entre guillemets, les transports collectifs pour que les temps de rabattement sur le transport collectif soient le plus courts possible.

Pour revenir sur l'axe de Corbas, notre objectif est d'améliorer le temps de parcours et de le fiabiliser, surtout sur ces distances longues. C'est pourquoi nous avons commencé à mettre en œuvre une politique de corridors bus. C'est-à-dire faire des aménagements là où ils perdent du temps parce qu'ils sont dans la circulation automobile, dans les carrefours, etc. Il y a un premier corridor bus qui vient d'être mis en œuvre dans le Val de Saône qui devrait faire gagner quand même 5 à 10 minutes de temps de parcours en bus pour rejoindre Bellecour ou Part-Dieu, et un deuxième corridor bus qui est en cours de travaux à Corbas et Vénissieux pour permettre de gagner aussi 5 à 10 minutes pour rejoindre la gare de Vénissieux.

La conférence-débat se conclut à 21h, après un mot de conclusion de Jean-Charles KOHLHAAS qui remercie les personnes présentes



Conférence débat
27 septembre 2023

Comment se déplacer autrement ?

PLAN DE **m**OBILITÉ
TERRITOIRES LYONNAIS

Cette conférence débat s'est tenue le **mercredi 27 septembre 2023 au Tiers-Lieu La Bobine, à Tarare**. Elle est la dernière d'un cycle de trois conférences débats organisé durant la phase de concertation citoyenne du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

En qualité d'élus des EPCI du territoire, de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités, ont été présents :

- Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président de la Métropole de Lyon et Vice-président de SYTRAL Mobilités
- Patrice VERCHERE, Président de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien et membre du bureau exécutif de SYTRAL Mobilités
- Pascal RONZIERE, Président de la Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône et Vice-Président de SYTRAL Mobilités
- Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente de la Métropole de Lyon et Vice-Présidente de SYTRAL Mobilités
- Gilles DUBESSY, Vice-Président de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien

Nicolas PECH et Jean ROBERT étaient présents en qualité de chefs de projet du Plan de mobilité de SYTRAL Mobilités. Eric CHARMES, Directeur de recherche à l'ENTPE, participait en qualité d'expert sur les problématiques de transport et de mobilité.

L'objectif de cette conférence-débat était de :

- présenter, puis échanger avec la salle, sur **les grandes ambitions pour nos déplacements d'ici à 2040** ;
- approfondir la thématique de **l'aménagement du territoire et de la sobriété des transports** dans les territoires.

En amont de la conférence débat était proposé un dispositif de participation du public utilisable durant la séance. Il s'agit de l'application Klaxoon. Cet outil numérique permettait au public de poser ses questions via un chat. Ces dernières étaient transmises à l'animateur qui les a posées aux intervenants en temps voulu.

L'animateur a ouvert la conférence avec plusieurs questions sur les territoires d'appartenance et les habitudes de mobilité de l'assemblée.

Ainsi, **sur la quinzaine de personnes présentes** dans la salle :

- **1/3** viennent de la **Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR)**, où a lieu la conférence débat
- **27 %** viennent de la Communauté de communes du Pays de l'Arbresle (CCPA)
- **27 %** viennent de la Communauté d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône
- **13 %** viennent de la Communauté de communes des Pierres Dorées

Quant aux moyens de mobilité utilisés :

- **100 %** utilisent leur voiture individuelle
- **20 %** font du covoiturage
- **100 %** utilisent les transports collectifs
- **2/3** utilisent le vélo
- **1/3** pratiquent la marche à pied

1 - MOT D'INTRODUCTION – PATRICE VERCHERE

Patrice VERCHERE a présenté les chiffres clés de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR) en termes de population et de superficie. Il a insisté sur le fait que **la mobilité sur son territoire passe aujourd'hui essentiellement par la voiture**. Une situation qui s'explique notamment par ses reliefs. Néanmoins, le train est y un mode de transport également important. Aussi, la COR attend beaucoup du projet de « RER à la lyonnaise », dont la réalisation semble cependant fort incertaine. Le territoire est également desservi par plusieurs bus de SYTRAL Mobilités, des services de transport à la demande, et est couvert par des services de covoiturage et d'autopartage. Pour ces derniers, des expérimentations sont en cours. Certaines s'avèrent déjà satisfaisantes, d'autres moins. Il a indiqué qu'il y a de vraies problématiques de transport sur son territoire, notamment concernant le ramassage scolaire et la pénurie de chauffeurs de bus et de cars, sur lesquelles les maires et lui-même sont interpellés quotidiennement.

Il a présenté ensuite le Tiers Lieu la Bobine où est organisée la conférence-débat, et a passé la parole à Jean-Charles KOHLHAAS, vice-président de la Métropole de Lyon, 1^{er} vice-président de SYTRAL Mobilités.

2 - QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITE ? – JEAN-CHARLES KOHLHAASS

Jean-Charles KOHLHAAS a introduit à son tour la conférence-débat en présentant ce qu'est un Plan de Mobilité et pourquoi en avoir un.

SYTRAL Mobilités a été créée sous sa nouvelle forme **au 1^{er} janvier 2022, élargissant son territoire de compétences à la quasi-totalité du Département du Rhône**. Auparavant, ce dernier se limitait au territoire de la Métropole de Lyon. La loi légiférant son nouveau périmètre lui demande aussi d'adopter **un nouveau Plan de Mobilité sur l'ensemble de son territoire élargi, au plus tard en 2025**. Ce document, qui s'appelait anciennement Plan de Déplacements Urbains (PDU), est **une vision prospective à 10 – 20 ans des mobilités** sur le territoire. L'occasion, pour SYTRAL Mobilités, de rattraper le retard pris sur les territoires périurbains et ruraux autour de la Métropole de Lyon en matière d'offres de transports collectifs.

Ce document a pour vocation de planifier l'évolution de tous les modes de transport, qu'il s'agisse de transports de personnes (voiture, transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage) ou de marchandises (routier, ferroviaire, fluvial). SYTRAL Mobilités souhaite en faire avant tout **un document réaliste et utile des projets en capacité d'être réalisés à horizon 2030 – 2040**.

Jean-Charles KOHLHAAS reconnaît que **le niveau de l'offre de transports en territoires périurbains et ruraux accuse un certain retard et n'est pas à la hauteur de ce dont dispose les territoires urbains de la Métropole de Lyon**. Une marge de manœuvre importante est déjà possible **en termes de fréquence et d'amplitude horaires**. Un travail a déjà été débuté par SYTRAL Mobilités de sorte à **augmenter de 30 % l'offre de transports hors de la Métropole**, pour une mise en service à partir de **2023 – 2024**.

Jean-Charles KOHLHAAS précise la répartition des compétences en matière de mobilité entre SYTRAL Mobilités et les autres collectivités. Ainsi il est rappelé que :

- SYTRAL Mobilités a compétence en matière de transports réguliers, de transports scolaires et de transports à la demande.
- Les intercommunalités, telles que la COR, ont compétence en matière de mobilités actives (vélo, marche à pied), de mobilités solidaires et de mobilités partagées (covoiturage, autopartage...).
- La Région a compétence en matière de liaisons ferroviaires et de mobilité qui traversent ou sortent du périmètre des autorités organisatrices (en l'occurrence SYTRAL Mobilités).
- En parallèle, la gestion de la voirie est exercée par les communes, les EPCI, la Métropole de Lyon, le Département, la Région et l'Etat chacun sur leur domaine routier respectif.

Ainsi, l'élaboration d'un document tel que le Plan de Mobilité nécessite une forte coopération entre les élus aux différentes échelles (communale, intercommunale, départementale, régionale) et SYTRAL Mobilités, formalisée par le biais d'un long processus collaboratif.



3 - QUELLES SONT LES OPPORTUNITES DE REFLECHIR LES MOBILITES A CETTE NOUVELLE ECHELLE DE SYTRAL MOBILITES ? – PASCAL RONZIERE & BEATRICE VESSILLER

Pascal RONZIERE rappelle deux éléments essentiels à ses yeux, au regard de la nouvelle échelle d'action de SYTRAL Mobilités :

- Devoir se saisir des spécificités locales de chaque territoire.
- Penser la cohérence entre les questions de mobilité et celles d'aménagement du territoire (Scot, plans d'urbanisme).

En cours de révision, le Scot du Beaujolais a notamment pour visée de rééquilibrer le développement économique et démographique du Beaujolais vers l'Ouest. Car, pour l'heure, la dynamique de développement de ce territoire

est fortement axée sur le Val de Saône. Pour atteindre cet objectif, il faudrait qu'il y ait une offre de mobilité en adéquation.

Béatrice VESSILLER rappelle l'importance pour la Métropole de Lyon de travailler avec ses territoires voisins où les échanges en termes de mobilité sont nombreux et réciproques. Elle s'accorde avec Pascal RONZIERE sur l'intérêt de réfléchir conjointement développement territorial et mobilités, notamment pour réduire l'artificialisation des sols. Elle précise que la Métropole de Lyon révisé aussi actuellement son Scot, en tenant compte de ces objectifs de mobilité.

4 - ECHANGES AVEC LA SALLE SUR DES QUESTIONS D'ACTUALITE

Après cette partie d'introduction, une phase d'échanges a suivi avec la salle **sur les problématiques actuelles** rencontrées par les participants en termes de mobilité.

Le ramassage scolaire

Plusieurs parents présents dans la salle énoncent les difficultés qu'ils rencontrent avec les services de ramassage scolaire depuis trois ans. La suppression de plusieurs lignes scolaires les oblige à assurer les déplacements de leurs enfants à la place de SYTRAL Mobilités, ce qui met certains parents en difficulté vis-à-vis de leurs employeurs, en raison de leurs retards récurrents. Ils souhaitent un geste commercial de la part de SYTRAL Mobilités.

Par ailleurs, ils s'interrogent sur les conditions de travail proposées aux chauffeurs de bus (amplitude horaire, formation, rémunération), ainsi que sur certains recrutements. En effet, les difficultés de recrutement ont conduit à embaucher des retraités ou de jeunes conducteurs qui, à leurs yeux, ne montrent pas toutes les compétences nécessaires pour ce poste.

Réponse de SYTRAL Mobilités

Les conséquences des pénuries de conducteurs de bus ont été lourdes sur le territoire du Beaujolais en 2022, et continuent à l'être en 2023, bien que moindres. Ce n'est pourtant pas un problème local, régional, voire même national. C'est un problème européen. Les conditions de travail et les grilles de rémunération jouent sans doute un rôle. SYTRAL Mobilités travaille actuellement avec ses délégataires de service (Transdev, Keolis, Planche, Maisonneuve) sur ce point. Autre piste exploitée pour pallier cette pénurie de candidats : se rapprocher de personnes plus éloignées de l'emploi et les former à ce métier sur un temps long. SYTRAL Mobilités tient à rassurer sur un retour à l'offre nominale prévue d'ici septembre 2024.

SYTRAL Mobilités rappelle la possibilité de se faire rembourser intégralement son abonnement aux transports scolaires jusqu'à fin octobre. En parallèle, est étudiée la possibilité d'un remboursement partiel des abonnements scolaires dont les lignes sont concernées, en fonction du quotient familial. Cela correspondrait environ à 15 euros de remboursement. Une réflexion en parallèle est menée pour proposer un geste commercial directement à l'ensemble des habitants des territoires périurbains.

La présence physique de SYTRAL Mobilités

La fondatrice de la plateforme mobilité du Rhône Mobil'Aid alerte sur le besoin des personnes qu'elle accompagne d'avoir une présence physique et locale de SYTRAL Mobilités au sein de ses nouveaux territoires d'action. L'ensemble de l'offre et des services ne peut être accessible par la seule voie dématérialisée.

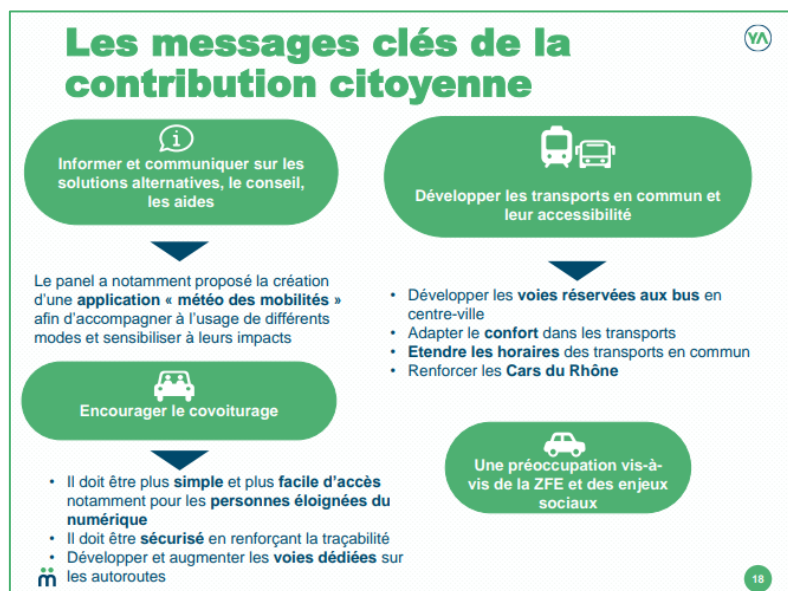
Réponse de SYTRAL Mobilités

D'après Jean-Charles KOHLHAAS, on estime que 25 % de la population est « à l'écart du numérique ». Il faut effectivement prévoir des solutions mutualisées avec d'autres équipements ou services publics pour assurer une présence physique de proximité de SYTRAL Mobilités sur les territoires.

Au niveau de la COR, il existe aujourd'hui deux billettiques différentes, avec des tarifications et des points de vente différents, rendant le système de transport extrêmement complexe. Une réorganisation est en cours pour qu'en pratique, toutes les relations aux usagers ne soient gérées que par une seule société publique qui devrait être créée à partir du 1^{er} janvier 2025.

5 - QUELLES AMBITIONS D'ICI 2040 POUR NOS MOBILITES ?

Jean-Charles KOHLHAAS présente la phase actuelle de concertation citoyenne, dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité. Durant cette dernière, SYTRAL Mobilités a rassemblé à l'été 2023 un panel citoyen. Au total, ce sont **29 habitants du territoire d'actions de SYTRAL Mobilités, venant de territoires distincts (ruraux, périurbains, urbains), de catégories socioprofessionnelles, de tranches d'âge différents**, qui ont été réunis pendant 4 week-ends. Il leur a été apporté de l'information, des interventions d'experts, d'élus, des avis contradictoires, de sorte à ce **qu'ils élaborent collectivement un avis sur le Plan de Mobilité à horizon 2040**. Le document est par ailleurs **disponible** sur le site Internet www.mobiliteterritoireslyonnais.fr, ainsi qu'en version papier sur le stand d'information pédagogique, à l'extérieur de la salle de conférence débat. Un court film (3-4 min) présentant le travail du panel citoyen a été diffusé. Jean-Charles KOHLHAAS en présente les messages clés :





Jean ROBERT et Nicolas PECH, chefs de projet du Plan de Mobilité à SYTRAL Mobilités ont ensuite présenté à tour de rôle les 4 ambitions clés du Plan de Mobilité et les leviers qu'il serait possible d'activer pour y parvenir. Les 4 ambitions clés sont les suivantes :



Concernant l'ambition de faire des mobilités **un levier de bien-être et de santé**, plutôt que de nuisances (ex : pollution de l'air), il est rappelé qu'aujourd'hui, dans le ressort territorial, 1 200 décès par an sont liés aux particules fines. Cet enjeu sanitaire, ainsi que celui de la sécurité routière, est très important.

La deuxième ambition rappelle que les mobilités doivent **répondre aux besoins de tous, dans tous les territoires**. Dans ce cadre, il est à noter que :

- Près de 10 % de la population habite dans un quartier prioritaire de la politique de la ville, ce qui induit notamment des enjeux d'équité sociale.

- 10 % de la population vit dans une petite commune très peu équipée en services publics de proximité : il faut donc leur proposer des solutions de mobilités adaptées.
- 8 % de la population a plus de 75 ans.
- Certaines personnes qui se déplacent ont des fragilités physiques, mentales ou cognitives. Il faut pouvoir y répondre également.

La troisième ambition du Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de proposer des mobilités **adaptées aux temporalités et aux modes de vie**, qui permettent à chacun de se déplacer n'importe quand, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. En effet, les habitants ne se déplacent pas uniquement en heures de pointe et ne se déplacent pas de la même manière ou au même endroit tous les jours.

Enfin, la quatrième ambition s'inscrit dans la **stratégie nationale de décarboner la mobilité** avec un objectif ambitieux qui est de **diviser par deux l'usage de la voiture en solo**. Or, aujourd'hui, l'usage de la voiture individuelle est la pratique dominante, notamment dans les territoires périurbains.

Pour atteindre ces objectifs, quatre leviers d'actions ont été identifiés par SYTRAL Mobilités :

- **Levier 1 : réorganiser le territoire**, avec l'idée sous-jacente d'avoir à se déplacer moins loin et seulement lorsque l'on en a besoin.

Ce levier doit être notamment pensé en lien avec les Schémas de Cohérence Territoriale avec l'idée d'apporter des services (ex : coworking, services ambulants en bus, télétravail...) au sein des territoires, permettant de limiter les besoins de déplacements longs.

- **Levier 2 : changer les habitudes.**

Pour cela, il faut avoir le choix dans ses modes de transport, ce qui n'est pas forcément le cas aujourd'hui. Souvent, on conserve une habitude parce que l'on s'y sent à l'aise, parce qu'on y trouve des avantages, etc. Or, l'objectif de SYTRAL Mobilités n'est pas seulement de faire évoluer les comportements de mobilité, mais de pérenniser ensuite ces changements. Des idées ont été proposées pour cela, telles que :

- La mise en place d'une billettique qui facilite l'usage du train et des bus.
- Des aménagements supplémentaires au niveau des parcs-relais, afin de donner la priorité à ceux qui habitent le plus loin.
- D'inciter les usagers qui habitent plus près, à venir à vélo ou à pied pour prendre ensuite un transport collectif.
- Des campagnes d'information et de communication ou des lieux ouverts aux usagers pour recueillir de l'information sur les différentes offres alternatives de mobilité existantes (ex : Agence des mobilités de la Métropole de Lyon).

- **Levier 3 : développer des alternatives d'offres et de services de mobilité moins carbonées.**

Aujourd'hui, 90 % de nos déplacements quotidiens font moins de 10 km. La marche est une alternative pertinente pour les déplacements très courts de 1 à 2 km. Le vélo, les transports collectifs et le covoiturage peuvent être une réponse pertinente au-delà. Pour encourager ces changements de pratique, on peut imaginer :

- Des voies réservées sur les autoroutes pour le covoiturage et les transports collectifs.
- Des infrastructures et des itinéraires spécifiques pour le vélo.

- **Levier 4 : redéfinir les usages nécessaires de la voiture individuelle.**

Sur certains types de déplacement, la voiture individuelle demeurera l'offre de transport la plus compétitive. Mais pour les autres, il faut identifier quelles alternatives mettre en place, ce qui aura un impact sur la place que l'on peut donner à la voiture, notamment en termes de voirie, afin de donner plus de place aux autres modes de transport (vélo, marche à pied).

6 - ECHANGES AVEC LA SALLE

Après cette partie de présentation, une nouvelle phase d'échanges avec la salle a suivi.

Les parcs relais

Un participant s'interroge sur l'autorité compétente dans la gestion des parcs-relais. S'agit-il de SYTRAL Mobilités ? Car ces équipements n'ont pas été indiqués comme leviers.

Réponse de SYTRAL Mobilités

La compétence des parcs-relais appartient bien à SYTRAL Mobilités. Aujourd'hui, tous montrent des dysfonctionnements, soit en étant saturés très tôt dans la journée, soit en étant quasiment vides toute la journée. Les résultats d'une enquête récente menée par SYTRAL Mobilités auprès des usagers ont montré que la majorité des utilisateurs de ces parcs-relais faisait moins de 3 km pour venir en voiture ou avait à leur disposition une alternative directe par ligne de bus. Face à ce phénomène, SYTRAL Mobilités prévoit plusieurs évolutions d'usages :

- Une augmentation du nombre de places en parcs relais (ex : à Saint-Germain-au-Mont-d'Or), notamment de places réservées aux vélos.
- Une évolution de la réglementation d'usage des parcs relais pour que les places soient réservées aux personnes habitant loin et ne disposant pas d'autres solutions de rabattement (hors usage pour les personnes handicapées qui auront, dans tous les cas, des places réservées).

La coopération entre SNCF et SYTRAL Mobilités

Un participant souhaite connaître les modalités de travail et de coopération entre SNCF et SYTRAL Mobilités, le ferroviaire étant un mode de déplacement essentiel sur le territoire.

Réponse de SYTRAL Mobilités

SYTRAL Mobilités n'a pas de relations directes avec la SNCF, mais avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui est l'autorité organisatrice des transports compétente en matière de transports ferroviaires.

Néanmoins, en tant qu'ancien élu à la Région en charge des problématiques ferroviaires, Jean-Charles KOHLHAAS a une bonne connaissance de cette thématique : malgré la volonté de SYTRAL Mobilités de voir se développer un « RER à la lyonnaise », le projet peine fortement à avancer pour des raisons techniques (étoile ferroviaire lyonnaise saturée), et des raisons politiques entre l'Etat, la Région et SNCF Réseau.

Intermodalité

Un participant insiste sur l'importance de la cohérence des horaires et la prise en compte des temps de déplacement entre les correspondances pour permettre l'intermodalité.

Réponse de SYTRAL Mobilités

Au niveau de la gare de Lyon Part-Dieu, des travaux sont en cours pour faciliter et apporter plus de confort aux trajets de correspondance, pour passer d'un mode de transport à un autre, ce qui devrait permettre d'améliorer l'intermodalité dans cette gare.

Projets routiers

Une participante dénonce la dichotomie actuelle des investissements publics où SYTRAL Mobilités présente son ambition de diminuer la part de déplacement en voiture individuelle, alors que d'autre part on voit des projets de raccordement à l'autoroute A89 se mettre en place.

Réponse de SYTRAL Mobilités

Les projets routiers ne sont pas de la compétence de SYTRAL Mobilités, mais du Département.

Covoiturage

Un participant indique qu'il existe une multitude d'applications de covoiturage, à différentes échelles : locale, régionale. Il est difficile de s'y retrouver. Comment cela fonctionne-t-il dans les autres pays européens ou sur d'autres territoires français ? Quel système permettrait une promotion et un usage efficaces du covoiturage ?

Réponse de SYTRAL Mobilités

Ce sont les intercommunalités qui ont compétence sur l'organisation et la promotion du covoiturage. SYTRAL Mobilités travaille avec ces dernières pour la mutualisation de l'ensemble des applications de covoiturage sur son territoire d'actions et propose d'en être le porteur. Le projet devrait être finalisé d'ici deux ans.

Une ligne de covoiturage est expérimentée par la Métropole de Lyon depuis 2020 entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Aujourd'hui, le temps d'attente moyen d'un usager à un des 3 points d'arrêts de cette ligne est de 3 minutes, l'équivalent de la fréquence d'un métro, ce qui montre son efficacité. 11 autres lignes de covoiturage autour de la Métropole sont en cours d'étude. Toutes ne seront peut-être pas mises en œuvre.

7 - APPROFONDISSEMENT « AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET SOBRIETE DES DEPLACEMENTS »

La parole est ensuite transmise à Eric CHARMES, directeur de recherche à l'ENTPE. Ce dernier a participé à une étude prospective, financée par l'Ademe, sur l'aménagement du territoire et la politique de transports dans des territoires péri-urbains et ruraux à proximité de grandes villes.

Cette étude a permis de tester théoriquement l'effet des différents leviers identifiés pendant les présentations précédentes pour diminuer la part d'émissions de CO₂, et donc la part d'usage de la voiture individuelle. D'après cette dernière, **le développement des transports collectifs n'aurait qu'un impact réduit (-4 %). L'électrification des voitures aurait un impact nettement plus élevé (-62 %). Le covoiturage aurait un impact de -14 %.** Cependant, il existe de nombreux débats sur les effets rebonds liés au covoiturage. Par exemple, les usagers seraient amenés à se déplacer plus loin et donc à dépenser plus pour leurs trajets. **Le développement des déplacements à vélo et vélo à assistance électrique aurait un impact de -35 %.** Or, cela demanderait des investissements en termes d'infrastructures et pourrait contribuer à augmenter l'artificialisation des sols.

Il demeure cependant certaines limites et réserves sur cette étude. Cette dernière n'a notamment pas réfléchi à la question de l'intermodalité. Par exemple : comment articuler le développement de l'usage du vélo avec celui du ferroviaire ? Comment transporte-t-on son vélo ? Propose-t-on un système de location de vélo au point de départ et au point d'arrivée ?

Aussi, en termes d'aménagement du territoire et de politique de transports, ce qu'il est important de retenir, **c'est la nécessaire combinaison des leviers pour parvenir à une diminution effective des émissions de CO₂.**

La conférence-débat se conclue à 21h, après un mot de conclusion de Jean-Charles KOHLHAAS qui remercie les personnes présentes.