

**Assises de la mobilité  
Atelier territorial à Lyon du 16/11/17  
Synthèse**

Le 3<sup>e</sup> et dernier atelier territorial des Assises de la mobilité en région Auvergne-Rhône-Alpes, à l'initiative de l'État, s'est déroulé jeudi 16 novembre en soirée, à la préfecture du Rhône à Lyon. Organisé dans le cadre d'un partenariat riche entre l'État et la Métropole de Lyon, l'événement a rassemblé une centaine de participants, représentatifs de l'ensemble des acteurs de la mobilité – élus, entreprises, associations, institutions, citoyens – autour des 6 thèmes de la mobilité, avec en fil rouge l'innovation et les apports du numérique.

L'atelier était décomposé en 3 séquences :

- discours et présentations en plénière
- groupes de travail
- restitution en plénière des synthèses des groupes de travail

Discours et présentations en plénière :

- discours de Stéphane Bouillon, préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet du Rhône
- discours de David Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon (AOM)
- discours de Fouziya Bouzerda, présidente du Sytral (AOT)
- présentation d'Emmanuel Perrin, chef de projets transports-mobilité au CEREMA (DTER Centre-Est) sur les enjeux des politiques de mobilité de l'agglomération lyonnaise au sein de l'aire métropolitaine et du territoire régional
- présentation de Nicolas Mallot, DGA du Sytral sur les réponses locales sur l'agglomération lyonnaise des enjeux de mobilité identifiés

Synthèses des groupes de travail :

Chacun des 6 groupes de travail portait sur un des 6 thèmes de la mobilité et était animé par un binôme animateur-rapporteur constitué par des agents de l'État et de la Métropole, accompagné par le Sytral.

**Propositions significatives de l'atelier**

1. Créer un établissement public national à gouvernance locale, pour permettre le financement et la mise en œuvre du projet multimodal "Anneau des Sciences"
2. Développer les initiatives réglementaires pour faciliter le contrôle/sanction (transit PL, voies réservées covoiturage, zones à circulation restreinte, etc.)
3. Permettre l'instauration d'un dispositif de péage pour les véhicules légers en transit pour protéger le cœur d'une agglomération

4. Promouvoir le développement du vélo et s'appuyer sur l'essor du VAE, et réguler l'arrivée des nouvelles offres de type VLS en freefloating (occupation espace public)
5. Organiser les modalités de partage de l'espace public aussi de manière temporelle (gestion dynamique des voies)
6. Favoriser le développement du covoiturage (définir cette pratique dans le code de la route, mettre en place les outils de contrôle/sanction et de régulation des opérateurs : interopérabilité, label... ?).
7. Donner aux AOM un pouvoir de régulation des nouvelles offres de services de mobilité (objectifs de desserte des secteurs périphériques, cohérence avec la stratégie de mobilité)
8. Proposer la mise en place d'une autorité publique en charge de la collecte et de l'harmonisation de l'ensemble des données de déplacements disponibles

## Mobilités plus propres

### Diagnostic : atouts, difficultés, enjeux...

Pour les participants les **enjeux d'une mobilité plus propres sont multiples** :

- Environnementaux et énergétiques** en raison de la part notable du secteur des transports sur les émissions de polluants locaux de l'air (60 % des émissions totales d'oxydes d'azote, 30 % pour les particules fines et très fines (PM10 et PM 2,5 à l'échelle du PDU de l'agglomération lyonnaise), des gaz à effet de serre (34 %), et des consommations énergétiques finales (36 %).
- Sanitaires**, en raison des effets sur la santé :
  - des polluants atmosphériques non seulement en phase de « **pic de pollution** », mais aussi tout au long de l'année en raison de niveaux élevés de **pollution chronique** ;
  - et aussi des **nuisances sonores**, dont les effets sont encore **mal connus** et pas assez pris en compte dans les solutions mise en œuvre.
- Sociétaux** au sens large
  - L'espace public** reste encore majoritairement dédié à la voiture alors qu'il est de plus en plus sollicité par d'autres usages qui répondent à des besoins de mobilité, mais aussi à des attentes en matière d'amélioration du cadre de vie et plus largement de renforcement de cohésion sociale et de **mieux vivre ensemble**.
  - La surexposition pour les populations qui vivent à proximité d'axes à fort trafic est source **d'inégalité environnementale** forte
  - Aller vers une mobilité plus propre passe nécessairement par un changement de comportement qui peut être plus ou moins contraint, d'où l'enjeu de **l'acceptabilité**.
- Économiques** : les mobilités propres peuvent être vectrices **d'innovation et d'emplois** (recherche sur les motorisations, nouveaux services de mobilité...), **d'attractivité pour le territoire** sur lequel elles se mettent en œuvre, et peuvent constituer **des arguments concurrentiels** pour les entreprises.
- La logistique urbaine : autre sujet connexe à la mobilité des personnes** :
  - lors de l'atelier, la question de la logistique urbaine a été évoquée comme indissociable d'une mobilité plus propre.

⇒ **Mieux mettre en lien les différents enjeux d'une mobilité plus propre et faire valoir les co-bénéfices des solutions proposées**

**Au regard de ces enjeux, les participants conviennent que les actions à mettre en œuvre doivent répondre aux objectifs suivants :**

- Aménager un espace public apaisé et sécurisé pour tous les usages pas seulement ceux liés à la mobilité des automobilistes
- Favoriser des véhicules moins polluants et passer de la mono-énergie (essence/diesel) à la multi énergie
- Donner les moyens de se déplacer autrement qu'en voiture – rendre crédible l'alternative à la voiture individuelle (tout en précisant que le rapport à la voiture change chez les jeunes générations qui ne considèrent plus le passage du permis de conduire comme une priorité)
- Donner les moyens de limiter ses déplacements

⇒ **Combiner les ruptures technologiques (insuffisantes pour assurer la transition écologique) et ruptures comportementales pour une mobilité plus propre des personnes et des marchandises**

⇒ **S'appuyer sur la motivation de chacun d'entre nous à protéger sa propre santé dans un contexte où l'image de la voiture change pour les jeunes (un service plus qu'un bien)**

### **Propositions :**

- Mettre à profit les **jours de « pics de pollution » pour savoir tester des solutions** et initier des changements de comportement : intégrer le télétravail dans les recommandations, limiter l'usage des véhicules les plus polluants, faciliter l'usage des TC, informer sur les bénéfices des modes alternatifs à la voiture...
- Envisager les ruptures dans les pratiques de mobilité comme un facteur de qualité de vie, attractivité des territoires
- Systématiser **les stratégies de graduation vers la contrainte** pour que chacun puisse s'organiser
- Innover en matière de revêtements des routes** pour limiter les émissions de particules ou leur pouvoir réchauffant (peinture blanche)
- Objectiver** sur les critères qui permettent de dire qu'une **technologie est propre** ou ne l'est pas et communiquer sur « la bonne motorisation pour le bon usage »
- Donner des **avantages à l'usage des véhicules propres** : voies réservées, stationnements réservés, accès au centre-ville à certaines heures pour les livraisons (expérience de Saint-Étienne)...
- Garantir un **maillage territorial** suffisant de **bornes de recharges électriques** ou **GNV** : innovation dans le montage partenarial (ex : appel à initiatives privées à Lyon)
- Développer les innovations techniques et réglementaires pour **faciliter le contrôle/sanction** : voies réservées au covoiturage, zones d'accès limité aux véhicules non polluants...
- Faciliter les opérations de **mutualisation pour la livraison** des marchandises en ville (plateformes d'éclatement)
- Favoriser les **aménagement de l'espace public** en faveur du vélo et de la marche à pied
- Mobiliser le levier de **l'apprentissage** pour favoriser une meilleure cohabitation des modes et **sécuriser les déplacements piétons et vélo** : vélo-école, codes de la route pour tous et du point de vue de tous les modes
- Favoriser l'émergence d'un **modèle économique durable pour le « court-voiturage »**, avec une offre de mobilité qui s'inscrit aussi physiquement dans le territoire et sur les infrastructures (ex : bornes de covoiturage dynamique figurant une ligne de covoiturage)
- Promouvoir le **télétravail** : mieux connaître les pratiques et leurs impacts sur la mobilité (projet RéducMob), communiquer sur le nouveau cadre réglementaire des ordonnances « Loi travail », avoir une logique d'approche inter-ministérielle.
- Renforcer les capacités d'agir sur le champ du **management de la mobilité de proximité** : opportunité à saisir avec l'obligation de faire des plans de mobilité pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés.
- Comprendre les usages et s'appuyer sur **le savoir des citoyens** : utilisation, diffusion de la **data produite** dans ce cadre
- Adapter les **dispositifs financiers et fiscaux** pour favoriser les modes actifs et les nouvelles mobilités partagées : VT, indemnités kilométriques vélo, covoiturage, prime vélo...
- Positionner la **collectivité comme un acteur leader** qui donne le cadre stratégique, met en mouvement, articule les solutions de mobilité portées par des acteurs publics ou privés...
- Faciliter les expérimentations** y compris en autorisant des dérogations au cadre réglementaire existant. Mais parallèlement, **adapter** le cadre réglementaire **d'achat public** pour faciliter les **l'adaptation en continu** aux innovations technologiques. L'outil « expérimentation » n'a pas vocation à durer dans le temps.

## Mobilités plus connectées

**En matière de numérique, les enjeux de la propriété des données de déplacement, de la billettique unique et des effets transformateurs de la mobilité connectée sur l'emploi ont été discutés.**

S'agissant des données de déplacement des usagers, les participants ont échangé sur les enjeux de propriété et d'analyse. En matière de propriété des données, les « géants du Web », en particulier Google grâce à sa capacité à géolocaliser ses usagers en temps réel, disposent de données plus granulaires que les autorités organisatrices des transports ou de la mobilité (AOT / AOM) ; ces dernières utilisant soit leur borne de contrôle des tickets soit des enquêtes de terrain coûteuses.

Ainsi, l'enjeu de transfert gratuit ou payant de ces données par ces entreprises au secteur public se pose. Les AOT / AOM pourraient tirer de ces données des bénéfices substantiels : meilleure adaptation des plans de déplacements urbains aux mobilités, meilleure mesure de la congestion...

Par ailleurs, les enjeux de confidentialité de ces données, et, par conséquent leur anonymisation ont été mis en avant. Enfin, la question de l'analyse technique des données a été discutée. D'après les participants, ces données aujourd'hui disponibles ne sont pas utilisables sans retraitement ; les données des AOT (Sytral), des gestionnaires (SNCF, ASF...) et des collectivités locales (métropoles de Lyon, de Bordeaux ou de Marseille) n'étant pas harmonisées.

- ⇒ **Réfléchir à un cadre normatif régissant les obligations de transfert de données privées aux acteurs publics dans le but de raffiner les PDU**
- ⇒ **Proposer la mise en place d'une autorité publique en charge de la collecte et de l'harmonisation de l'ensemble des données de déplacements disponibles**

La question de la billettique unique a été soulevée. Les bénéfices à tirer d'une billettique unique et digitalisée pour des trajets multimodaux sont substantiels: gain de temps pour les usagers, réduction des risques de fraude... Deux obstacles se présentent à l'adoption de ce dispositif : d'une part, la question de la répartition des gains du billet unique entre les différentes autorités organisatrices, d'autre part, les besoins en investissements considérables pour remplacer/ adapter les bornes actuelles de contrôle.

Plus ambitieuse sur le plan technologique, la possibilité de payer via la reconnaissance biométrique expérimentée à Londres a été mentionnée.

Enfin, pour assurer un billet unique aux usagers ne disposant pas de smartphones, des solutions alternatives ont été avancées, à l'instar d'une solution de paiement des trajets par SMS. Actuellement en phase d'expérimentation à Toulouse, cette technologie pourrait être déployée dès 2019-2020.

- ⇒ **Piloter un groupe de travail rassemblant les AOT/ AOM pour réfléchir au déploiement expérimental d'un billet unique numérisé et, à plus long terme, biométrique**
- ⇒ **Prendre en compte les effets de la fracture numérique et fournir des solutions alternatives au billet unique numérisé avec le paiement par SMS par exemple**

Les liens entre numérique et emploi ont également été abordés. Plusieurs participants ont souligné les effets transformateurs du numérique sur les métiers liés à la mobilité : ainsi des métiers de

conducteurs ou de contrôleurs qui se transforment. Par conséquent, un effort plus important de veille et de formation des acteurs de la mobilité serait nécessaire.

Également, une mobilité trop connectée pourrait être un frein supplémentaire au retour à l'emploi de chômeurs vivants dans des zones touchées par la fracture numérique et/ou ne possédant pas de smartphones. Les déplacements entre « zones périphériques » souffrent particulièrement de cette fracture numérique. La « mobilité connectée » ne signifie pas automatiquement « mobilité pour tous ».

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>⇒ <b>Prendre en compte l'effet du numérique sur la mobilité dans les efforts de formation des métiers associés à la mobilité</b></li><li>⇒ <b>Fournir davantage de solutions de déplacements aux personnes sans emploi</b></li></ul> |
|--|

## Mobilités plus solidaires

### •Territorialité et accès à l'emploi :

#### Diagnostic – enjeux

Des zones d'emploi non desservies par les transports en commun : **comment résoudre le sujet du dernier km pour l'accès à l'emploi dans des territoires en développement, aux portes du département (Loire).**

Des territoires desservis mais parfois avec des **services de transport indirects qui impliquent de passer par le centre** (réseau en étoile) : pas efficace car pas de liaison de périphérie à périphérie...

**Une desserte globale de bonne qualité mais un service restant inadapté (de mauvaise qualité) pour les personnes travaillant en horaire décalé** (100 000 emplois en horaires décalés sur la Métropole de Lyon). Pour les contrats atypiques, il est indispensable de disposer d'une voiture.

Pour les salariés en horaires décalés, enjeu du financement de la garde des enfants / articulation familiale, au-delà des seuls coûts de la mobilité.

Quel accès aux solutions de transport partagé dans les territoires périurbains ?

**Proposition : Améliorer l'accès aux offres de mobilité publique mais également à l'acquisition et l'accès à une voiture particulière :**

- **rendre plus accessible le permis de conduire** : peu de public éligible au permis à 1 euro
- **offrir des dessertes des sites d'emploi**, faciliter l'accès à des services type vélo'v (problème récurrent de la caution demandée à l'inscription, même si elle n'est pas débitée, et plus généralement nécessité d'avoir une carte bancaire, ce qui est un problème pour certains publics)
- **faciliter l'accès au VAE pour rejoindre les sites d'emploi périphérique** (coût d'achat : incitation financière insuffisante, apprentissage : développer les vélos-école)

### •Spécificité des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite :

#### Diagnostic – enjeux

La mobilité joue un rôle très important pour les personnes handicapées : accès aux soins, accès à l'emploi.

#### **Propositions :**

- amélioration des aménagements des systèmes de transport à poursuivre et notamment résoudre les discontinuités d'accessibilité de la chaîne de déplacement
- un système d'accompagnement indispensable pour un certain nombre de personnes pour aller travailler, aux loisirs, avoir une vie la plus normale possible, avec un enjeu de médiation humaine pour la gestion des situations perturbées dans les TC (interruption de trafics, changement d'horaire ou de lieu...)

### •La mobilité est une compétence : mettre en place les formations adaptées

#### Diagnostic – enjeux

**La mobilité doit être une politique publique réellement pour tous**, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Elle répond aux besoins de 80 % de la population (la majorité et non pas tous). Les applications numériques, les vélos en libre accès, les dispositifs d'autopartage... ne sont pas utilisés par les usagers fragiles. Les acteurs comme le PLIE Uni-Est travaillent sur l'accès aux moyens de transport (financement des titres) et sur les codes de la ville/services de mobilité/outils numériques : on est surtout dans la « réparation ».

Travailler sur l'accompagnement, conseil en mobilité, diagnostiquer leur capacité. Il convient de **renforcer et institutionnaliser le travail d'accompagnement**, de « parcours découverte » sur le réseau de transport proposé par le PLIE en termes d'apprentissage de l'usage du réseau TC.

**Propositions :**

- Renforcer et institutionnaliser le travail d'accompagnement
- Intégrer l'apprentissage à la mobilité dans le parcours scolaire (à la manière des ASSR, intégrée dans le parcours des collégiens), expérimenter la préparation du permis de conduire dans le parcours scolaire
- Envisager une journée de type journée d'appel à la défense dédiée à l'apprentissage à la mobilité

**•L'importance de la médiation humaine : les limites du numérique**

**Diagnostic – enjeux**

Toutes les populations ne sont pas à l'aise avec les nouvelles technologies. Pour certains publics fragiles, les applications ne sont pas utilisées. Et utiliser une application numérique n'est pas à la portée de tout le monde d'un point de vue financier (même si l'application est gratuite, il faut compter le prix d'achat du smartphone et le prix du forfait).

**La médiation humaine ne pourra pas être exclue par le support numérique, elle est indispensable pour 20 % de la population.**

**Propositions :**

- **Création d'une hotline téléphonique 7j/7, 24h/24** qui permette à tout public d'avoir accès à l'information sur les solutions de mobilité publiques et privées, pour ceux qui n'ont pas accès aux sites Internet et applications. SOS mobilité à l'échelle nationale, ou au moins régionale.
- Rendre obligatoire un système d'affichage pour organiser covoiturage et pedibus dans les entreprises. Proposition à mettre en lien avec l'obligation faite aux entreprises de plus de 100 salariés sur un seul site de réaliser un plan de mobilité.

**•Généraliser, pérenniser les services existants de conseil en mobilité et auto-école sociale ? Comment ?**

**Diagnostic-enjeux :**

**Aujourd'hui** les associations comme le PLIE Uni-Est sont obligées de saucissonner les projets pour trouver des financements multiples (État, Ademe, Département, Métropole)

**Proposition :**

- **Décloisonner le financement des politiques publiques en matière sociale et de transport/mobilité.**

**•Simplifier les démarches des publics fragiles**

**Diagnostic-enjeux :**

Tarifification sociale des TC : la loi SRU a fixé des seuils de ressource mais il manque la définition des justificatifs.

**Les populations les plus fragiles ont les démarches les plus complexes.** Le Sytral propose un **guichet unique** à la Métropole pour définir le niveau de ressource attesté. Simplifier les démarches administratives pour que tous ceux pouvant en bénéficier en bénéficient réellement. Ce guichet unique délivrerait un document permettant d'accéder aux tarifs sociaux pour l'ensemble des services (transports, restauration scolaire...)

**Proposition :**

→ un guichet unique permettant d'accéder aux tarifs sociaux pour l'ensemble des services (proposition du Sytral pour la Métropole de Lyon)

## •Construire des solutions en s'appuyant sur les pratiques existantes

### Diagnostic-enjeux

**Officialiser les organisations de solidarité informelles plutôt que de faire créer ces solutions par la collectivité, car ces solutions ne correspondent pas toujours au besoin.**

Les usagers peuvent s'organiser entre eux sans être encadrés par les services conçus par la collectivité.

Il faut mieux écouter les utilisateurs pour avoir une meilleure réponse au besoin (institutionnaliser des parcs-relais spontanés).

Mais la collectivité doit pouvoir accompagner certains volets : exemple lieux de rendez-vous pour covoiturage.

## •Régulation par la puissance publique

### Diagnostic-enjeux :

Multiplication des acteurs et des initiatives sur les champs de la mobilité, ce qui crée de nouvelles opportunités... Toutefois ces nouveaux services concernent surtout, voire quasi-exclusivement le centre de l'agglomération (secteur où le potentiel économique est le plus fort pour ces acteurs). Il faut **veiller à ce que les acteurs privés ne reproduisent pas les mêmes erreurs. Il faut pouvoir les inciter à aller au-delà du centre-ville, desservir les secteurs périphériques, s'adresser à 100 % des publics. Il revient à la collectivité de réguler ces nouvelles offres. Une transition est ainsi à opérer au sein des collectivités, pour passer de l'autorité organisatrice à l'autorité régulatrice...**

### **Propositions :**

→ évolution du rôle de l'autorité organisatrice : de l'autorité organisatrice à l'autorité régulatrice

## •covoiturage : initiatives et freins

### Diagnostic-enjeux

**Initiatives CARL** : liens entre communes voisines en périphérie, proposent un apprentissage du covoiturage via les auto-écoles. Le projet consiste à mutualiser les places libres dans les voitures d'auto-école : la personne demandeuse fait sa demande d'OD et ce sont des élèves en fin de cycle à qui sont proposées ces courses.

Le porteur de projet indique qu'il travaille actuellement pour fédérer les auto-écoles du Rhône pour se développer sur l'Ouest rhodanien. La question du financement est néanmoins posée.

Le projet vise à la fois à offrir des possibilités de déplacements à des personnes situées en périphérie. Il permet également aux nouveaux conducteurs de se familiariser avec le covoiturage.

**Expérimentation Montrottier** : l'accueil de réfugiés a induit la création d'un service de covoiturage pour leur permettre insertion dans l'emploi.

Plusieurs **freins** au développement du covoiturage sont identifiés :

- certains publics ne se mélangeront pas (communauté, CSP → les cadres ne prennent pas les ouvriers).

- la représentation/l'image : publics qui se voient toujours covoiturés car pas en capacité de proposer une place comme conducteur et donc ne se mettent pas au covoiturage

- la flexibilité : proposer des points dépose/reprise covoiturage pour prendre en charge de façon spontanée.

- toutes les solutions de transport partagées ou publiques demandent de l'anticipation, ce qui est un frein.

**Problème de la superposition de toutes les applications existantes, actuellement étanches pour aller vers la mise en commun des offres de covoiturage. Il y a un besoin de mise en commun de toutes les offres de covoiturations qu'elles soient privées ou publiques.** « Comment faire » ? Faut-il obliger les prestataires (plates-formes de mise en relation) à communiquer leurs données ?

*Propositions*

→ développer des solutions de mise en commun des offres de covoiturage (obligation réglementaires ?)

→ deux initiatives à souligner : projet CARL (covoiturage via auto-école), projet Montrottier (covoiturage pour accès à l'emploi de public réfugié)

## Mobilités plus intermodales

### Diagnostic : atouts, difficultés, enjeux...

1<sup>er</sup> constat : l'intermodalité vélo et TER avec le réseau TCL (Transports en commun lyonnais) ne représente que 3 % des voyages, alors qu'un voyage sur deux se fait en correspondance dans le réseau lui-même. L'exemple des TCL montre que quand l'offre est riche et intégrée, l'intermodalité est facilitée.

Il existe des freins majeurs à l'intermodalité :

- ⇒ Trop peu de tarifications combinées,
- ⇒ Absence d'information multimodale et en temps réel,
- ⇒ Problème de régularité pour assurer une bonne articulation entre les modes.

2<sup>e</sup> constat : les chefs d'entreprises sont en demande forte sur des lieux d'organisation de l'intermodalité, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. Cela est apparu car beaucoup d'entreprises lyonnaises ont du mal à recruter, notamment à cause des difficultés d'accessibilité à l'emploi.

3<sup>e</sup> constat : « *Y a-t-il de la place pour une nouvelle clientèle dans les réseaux saturés ? Peut-on développer l'offre de TC, alors qu'il y a une forte contrainte financière ?* ». Il reste peu de marge en termes de matériels pour avoir plus de capacité sur les TER, beaucoup a déjà été fait, et il faut aussi de la place sur l'infrastructure. De gros travaux sont à venir sur Lyon pour fluidifier les trafics, mais pas pour mettre plus de trains. Sur le réseau TCL, les changements importants de matériel permettent de fortement augmenter les capacités de transport (460 millions € investis sur ce mandat au Sytral).

4<sup>e</sup> constat : Il faut aller vers les autres services de transport, les personnes ont une grande marge d'adaptabilité au jour le jour.

5<sup>e</sup> constat : l'espace public est sur-occupé par la voiture, car il est actuellement facile de se déplacer seul dans Lyon avec sa voiture, et cela coûte peu cher. Le péage urbain se développe dans les grandes métropoles : est-ce une solution à Lyon ? « *Cela fait 30 ans qu'on en parle, mais la situation sociale inégalitaire rend sa mise en place difficile* ». Il faut pourtant affecter plus d'espace public aux autres modes.

### Propositions :

#### 1) Lever les freins à l'intermodalité

- information voyageurs : étendre Optymod aux autres réseaux, notamment interurbains (à l'exemple du site d'information porte à porte de la Deutsch Bahn). Cela impose un partage des données entre les différents acteurs.
- information voyageurs : indiquer sur un même plan tous les réseaux et leurs points d'interconnexion (exemple : lignes TER sur les plans TCL).
- tarification et billetterie intégrées : exemple du pass mobilité de Mulhouse, où l'utilisateur reçoit sa facture mobilité à la fin du mois selon son usage.

#### 1) Favoriser les modes alternatifs à la voiture solo

« *Il reste beaucoup de places vides dans les véhicules sur autoroute, comme dans ceux stationnés en P+R : c'est là qu'il y a de la marge* ».

- Covoiturage : faciliter le contact entre conducteurs et passagers, et la connexion avec les autres modes (expérimentation en cours entre la Métropole de Lyon et le secteur de Bourgoin en Nord-Isère, qui est une offre supplémentaire là où le TER est déjà saturé)
- Covoiturage : définir le rôle de la puissance publique (Organisateur ? Régulateur ?), en ayant soin de ne pas créer de la concurrence entre modes.
- Covoiturage : étudier la mise en place d'une participation financière de l'employeur pour le covoiturage pendulaire de courte distance.
- Vélo à assistance électrique : usage à promouvoir, car il représente une alternative crédible à la voiture sur des courtes à moyennes distances (à Lyon, le nouveau marché Velo'v prévoit la location en libre-service de VAE à partir de 2020).
- Vélos / trottinettes : en mettre à disposition des voyageurs aux pôles d'échanges ou dans les véhicules TC pour assurer le trajet terminal (exemple du prêt de trottinettes par la SNCF en Bretagne). « **La vraie multimodalité, ce sont des objets disponibles à différents endroits sans qu'on en soit propriétaire** »
- Réseaux TC : optimiser les réseaux existants grâce à des projets plus innovants d'outils d'exploitation.

### 1) Mieux distribuer l'espace public au détriment de la voiture solo

Lever les freins réglementaires pour pouvoir donner un avantage particulier à des usagers vertueux :

- création de voie réservée sur autoroute et VRU : réflexions sur l'A43 (dans le cadre du SDAGT) et sur l'axe A6/A7 requalifié.
- réservation d'emplacements de stationnement pour les covoitureurs.
- expérimentation de péages « à l'envers » (à l'exemple de la métropole de Lille).
- modifier les temps de la ville pour gagner des réserves de capacité en étalant les heures de pointe (exemple de Rennes), grâce à des bureaux des temps, des espaces de coworking, et en favorisant le télétravail.

### 1) La nécessité d'une large gouvernance

« **Métropole de Lyon, Sytral, Région, Pôle métropolitain... il y a un enjeu à rapprocher tous les acteurs de la mobilité** ». À noter que la Région est maintenant membre du Sytral, et qu'il existe aussi le SMT de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.

Les freins à l'intermodalité ne seront levés que si les différents gestionnaires se parlent, par exemple pour aménager des stationnements vélos dans les gares, pour harmoniser la politique tarifaire des parkings relais, pour coordonner les offres, etc.

## Mobilités plus sûres

### Diagnostic :

Les participants s'accordent sur un enjeu majeur qui est le **partage de la rue et de la cohabitation des modes**.

Les aménagements doivent permettre à chacun de trouver sa place, notamment les plus vulnérables. Tous les usages doivent être pris en compte (exemple des livraisons notamment, mais aussi les motos, les personnes handicapées, les malvoyants, etc.).

Les nouvelles mobilités doivent permettre la complémentarité et la cohabitation entre tous les modes, le respect des autres modes, la gestion des conflits d'usages...

Le sujet de la vulnérabilité des modes actifs est abordé. Si les piétons sont jugés vulnérables lorsque les cyclistes empruntent les trottoirs, les cyclistes le sont à leur tour sur la chaussée avec les véhicules motorisés. Les « double sens cyclable » (DSC) sont un moyen de les rendre plus visibles. Pour les DSC, comme pour les Cédez le passage vélos, la réglementation est nouvelle, pas encore connue de tous.

De la même manière, les nouveaux modes de transport comme les navettes autonomes, le covoiturage, les trottinettes, les overboards, les gyropodes, etc. doivent, dès leur conception et mise en œuvre, être réglementés pour intégrer ces sujets de sécurité, de conflits entre modes, et de sûreté. L'accidentologie est de plus en plus un sujet de comportement et de facteur humain, l'infrastructure est très rarement en cause. Mais les répressions sont insuffisantes, et pas toujours adaptées.

### Les propositions pour rendre la mobilité plus sûre :

⇒ Agir sur le comportement : communication, formation des usagers tous modes pour le respect des autres et l'évolution du code de la rue, et ce de façon régulière tout au long de la vie,

⇒ Agir sur la sanction et la répression : vidéosurveillance, vidéooverbalisation, radars mobiles, évolution des dispositifs législatifs,

⇒ Agir sur l'aménagement : chaque site a sa spécificité, des actions sur l'éclairage et le mobilier urbain sont encore possibles sur certains espaces publics

⇒ Agir sur la régulation des feux pour apaiser les vitesses.

L'espace public peut être aussi être partagé dans le temps (heure creuse / heure de pointe).

⇒ Poursuivre la réglementation des différents modes de transport (navette autonome et tous les nouveaux « outils de mobilité »)

⇒ Poursuivre les actions permettant la réactivité en matière d'action de sécurité et sûreté. Sont évoqués notamment les dispositifs en place sur Lyon :

. Diagnostic en marchant (démarche intercollectivité)

. Marches exploratoires des femmes (Sytral)

. L'application GRECO de la Métropole

⇒ Des actions collaboratives sont plus riches, les démarches public-privé doivent être encouragées.

### Le numérique ou les innovations technologiques :

⇒ La numérisation des données et les échanges doivent faciliter et rendre plus efficaces et réactifs les dispositifs et les actions en matière de sécurité et sûreté, avec l'exemple du guichet numérique, de toute action de communication intelligente de données à partir du terrain (smartphones, tablettes), à destination des acteurs en responsabilité d'aménagement ou d'action, ou divers usagers.

⇒ La géolocalisation doit aussi aider à une meilleure gestion de la cohabitation entre modes, à la sûreté / fiabilité des modes de transport (exemple des navettes autonomes avec le transfert de données entre véhicules)

## Mobilités plus soutenables

### **Diagnostic :**

*Sur les comportements de mobilité :*

- Beaucoup d'autosolistes : un conducteur sans aucun passager

*Sur les dispositions actuelles pour agir sur la mobilité en France :*

- Constat de freins réglementaires qui empêchent d'innover alors que les idées existent depuis déjà plusieurs années
- Un versement transport qui a permis un développement des TC mais qui a l'inconvénient d'être assis sur la masse salariale
- Des coûts de production de l'offre de mobilité bien moindres pour le cycliste par rapport à l'automobiliste, ce qui représente un gisement d'économies important pour la collectivité
- Beaucoup d'initiatives privées pour développer le covoiturage donc des aides publiques qui ne semblent pas forcément nécessaires en complément
- Besoin de meilleure coordination des AOT / AOM

*Sur les innovations :*

- De nouvelles offres de services à la mobilité qui peuvent parfois contredire certaines politiques publiques (ex : opérateurs de parking partagé, qui augmentent l'offre de stationnement disponible et freinent l'incitation au report modal)

*Constats sur le territoire de l'agglomération lyonnaise :*

- L'agglomération lyonnaise se caractérise par une situation géographique particulière, du fait des obstacles constitués par les fleuves et les collines et donc un rôle important joué par les franchissements. Historiquement, c'est aussi une terre de passage, avec un mélange de trafics de transit et de trafics locaux, de courte distance ou un peu plus longue (à l'échelle du bassin de vie)
- Le trafic du tunnel sous Fourvière est en grande majorité du trafic local : l'autoroute est utilisée comme un périphérique par défaut
- Un paradoxe dans la gestion du trafic de transit avec des traversées gratuites pour ceux qui traversent l'agglomération et payantes pour ceux qui la contournent
- Des perturbations sur les itinéraires routiers devant écouler le transit qui induisent en cascade des perturbations sur les axes locaux (recherche d'itinéraires alternatifs par les usagers), avec un impact négatif sur le cadre de vie (la vie locale est perturbée)

### **Propositions :**

*Sources de financement :*

- Moduler la fiscalité « voitures » en fonction des ressources de l'utilisateur
- Associer les sociétés d'autoroutes à la réflexion sur le financement de la mobilité sur les territoires des franges des agglomérations (ex : recours à l'adossement)
- Capturer une partie des plus-values immobilières liées à des projets de transport

*Priorités de financement en matière de mobilité :*

- Donner un « bonus temps » pour les usagers du covoiturage ou de la voiture propre
- Généraliser un usage de la voie rapide des voies structurantes d'agglomération au covoiturage
- Donner un avantage aux covoitureurs pour stationner plus facilement
- Permettre aux TC d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute
- Promouvoir le développement du vélo, très économe pour les finances publiques : de nouveaux aménagements cyclables, s'appuyer sur l'essor du VAE
- Créer un fond national d'investissement pour les modes actifs

- Renforcer la taxation carbone pour les modes polluants
- Arrêter les voitures accédant au cœur de l'agglomération le plus tôt possible et favoriser l'intermodalité : construire des P+R (« c'est cher mais il faut en faire »)

*Questions de gouvernance :*

- Présenter à l'utilisateur un accès mutualisé aux offres de mobilité (TC, stationnement...) des différents opérateurs, y compris au niveau financier
- Mobiliser les données mobilité pour améliorer nos connaissances (ex : usage des autoroutes) et les « exposer » en les ouvrant largement
- Réguler les nouvelles offres de mobilité, parfois contradictoires avec la stratégie de mobilité voulue par la puissance publique (ex : éditeurs GPS, opérateurs parking partagé)
- Organiser les nouveaux systèmes de partage de la voiture
- Renouveler la réflexion sur les liens urbanisme / transport pour éviter les effets d'étalement urbain

*Sur le territoire de l'agglomération lyonnaise :*

- Créer un dispositif de péage pour les véhicules en transit pour dissuader financièrement la traversée de l'agglomération pour ceux qui ne font que passer sans s'arrêter. Autre possibilité : des incitations positives à contourner, ou bien des récompenses pour l'automobiliste qui passe en dehors des heures de pointe.
- Créer un « établissement public national à gouvernance locale », qui porterait plusieurs projets de mobilité pour l'agglomération (dont le bouclage du périphérique lyonnais par le projet Anneau des Sciences) et qui faciliterait la levée de fonds (ex : taxe complémentaire locale perçue auprès des bénéficiaires de la nouvelle infrastructure, comme les entreprises desservies)