



## ASSEMBLÉE CITOYENNE

### LA MÉTROPOLE, À L'HEURE DES MOBILITÉS PLURIELLES

**SAMEDI 13 MAI 2023 de 9H à 15H**

Les Assemblées Citoyennes du Conseil de Développement sont des **moments d'échanges ouverts à toutes et tous**. Elles permettent de **faire remonter de nouveaux sujets mis en avant par les habitantes et habitants, d'approfondir et de mettre en débat des thèmes de travail** identifiées par le Conseil de Développement ou encore de **rendre compte de ses travaux**.

Cette Assemblée Citoyenne s'est inscrite plus particulièrement dans les travaux du Conseil de Développement sur les mobilités. Elle est le fruit d'un investissement important de ses membres, et plus particulièrement de son groupe de travail « mobilités » qui s'est mobilisé au cours des derniers mois sur de nombreuses actions.

Ses travaux ont permis d'aboutir à une première **interpellation du Conseil de Développement devant le Conseil de la Métropole** le 27 mars dernier sur les sujets de mobilités. A la suite de cette interpellation, les membres du CdD ont préparé une Assemblée Citoyenne dont l'objet était de **débattre des déplacements présents et futurs au sein de la Métropole**.



**Espace Jean Couty, Lyon 9ème**



**Laurence Boffet**, Vice-présidente de la Métropole de Lyon

**Jean-Charles Kohlhaas**, Vice-président de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités

**Vincent Monot**, Conseiller de la Métropole de Lyon



**100 participants**



**MÉTROPOLE**

**GRAND LYON**

## Agora Citoyenne

L'Assemblée Citoyenne s'est ouverte sur un premier temps d'Agora Citoyenne. Avec l'aide des comédiens de la Ligue d'improvisation lyonnaise (Lily), les participants ont été immergés dans l'ambiance d'une Assemblée dans la lignée du débat qu'avait provoqué l'interpellation du Conseil de Développement devant le Conseil métropolitain en mars dernier. Des comédiens cachés dans le public ont lancé les échanges en incarnant des positions un peu caricaturales !

Un premier comédien était ainsi à la tête du collectif imaginaire « Jamais sans ma voiture », un second « Bien dans mon vélo, bien dans ma tête », et un dernier « A pied levé ».



Plusieurs préoccupations ont émergé de ces échanges visant à mettre en discussion les changements de mobilité. Jean-Charles Kohlhaas et Vincent Monot ont réagi aux sujets abordés spontanément par les participants à la fin de ce temps.

### Une volonté de changement qui se confronte à un éloignement des lieux de vie et aux manques d'alternatives

Le premier comédien (du collectif imaginaire « Jamais sans ma voiture ») a lancé la discussion en faisant part de la nécessité de se déplacer en voiture au quotidien. Habitant de l'Ain, la gare de sa ville a été supprimée, et seuls 2 bus passent dans son village ! De fait, il est contraint d'utiliser son automobile pour se rendre sur son lieu de travail, à Lyon.

Cet exemple fictif a fait réagir quelques participants comme étant représentatif d'une grande part de l'utilisation de la voiture individuelle dans la Métropole : **l'éloignement encourage sa pratique**, d'autant plus quand il est conjugué à une **absence d'offre en transports en commun dans les territoires périphériques**.

L'automobile étant pour certains indispensable pour réaliser également de longs déplacements, la **ZFE inquiète** en ce sens. Les **coûts de changement de véhicules** sont un frein pour de nombreux foyers qui possèdent peu de moyens.

Des participants se reconnaissant dans cette situation ont souligné avoir bien conscience de **l'enjeu environnemental** que représente la voiture mais ils sont dans l'incapacité de faire autrement avec les offres disponibles. Par ailleurs, ils considèrent la **circulation difficile au sein de la Métropole** et pointent les nombreux **conflits d'usage** sur l'espace public. Pour eux, tant que les conditions ne seront pas réunies pour permettre la mobilité de tous en transports en commun, **la voiture devra trouver sa place dans la Métropole**, et le déploiement des autres modes ne devra pas entraver son utilisation.



En parallèle, d'autres ont souligné que **l'éloignement du lieu de vie en périphérie n'est pas forcément bénéfique économiquement** : les coûts de déplacements en voiture peuvent surpasser les coûts de la vie en centre-ville. En effet, à Lyon, les coûts de mobilité sont moindres, et peuvent même être inexistantes (marche à pied). **C'est aussi une question de choix individuel** que de vouloir vivre en périphérie.

*« Les gens de l'Ain sont condamnés à la voiture : changez de département ! »*

A ce sujet, **Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé que la Métropole doit faire face à deux défis incontournables :

1. Premièrement, elle concerne la **croissance démographique continue du territoire**. En 10 ans, la population a augmenté de 10%, générant également un surcroît d'emplois. La demande de déplacements est ainsi toujours plus importante. Pour autant, la voirie existante est contrainte. Ainsi, si l'on veut améliorer la circulation et la pratique de tous les modes, il est nécessaire de diminuer la place de la voiture : ces 3 dernières années, la part de la voiture dans la Métropole a diminué de 10%.
2. Deuxièmement, elle concerne la question du **dérèglement climatique**. La France a un engagement de réduction de 64% des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité et au transport routier d'ici 2040. Cela signifie ainsi une réduction de moitié du nombre de voitures dans la Métropole d'ici 2040, objectif jugé atteignable.

Par ailleurs, il semble difficile de s'appuyer sur le seul passage de la voiture thermique à la voiture électrique. En effet, les économistes les plus optimistes pensent que seuls 25% des véhicules seront électriques dans la Métropole d'ici 2040.

### L'amélioration du niveau de service des transports en commun : levier d'action à mobiliser pour encourager le changement de pratiques

Au-delà de l'éloignement des métropolitains de leurs lieux de fréquentation quotidiens, **l'offre et le niveau de service des transports en commun** constituent un des obstacles au changement de pratiques des automobilistes.

En effet, plusieurs participants ont souligné que **l'offre de transports était inadaptée**. Les transports en commun ont été décrits par certains comme étant dégradés, encombrés, avec des fréquences insuffisantes et des problèmes techniques trop courants. Par exemple, la ligne B étant fréquemment en panne, les flux de voyageurs se dirigent alors vers le T1, dont la capacité n'est pas adaptée pour accueillir autant d'usagers. D'autre part, la limitation de vitesse des bus à 30 km/h constituerait également un frein à leur efficacité.

**Jean-Charles Kohlhaas** a rappelé que les bus ont une vitesse commerciale de 10 à 15km/h. Ils seront ainsi peu concernés par la limitation à 30 km/h de la circulation en ville.

Cette dégradation de l'offre de transports est renforcée lors des **périodes de vacances scolaires et les week-ends**. D'autre part, ces derniers seraient difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite : absence de solution d'accès au métro, éloignement des stations de bus...





## Assemblée Citoyenne : La Métropole à l'heure des mobilités plurielles

Une crainte a également émergé autour de l'**allotissement** de la délégation de service public du réseau **des transports en commun**, que de nombreux participants considèrent comme un facteur de « casse du service public ». Ils estiment que cette décision doit être débattue avec les citoyens.

**Jean-Charles Kohlhaas** partage tout à fait l'enjeu de développer les transports collectifs et d'améliorer leur niveau de service. L'élaboration d'un nouveau plan de mobilité doit permettre de porter cette ambition non seulement à l'échelle de la Métropole mais aussi de ses territoires voisins puisque SYTRAL Mobilités recouvre aujourd'hui l'équivalent du département du Rhône.

### Des répercussions redoutées de la gratuité des transports en commun

Une participante a fait part de ses inquiétudes quant à la possible mise en place d'une gratuité des transports collectifs : le financement du réseau serait alors reporté sur le budget de la collectivité et donc les citoyens, potentiellement par le biais de la taxe foncière.



Dans cet esprit, un participant demande qu'en cas de gratuité des transports collectifs, les **employeurs** poursuivent leurs contributions (à hauteur de 50%) afin que la collectivité puisse continuer de financer de nouvelles rames, d'améliorer le niveau de service et développer les alternatives à la voiture individuelle en périphérie.

Plusieurs participants ne sont pas convaincus que la baisse du coût des transports collectifs, et même leur gratuité, soit réellement efficace.

Concernant le financement des transports collectifs, **Vincent Monot**, conseiller métropolitain, déplacements et voirie, a indiqué que **la moitié des ressources (50%) provient des entreprises** qui paient le « versement mobilités » (une taxe perçue par Sytral Mobilités et qui concerne toutes les entreprises de plus de 11 salariés), **28% des usagers** qui achètent leurs tickets et abonnements et **moins de 20%** des contributions financières des **collectivités** membres de Sytral Mobilités.

La contribution des usagers représente ainsi des sommes très importantes dont il serait difficile de se passer. En parallèle, aujourd'hui, seuls 3% des usagers payent plus de 50 euros par mois, et des abonnements réduits et tarifs solidaires ont été mis en place pour 90 000 personnes.

Globalement, il considère que le coût n'est pas un frein à l'usage des transports collectifs : c'est davantage l'offre, en quantité et en qualité, qui doit être renforcée. Sytral Mobilités répond à cet enjeu par un investissement à hauteur de 2,5 milliards d'euros sur le réseau pour ce mandat.

### Une pratique du covoiturage contraignante

Quelques participants déclarent avoir déjà pratiqué le **covoiturage** ou l'**autopartage**. Une partie d'entre eux regrettent l'**absence d'information** communiquée à ce sujet. De facto, ils recommandent



d'établir des **partenariats** avec les communes afin que celles-ci se fassent les relais des initiatives en la matière.

D'autre part, si le covoiturage apparaît **adapté pour les loisirs**, il l'est **moins au quotidien**, pour se rendre sur son lieu de travail. En effet, le principal inconvénient du covoiturage réside dans le **manque de ponctualité des conducteurs**, qui s'érige en véritable frein à l'envie de partage. Le deuxième inconvénient est la **dispersion des covoitureurs** en fin de journée, chacun vaquant à ses occupations.

**Jean-Charles Kohlhaas** a partagé son sentiment que la résistance au changement pousse chacun à trouver des prétextes pour ne pas changer ses habitudes de mobilité. Or, des solutions existent. Abandonner sa voiture, c'est découvrir un nouveau rapport au temps et à soi-même, cela est faisable. Les usages ponctuels de la voiture peuvent, par exemple, être réalisés en autopartage.

### Des conditions défavorables à la pratique des modes doux

Des participants ont partagé leurs expériences pour souligner combien les pratiques du **vélo** et de la **marche à pied** ne sont pas aisées dans la Métropole de Lyon. Une réflexion mérite d'être menée pour l'encourager. Ont notamment été soulignés dans les échanges :

- *La priorité n'est pas donnée à la marche à pied et aux piétons !*

Tout d'abord, **l'aménagement de l'espace public** n'est pas considéré comme adapté à la marche. Le positionnement des passages piétons en témoigne : ils sont davantage conçus pour faciliter la circulation automobile que pour le confort des piétons.

La pratique piétonne doit constituer une **priorité** pour la Métropole de Lyon, qui doit alors s'assurer de **sa sécurisation et de sa praticité**. L'aménagement de feux piétons est une initiative appréciée, qu'il faudrait multiplier dans tous les quartiers de la ville de Lyon.

- *Des conflits d'usage, surtout avec les vélos et les trottinettes*

D'autre part, les piétons sont confrontés aux nombreux **conflits d'usage**, et ce particulièrement avec les cyclistes et « trottinétistes », par lesquels le **code de la route** n'est pas toujours respecté.

**« La rue appartient aux trottinettes, aux voitures, vélos et scooters, mais pas aux piétons, qui sont hors-circuit »**

A ce propos, peu connaissent les règles de circulation des trottinettes. Dans une moindre mesure, les automobilistes constituent des dangers pour les piétons, il est remarqué que ces derniers sont victimes d'un procès systématique malgré le fait qu'ils s'arrêtent aux feux et aux passages piétons.

- *Des trottoirs délaissés ou détournés de leur fonction première*

Les piétons rencontrent également des problèmes sur les **trottoirs** : la largeur de ces derniers tend à s'amenuiser avec l'installation des terrasses des restaurants, constituant un handicap notable pour les personnes à mobilité réduite. Ils sont également régulièrement confrontés à des **problématiques d'incivilité et d'insalubrité**.



Jean-Charles Kohlhaas reconnaît que le sujet des incivilités n'est pas simple à régler. Tous modes confondus, 10 à 15% des usagers ont des comportements inciviques. La Métropole comporte 3 moyens à sa disposition :

- S'appuyer sur le **sens civique de chacun**, comme en Suisse, or le changement culturel semble difficile à enclencher ;
- La **multiplication des agents de police**, or les moyens sont insuffisants ;
- ou encore, la **vidéo-verbalisation**, qui implique l'installation de caméras dans tout l'espace public.

▪ *Une continuité des pistes cyclables à consolider*

S'agissant de la **circulation à vélo**, la discontinuité des pistes pose d'importants problèmes de sécurisation, à repenser entièrement dans certains quartiers. L'aménagement des voies lyonnaises, dont la concertation est récente, offrira aux cyclistes un véritable réseau, en « toile d'araignée ».

*Les mobilités : une question globale qui appelle équilibre et vivre ensemble*

Enfin, des participants ont souligné que lorsque l'on touche à la mobilité, il s'agit de prendre en compte le grand éventail de situations existantes, jouant sur la mobilité de chacun. Toute ces mobilités ont des conséquences sur l'aménagement de l'espace public, l'attractivité d'une ville, l'activité économique, les modes de vie, le renforcement des inégalités sociales...

Des incivilités sont remarquées dans la pratique de tous les modes, et tous présentent des avantages et des inconvénients. Pour autant, chacun d'entre eux a sa place en ville, c'est alors un **équilibre** auquel il faut parvenir, pour permettre à chacun de se déplacer.

Pour ce faire, un ensemble d'outils et de dispositifs sont déployés par la Métropole pour encourager la participation de tous les citoyens à la co-construction des mobilités de demain tout au long de l'année.



En conclusion de l'agora, **Laurence Boffet** a rappelé que le Conseil de Développement était une **instance participative composée de citoyens et d'associations et qu'elle était obligatoire** dans toutes les intercommunalités. Ce Conseil a pour fonction de **faire remonter les préoccupations citoyennes ressenties sur le terrain**, afin de les porter à connaissance des élus par différents moyens allant jusqu'à l'interpellation citoyenne en Conseil métropolitain.

Ce format d'Agora, qui vient d'être animé, incarne la formule expérimentale menée par la Métropole pour son CdD, dans laquelle le débat est central.

Enfin, elle souligne que le CdD a pour mission de participer à **l'évaluation de la ZFE**. Ainsi, un questionnaire a été distribué aux participants afin de recueillir leur avis, pour écouter la parole citoyenne afin d'adapter le pilotage de la ZFE dans le temps.

