



ASSEMBLÉE CITOYENNE LA MÉTROPOLE, À L'HEURE DES MOBILITÉS PLURIELLES

SAMEDI 13 MAI 2023 de 9H à 15H

Atelier 1 : Transports en commun, autopartage, covoiturage : quels freins et quels leviers à leur utilisation ?



Animateur
Olivier Mérelle



Garants CDD
**Alain Collon et
Clément Roupioz**



Intervenant
Gaëtan Kimmel
(Métropole de Lyon)



Elu
Jean-Charles Kohlhaas

22 participants étaient présents à ce premier atelier.



Après une brève présentation de l'atelier, de ses objectifs et de son déroulé, les garants ont présenté leur rôle : celui de **veiller à la bonne prise en compte de la parole de chacun, l'adéquation des questions posées avec les attentes des membres du GT Mobilité du CdD, ainsi que la restitution fidèle des échanges.**



S'en est suivi un temps de brise-glace, pendant lequel les participants ont pu préciser comment ils s'étaient rendus à l'Assemblée Citoyenne : une majorité d'entre eux est venue en **transports en commun**, une poignée de participants en **covoiturage**.

Une courte vidéo micro-trottoir sur l'avis des Jeunes au sujet de la thématique de l'atelier a été diffusée, avant de présenter les 4 temps de débat de l'atelier :

La structuration et le maillage du réseau TC	Le niveau de service (amplitude, fréquences...)
Inciter à l'utilisation des transports collectifs par le prix	La voiture partagée : un nouveau mode de transports collectifs

Thématique 1 : La structuration et le maillage du réseau de transports collectifs

*Estimez-vous que l'on puisse aller partout en transports collectifs ?
La structuration du réseau est-elle appropriée ?*

Un réseau à compléter et à restructurer de manière moins centralisée

Concernant la structuration et le maillage du réseau de transports collectifs, les échanges ont permis de mettre en avant différents points d'attention globalement partagés par les participants :

- *Pour un réseau en toile plutôt qu'en étoile !*

La majorité des participants présents empruntent les transports en commun régulièrement et estiment qu'il existe un **problème global de centralisation de ces réseaux, qui rend difficiles les déplacements de périphérie à périphérie**. Ils appellent de leur vœu un réseau « **en toile et non en étoile** ».

Un participant explique cette structuration comme le fruit d'une **vision historique**, « jacobine », qui marque la structuration de l'ensemble des réseaux de transport au niveau national, à *contrario* des pays fédéraux beaucoup plus décentralisés. Des **retards de développement du réseau sur certaines liaisons périphériques** se sont ainsi cumulés et restreignent finalement la **mobilité des habitants concernés**.



Certains participants ont néanmoins souligné que « **progressivement, la toile du réseau** » se **constituait** avec de nouveaux projets de transports collectifs mais qu'il restait encore des efforts à réaliser en ce sens.

- *Encore de nombreuses zones non couvertes*

Si le maillage des transports collectifs est plus fin qu'auparavant, **l'absence de solutions de mobilité proposées pour l'ensemble des territoires de la Métropole** a été soulignée. Le constat partagé est qu'il est aujourd'hui impossible de se rendre dans toute l'agglomération lyonnaise en transports en commun.

Des participants ont notamment pointé, à titre d'exemple, la situation de **l'ouest lyonnais** avec une mauvaise desserte en TCL, l'insuffisance des trams-trains et l'absence de solutions alternatives à la voiture efficaces pour rejoindre Gorge de Loup, et sa connexion au réseau structurant de la Métropole. Développer des infrastructures de transports en commun en direction du sud-ouest lyonnais, et notamment les Monts du Lyonnais, apparaît ainsi une priorité.

Plus globalement, plusieurs manques ont été pointés quant à la couverture territoriale par les transports collectifs :

- **Un problème de densité du réseau** avec une offre de transports collectifs de moins en moins forte au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre ;
- **La difficulté des derniers kilomètres** : ce n'est pas parce qu'une commune a un arrêt sur une ligne de bus que tous les habitants peuvent s'y rendre facilement si la commune est étendue.

- *Une question d'aménagement du territoire et de financement des mobilités*

Au-delà de ces constats, les débats ont également permis d'aborder des causes plus larges de ces problématiques en rappelant que :

- **l'offre de mobilité devait être pensée dans le cadre d'une réflexion plus large d'aménagement du territoire** : l'offre de transports collectifs doit accompagner le développement des territoires. Cela pose notamment la question de la régulation des autorisations de permis de construire au regard de la saturation des mobilités sur certains territoires. Il s'agit également de cibler les équipements, les entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements pour structurer l'offre de transport en conséquence.
- **le développement de l'offre de transports collectifs suit également une logique économique avec une recherche de « rentabilité » dans les choix de desserte**. De ce point de vue, certains participants se sont fortement inquiétés du projet d'allotissement de la délégation de service public du réseau TCL qui va séparer l'exploitation des lignes de bus et des lignes de tramway de celles du métro. Pour ces participants, ce choix va conduire à une dégradation du service des lignes de bus, au regard de leur moindre rentabilité.
- **un effet pervers de l'insuffisance de l'offre** : avec une offre proposée insuffisante et peu efficace dans certains territoires, les habitants continuent de privilégier l'utilisation de leur voiture, ce qui conduit à une faible utilisation des transports collectifs proposés. Il faut briser ce cercle vicieux.



Des pistes d'amélioration à privilégier

Au regard de ces constats, des priorités sont ressorties des échanges pour améliorer la structuration du réseau de transports collectifs :

- *Un potentiel du train (et des cars) sous-utilisé*

Des participants ont souligné l'atout que pourraient représenter les infrastructures ferroviaires présentes sur certaines parties du territoire. Ces infrastructures paraissent aujourd'hui sous-exploitées avec des fréquences insuffisantes et, par voie de conséquence, sous-utilisées par les habitants.

L'absence de projets de complément de ces infrastructures a été regrettée, contrairement aux réseaux de tramway et de métro.

Le train constitue ainsi une **alternative intéressante** et envisageable pour compléter l'offre de transports collectifs dans l'agglomération, pour peu que la **fréquence** des trains soit optimisée et l'**infrastructure** développée.

Des participants ont souligné en complément que la desserte des **Cars du Rhône** complète par ailleurs l'offre ferroviaire et les transports en commun, et ce à coût raisonnable, et pouvait également constituer une piste intéressante pour certaines liaisons.

- *Un débat sur les autres modes structurants à privilégier*

Un débat a eu lieu sur l'intérêt de développer **le tramway ou le métro**. Pour certains, le métro apparaît une solution à privilégier, notamment, au regard de sa rapidité par rapport au tramway. Ils regrettent que ce choix de privilégier le métro n'ait pas été retenu à Lyon, contrairement à d'autres métropoles comme Barcelone. Inversement, d'autres participants ont souligné les avantages du développement des tramways, qui permet de revoir le partage des espaces publics en surface et dont le coût et les délais de réalisation sont moindres.

D'autres participants ont également souligné l'intérêt de développer **les lignes de bus à haute qualité de service** qui offrent une efficacité supérieure aux bus.

Plus largement, le **rôle des bus dans l'irrigation fine du territoire** a été rappelée.

- *L'enjeu de la complémentarité des réseaux et des offres*

Enfin, il s'agit d'améliorer la complémentarité des réseaux existants en facilitant l'intermodalité, et des infrastructures (par exemple, les infrastructures cyclables pour desservir des lignes fortes de transports collectifs), les facilités de passage d'un mode à l'autre...

Jean-Charles Kohlhaas a réagi en fin d'atelier aux sujets évoqués lors de ce premier temps de débat.

Concernant le ferroviaire, il a rappelé que c'est la Région qui est compétente alors que Sytral Mobilités gère le réseau de transports collectifs urbains. La Région met aujourd'hui des freins au développement du ferroviaire.

Plus largement, le choix des modes (bus, tramway, métro...) dépend en grande partie de la densité des territoires : il s'agit d'une question **d'équilibre entre les coûts et l'utilisation qui sera faite des lignes créées**. Il n'est pas possible de développer un métro dans un territoire insuffisamment dense, comme à Tassin ou Francheville. La création du T9 et du T10 montre que le réseau continue de se



développer. La création de bus à haut de niveau de service doit permettre d'apporter une offre de qualité dans des territoires plus périphériques.

Concernant l'allotissement du réseau TCL pour sa remise en concurrence, il a apporté des précisions en réaction à des incompréhensions exprimées pendant le débat. Le réseau de transports en commun lyonnais est mis en concurrence tous les 6 ans, et **l'allotissement vise à mieux faire jouer la concurrence au profit des usagers**. En France, 3 entreprises, à capitaux majoritairement publics, constituent les principaux acteurs du secteur. L'allotissement ne change pas le fait que, comme actuellement, c'est Sytral Mobilités qui fixe le niveau de service (les lignes desservies, les fréquences...). Pour le lot bus, c'est une augmentation de 20 % de l'offre qui est prévue. Il rappelle que, concernant les salariés, Sytral Mobilités a décidé de mettre en place un « socle social » pour garantir les conditions des salariés. A terme, la reprise progressive de certains éléments du service en régie est tout à fait envisageable mais cela demande du temps pour être organisé. Sytral Mobilités va commencer par la reprise en interne de la billettique.

Thématique 2 : Le niveau de service (amplitude, fréquences...)

Estimez-vous que l'on puisse se déplacer facilement en transports en commun ? Qu'est-ce qui vous pousserait à les utiliser ?

Si l'offre de service est considérée « plutôt moyenne » par les participants à l'occasion d'un sondage à main levée, ces derniers ont surtout insisté sur les **disparités de niveau de service** entre les secteurs de la Métropole. Par ailleurs, les difficultés de recrutement de chauffeurs ont été rappelées par certains participants pour souligner la dégradation de l'offre au cours des derniers mois.

Les principaux axes d'amélioration abordés dans les échanges concernent :

▪ *Les amplitudes horaires*



Les amplitudes horaires paraissent **inadaptées aux horaires de travail décalés** (notamment dans des secteurs très bien desservis, comme pour les employés du centre commercial de la Part-Dieu), aux **sorties nocturnes** (spectacle...) ou encore **pour prendre un train tôt ou revenir tardivement de la gare**. L'existence de bus de nuit a néanmoins été soulignée par certains. A ce propos, la majorité des participants considèrent que le passage des TCL jusqu'à 2h encouragerait les sorties nocturnes.

▪ *Une offre structurée sur les scolaires dans certains territoires*



Dans certains territoires où l'offre est limitée, celle-ci est surtout prévue pour les scolaires avec une baisse importante de l'offre pendant les vacances, les week-ends ou les jours fériés. Les cas de Francheville et de la Duchère ont été cités. Même si elle existe, l'offre de transports collectifs n'est ainsi pas adaptée aux actifs, par exemple.

▪ *Les temps de parcours*



Le temps de parcours et **sa comparaison avec le même trajet en voiture**, est un élément-clé pour l'attractivité des transports collectifs. Certains participants ont ainsi partagé des expériences de déplacements qui seraient trop longs en transports collectifs. Cette question



renvoie au problème de la structuration du réseau encore trop centralisé mais aussi de la **vitesse de circulation des transports collectifs**.

De ce point de vue, certains se sont inquiétés de **l'impact des voies lyonnaises sur la circulation des bus** au regard de ce nouveau partage de la voirie. L'exemple des cours Albert Thomas et Gambetta à Lyon a ainsi été donné.

Donner la priorité aux bus, les faire circuler en site propre pour leur assurer une meilleure vitesse que le trafic routier est un élément-clé pour attirer des automobilistes.

- *L'information des voyageurs*

Certains participants ont partagé leurs difficultés concernant **l'information du réseau TCL**. **L'application** proposée aux voyageurs semble complète mais **tout le monde n'est pas à l'aise** avec ces outils.

D'autres participants ont **souligné l'intérêt des panneaux d'information en temps réel**, par exemple dans les parcs-relais, notamment pour ceux qui n'ont pas de smartphone. Ils ne fonctionnent cependant pas toujours. Ces outils d'information sont à développer, notamment en intégrant les autres offres que les TCL.

- *La sécurité*



Des participants soulignent le frein que peut représenter le sentiment **d'insécurité** dans les transports collectifs, particulièrement pour les femmes. Ces problèmes d'insécurité et d'incivilité trouveraient un écho dans l'absence de visibilité de la police des transports dans les transports collectifs.

Cette question de l'insécurité peut également toucher certains parcs-relais et explique leur désaffection dans certains territoires.

Jean-Charles Kohlhaas a précisé, en fin d'atelier, que s'agissant de la sécurité, Sytral Mobilités peut se targuer d'être le réseau le plus sûr, au vu du nombre d'incidents rapportés au nombre de voyages. Il rappelle que la police des transports est du ressort de l'Etat mais que Sytral Mobilités a des agents de sécurité sur son réseau.

Il existe en effet une **concurrence entre les modes dans le partage de l'espace public** : sur le cours Gambetta, des lignes de bus seront en effet déviées pour permettre le passage des vélos. Parfois, de la place est donnée aux bus au détriment de la voiture... Les ajustements et rééquilibrages sont réalisés au cas par cas en fonction de ce qui est pertinent.



Thématique 3. Inciter à l'utilisation des transports collectifs par le prix :

Pensez-vous que l'on peut inciter l'utilisation des transports collectifs en baissant leur prix ?

Dans un premier sondage à main levée, les participants trouvent les transports en commun plutôt chers. Néanmoins, la question de leur gratuité et, plus largement, du levier incitatif de la tarification a fait largement débat entre eux.

Pour ou contre la gratuité des transports collectifs

Les principaux arguments échangés sont restitués ici :

POUR	CONTRE
Le prix : un facteur d'incitation ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Avec la gratuité, un habitant ne se poserait plus la question du coût pour choisir les transports collectifs - Les villes qui ont mis en place la gratuité ont vu la fréquentation de leurs transports collectifs augmenter fortement (+85 % à Dunkerque) - Des grandes villes s'y mettent comme Montpellier 	<ul style="list-style-type: none"> - La voiture représente un coût « exorbitant » pour les automobilistes comparativement aux transports collectifs : c'est bien la preuve que le coût n'est pas le facteur de choix. Ce sont d'autres facteurs qui expliquent que les automobilistes utilisent leur voiture : adaptation de l'offre à leurs besoins, efficacité... - Les villes qui ont tenté la gratuité sont surtout des petites villes et cela semble davantage fait pour des raisons électorales - Les transports collectifs sont déjà fortement utilisés à Lyon
La gratuité : une mesure équitable assurant un droit à la mobilité pour tous ?	
<ul style="list-style-type: none"> - La gratuité rééquilibrerait les efforts de la collectivité pour les différents modes : la voirie pour les voitures coûte beaucoup plus cher que les transports collectifs et elle est utilisée gratuitement par les automobilistes - Alors que la ZFE va restreindre l'accès de certains automobilistes, la gratuité des transports collectifs constituerait une contrepartie juste pour garantir le droit à la mobilité de chacun 	<ul style="list-style-type: none"> - La gratuité reviendrait à une déresponsabilisation des usagers : les transports collectifs représentent des coûts importants auxquels chacun doit contribuer
Faisabilité : une mesure finançable ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Une grande partie des ressources de transports collectifs ne sont pas liées à la tarification mais provient déjà des entreprises - Des sources de financement peuvent tout à fait être trouvées : doubler les taxes de séjour touristique, relever le prix du stationnement... 	<ul style="list-style-type: none"> - La mesure serait trop coûteuse - La gratuité risque plutôt de conduire à une dégradation de l'offre par manque de financements

Pour certains participants, le débat sur la gratuité est avant tout idéologique et doit être dépassé en réfléchissant au regard de la diversité des besoins et situations des habitants pour trouver les bons leviers d'accompagnement au changement. Par ailleurs, il conviendrait de mieux faire connaître la gratuité sociale qui a été mise en place : beaucoup de personnes qui pourraient déjà en bénéficier n'en font pas la demande par manque d'information.



D'autres pistes pour une tarification plus incitative

Au cours des échanges, d'autres pistes ont été évoquées pour une tarification plus incitative ou plus équitable des transports collectifs :

- **Une tarification liée à la longueur ou durée du trajet** : aujourd'hui le prix d'un ticket est dissuasif pour faire 2 stations de métro
- **Une tarification liée aux revenus pour que chaque usager ait le même taux d'effort**
- **Une tarification liée aux profils des publics (jeunes, familles...)**

En fin de réunion, **Jean-Charles Kohlhaas** est revenu sur la gratuité. Pour lui, le prix des transports en commun n'est pas un levier majeur de report modal, c'est plutôt l'offre qui rentre en jeu. La gratuité ciblée répond quant à elle à un intérêt sur le **plan social**.

La mise en place de la ZFE doit en effet inviter Sytral Mobilités à **développer encore les alternatives à la voiture individuelle**. Un budget de **7,5 milliards d'euros sur 10 ans** y est dédié ce qui est considérable et jamais vu mais oblige néanmoins à faire des choix. Le développement du réseau de transport en commun constitue toujours une priorité et il n'est pas persuadé qu'il faille limiter cette ambition pour financer une gratuité des transports collectifs.

Thématique 4 : La voiture partagée : un nouveau mode de transports collectifs :

Que faudrait-il améliorer pour que l'autopartage et le covoiturage se développent ?

Environ la moitié des participants a déjà pratiqué le covoiturage ou l'autopartage mais le constat est partagé sur le faible développement de ces pratiques.

Un covoiturage difficile à organiser

Le principal frein au covoiturage identifié par les participants est de trouver des personnes qui ont exactement les mêmes besoins. Même sur des trajets réguliers, comme pour aller au travail, il est difficile de partager les mêmes horaires le matin comme le soir.

Les pistes évoquées pour faciliter le covoiturage renvoient à :

- **La recherche de solutions pour que les covoitureurs puissent réaliser leur déplacement de bout en bout en favorisant l'intermodalité** avec les transports collectifs mais aussi le vélo (stations vélo'v pensées pour les covoitureurs) ;
- **La création d'aires de covoiturage permettant de faciliter la pose et la dépose des covoitureurs près des autres modes de transports (stations de métro...)**. L'aire de covoiturage de Mermoz-Pinel est ainsi citée en exemple ;

Des pistes pour le développement de l'autopartage

S'agissant de l'autopartage, c'est-à-dire le fait de partager des voitures, les participants ont mis en avant :

- **L'offre existante** dans la Métropole, à l'image de Citiz
- **Les possibilités de pouvoir également le mettre en place de manière plus informelle**, par exemple, **avec ses voisins**. Des participants ont ainsi expliqué se prêter des voitures entre voisins grâce à un fil de discussion WhatsApp partagé dans leur copropriété.



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

- **Une proposition de lancer un appel à manifestation d'intérêt pour développer l'autopartage dans l'ensemble des communes** tout en limitant également les places de stationnement dans les immeubles
- **Le développement de la voiture partagée « inter-entreprises »** avec des petites entreprises qui pourraient être intéressées de mutualiser leur flotte de véhicules.

En conclusion de l'atelier, **Jean-Charles Kohlhaas** a souligné l'enjeu de développer le covoiturage. Si le nombre d'occupants moyen par voiture passait de 1,05 à 1,3, environ un tiers des voitures circulant dans la Métropole serait supprimé ! De nouvelles approches sont en train d'être réfléchies et mises en place avec une étude en cours pour ouvrir 12 lignes de covoiturage et du covoiturage payé pour inciter les chauffeurs à prendre des passagers.

Alain Collon et **Clément Roupioz** du Conseil de Développement ont conclu la séance en remerciant les participants pour les débats qui rejoignent bien les questionnements travaillés par le groupe de travail Mobilités.

