



Se rencontrer,
s'exprimer, débattre

BILAN DU GROUPE
DE TRAVAIL
MOBILITÉS



MÉTROPOLE

GRAND LYON

INTRODUCTION

Les premières assemblées citoyennes du Conseil de Développement (20/11/2021 et 05/03/2022) ont fait émerger des interrogations sur la possibilité d'une **transition environnementale sans accroître les inégalités**.

Les discussions autour **de la densification de l'espace public et de la voiture en ville** notamment ont révélé de nombreux **défis communs** : l'amélioration de la qualité de vie, la recherche d'un environnement plaisant et paisible, la promotion d'un développement métropolitain équilibré en faveur du bien-être, la garantie d'une bonne santé pour tous, ainsi que la mise en place de politiques d'urbanisation permettant un accès simultané au logement, aux transports et à l'emploi.

Les quatre thématiques qui ont été au cœur des travaux du CdD au cours de l'année suivante (à savoir la **densité et l'habitat**, les **espaces publics**, l'**économie** et les **mobilités**) découlent de ces constats.

Celle sur les mobilités a été examinée par un groupe de travail dédié, dont le bilan est présenté dans les pages qui suivent.

a) **Un enjeu essentiel : répondre aux besoins de mobilités en apportant une vision sur les leviers permettant d'accompagner le changement de comportement**

La **lettre de mission** du groupe de travail demandait de « répondre aux besoins de mobilités des habitants et des professionnels de la métropole en les accompagnant pour imaginer d'autres modes de déplacement que la voiture (usages, modalités, fréquences des déplacements, destinations). [...] Identifier les spécificités liées aux territoires et à la diversité des publics, identifier les problèmes économiques et les besoins d'accompagnement pour éviter les fractures sociales, faire émerger les avis divergents, les freins et proposer des synthèses ».

→ **La ZFE comme point de départ de la réflexion**

Pour des raisons de calendrier la réflexion du groupe de travail a débuté par le débat sur la mise en place de la **Zone à Faibles Emissions**.

Les opinions recueillies par le groupe à cette occasion sont unanimes quant à la nécessité environnementale et sanitaire de **réduire la pollution**, et de **diminuer l'emprise au sol de la voiture**.

Mais la mise en œuvre de la ZFE est encore mal comprise et elle est perçue comme un facteur potentiel d'aggravation des inégalités sociales dans plusieurs secteurs de la métropole. Le changement des pratiques de mobilités apparaît comme le principal levier de son déploiement.

Au fil de la réflexion, **les conditions et les moyens de modifier les comportements** en matière de mobilités se sont révélés comme essentiels, en permettant de répondre de manière générale aux besoins dans le cadre de la transition environnementale. Divers leviers, tels que la contrainte, le soutien financier, le conseil en matière de mobilités..., sont actuellement activés pour faciliter ces changements.

Cependant, plusieurs **interrogations** subsistent, notamment :

- La prise en compte des **réalités spécifiques à chaque territoire** en fonction de l'offre de transports disponible.
- L'attention portée aux enjeux de **justice sociale**.
- L'**efficacité des dispositifs** mis en place.

Certains **écarts** ont été constatés entre l'opinion exprimée par les citoyens et la perception de la Métropole sur ces questions.

→ **3 sujets clés autour des besoins en mobilités et des changements de comportement**

Autour de ces thèmes centraux le groupe de travail s'est principalement concentré sur trois sujets cruciaux :

1. Le **Plan global de Mobilité** : comment élaborer et structurer les offres de transport ainsi que les infrastructures de mobilité afin de répondre aux besoins ?
2. L'**accompagnement dans le changement de pratiques** : comment soutenir les individus dans leur transition vers des mobilités adaptées et plus durables ?
3. L'**évaluation de la ZFE** : comment se doter des outils nécessaires pour déterminer si un changement effectif des pratiques de mobilités a lieu, et à quel coût pour les habitants ? Les politiques publiques devront-elles être adaptées pour faciliter le déploiement de la ZFE ?

b) Le développement d'une expertise avec une montée en compétences progressive et une réflexion collective sur un sujet complexe

→ **Fonctionnement et dynamique du groupe**

Le groupe de travail est composé de citoyens et de représentants d'associations issus de divers horizons. Il s'est naturellement organisé en **deux niveaux d'implication** de ses membres : un "noyau dur" composé de six membres actifs qui sont engagés dans la production des travaux (ces membres se partageant les sujets en fonction de leurs domaines d'intérêt), et un "deuxième cercle" regroupant quatre membres qui apportent sporadiquement d'autres perspectives.

Malgré les divergences entre les profils et les convictions individuelles de ses membres, le groupe a réussi, au fil du temps, à développer un "**esprit collectif**". Cette dynamique lui a permis de mieux percevoir les enjeux liés aux mobilités, d'effectuer des analyses et des synthèses avec une certaine objectivité, et de gagner en **légitimité et en confiance** sur les questions abordées.

Les membres se sont ainsi approprié leur rôle de **représentants du Conseil de Développement** et leur positionnement par rapport à la Métropole (le CdD n'en est pas son porte-parole). Cette approche confère une crédibilité qui, dans certaines instances, leur permet d'être plus écoutés que certaines positions politiques d'opposition, par exemple.

Cependant, la **motivation** des membres a montré des signes d'affaiblissement au fil du temps. Il apparaît nécessaire de considérer des moyens pour maintenir leur engagement : en étant davantage associés aux projets métropolitains concernés ? par la création d'indicateurs mesurant le niveau d'écoute et de prise en compte des avis ?

→ **Une démarche qui a permis de monter en compétence et de mieux appréhender les enjeux**



Pendant une période s'étalant sur près d'un an, le groupe a consacré ses efforts à écouter les citoyens, et à se **familiariser avec les politiques publiques locales** en matière de mobilités. Au cours de cette démarche, ses membres ont pu acquérir une compréhension approfondie des enjeux liés aux mobilités.

Il a ainsi pu rencontrer :

- Le service Prospective des Usages et Expérimentation de la Métropole, et un psychologue spécialiste du changement de comportement.
- L'Agence des mobilités.
- Le service mobilités de la Métropole.
- Le service évaluation de la Métropole.
- Le Sytral Mobilités.
- Le Responsable Mobilités du cabinet du président.

Le groupe aurait toutefois aimé établir **davantage d'interactions avec ces services**, et de manière plus fluide. Un échange plus soutenu permettrait une meilleure appréhension des fondements de la politique de mobilité promue par la Métropole et des contraintes qui ont pu influencer certaines décisions, améliorant ainsi l'efficacité de ses travaux et la pertinence de ses recommandations.

→ Une large écoute citoyenne

Le groupe a cherché à être le porte-parole des particularités des **différents territoires** de la métropole, de la **diversité** des publics et de leurs préoccupations, et a fait en sorte de refléter les inquiétudes exprimées par les citoyens. Cette démarche a été mise en œuvre en participant à diverses **rencontres "citoyennes"** organisées par la Métropole, portant sur des sujets ayant des répercussions, directes ou indirectes, sur les questions de mobilités.

Les rencontres incluaient notamment :

- Les Rencontres du Carré de soie.
- Les ateliers SCoT à Lyon, Craponne, Neuville, Pusignan, et Vénissieux.
- Les réunions de suivi du projet "apaisement Presqu'île".
- La rencontre Cobaty / Métropole.
- Les Assises des quartiers populaires.

En outre, l'organisation d'une **assemblée citoyenne** en mai 2023 a permis de confronter les réflexions du groupe de travail à un large éventail de participants. Au cours de cette assemblée, trois ateliers ont été organisés autour des thèmes des **"transports en commun / covoiturage"**, du **"changement dans les pratiques de mobilité"**, et du **"partage de l'espace entre les différents modes de déplacement"**. Une enquête a également été menée pour évaluer le niveau de connaissance des participants sur les questions de mobilités, et leurs **priorités** parmi les critères d'évaluation du succès du déploiement de la ZFE.

Ces rencontres, en particulier celles liées au SCoT, ont permis aux membres du groupe d'acquérir une **perspective transversale**, notamment en ce qui concerne les liens entre les sujets abordés par les différents groupes de travail du CdD. Elles ont mis en évidence les liens étroits entre la mobilité, l'urbanisme et l'économie locale : cf. le message rappelé à plusieurs reprises sur la nécessité de penser le **"triptyque habitat/travail/mobilité"** au niveau des quartiers.

Les avis exprimés lors de ces rencontres ont mis en évidence des tendances générales, telles que le désir de **"vivre dans son quartier"**, qu'il s'agisse de banlieues favorisées ou non, de la Presqu'île, avec une demande d'accès à tous les services du quotidien sur place, conformément à l'idée d'une ville "du

quart d'heure". Cette aspiration générale influence inévitablement les besoins en matière de mobilités ; avec le souci d'éviter l'enclavement des quartiers densément peuplés.

Les **travaux du CdD sur la densification** ont souligné les "conséquences de l'étalement urbain sur les besoins en déplacements, en créant une dépendance accrue à la voiture individuelle. La densification nécessite de trouver un nouvel équilibre entre les différentes fonctions du territoire. Un territoire densifié sera mieux vécu si les réseaux de transport permettent d'accéder à des lieux d'intérêt qui ne sont pas nécessairement présents sur place". Un exemple de question soulevée : convient-il de densifier le long des axes de transport en commun, ou de déployer de nouvelles lignes de transport là où l'habitat est ou sera dense ?

Les **rencontres consacrées par le CdD aux espaces publics** ont pour leur part mis en évidence la prédominance de l'usage de la voiture, avec ses répercussions sur l'occupation de l'espace public, ce qui a un impact négatif sur les déplacements piétons et sur les interactions sociales : l'apaisement de l'environnement urbain nécessite une approche globale qui favorise la coexistence de divers usages, y compris les modes de transport, avec des aménagements urbains visant à garantir la sécurité de tous les modes de déplacement.

Les discussions sur **l'attractivité des commerces de proximité**, en cas de suppression de l'accessibilité en voiture (et dans un contexte où le commerce en ligne prend de l'ampleur au détriment des commerces de proximité), demeurent un sujet présent (cf. les messages relayés par des associations de commerçants, notamment dans le cadre des comités de suivi du projet "apaisement Presqu'île").

Enfin, les membres du groupe ont également été à **l'écoute de leur environnement**, des résidents et des commerçants de leurs quartiers, ainsi que des associations, des Conseils de Quartier, des Comités d'Intérêt Local...

De façon générale, en ce qui concerne les sujets ayant déjà fait l'objet de concertations (tels que la ZFE), les avis recueillis n'ont pas nécessairement apporté d'éléments nouveaux majeurs. Cependant, ils ont contribué à **préciser certains points**, en se concentrant sur des zones géographiques plus spécifiques et en incluant des populations différentes. Ils ont également permis de réactualiser le débat dans un contexte marqué par l'augmentation du coût de l'énergie, l'hyperinflation et les difficultés économiques. Le groupe a ainsi joué un rôle de capitalisation des diverses expressions recueillies.

En croisant ces avis, même s'ils représentent un échantillon nécessairement plus restreint que celui des consultations publiques, leur synthèse peut prétendre à une certaine pertinence.

→ **Un bilan de fonctionnement riche**

Dans l'ensemble, cette démarche de travail a renforcé les capacités des membres du groupe à élaborer une **vision "citoyenne" des enjeux de mobilité**.

Le **bilan du fonctionnement** du groupe, tel que perçu par ses membres, se résume comme suit :

- Montée en compétences sur les questions de mobilité, en particulier sur la problématique de la ZFE.
- Travail sur des sujets concrets, alignés sur les échéances décisionnelles de la Métropole, dans une optique contributive.
- Acquisition d'une certaine légitimité : les groupes politiques du conseil de métropole et les délibérations du conseil métropolitain ont fait référence aux travaux du CdD ; la presse locale en a assuré le relais.
- Partage de connaissances sur cette thématique au sein de la CNCD, où l'avis du CdD de Lyon s'est révélé pertinent sur la question de la ZFE.

En réponse aux questions soulevées et dans le but d'apporter une contribution concrète, le groupe a produit **différents livrables** :

- Synthèses des avis émis sur les mobilités lors des rencontres du Carré de soie et des réunions SCoT (octobre 2022).
- Analyse du dossier de concertation ZFE phase 2 (décembre 2022).
- Synthèses des avis émis sur les mobilités lors des réunions de suivi du projet "apaisement Presqu'île" (mars 2023).
- Interpellation en conseil métropolitain (mars 2023).
- Reporting de l'assemblée citoyenne "mobilités" (mai 2023).
- Contribution à la concertation sur le PDM (septembre 2023).
- Recommandations faites à l'Agence des mobilités (octobre 2023).

Le groupe aimerait avoir un **retour de la part de la Métropole** sur les avis et alertes émis dans le cadre de ces contributions : sont-ils pertinents ? Ont-ils été pris en compte ? Sinon pour quelles raisons ? Y a-t-il des contraintes relatives à leur faisabilité ?

Les pages suivantes présentent le bilan global de ces travaux sur les trois thématiques abordées.

MINI SYNTHÈSE DU BILAN GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITÉS » : RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉS EN ACCOMPAGNANT VERS LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES ?

La réflexion du groupe de travail s'est organisée autour des interrogations issues des premières assemblées citoyennes, sur la **possibilité d'une transition environnementale sans accroître les inégalités**.

Elle a débuté par sa participation au débat sur la mise en place de la **Zone à Faibles Émissions**. Les avis recueillis à cette occasion sont unanimes quant à la nécessité environnementale et sanitaire de réduire la pollution, et de diminuer l'emprise au sol de la voiture. Mais la mise en œuvre de la ZFE est encore mal comprise et elle est perçue comme un facteur potentiel d'aggravation des inégalités sociales. Le **changement des pratiques de mobilités** apparaît comme un levier essentiel de son déploiement.

Pour répondre à l'enjeu essentiel qui est de **satisfaire aux besoins de mobilités** en accompagnant le changement de comportement, trois sujets clés ont été travaillés : le plan global de mobilité, l'accompagnement dans le changement de pratiques et le déploiement de la ZFE.

En instruisant ces questions le groupe a acquis, au fil du temps, un « **esprit collectif** », il est monté en compétences, en développant une certaine expertise, ce qui lui a permis de percevoir les enjeux des mobilités, de mener des analyses avec un certain recul, et de gagner en légitimité et en confiance.

Les membres se sont ainsi appropriés leur rôle de représentants du Conseil de Développement sur cette thématique, et leur positionnement par rapport à la Métropole.

Le groupe est constitué de citoyens et représentants d'associations venus de divers horizons. Malgré les disparités entre les profils et les convictions de chacun, le groupe a acquis, au fil du temps, un « esprit collectif ». Cette dynamique lui a permis de percevoir les enjeux des mobilités, de mener des analyses avec un certain recul, et de gagner en légitimité et en confiance. Tout au long de ses travaux, les membres du groupe ont pu s'informer sur les enjeux des mobilités à travers notamment :

Tout au long des travaux, les membres du groupe ont pu **s'informer sur les enjeux** des mobilités, à travers notamment de rencontres avec des experts et acteurs de la mobilité : interlocuteurs du cabinet du président et des services concernés de la Métropole, Sytral Mobilités, Agence des mobilités, ainsi qu'un sociologue spécialiste du changement de comportement.

Ils ont mené une **écoute de la parole citoyenne** auprès de leur entourage, mais surtout en participant à différentes rencontres « citoyennes » organisées par la Métropole : rencontres du Carré de Soie, ateliers sur le SCoT, réunions de suivi du projet « apaisement Presqu'île » ...

Et en animant une **assemblée citoyenne** en mai 2023, autour des questions des transports en commun / covoiturage, du changement dans les pratiques de mobilité, et du partage de l'espace entre les différents modes de déplacement **ont mené une écoute de la parole citoyenne** auprès de leur entourage mais surtout *en participant à différentes rencontres « citoyennes » organisées par la Métropole : rencontres du Carré de Soie, ateliers sur le SCoT, réunions de suivi du projet « apaisement Presqu'île »...* Et en animant une **assemblée citoyenne** en mai 2023, autour des questions des transports en commun / covoiturage, du changement dans les pratiques de mobilité, et du partage de l'espace entre les différents modes de déplacement.

Il a constaté les liens étroits entre la mobilité, l'urbanisme et l'économie locale : « penser le triptyque habitat/travail/mobilité au niveau des quartiers », « désir de vivre dans son quartier ».

De façon générale, en ce qui concerne les sujets ayant déjà fait l'objet de concertations, les avis recueillis n'ont pas nécessairement apporté d'éléments nouveaux majeurs. Cependant, ils ont contribué à préciser certains points, en se concentrant sur des zones géographiques plus spécifiques et en incluant des populations différentes. Ils ont également permis de réactualiser les débats dans un contexte marqué par l'augmentation du coût de l'énergie, l'hyperinflation et les difficultés économiques.

Le groupe a cherché à être porteur des spécificités des territoires et des publics qu'il a recueillies, et à relayer les alertes des citoyens.

Certains écarts ont ainsi été constatés entre l'opinion exprimée par les citoyens et la perception de la Métropole sur ces questions.

Une interpellation des élus en Conseil métropolitain a eu lieu en mars 2023 autour des 3 sujets clés.

I. LE PLAN GLOBAL DE MOBILITE : POUR UNE OFFRE A LA HAUTEUR DES BESOINS ET DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS ATTENDUS

Le préalable au changement de comportement est de disposer **d’alternatives crédibles à la voiture individuelle**, dans l’ensemble des territoires et pour l’ensemble des populations. Le constat est que cette nécessité n’est pas toujours satisfaite.

a) Construire une vision d’ensemble et partagée de tous les modes

Le groupe a identifié une approche fragmentée dans la conception de l’offre de mobilité : les différents modes sont pensés de manière cloisonnée, sans qu’une perspective globale ne soit clairement affichée. Alors que le Plan Des Mobilités appelle une **vision d’ensemble**, en amont des décisions relatives au tracé des voies lyonnaises, au périmètre de la ZFE, au projet d’apaisement de la Presqu’île, aux nouveaux itinéraires des transports en commun. Des **simulations globales de transferts de flux** permettraient d’optimiser l’ensemble des modes, et apporteraient la transparence attendue par les habitants et les élus locaux.

b) Un développement qui doit répondre aux besoins des habitants : des priorités identifiées

Les priorités suivantes ont été identifiées :

- Un **maillage du réseau de transports collectifs** développant la transversalité (facilitant les déplacements de périphérie à périphérie, et en liaison avec les territoires voisins), permettant une complémentarité entre les offres existantes (intermodalité), et en utilisant davantage les solutions de transport légères (transport à la demande...) pour compléter la couverture territoriale.
- Une **qualité de service des transports collectifs** améliorée : meilleure fréquence, plus grande amplitude horaire, davantage de sécurité, meilleur confort des bus, meilleure information des usagers, davantage de parkings relais.
- Un développement de la **voiture partagée** : covoiturage, autopartage.
- La facilitation de la pratique des **modes actifs** : aménagements, stationnement, sécurité.
- Un meilleur **partage de l’espace entre les différents modes** pour des pratiques sûres, en jouant sur les aménagements, mais aussi sur la sensibilisation aux bons comportements.

À propos de la question de la **gratuité des transports collectifs** les avis émis notamment lors des débats de l’assemblée citoyenne, sont partagés. Les questions évoquées ont fait émerger des idées pour une tarification plus incitative et plus équitable.

II. COMMENT ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES ?

Plusieurs rencontres avec l’**Agence des Mobilités** ont amené le groupe de travail à formuler un certain nombre de recommandations pour développer sa mission d’accompagnement des usagers dans leur changement de comportement de mobilité.

a) Un accompagnement qui doit privilégier incitation et conseil, pour mettre en capacité l’habitant

Différents leviers ou types d’accompagnement sont à activer :

- **Pédagogie et sensibilisation** conséquentes aux enjeux environnementaux.
- **Outils de communication et de planification** des déplacements.
- **Tests, expérimentations et formations** aux différentes pratiques.
- **Aides financières**, à réévaluer sur leur ciblage et leur efficacité.

b) Informer et communiquer en faisant connaître l'Agence des mobilités sur tout le territoire

L'information, la sensibilisation, la communication, l'accompagnement, sont essentiels pour amener aux changements de pratiques. La communication principalement est à repenser pour être plus complète.

L'Agence des mobilités assure ce rôle, mais elle manque de moyens. Il est important de la **faire connaître sur tout le territoire**, et vers toutes les populations. Elle a besoin de démultiplier ses actions, en travaillant davantage avec les **collectivités locales** : communes, arrondissements de Lyon, associations, entreprises... qui sont les relais naturels auprès des habitants. Cette collaboration contribuera à une large diffusion de la communication, et à une meilleure adhésion aux politiques de mobilité.

c) Premiers résultats

Les résultats obtenus jusqu'à présent sont quasiment limités à des réponses à **des demandes de dérogations**, émanant essentiellement de "petits rouleurs". Les échanges ont eu peu d'impacts sur les changements de comportement.

Davantage de recul est nécessaire pour identifier les **véritables freins** au changement, mais il est probable que cela soit en grande partie dû à **des contraintes financières importantes**, les montants accordés restant insuffisants par rapport aux coûts de remplacement de véhicule.

L'Agence devrait être en capacité **d'analyser les retours** des échanges qu'elle a eus avec les différentes catégories de populations et d'exploiter la synthèse de ces demandes, pour en déduire une typologie des besoins recueillis.

Le constat est qu'elle ne dispose à ce jour **pas de ressources suffisantes** pour accomplir cette mission dans sa totalité.

III. LA MISE EN PLACE DE LA ZFE : UN PROJET A EVALUER EN INTEGRANT UNE VISION CITOYENNE

a) Les recommandations du groupe dans le cadre de la phase 2 de la concertation ZFE

La conclusion du groupe est que la ZFE s'impose pour des raisons environnementales et réglementaires. Cependant, pour assurer le succès de sa mise en œuvre, il formule plusieurs recommandations dont les principales sont :

- Une **communication** à organiser autrement et de façon plus complète, pour faire en sorte que les citoyens s'approprient les enjeux environnementaux et les changements associés à la ZFE.
- Le développement immédiat de **solutions alternatives** plus complètes.
- Un **accompagnement économique et social** renforcé, et plus ciblé vers les populations les plus vulnérables et les personnes aux revenus les plus modestes.

b) Un processus d'évaluation avec la participation du Conseil de développement

Un processus d'évaluation complet sera mis en place, pour mesurer l'efficacité des mesures prises. Il devra **être étendu à des critères de nature sociale, économique, et démographique**.

Cette évaluation est essentielle à la poursuite du projet, tant pour adapter son pilotage que pour aider à son acceptation (elle permettra notamment d'affiner le dispositif des aides financières).

Après l'interpellation du CdD en Conseil Métropolitain, il a été acté la possibilité de l'associer à ce processus de suivi et d'évaluation afin d'y intégrer une telle vision citoyenne.

IV. CONCLUSION DU GROUPE DE TRAVAIL

Le domaine des transports est un de ceux où la **transition écologique et la sobriété mettent inévitablement en jeu une forme de limitation des besoins** (on devrait plutôt parler de « transition socio-écologique »).

Le groupe de travail partage globalement les enjeux du mandat sur l'impact environnemental des mobilités, mais relaie **quelques doutes** sur certaines mesures prises pour mener la transition.

En synthèse des messages clés cités sur les trois sujets abordés :

- Le domaine des transports est l'un de ceux où la transition écologique et la sobriété mettent inévitablement en jeu une forme de limitation des besoins (on devrait plutôt parler de « transition socio-écologique »).
- Prendre davantage en compte les aspects socio-économiques et démographiques dans les décisions sur la mobilité. Tenir compte des impacts sociaux des politiques de mobilité dans leur ensemble afin d'éviter les fractures sociale, territoriale et numérique.
- L'accompagnement et le conseil en mobilité doivent prêter une attention particulière aux plus fragiles, au nom de la justice sociale.
- Le prérequis aux changements de comportements de mobilité est le développement des alternatives à l'usage de la voiture auto soliste :
 - Principalement par une offre de transports en commun mieux adaptée aux besoins, renforçant notamment les liaisons circulaires entre les communes de la périphérie de Lyon
 - Par la facilitation de la pratique du partage de la voiture (covoiturage et auto-partage)
 - Par la sécurisation de la pratique des modes de déplacements doux (vélo et marche à pieds)
- Le Plan Des Mobilités appelle une vision d'ensemble : il est essentiel de décloisonner les projets liés à la mobilité en effectuant des simulations globales de transferts de flux pour permettre d'optimiser l'ensemble des modes et apporter la transparence attendue par les habitants.
- L'information, la sensibilisation, la communication, l'accompagnement, sont essentiels pour amener aux changements de pratiques de mobilité. La communication principalement serait à repenser pour être plus complète.
- La ZFE est un outil nécessaire pour développer des politiques de mobilité plus durables. Sa mise en œuvre doit s'accompagner d'une communication large et d'une sensibilisation aux enjeux, et d'un processus d'évaluation complet, permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises, notamment d'affiner le dispositif des aides financières, en le ciblant de façon plus adaptée.
- L'Agence des mobilités manque de moyens : elle a besoin de démultiplier ses actions d'information et de conseil en travaillant davantage avec les collectivités locales

De façon générale le CdD peut être un acteur important d'une **démocratie locale participative**. Dans ce cadre il est important qu'il puisse assurer pleinement, sur ce sujet des mobilités comme sur d'autres, le rôle de recueil et de synthèse des avis des citoyens, et contribuer à alimenter les réflexions de la Métropole.

Pour renforcer un tel lien entre acteurs institutionnels et société civile, il serait bon que la Métropole mette en place à la fois un processus **d'échanges** plus opérationnel entre ses services et le CdD, et un processus de « **droit de suivi** » qui permettrait de mesurer l'impact des contributions du CdD, d'objectiver le niveau d'utilité de ses travaux, et de renforcer son rôle d'organe de concertation.

I. LE PLAN GLOBAL DE MOBILITE : POUR UNE OFFRE A LA HAUTEUR DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS ATTENDUS

Le groupe a pu avoir quelques échanges avec le Sytral, et le service mobilités de la Métropole. Une poursuite des **interactions** avec ces entités pourrait se faire à l'occasion du Plan Local des Mobilités (PLM) et du Schéma Directeur de l'Autopartage.

Le groupe a retraduit les avis suivants, en fonction de la perception qu'il a acquise du sujet.

a) Pour un développement global des offres de mobilités dans l'ensemble des territoires

→ Etoffer l'offre de mobilité dans sa globalité

Afin de favoriser une modification des comportements, il est impératif de répondre à une exigence générale qui implique la création d'options de transport crédibles en **alternatives à la voiture individuelle**, dans l'ensemble des zones géographiques.

Le groupe constate que cette nécessité n'est pas toujours satisfaite : il est essentiel d'élargir l'offre de solutions de mobilité de manière globale, afin de remédier aux disparités significatives entre les **différents territoires**, les difficultés liées aux déplacements **de périphérie à périphérie**, ainsi que les lacunes dans les **liaisons avec les territoires voisins**.

→ Construire une vision transversale et partagée de tous les modes

Le groupe a identifié une **approche fragmentée dans la conception de l'offre de mobilité**. Il a été observé que tant les citoyens que les élus locaux, expriment une demande générale d'obtenir une **vision d'ensemble du plan de circulation**. Ce plan aurait dû être élaboré en amont des décisions relatives au tracé des voies lyonnaises, au périmètre de la ZFE, au projet d'apaisement de la Presqu'île, aux nouveaux itinéraires des transports en commun... Cette vision globale permettrait de simuler les reports de flux de véhicules qui seront impactés par ces projets, ainsi que de mettre en évidence les incitations à contourner les centres urbains.

Actuellement, les simulations de déplacements sont effectuées au cas par cas, sans qu'une perspective globale ne soit clairement affichée. Il est primordial de communiquer ces informations de manière transparente pour favoriser la compréhension et l'acceptation de la transition. Certaines estimations ont été réalisées, par exemple en ce qui concerne le trafic de la rue Grenette, elles devraient être étendues à l'ensemble du territoire.

Selon l'avis du groupe, il est impératif de rendre systématiquement ces **études de transfert de flux de circulation** accessibles au public, dans un souci de transparence.

b) Un développement qui doit répondre aux besoins des habitants : des priorités identifiées

→ Un enjeu important de structuration et de maillage du réseau de transports collectifs

Afin d'améliorer la couverture territoriale, y compris au-delà du périmètre de la métropole, il est impératif de **renforcer la structuration du réseau de transports collectifs** de manière moins centralisée, tout en réduisant les zones non desservies.

Le groupe a tout d'abord souligné l'importance de développer la **transversalité du réseau**, privilégiant un **maillage en forme de toile** plutôt qu'un schéma en étoile. Cette structuration pourrait être renforcée en tirant davantage parti des modes de transport lourds, notamment en **optimisant l'utilisation du train et des systèmes de transports urbains structurants** (tels que le métro, le tramway, et les bus à haut niveau de service). Cela pourrait également passer par la réactivation des infrastructures délaissées, comme les petites gares abandonnées et les anciennes voies ferroviaires.

Au-delà des modes de transport lourds, il est tout aussi essentiel d'investir davantage dans des **solutions de transport légères**, comme les navettes et les services de transport à la demande. Ces solutions seraient particulièrement bénéfiques par exemple pour desservir les zones d'activité (en

collaboration avec les entreprises locales), tout en permettant un maillage plus fin du territoire dans son ensemble.

L'offre de mobilité doit être pensée dans le cadre d'une réflexion plus large sur l'aménagement du territoire : régulation des permis de construire en fonction des réseaux de TC, déploiement d'activités industrielles (exemple des entrepôts dans l'Est Lyonnais) en synchronisation avec le développement adapté de l'offre de transport...

→ Une qualité de service des transports collectifs à améliorer

En ce qui concerne la qualité du service, les préoccupations majeures exprimées portent sur l'amélioration de la **fréquence** des transports, l'élargissement de l'**amplitude horaire**, l'accroissement de la **fiabilité et de la sécurité**, l'amélioration du **confort** à bord des bus, ainsi que la mise en place d'une meilleure **communication** à l'intention des usagers.

Il est également formulé le souhait de renforcer le développement des **parkings relais** en limite des zones desservies par le métro.

→ Faire de la voiture partagée un nouveau transport collectif

Le développement du **covoiturage et de l'autopartage** est une initiative importante, mais il semble actuellement peu pratique et peu efficace. Pour améliorer cette situation, plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- Créer des applications conviviales pour faciliter la mise en relation entre conducteurs et passagers, ainsi que pour rendre l'offre plus transparente et compréhensible.
- Inciter les entreprises à promouvoir le covoiturage en encourageant leurs employés à partager leurs trajets (sachant que cela peut s'avérer compliqué étant donné que la diversité des horaires de travail) ...

La voiture partagée représente une solution de mobilité essentielle, particulièrement utile pour **étendre la couverture du réseau de transport** dans les zones mal desservies, sans nécessiter d'investissements massifs. Il est impératif de travailler à l'amélioration de son accessibilité et de sa praticabilité pour en faire une option de mobilité plus efficace.

→ Le potentiel des modes actifs

Les modes de déplacement "doux", tels que le vélo et la marche à pied, constituent des alternatives significatives à l'utilisation de la voiture individuelle. Il existe une demande unanime visant à faciliter la pratique de ces modes actifs en **améliorant la sécurité** : l'utilisation du vélo pourra être facilitée en offrant des stationnements sécurisés, tout en accordant une priorité claire aux piétons par un aménagement d'espaces de circulation dédiés et sécurisés. Pour replacer le piéton au cœur de la ville, il serait judicieux de mettre en place des mesures telles qu'une meilleure synchronisation des feux de signalisation, une amélioration de la visibilité des passages piétons...

L'aménagement des voies de circulation doit prendre en compte les spécificités de plusieurs groupes de **personnes vulnérables**, notamment les personnes âgées, celles en situation de handicap, ainsi que les enfants.

En outre, il est souhaité de faciliter le **transport des vélos dans les transports en commun** (dans la mesure de la faisabilité technique), favorisant ainsi l'intermodalité.

→ **Assurer un meilleur partage de l'espace entre les différents modes pour des pratiques sûres**

Dans la continuité du point précédent sur les modes actifs, pour favoriser la cohabitation harmonieuse des différents modes de transport au sein du même espace, la **séparation des modes de transport par des espaces dédiés** est largement considérée comme un moyen de renforcer la sécurité tout en permettant d'optimiser la vitesse de chaque mode (en fonction de la faisabilité). Cette séparation peut être réalisée au moyen d'éléments physiques, tels que des bordures ou des barrières végétales, ou encore par le biais de marquages au sol et de signalisations appropriées.

Il est important de noter que cette question ne se limite pas aux aménagements de voirie, mais concerne également les pratiques et les **comportements des usagers**. La sensibilisation au code de la route joue un rôle essentiel, et il est nécessaire de l'introduire dès le plus jeune âge pour que les principes fondamentaux du partage et de la sécurité dans les espaces publics soient bien compris.

Plusieurs solutions sont envisageables pour **promouvoir cette sensibilisation** :

- La mise en place d'un programme adapté dans les établissements scolaires.
- L'activation de leviers de sensibilisation tels que des messages du type "je ralentis, ça me prend trois minutes, mais je suis plus serein".
- La création d'un permis de conduire spécifique à la pratique du vélo et de la trottinette ?

Quel que soient les aménagements séparant ou mixant les modes, la sensibilisation aux bons comportements et l'attention à porter aux autres usagers sont primordiales

→ **Favoriser l'intermodalité**

Il est essentiel de rechercher une complémentarité efficace entre les réseaux de transport et entre les offres existantes. L'enjeu consiste à faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire la **transition fluide d'un mode de transport à un autre**. Cette intermodalité contribue à rendre les déplacements plus pratiques, efficaces et attrayants, en mettant en place des solutions telles que des correspondances bien planifiées, des tarifs et des billets intégrés, des informations en temps réel sur les différents modes de transport, des infrastructures de correspondances bien conçues...

→ **Des avis partagés sur la question de la gratuité des TC**

La question de la gratuité des transports en commun a suscité des **débats au sein de l'assemblée citoyenne** de mai 2023.

Plusieurs **questions** ont été soulevées, notamment :

- Le prix en tant que facteur d'incitation.
- La gratuité en tant que mesure équitable pour assurer un droit à la mobilité pour tous.
- La faisabilité financière.

En réponse à ces interrogations, plusieurs pistes ont été identifiées pour une **tarification plus incitative et plus équitable**, notamment :

- Une tarification liée à la longueur ou à la durée du trajet.
- Une tarification liée aux revenus.
- Une tarification liée aux profils des publics : jeunes, familles, personnes âgées...

Rappel interpellation :

« Le Conseil de Développement a observé que les études et les simulations des flux de déplacements semblent traitées par la Métropole projet par projet : voies lyonnaises, ZFE, apaisement presque île, etc... Ces études semblent être menées en silo, en ne concernant qu'un seul mode de déplacement à la fois et ignorant les impacts sur les autres modes. Il semble manquer un Plan global de circulation, portant une vision transversale et partagée de toutes les mobilités : voitures, transports en commun, trains, vélos, marche à pied.

Le Conseil de Développement se félicite d'être associé au processus de concertation du futur PdM élaboré par le Sytral-mobilités ; il souhaite que ce Plan assure la cohérence entre les modes de déplacements et également avec les territoires limitrophes pour dynamiser l'économie régionale.

Cette synthèse est nécessaire aux changements de pratiques de mobilités, à leur compréhension et à leur appropriation par les citoyens. »

II. COMMENT ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES

a) Un accompagnement qui doit privilégier incitation et conseil, pour mettre en capacité l'habitant

L'Agence des Mobilités est l'entité mise en place par la Métropole pour accompagner les usagers dans leur transition de pratiques de mobilités.

La demande initiale de la Métropole au CdD, vis-à-vis de cette Agence, était de "donner des avis sur les dispositifs qu'elle peut mettre en place (sur la ZFE, l'amélioration de mobilité au quotidien par la diversification...) [...] sur les sujets de la communication, les dispositifs d'accompagnement (pour l'utilisation des vélos, les aides à l'achat véhicules propres, de vélos électriques...), les différents services qu'elle proposera...".

Le groupe de travail a confronté les retours des quelques réunions qu'il a eues avec l'Agence, avec les avis "citoyens" qu'il a recueillis. Cela a permis de formuler les recommandations qui suivent.

Pédagogie et sensibilisation aux enjeux environnementaux : il est essentiel de déployer une information complète (conférences...), sur les enjeux environnementaux liés aux mobilités, tels que la qualité de l'air, les émissions de carbone (selon le mode de déplacement), de particules fines, le bruit, l'encombrement, la production de déchets. L'affichage permanent de la qualité de l'air dans l'espace public (panneaux d'affichage des TCL par exemple) et sur internet est important pour sensibiliser le public à ces questions.

Les contraintes potentielles de la ZFE (qui peuvent être fortes pour certaines catégories de populations) ne peuvent pas être imposées sans l'adhésion préliminaire à ces enjeux.

Outils de communication et de planification des déplacements : des outils doivent être développés pour permettre aux usagers de mieux comprendre et maîtriser les offres de transport disponibles.

Tests, expérimentations et formations : il est nécessaire de proposer ce type d'accompagnements pour encourager les usagers à oser le changement dans leurs pratiques. L'expérimentation est un levier intéressant pour tester différents modes de transport (cf. l'opération menée dans le passé par la Métropole auprès de vingt foyers pilotes). La formation est cruciale par exemple pour les usagers du vélo qui n'en ont pas une maîtrise suffisante (à faire en coopération avec les associations impliquées).

Aides financières : les aides financières sont à réévaluer sur leur ciblage et leur efficacité. Elles doivent être lisibles pour tous les usagers, adaptées à chaque mode de transport (tarification réduite dans les transports en commun, aides à l'achat de vélos et d'équipements de sécurité, aides aux changements de véhicule...).

De façon générale, il s'agit d'identifier les **facteurs qui influencent les choix personnels de mobilités**, notamment les obstacles au changement, afin de rationaliser les éléments qui amènent chacun à modifier ses comportements. À partir de divers critères tels que le temps de trajet, la fiabilité, le coût, la commodité, le confort, la sécurité, l'empreinte environnementale, l'image sociale...

b) Informer et communiquer en faisant connaître l'Agence des mobilités sur tout le territoire

L'Agence des Mobilités est mal connue, et **l'information sur les questions de mobilité est jugée insuffisante**. Pour remédier à cette situation, il est impératif de développer la visibilité de l'Agence sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones périphériques qui sont concernées par les déplacements pendulaires. Il convient également de tenir compte des populations qui ne sont pas familières avec les outils numériques.

Pour **améliorer la communication**, il est recommandé d'organiser une campagne de sensibilisation à grande échelle (en mettant en avant les obligations réglementaires européennes et françaises) ; notamment par des présentations dans les territoires moins informés, en se concentrant sur les populations les plus impactées... La communication devrait pouvoir s'appuyer sur une démarche nationale et, si possible, inclure des courriers personnalisés aux résidents concernés (l'accès aux informations relatives aux véhicules affectés, en coordination avec les préfetures, devrait être facilité).

L'information est à relayer dans les transports en commun, les établissements éducatifs, les espaces publics (c'est envisagé dans les agences TCL), par des applications ou sites internet (en offrant un outil complet de planification des déplacements). Sa visibilité est à améliorer dans les lieux de mobilité dotés de plans de réseaux, en précisant la fréquence des différents modes de transport, les temps de trajet...

La diffusion de l'information doit s'appuyer sur des relais locaux tels que les communes, les arrondissements (pour la ville de Lyon), les associations, les collectifs d'habitants...

L'Agence ne peut pas éviter de **démultiplier ses moyens d'actions** via les collectivités locales, qui disposent de réseaux de communication de proximité. Elle a déjà mis en place des permanences dans quelques mairies (Villeurbanne, Oullins).

À noter que l'Agence n'a pas la capacité à "aller vers" ces collectivités (et elle n'est pas en contact direct avec les élus).

c) Premiers résultats

Le **bilan de l'Agence** à ce jour est d'environ 1200 rendez-vous dans ses locaux au cours des 13 derniers mois (à noter que 70 % seulement des véhicules sont équipés de vignettes Crit'Air, les véhicules les moins équipés étant les plus anciens). L'Agence a également déployé des initiatives **"hors les murs"** pour sensibiliser le grand public : lors du salon de l'auto, sur les marchés, à l'occasion de rencontres économiques, d'événements divers, dans les parkings, centres commerciaux ... et auprès des entreprises.

Il est recommandé d'adapter les communications sur les évolutions des transports en commun, aux situations locales.

L'Agence doit inciter au changement des pratiques de mobilité plutôt qu'au changement de véhicule, en abordant la question **par le biais de solutions plutôt que de contraintes**.

Les **résultats obtenus** jusqu'à présent peuvent sembler décevants : ils sont quasiment limités à des réponses à des demandes de dérogations, émanant essentiellement de "petits rouleurs".

Les échanges ont eu peu d'impacts sur les changements de comportement (ce qui demanderait un temps considérable). Il est en effet difficile de modifier les habitudes de mobilité enracinées depuis des décennies. La ZFE va être subie par de nombreuses personnes, en particulier par les générations plus âgées (une communication conséquente aurait dû être menée en amont de son déploiement).

Davantage de recul est nécessaire pour identifier les **véritables freins**, mais il est probable que cela soit en grande partie dû en partie à un manque d'accessibilité numérique, mais surtout à des **contraintes financières** importantes, car les montants accordés restent relativement modestes par rapport aux coûts estimés : faut-il réduire le nombre de bénéficiaires pour augmenter le montant des aides attribuées à chacun ? Une évaluation ultérieure devrait apporter des réponses. Il est à noter que le non-recours aux aides est un problème généralisé, une étude nationale sur cette question a été demandée par l'État.

Le constat est que l'Agence ne dispose à ce jour **pas de ressources suffisantes** pour accomplir sa mission dans sa globalité. Elle est en cours d'organisation pour collaborer avec des prestataires externes, tels que des Sociétés Publiques Locales (SPL) spécialisées dans les relations avec les usagers.

Le groupe de travail jugerait très utile que l'Agence analyse les demandes reçues et les catégorise (par exemple, en utilisant des mots-clés), exploite la synthèse de ces demandes pour identifier les spécificités liées aux territoires, la diversité des publics..., et en déduise une **typologie des besoins recueillis** (problèmes sociaux, attentes vis-à-vis des transports en commun...). Cela contribuerait à alimenter le processus d'évaluation. Les recommandations du groupe sont d'organiser ces retours pour en tirer des enseignements.

Mais les objectifs affichés par l'Agence se concentrent principalement sur l'information (en particulier vers le public le plus éloigné), et ne prévoient pas ce type d'analyses. Elle semble être isolée parmi les autres services de la Métropole, ce qui rend difficile la réalisation d'une telle synthèse.

d) Un accompagnement qui doit prêter une attention particulière aux plus fragiles au nom de la justice sociale

Les politiques de mobilité, dans leur ensemble, doivent tenir compte de leurs impacts sociaux afin d'éviter l'exclusion sociale, territoriale et numérique.

L'accompagnement doit permettre de garantir le droit à la mobilité pour chaque individu :

- Il est impératif d'apporter un **accompagnement fort aux individus les plus vulnérables**, pour garantir le droit à la mobilité de chacun.
- Il est nécessaire d'être attentif à l'**impact financier sur les publics en difficulté**. Il peut être pertinent de cibler davantage les aides pour réduire le reste à charge des plus défavorisés.

Rappel interpellation :

« Au vu des changements de comportements qu'elle induit, la contrainte et la sanction seules ne peuvent suffire. Il semble essentiel au Conseil de Développement « de positiver la ZFE » et de rendre désirables, à toutes et tous, les modes de déplacement alternatifs à la voiture autosoliste. Cela ne peut être fait que par un renforcement de la communication et de la sensibilisation des habitants et des entreprises.

Le Conseil de Développement pense que l'Agence des mobilités doit jouer un rôle essentiel en la matière. Il recommande de la doter de moyens supplémentaires et d'organiser de vrais relais par les structures associatives, les entreprises... et surtout les mairies. Car, sur un tel sujet, à large impact social, il est essentiel que les communes et les mairies d'arrondissement soient solidaires pour accompagner leurs habitants. »

III. LA MISE EN PLACE DE LA ZFE : UN PROJET A EVALUER EN INTEGRANT UNE VISION CITOYENNE

a) Une contribution à la concertation sur le projet d'amplification de la ZFE

Lors de la **phase 2 de la concertation ZFE**, le groupe de travail a produit une contribution au nom du CdD. Il a semblé aux membres du groupe que le travail de concertation mené par la Métropole, et le dossier de concertation, étaient relativement complets sur les différents aspects du projet. Les avis recueillis par le groupe, qui se sont attachés à refléter les spécificités liées aux territoires et à la diversité des publics, confortent globalement les résultats de cette concertation.

Le dossier de concertation retrace bien la demande préliminaire d'**améliorer et de développer les solutions alternatives** à la voiture individuelle ; c'est un des points les plus saillants des consultations passées.

La classification des véhicules suivant le seul critère "**crit'air**" peut paraître relativement réductrice (sachant que c'est le critère "officiel" européen et national). D'autres critères plus fins, comme les émissions de Co2, les résultats d'un contrôle technique récent, le poids des véhicules, leur encombrement, le bruit émis... peuvent pour la plupart être obtenus à partir des informations contenues dans les cartes grises, et permettre ainsi la vidéo-verbalisation. Des mesures du type tarification du stationnement sur la voie publique, des véhicules en fonction de leur poids ..., vont dans ce sens.

Le **parc de véhicules professionnels** est essentiellement équipé de motorisations diesel. La dérogation retenue pour ce parc (amortissement des "crit'air 2" sur 7 ans suffit-elle à couvrir la plupart des situations, pour des usages (circulation, stationnement) qui contribuent aux activités économiques des territoires ? Quel sera l'impact sur les rayons d'action de ces professionnels ?

Certains habitants des **territoires voisins** ont besoin d'accéder régulièrement à la métropole ; s'ils ne travaillent pas dans la ZFE, comment peuvent-ils malgré tout ne pas être exclus de toute forme d'accompagnement, pour des déplacements non professionnels du type achats, loisirs... ?

En termes de **ratio risque social / bénéfice environnemental**, il serait pertinent de réaliser des simulations pour évaluer le risque de rejet associé à chaque étape du déploiement de la ZFE. Cela permettrait d'éviter le sentiment d'une gentrification du centre de la métropole et de mieux équilibrer les préoccupations sociales et environnementales.

À **propos du périmètre** de la ZFE, l'alerte avait été faite par le CdD que l'extension du périmètre à toute la métropole était importante pour éviter des sentiments d'iniquité. La Métropole a révisé son plan en ce sens.

Compte tenu de la situation économique actuelle, le **planning** ne gagnerait-il pas à être assoupli pour faciliter la transition ? Une révision a déjà été faite pour les véhicules "Crit'Air 2" (qui ne sont pas soumis au calendrier national) ; ce report peut être regretté compte tenu de la situation « d'urgence climatique », mais c'est une condition nécessaire à l'acceptabilité du projet.

Les aides financières s'appliquent à 70 % de la population (en fonction du revenu fiscal de référence). Le constat est que peu d'aides ont été demandées jusqu'à présent, ce qui peut être dû au fait que le reste à charge reste difficile (voire impossible) à assumer pour les personnes aux revenus les plus modestes. Il est nécessaire d'**éviter un "angle mort" social** en développant des solutions telles que des prêts bancaires à remboursement différé, en complément des crédits pour véhicules propres et des prêts à taux zéro (Ptz) prévus par l'État. La bonne **adéquation de ces aides** (répartition, ciblage, durée...) mérite d'être réétudiée après une première phase d'évaluation. Il est essentiel d'être davantage à l'écoute des populations les plus vulnérables et de leur proposer des **solutions alternatives concrètes** adaptées à leur maille locale (bus, navettes, transports à la demande...).

Il sera nécessaire de mettre en place un **dispositif d'évaluation** sur l'**impact environnemental** de façon à faire connaître les effets réels des mesures (évaluation technique) ; la loi l'impose après trois ans, mais son utilité, en termes de communication, sera réelle dès que les effets positifs seront mesurables.

Le dispositif d'information sur ces effets est à définir : panneaux d'affichage de la qualité de l'air en fonction des mesures communiquées par ATMO.

L'évaluation devra par ailleurs être étendue à **d'autres indicateurs, liés aux impacts sociaux, économiques, et démographiques.**

b) Synthèse des recommandations dans le cadre de la phase 2 de la concertation ZFE

La conclusion du groupe est que la ZFE s'impose pour des raisons environnementales et réglementaires. Cependant, pour assurer le succès de sa mise en œuvre, le groupe formule plusieurs recommandations dont les principales sont :

- Le développement immédiat de **solutions** alternatives, notamment par des offres de Transports en commun plus complètes, élaborées dans le cadre d'un plan des mobilités global.
- Un **accompagnement économique et social renforcé**, et plus ciblé vers les populations les plus vulnérables et les personnes aux revenus les plus modestes.
- Une **communication** à organiser autrement et de façon plus complète, pour faire en sorte que les citoyens s'approprient les enjeux environnementaux et les changements associés à la ZFE.
- La mise en place d'un **processus d'évaluation étendu aux critères sociaux, économiques et démographiques**, avec la participation du Conseil de développement.

Rappel interpellation :

La délibération adoptée par le Conseil de la Métropole le 15 mars 2021, précise que « la ZFE [...] déployée en cohérence avec un plan de mobilité ambitieux et assortie d'un service de conseil en mobilité [...] peut soutenir efficacement la démotorisation et le report modal vers les transports en commun et les mobilités actives. ».

Si le Conseil de Développement partage les objectifs sanitaires de la ZFE, il lui apparaît aussi que pour renforcer l'acceptabilité du dispositif, ses impacts sociaux et sociétaux ne doivent pas être négligés :

- Les impacts sociaux, et le possible creusement d'inégalités selon le lieu d'habitation, au regard de la nécessité d'un changement de véhicule ou d'un rallongement des trajets pour éviter la zone, ne sont pas que des effets secondaires
- Les évolutions des comportements de mobilité attendus conditionnent aussi des changements dans les modes de vie et l'organisation familiale de chacun. Ce sont des changements sociétaux importants qui peuvent heurter certains citoyens et générer de fortes résistances voire des blocages

Le Code général des collectivités territoriales prévoit d'en évaluer « de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus » ; au-delà de cette obligation, le Conseil de Développement pense nécessaire d'étendre les critères d'évaluation sur le champ « qualitatif », portant sur les ressentis et les retours des citoyens. Il souligne l'importance de mesurer ces ressentis dans le temps, en les objectivant, notamment ceux qui touchent à la justice sociale.

Garantir aux citoyens une évaluation multicritères du déploiement de la ZFE, prenant en compte de façon large les impacts écologiques, sanitaires, économiques, sociologiques et démographiques, dans la Métropole et au-delà de l'espace métropolitain apparaît donc primordial au Conseil de Développement.

Cette évaluation plurielle doit être, selon le Conseil de Développement, régulière, conduite sur plusieurs années et commencer avant la fin de l'année 2023. Ses résultats serviront à apprécier le dispositif, l'améliorer, l'étendre ou le corriger. L'évaluation est un outil de pilotage permettant de mesurer l'atteinte des objectifs fixés et de vérifier la bonne adéquation des moyens mis en œuvre.

La transparence de l'action publique, portée par la Métropole, doit s'incarner dans une évaluation indépendante, juste et complète d'un dispositif aussi impactant que la ZFE. Pour le Conseil de Développement, l'évaluation est un moyen essentiel de rassurer les citoyens, de leur montrer que la Métropole est à leur écoute et tient compte de leurs avis.

La Métropole a répondu favorablement aux demandes formulées dans l'interpellation, notamment :

- Au principe d'une **association du CdD à la gouvernance de l'évaluation** de la ZFE, aux côtés d'autres experts comme des communes, des associations, des entreprises.
- Au principe d'intégrer une **vision citoyenne dans le choix des critères d'évaluation**, notamment par la définition d'une liste de questions évaluatives et de leurs critères d'évaluation, en coproduction avec les équipes métropolitaines.
- Au principe d'une alimentation des réflexions du Conseil de Développement avec les **données économiques, sociales, environnementales**.
- À la **participation du CdD à l'Observatoire air/santé**.

IV. CONCLUSION / MESSAGES CLES

Le groupe de travail **partage globalement les enjeux du mandat** sur l'impact environnemental des mobilités, mais relaie **quelques doutes sur certaines mesures** prises pour "y aller".

Le domaine des transports est un de ceux où la **transition écologique et la sobriété mettent inévitablement en jeu une forme de limitation des besoins**.

Quand on évoque la transition environnementale, on devrait plutôt parler de **transition socio-écologique** ; cela s'applique complètement au contexte des mobilités.

Le message général est de prendre davantage en compte les **aspects socio-économiques et démographiques** dans les décisions sur ce sujet. Pour réussir la transition vers des mobilités plus durables, les recommandations émises mettent en avant l'importance de combiner les mesures environnementales avec des approches sociales et économiques. L'accompagnement doit être conçu de manière à garantir l'inclusion sociale, à faciliter l'accès aux services essentiels, à offrir des solutions de transport abordables, à répondre aux besoins des populations les plus modestes. Cela contribuera à assurer que personne ne soit exclu de la mobilité en raison de contraintes sociales, financières, ou territoriales.

Un prérequis aux changements de comportements est le développement des **alternatives à l'usage de la voiture auto soliste** : principalement par une offre de transports en communs davantage adaptée aux besoins, et aussi par la facilitation de la pratique du partage de la voiture, et par la sécurisation des modes "doux".

Le **Plan Des Mobilités appelle une vision d'ensemble** : il est essentiel de décloisonner les différents projets liés à la mobilité en effectuant des simulations globales de transferts de flux ; pour permettre d'optimiser l'ensemble des modes, et pour apporter la transparence attendue par les habitants.

L'information, la sensibilisation, la communication, l'accompagnement, sont essentiels pour amener aux changements de pratiques. La communication principalement est à repenser pour être plus complète.

L'Agence des mobilités assure ce rôle, mais elle manque de moyens : elle a besoin de démultiplier ses actions, en **travaillant davantage avec les collectivités locales** (au-delà des éventuels clivages politiques), qui sont les relais naturels auprès des habitants. Cette collaboration contribuera à une large diffusion de la communication et à un meilleur partage des politiques de mobilité.

L'Agence devrait également être en capacité **d'analyser les retours** des échanges qu'elle a eus avec les différentes catégories de populations.

La ZFE est un outil nécessaire pour développer des politiques de mobilité plus durables. Cependant, pour assurer le succès de son déploiement, le groupe formule un certain nombre de recommandations.

Au-delà en premier lieu d'une **communication large et d'une sensibilisation aux enjeux**, la principale recommandation est la mise en place d'un **processus d'évaluation complet**, permettant de mesurer l'efficacité des mesures prises. Il intégrera des critères de nature sociale, économique, et démographique. Cette évaluation est essentielle à la poursuite du projet, tant pour adapter son pilotage que pour aider à son acceptation. Elle permettra notamment d'affiner le dispositif des **aides financières**, en le ciblant de façon plus adaptée.

De façon générale le CdD peut être un acteur important d'une **démocratie locale participative**. Dans ce cadre il est important qu'il puisse assurer pleinement, sur ce sujet des mobilités comme sur d'autres, **le rôle de recueil et de synthèse des avis des citoyens**, et contribuer à alimenter les réflexions de la Métropole.

Pour renforcer un tel lien entre acteurs institutionnels et société civile, il serait bon que la Métropole mette en place à la fois un processus **d'échanges** plus opérationnel entre ses services et le CdD, et un processus de "**droit de suivi**" qui permettrait de mesurer l'impact des contributions du CdD, d'objectiver le niveau d'utilité de ses travaux, et de renforcer son rôle d'organe de concertation.

ANNEXE

Une démarche de travail qui nous a permis de mieux appréhender les enjeux et de monter en compétence...



La participation à de nombreuses concertations pour explorer le sujet...

- Les Rencontres du Carré de soie
- Les Ateliers citoyens du SCoT
- Atelier « Apaisement Presqu'île »
- Rencontre Cobaty / La Métropole
- Les Assises des quartiers populaires



L'organisation et l'intervention dans plusieurs événements et démarche de concertation...

- Contribution dans le cadre de la phase 2 de la concertation ZFE
- Contribution dans le cadre de la Concertation pour le futur Plan de Mobilité du SYTRAL Mobilités
- Interpellation des élus lors du Conseil Métropolitain du 27 mars 2023
- Assemblée citoyenne sur les mobilités le 13 mai 2023

Des rencontres avec de multiples acteurs pour enrichir nos réflexions...



- Le Responsable Mobilités du cabinet du Président de la Métropole de Lyon
- Le Service Prospective des Usages et Expérimentation de la Métropole de Lyon
- Le Service Mobilités de la Métropole de Lyon
- Le Service Evaluation de la Métropole de Lyon
- L'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon
- SYTRAL Mobilités
- Un psychologue spécialiste du changement de comportement