



AVIS DU PANEL CITOYEN



Avis du panel citoyen Plan de Mobilité, SYTRAL Mobilités

Lyon, samedi 8 juillet 2023

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

Les membres du panel citoyen

Dayna AISSA-BETTAZ

René BARCEL

Azania BENABDERRAHMAN

Marie-Christine BERTOLINO

Aïssa-BOUHADJAR

Andréa CAÉTANO

Alain CARRÉ

Théophile COIRIER

Lyce DAUPHIN

Cécile DELASTRE

Cindy DEPATIN

Nicolas DI ADAMO

Binta DIALLO

David FATIER

Gilles FREIXINOS

Alizée GENDRON

Patricia GIAUNA

Yves GROSCLAUDE

Michel LEFEVRE

Loïc NAVARRO

Sandra OLIOT

Pierre-Emmanuel PARDON

Angélique PAUL

Philippe PELISSON

Jocelyne PITAVAL

Eminé SALL SENER

David SANDOU

Morgan SAUNAL

Sabrina THIROT

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

1 - INTRODUCTION

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

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

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

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

4 sous-questions étaient détaillées :

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

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

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

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

2 - PREAMBULE

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

· En 2040, nos mobilités rêvées :



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

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

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

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

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

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

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

· En 2040, nos mobilités cauchemars :



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

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

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

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

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

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

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

3 - LES GRANDS DEFIS



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

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

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

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

Sur les trajets inférieurs à 1 km :



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

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

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

• Un défi environnemental et de santé publique bien perçu



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

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

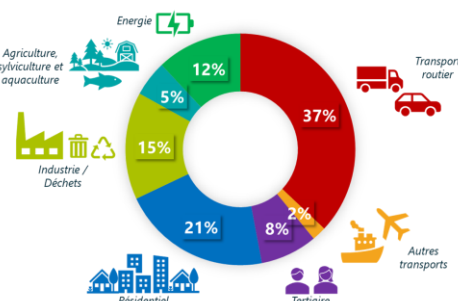
C'est au registre des solutions à adopter et du rythme de leur mise en œuvre que nos discussions ont été plus animées, compte tenu de la place importante occupée par l'automobile dans nos modes de vie aujourd'hui.

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

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

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

Répartition des émissions de GES par secteur Rhône en 2019



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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 - NOS PROPOSITIONS

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

• Lutter contre les inégalités sociales

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Développer une application dédiée aux PMR.

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

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

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

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

• Comment organiser le territoire pour réduire les distances parcourues ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autre idées évoquées :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proposition n°18 : Développer la communication de la mobilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proposition n°20 : Adoucir les relations entre usagers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● CONCLUSION : MESSAGES CLES DU PANEL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quelles seront les suites données au panel ?

● ANNEXE 1 - VERBATIM TOUR DE TABLE MESSAGES CLES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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