

## Avis des habitants du Mini-Public n°3, les « testeurs »

Nous sommes un groupe de 11 personnes d'âge et de professions variés, sélectionnés par le SYTRAL pour travailler sur la mobilité dans l'agglomération lyonnaise dans le cadre de la révision du Plan de Déplacement Urbain.

Habitant pour la plupart en périphérie, nous utilisons régulièrement la voiture pour nos déplacements quotidiens, mais avons déjà expérimenté d'autres modes de transport voire, pour certains d'entre nous, avons une utilisation régulière de transports alternatifs.



*Nos déplacements Domicile - Travail*

La question qui nous a été posée par le SYTRAL dans le cadre de ce travail est la suivante :

**« Comment accompagner les changements de comportement en matière de mobilité ? »**

Afin de répondre à cette question, nous avons été amenés à expérimenter d'autres modes de transport et à faire des tests en situation ou encore des visites.

### 1 La voiture individuelle, une solution pas totalement satisfaisante

D'emblée, nous souhaitons souligner que nous ne méconnaissons pas les nuisances de la voiture individuelle, source de pollution et de bruit. Collectivement, la voiture individuelle n'apparaît pas comme une solution complètement satisfaisante. Les transports collectifs sont de ce point de vue une alternative à développer pour limiter ces nuisances.

Au niveau individuel, si la voiture a globalement notre préférence, il n'empêche qu'elle est source de fatigue, en particulier liée aux embouteillages pour traverser l'agglomération : **aux heures de pointe**, circuler en voiture est très difficile et rallonge la durée du trajet.

## 2 Pourquoi utilisons-nous la voiture individuelle ?

De nos discussions ressortent 3 grandes explications de notre utilisation régulière de la voiture individuelle :

### 2.1 Par obligation du fait du manque d'alternatives réellement crédibles en périphérie

En premier lieu, nous tenons à souligner que notre utilisation régulière de la voiture est largement liée à un manque de solutions alternatives crédibles.

- **Une forme d'inégalité territoriale dans le développement des transports dans l'agglomération**

Nous constatons que l'offre de transports collectifs est inégalement répartie sur le territoire. S'ils apparaissent denses et très performants dans le centre-ville, notamment grâce au métro, la situation est bien différente dans le reste de l'agglomération. Pour nos déplacements, généralement avec un point de départ et/ou d'arrivée en périphérie, il n'est ainsi pas possible d'utiliser les transports en commun pour un temps de trajet raisonnable.

Dans la même idée, nous constatons que nombre de services sont également concentrés dans le centre et sont absents, ou peu présents, en périphérie. Le Vélo'v ou la Bluely en sont de bons exemples. Ceux-ci ont été développés là où se situent déjà l'essentiel de l'offre publique de transport.

Nous vivons d'autant plus cette situation comme une forme d'inégalité territoriale que, dans le même temps, le discours dominant est celui de la stigmatisation de la voiture et que tout est fait pour limiter son utilisation. La circulation en voiture est rendue de plus en plus difficile alors que les autres modes de transports se développent et détériorent l'accès routier (partage de la chaussée avec les bus, les vélos...). De la même manière, les places de stationnement sont coûteuses et il est de moins en moins évident de stationner en ville. Nous subissons ces dispositions contre les voitures sans que des alternatives crédibles ne nous soient proposées en échange. Les habitants de la périphérie vivent encore plus mal cette situation.

- **Une offre de transports collectifs insuffisamment performante en dehors du centre-ville : des transports trop lents et trop peu nombreux**

Pour préciser notre perception des transports collectifs, il convient de souligner que le temps de trajet est le critère essentiel pour nos déplacements du quotidien. Pour la majorité de nos déplacements, les trajets en transports collectifs prennent souvent beaucoup plus de temps que s'ils étaient effectués en voiture, atteignant parfois des durées inacceptables. Cela s'explique non seulement par la lenteur de certains modes de transport (bus, tramways), qui desservent généralement trop d'arrêts, mais aussi et surtout par les nombreuses correspondances nécessaires et la faiblesse des fréquences pour les trajets périphériques.

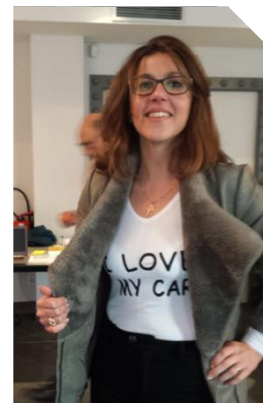
Notre conclusion est que la desserte actuelle des transports en commun ne permet pas aux habitants de se déplacer efficacement hors du centre-ville, soit parce que ces endroits sont peu desservis, soit parce que les correspondances ne sont pas coordonnées, ce qui augmente

la durée du trajet. En conséquence, les déplacements transversaux (est / ouest et nord / sud) sont particulièrement longs.

Par ailleurs, la faible amplitude horaire proposée pour les transports en commun empêche certains d'entre nous travaillant sur des horaires décalés de les utiliser. De plus, les changements de fréquence et d'horaires pendant les vacances scolaires nuisent aux personnes travaillant sur ces périodes et utilisant les transports en commun. Nous imaginons qu'il s'agit là d'une mesure d'optimisation des transports mais elle constitue un frein important en rendant l'offre irrégulière.

## 2.2 Par préférence personnelle

Si, comme nous l'indiquions, nous considérons que nous n'avons pas toujours de solution suffisamment efficace pour nous passer de la voiture, nous trouvons aussi un certain nombre d'avantages à celle-ci qui expliquent que nous l'utilisons également pour des trajets de plus courtes distances ou à des moments, comme le week-end, où nous sommes moins pressés.



- **Une voiture plus confortable**

Au-delà de cette obligation, certains d'entre nous affirment préférer utiliser la voiture pour le confort qu'elle offre en comparaison avec les autres modes de transport que nous jugeons désagréables voire risqués.

Aux heures de pointe, le réseau de transports en commun est saturé ce qui rend le trajet inconfortable. Cette situation est largement aggravée par les incivilités et les comportements peu attentifs de trop nombreux voyageurs. Les gens se bousculent, forcent le passage aux portes sans laisser les personnes présentes descendre, s'énervent rapidement et il n'est pas rare d'entendre des insultes.

Si certains se montrent critiques sur le confort des véhicules (sièges durs, barres / poignées pour s'accrocher pendant le trajet insuffisantes...), c'est davantage les effets du mauvais état de la voirie qui rendent les bus inconfortables avec des passagers ballotés durant le trajet.

Nous sommes conscients que de nombreuses choses sont réalisées pour rendre les transports en commun accessibles aux personnes à mobilité réduite, mais nous sommes toutefois plusieurs à considérer que cela n'est pas suffisant : les ascenseurs sont souvent en panne, l'écart entre les quais et le métro pose problème, et les déplacements de ces personnes lors des périodes d'affluence s'avèrent très compliqués. Pour certaines lignes, les transports ne sont actuellement pas du tout accessibles aux personnes à mobilité réduite.



Ecart constaté entre le métro et le quai

- **Une voiture plus fiable, plus sûre et qui permet plus de flexibilité**

Avec la voiture, nous maîtrisons nos trajets réguliers et nous sommes libres dans nos horaires.

En comparaison, les transports collectifs paraissent moins fiables : nous avons peur d'être bloqué en cas de panne, ce qui arrive. Lorsque celles-ci ont lieu, peu d'informations sont communiquées et nous ne savons pas comment ni dans quels délais nous pourrions arriver à destination.

En termes de flexibilité, la voiture individuelle est imbattable : nous sommes libres de partir quand nous voulons sans nous soucier des horaires, du dernier bus... comme avec les transports collectifs. Pour une sortie le week-end, par exemple, il est désagréable de devoir faire attention à l'heure pour ne pas rater son bus. Pour la même raison, le covoiturage n'est pas toujours réalisable puisqu'il nécessite de s'entendre sur des horaires ce que ne peuvent se permettre ceux d'entre nous n'ayant pas d'horaires fixes.

#### PISTE D'AMÉLIORATION : AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Une première façon d'amener les automobilistes à modifier leurs comportements est d'améliorer l'offre de transports collectifs de façon à la rendre plus attractive. Nous allons au plus rapide et au plus pratique, il est donc nécessaire de proposer des solutions plus efficaces en améliorant l'existant :

- **Réduire les temps de trajet en améliorant la desserte et la vitesse**

Nous pensons qu'il faut réduire les temps de trajets en améliorant la desserte et la vitesse de circulation de ceux-ci, en augmentant les fréquences de passage, en coordonnant les horaires de correspondance pour limiter l'attente ou en développant des navettes express (avec peu d'arrêts) entre les pôles d'échanges.

- **Proposer des horaires plus adaptés au rythme de vie**

Il conviendrait de proposer des horaires plus adaptés aux rythmes de vie des habitants. Il nous semble particulièrement nécessaire d'aller à l'écoute des usagers concernant les horaires.

- **Améliorer leur image en les rendant plus agréables**

Un travail est également à mener sur les transports en commun de façon à rendre les trajets plus agréables : nous proposons ainsi de sensibiliser pour lutter contre les incivilités (à travers des expositions ou des campagnes d'information par exemple), de développer les capacités de transport pour faire en sorte que le réseau ne soit plus saturé ou encore d'augmenter le nombre de médiateurs sur les quais de façon à mieux organiser les flux.

Nous sommes néanmoins conscients des limites à une logique de développement de l'offre alors que nous ne souhaitons pas voir augmenter les tarifs. Un redéploiement des zones très desservies vers les zones peu desservies est une piste à explorer.

Nous avons assez peu parlé du vélo comme solution alternative car nos trajets sont relativement longs. Néanmoins, même sur des distances plus adaptées, le vélo concentre un certain nombre de désavantages, nécessitant notamment un effort important (selon le relief) et provoquant une transpiration qui pose problème pour aller travailler.

En outre, le manque d'infrastructures pour les vélos pose problème en termes de sécurité. Même quand des équipements cyclistes existent, ils ne garantissent pas toujours la sécurité

(pistes cyclables entre les voitures stationnées et la route, par exemple). Les parkings à vélo nous apparaissent également trop peu nombreux et les risques de vol peuvent constituer un frein.

**PISTE D'AMÉLIORATION : CRÉER LES CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT DU VÉLO**



Concernant le vélo, il s'agit prioritairement :

- **de développer les pistes cyclables** séparées des voitures ;
- **d'augmenter le nombre de stations Vélo'v** pour encourager la pratique du vélo.

• **Des transports collectifs coûteux ?**

Nos avis sont partagés concernant le coût des transports en commun. Si certains d'entre nous le considèrent trop élevé comparé au service rendu, d'autres l'estiment raisonnable comparé au coût réel de leur fonctionnement. Nous nous accordons cependant pour dire que le coût d'un ticket unitaire constitue un frein pour les utilisateurs occasionnels, notamment pour les trajets très courts et de brefs allers et retours, qui financent déjà par ailleurs leur voiture. De plus, l'augmentation continue des tarifs n'est pas justifiée à nos yeux.

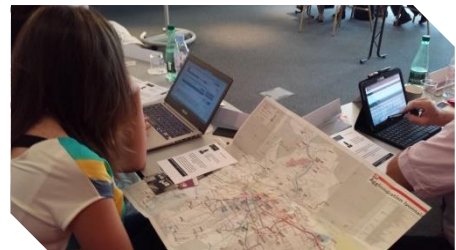
**2.3 Par habitude et méconnaissance des autres solutions**

Nos échanges nous ont également permis de pointer que nous utilisons parfois la voiture par « réflexe », parce que nous avons l'habitude de l'utiliser et ne pensons pas à changer de mode de transport. Ainsi, nous réalisons certains trajets en voiture, alors qu'il nous serait possible de le faire autrement.

Ce constat et les différentes mises en situation que nous avons vécues dans le cadre du mini-public, nous ont amenés à questionner la lisibilité et la simplicité de l'offre de déplacement disponible sur l'agglomération.

- **L'information : il n'est pas évident d'identifier le moyen de transport le plus pertinent**

Lors de notre deuxième séance de travail, nous avons cherché les solutions les plus pertinentes pour des trajets donnés. Pour cela, nous avons à notre disposition des documents d'information « papier », un accès à Internet, nos smartphones... Il ressort de cette mise en situation qu'il n'est pas évident de déterminer quel est le mode de transport le plus pertinent avec ces outils.



Les plans papier sont trop peu lisibles et l'effort requis pour trouver l'itinéraire décourage assez vite. Ils ne permettent pas d'estimer le temps de parcours.

Les sites Internet disponibles permettent généralement de calculer son itinéraire facilement. Il n'y a que pour les déplacements à vélo que nous n'avons pas trouvé de sites pratiques pour déterminer le bon itinéraire.

Néanmoins, sur Internet, l'information est éclatée: il est nécessaire de combiner plusieurs sites pour comparer les différents modes de transport. Un d'entre nous utilise l'application « Optimod » qui semble répondre à ces remarques puisqu'elle permet de comparer les différentes solutions. Néanmoins, certains d'entre nous constatent que l'application n'est pas fiable concernant les temps trajets en voiture qui sont surestimés.

Concernant cet accès à l'information sur l'offre disponible, il nous paraît important de ne pas tout miser sur Internet et les applications mobiles. Tout le monde ne dispose en effet pas de smartphone ni de forfait 4G illimité. D'ailleurs, la mise à disposition d'un accès Wifi sur l'ensemble du réseau de transport faciliterait l'accès de davantage de personnes à ces outils.


Au sujet du covoiturage plus particulièrement, ceux d'entre nous l'ayant déjà essayé ont témoigné d'un site très pratique, mais expliquent qu'il reste difficile de trouver des personnes ayant des trajets compatibles.

En conclusion, expérimenter un nouveau mode de transport requiert une certaine organisation, et si les applications et sites internet sont pratiques pour identifier l'itinéraire, les personnes n'y ayant pas accès ont des difficultés à identifier le trajet pertinent et surtout à connaître les horaires.

- **L'information : une impression de complexité sur le fonctionnement des différents services**

Lors de nos travaux, nous nous sommes rendu compte que nous ne connaissions pas exactement le fonctionnement des transports que nous n'utilisons pas ou peu et que, même en cherchant l'information, il n'est pas facile de s'y retrouver. Par exemple, concernant le Vélo'v, il n'est pas évident de comprendre si les 150 € de caution sont réellement débités. Certains d'entre nous n'avaient aucune idée du prix du service, des solutions existantes lorsque la station Vélo'v est pleine, ne permettant pas de rendre le vélo... Pareillement, le fait qu'il existe 18 tarifs différents aux TCL (nous les avons comptés !) illustre cette complexité pour un utilisateur occasionnel : à quel tarif j'ai droit ? quels justificatifs dois-je avoir sur moi en cas de contrôle ? Par contre, nos échanges ont également montré que lorsque quelqu'un utilise régulièrement une offre, il est en mesure d'expliquer facilement son fonctionnement. En d'autres termes, quand on connaît c'est facile mais pour des non-initiés cela peut rapidement paraître compliqué.

En conclusion changer de mode de transport requiert un effort pour trouver l'information, la tarification, l'itinéraire, ce qui s'avère souvent décourageant. Nous avons donc plutôt tendance à utiliser ce que nous connaissons plutôt que d'expérimenter par nous-même de nouveaux modes de transport.

	<b>PISTE D'AMELIORATION : FAIRE CONNAITRE LES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORT ET FIDELISER LES UTILISATEURS</b>
	<p>Il est nécessaire d'amener les habitants à modifier leurs comportements sans les stigmatiser. En ce sens, il nous semble pertinent de faire découvrir les nouveaux modes de transports par la communication et d'encourager leur utilisation par des</p>

actions incitatives et en simplifiant leur fonctionnement.

- **Communication**

Nous proposons par exemple de mener des campagnes d'information à la radio et sur les sites web pour encourager les habitants à changer leurs habitudes en faisant connaître les avantages des autres modes de transport ou en associant des célébrités aux campagnes d'information.

Globalement, il faut trouver des moyens de communication et d'information pour rendre les offres de transports plus facilement compréhensibles et connues du grand public.

Plus spécifiquement, certains d'entre nous ont remarqué la présence de nombreux scolaires aux heures de pointe alors qu'ils ne prennent souvent les transports que pour quelques arrêts. Il serait bon de les sensibiliser à la marche à pied et désengorger ainsi un peu les transports collectifs.

- **Politique incitatrice**

Nous estimons également que la tarification ainsi que les offres exceptionnelles doivent être utilisées pour inciter à modifier les comportements. Par exemple, des réductions d'impôt sur présentation d'un abonnement de transports collectifs, des cadeaux pour l'utilisation de modes alternatifs, la création de challenges avec abonnements offerts ou la mise en place de partenariats avec les commerces permettant de rembourser le ticket en cas de consommation dans le commerce en question (à l'image de ce qui se fait pour les parkings), pourraient être mis en place.

Par ailleurs, il est nécessaire de fidéliser les utilisateurs de façon à ce que cette découverte devienne une habitude. Dans cet esprit, des concours, des jeux en ligne, sur les réseaux sociaux, sur le réseau TCL pourraient être organisés pour offrir des titres de transport à des personnes qui n'utilisent pas (encore) les transports. L'expérience que nous avons réalisée de tester d'autres moyens de transport pourrait être réalisée à une plus grande échelle pour convaincre et accompagner d'autres automobilistes dans leur changement de perception.

- **Rendre l'utilisation plus simple**

Des simplifications doivent être recherchées pour accéder plus facilement aux différentes offres. En particulier pour les transports collectifs, nous proposons de mettre en place une tarification plus lisible et compréhensible.

**PISTE D'AMÉLIORATION : CONTRAINDRE L'UTILISATION DE LA VOITURE ET  
 LIMITER LES DÉPLACEMENTS**



Face au constat que les habitudes prennent parfois le dessus dans nos comportements, nous avons évoqué l'intérêt d'être plus contraignant vis-à-vis des automobilistes. Nous tenons à souligner qu'avant de mettre en place de telles actions, il faut proposer des solutions performantes en contreparties.

Dans cette logique, il est possible de **jouer sur le stationnement** en prenant soin de différencier les besoins (réduire les places pour le secteur tertiaire mais les

maintenir pour le résidentiel). Par exemple, la mise à disposition de parkings par les entreprises n'incite pas les salariés à laisser leur voiture lorsqu'ils pourraient facilement venir en transports collectifs.

Dans la même idée, certains pensent que la mise en place d'un **abonnement obligatoire** et forfaitaire aux transports en commun pourrait être imaginée : il inciterait les habitants à les utiliser.

En outre, réduire l'utilisation de la voiture peut également passer par la limitation des déplacements, par exemple en favorisant le **développement du télétravail**.

### 3 Une difficulté à associer plusieurs modes de transport

Dans la mesure où il nous semble difficile d'imaginer pouvoir ne plus du tout utiliser notre voiture, son utilisation en lien avec d'autres modes de transport (et notamment les transports collectifs) nous semble être une solution pertinente. Or, l'intermodalité n'est pas suffisamment aménagée et pensée.

Trois points sont à améliorer en particulier :

- **La signalétique : le passage d'un mode à l'autre**

Nous avons déjà décrit plus haut les difficultés rencontrées pour trouver facilement l'information sur les possibilités de transport de manière à préparer l'itinéraire le plus pertinent. Sur le terrain, passer d'un mode à l'autre n'est pas non plus aisé.

Nous sommes allés faire des observations à Charpennes et Part-Dieu, deux pôles importants de transports. A cette occasion, nous avons également pris les transports collectifs. Notre conclusion est que la signalétique de chaque mode prise séparément est bien en place et qu'elle est globalement efficace, même si quelques améliorations pourraient être apportées. C'est la signalétique intermodale qui fait surtout défaut.

- **Concernant la signalétique propre à chaque mode**

Les points d'amélioration que nous avons relevés concernent, en premier lieu, le tramway. Plusieurs lignes différentes peuvent passer au même arrêt de tramway ce qui est source de confusion face au manque d'indications. Dans le tramway lui-même, tous les plans de lignes de tramway sont présents, pouvant conduire à une incompréhension, les usagers ne sachant pas dans quelle ligne ils se trouvent. En outre, l'écran permettant de suivre la progression du tramway n'affiche que les deux prochains arrêts. En conséquence, si l'on ne connaît pas bien le trajet, nous sommes contraints de rester attentifs à cet écran en permanence afin de surveiller la destination.

Une partie d'entre nous s'est également déplacé en métro. Nous y avons constaté que les plans ne sont pas accessibles avant la validation du titre de transport, et que certains panneaux indicatifs sont mal orientés et situés, et par conséquent invisibles.





Des plans du réseau de transport en commun sont bien présents, bien que parfois difficiles à trouver, mais l'information communiquée reste selon certains d'entre nous complexe : les lignes sont très nombreuses, les plans sont généralement trop petits, et le code couleur incompréhensible. En règle générale, nous préférons d'ailleurs consulter les sites internet chez nous avant de nous déplacer.

Enfin, quelques-uns d'entre nous ont également essayé de se déplacer en vélo'v de Part-Dieu à Charpenne. Le manque de pistes cyclables et d'indications pour les itinéraires les plus adaptés était flagrant. Une partie d'entre nous a d'ailleurs préféré ne pas utiliser les vélo'v en ayant peur de ne pas retrouver le bon chemin n'étant pas familier de cette partie de la ville.

○ **Concernant la signalétique intermodale**

Lors de ce temps d'observation, nous nous sommes aperçus qu'il n'est pas évident sur place de repérer les informations nécessaires pour composer son trajet et trouver où aller pour prendre son transport. Les accès aux services de transports sont peu visibles : nous avons dû chercher où se trouvaient les arrêts (bus, tramway...) ainsi que les plans dans la mesure où nous ne les avons pas trouvés spontanément. A titre d'exemple, à Charpenne, l'entrée du métro n'est pas suffisamment visible car les couleurs sont discrètes et se fondent dans le paysage et le « M » indiquant son emplacement est trop petit. De la même manière, ceux qui ne connaissaient pas le lieu ont repéré le tramway parce qu'il arrivait.



*Charpenne : un métro peu visible*

Pareillement, les tests que nous avons réalisés entre les séances de travail confirment cette difficulté à se repérer. L'une d'entre nous a, par exemple, mis plusieurs jours à connaître les horaires et repérer la porte d'accès à un parc-relais l'obligeant à des demi-tours aux heures de pointe. Il faut une ou deux semaines d'adaptation pour s'y retrouver facilement.



L'idée de mettre à disposition des panneaux indiquant les bus est bonne mais leur mise en œuvre est à revoir : ils ne nous ont pas permis de trouver l'arrêt recherché et l'aide d'un chauffeur de bus a été nécessaire.

Avec une offre de transport éparpillée de part et d'autre de la gare, le pôle de la Part-Dieu souffre d'un manque de signalétique malgré sa complexité. A notre arrivée à la Part-Dieu, nous nous sommes rendu compte que l'emplacement de la gare était très mal indiqué depuis l'arrêt de tramway, or celle-ci n'est pas visible depuis cet endroit. Les panneaux sont trop petits et situés en hauteur ce qui ne nous permet pas aisément de les identifier. Pareillement, devant la gare, la photo que nous avons prise du seul panneau, tout petit, sur le parvis parle d'elle-même !



Dans ces deux lieux, l'information s'avère éclatée sur plusieurs endroits et pas toujours visibles. Si des plans sont à notre disposition, ils ne sont pas toujours aisément identifiables : par exemple nous avons trouvé presque par hasard un plan très utile, indiquant les temps de parcours à

ped, à Charpennes. Ce défaut est valable pour la plupart des plans, qui sont difficilement identifiables de loin.

En conclusion, bien que l'information soit disponible et les indications bien présentes, la signalétique est avant tout faite pour les initiés : elle est éparpillée et trop peu visible. Une personne ne connaissant pas les transports lyonnais aura de grandes difficultés à les utiliser de façon autonome et ces complications représentent donc un frein à leur utilisation. En conséquence, nous insistons sur l'importance d'une assistance humaine pour accompagner les déplacements.

#### PISTE D'AMÉLIORATION : FACILITER L'ACCÈS AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

Nous proposons de faciliter l'accès aux différents modes de transport en améliorant la signalétique et l'information de façon à ce que les utilisateurs s'y retrouvent et puissent plus aisément utiliser le transport en question, ainsi qu'en allégeant les différentes contraintes propres à certains modes de transport.

- **Signalétique : Améliorer sa visibilité**

Nous pensons que la signalétique n'est pas assez visible pour des personnes qui n'y sont pas habitués. Nous proposons donc d'installer des panneaux plus grands, plus colorés voire lumineux, de rassembler l'information de l'ensemble des modes de transport sur un support unique dans les grands pôles et de mettre en place une signalétique au sol.

- **Donner accès à une information plus lisible**

Au-delà de la visibilité, nous estimons qu'il est nécessaire de mettre à disposition des usagers une information plus claire et pratique. Par exemple, l'installation de bornes multimédias ou d'écrans tactiles donnant accès aux applications qui calculent les itinéraires nous semblerait pertinente.

- **Améliorer l'accompagnement notamment pour les touristes**

Nous pensons qu'une personne ne connaissant pas le fonctionnement des transports collectifs sur Lyon aura des difficultés à les utiliser de façon autonome. C'est pourquoi nous proposons la mise en place de kiosques d'information et de personnel disposé à renseigner les usagers dans les pôles d'échanges, et ce notamment à destination des touristes. Les points d'information de la Part-Dieu sont bien mais doivent être plus visibles et mieux placés (il en faut un sur le parvis de la gare).

- **Des tarifications séparées**

La tarification constitue aussi un frein à l'intermodalité puisque celle-ci diffère pour chaque mode de transport. L'achat de plusieurs tickets différents (vélo, ter, tcl...) est donc inévitable et accroît le coût pour l'usager. En outre, cela nécessite d'acheter ses différents tickets aux différentes étapes du voyage ce qui peut être relativement long comme nous avons pu le tester en achetant nos tickets vélo'v, qui exigent une carte bleue, ou nos tickets de transports collectifs avec de l'attente aux distributeurs.

- **Les parkings relais**

Leur nombre est insuffisant. Nous connaissons tous des situations où les gens sont obligés de se garer dans des parkings « sauvages » ou dans des parkings normalement réservés à d'autres usages (centres commerciaux, hôpitaux...). De plus, les parkings existants s'avèrent trop petits : ils sont aujourd'hui saturés et ne nous permettent donc pas d'utiliser les transports en communs aussi facilement que nous le souhaiterions. Certains parkings réalisés récemment ont pu privilégier l'esthétique à des capacités plus importantes.

Par ailleurs, les parkings-relais ne sont présents qu'en terminus de lignes, ce qui n'est pas pertinent pour beaucoup d'entre nous. Enfin, ils sont créés uniquement à destination du réseau de transport en commun. Or, ceux-ci devraient permettre aux automobilistes d'accéder également aux autres moyens de transport (vélo, plateformes de covoiturage...).

Par ailleurs, nous avons constaté que la largeur des places est parfois trop étroite pour se garer facilement dans des parcs-relais.

**PISTE D'AMÉLIORATION : AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ**



Globalement, nous considérons qu'une amélioration de l'intermodalité encouragerait les automobilistes à réduire leur utilisation de la voiture : cette amélioration peut passer par l'installation de parkings-relais plus grands et en milieu de ligne ou encore par la création d'un pass unique permettant d'utiliser tous types de transport.