

Avis des habitants du Mini-Public n°2, les « débatteurs »

Nous sommes un groupe de 13 personnes d'âges 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 les transports en commun pour nos déplacements quotidiens ainsi que le vélo et nous n'utilisons la voiture que lorsque celle-ci s'avère être le mode de déplacement le plus rapide ou le plus pratique (en famille, pour faire des courses...).

Nous sommes très heureux d'avoir pu participer à un débat tel que celui-ci, même si cela représente une lourde responsabilité que de représenter tous les habitants de Lyon. Nous espérons l'avoir fait du mieux possible. Cet enjeu était d'autant plus important que nous avons tous des pratiques différentes en matière de déplacement, que nous utilisons des modes différents en fonction de nos besoins et de nos préférences. Nous avons donc essayé d'être les plus objectifs possible.

Nous avons apprécié le cadre des débats et l'intervention des experts qui nous ont permis de réfléchir et d'échanger dans une ambiance conviviale. Les échanges ont été riches et intéressants. Nous avons apprécié l'ambiance très conviviale dans laquelle ils se sont déroulés.

Nous attendons de la part du SYTRAL qu'il nous écoute et que nos remarques soient prises en compte. Nous aimerions également être associés à la suite du projet, par exemple en étant réunis à nouveau dans quelques temps, pour continuer à être informés et participer aux prises de décisions.

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

« Faut-il orienter ou laisser faire les individus ? »

Afin de répondre à cette question, nous avons été amenés à étudier diverses situations mêlant les enjeux collectifs et les enjeux individuels. Voici notre réponse.

1. Les enjeux sont trop importants pour laisser faire

Nous avons conscience que les enjeux collectifs liés aux déplacements et à leur organisation sont multiples. **Nous pensons qu'ils sont trop importants pour que l'on ne cherche pas à les orienter, ce qui est d'ailleurs le rôle du SYTRAL et d'un PDU.**

Nous avons identifié trois raisons principales pour lesquelles on ne peut pas laisser faire.

Parce que les déplacements ont des effets sur la santé des habitants

La ville de Lyon est une des villes les plus touchées par la pollution et notamment celle des particules (PM2.5, PM10), des NOx et de l'ozone. Nous savions avant de participer à l'atelier que la pollution atmosphérique était néfaste pour la santé. La présentation qui nous a été faite sur ce sujet nous a permis de confirmer l'importance des conséquences pour la santé des habitants, y compris en terme de mortalité. Il nous semble que les enjeux liés à la pollution de long terme sont plus importants que ceux liés aux pics de pollution, lesquels focalisent l'attention médiatique.

Pour cette première raison, il est donc indispensable de trouver des solutions pour améliorer la situation.

Parce que les effets touchent tout le monde

Que nous soyons piétons, cyclistes, en voiture ou usagers des transports en commun, nous sommes tous exposés à des niveaux de pollution élevés :

- A vélo, les cyclistes doivent parfois circuler au milieu des voitures, sur la chaussée, car les pistes cyclables ne sont pas adaptées (grande proximité avec le flux automobile). Dans ces situations, nous sommes donc fortement exposés à la pollution liée aux voitures (en plus des risques pour notre sécurité) et il n'existe pas de masque qui puisse nous protéger des émissions de particules ;
- En voiture et dans les bus, les conducteurs et passagers sont au cœur de la pollution, en particulier dans les embouteillages. Nous sommes donc très exposés dans ces situations, aux particules et aux polluants atmosphériques en général ;
- Dans le métro, l'air intérieur est également chargé de polluants qui ont un impact sur la santé. Nous y sommes également exposés lorsque nous empruntons ce mode. Le risque est plus important pour les conducteurs de métro qui sont confinés plusieurs heures dans la journée dans ces espaces.

Parce que les enjeux sont peut-être sous-estimés

Enfin, nous pensons qu'il est possible que le problème soit plus important que ce que nous savons à l'heure actuelle. Certains d'entre nous ont exprimé des doutes sur la transparence et l'indépendance des études publiées sur le sujet. Les informations qui nous sont données sont-elles fiables ? Le problème n'est-il pas minimisé ? Il nous semble exister un décalage

trop important à l'heure actuelle entre l'acuité sanitaire du problème et la faible réponse en termes de politiques publiques.

Pour ces différentes raisons nous pensons qu'on ne peut pas se permettre de laisser faire et qu'il est donc nécessaire d'orienter les comportements.

2. Nous sommes prêts à accepter une contrainte assez forte : de nouvelles habitudes

Nous considérons qu'une contrainte assez forte est la meilleure manière de faire bouger les choses et surtout d'instaurer rapidement de nouvelles habitudes. Au regard de l'importance des enjeux, nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre que les gens changent d'eux-mêmes.

Il existe différents niveaux de contrainte, douce, moyenne ou forte (voire très forte).

Nous sommes prêts à accepter une contrainte assez forte, mais à plusieurs conditions.

Il faut que la contrainte soit justifiée et expliquée

Nous pensons qu'une mesure contraignante est mieux acceptée quand les habitants et les usagers ont compris la raison pour laquelle elle est mise en œuvre. Il est donc important que les enjeux liés à la qualité de l'air et à la pollution soient plus visibles et mieux connus par tous.

Nous ne sommes pas suffisamment informés des niveaux de pollution, en général et pendant les épisodes ponctuels en particulier. Pourtant, une meilleure information pourrait être mise en œuvre de manière très simple (sur les tableaux lumineux de la ville par exemple) et pourrait être efficace pour faire réagir les habitants.

Par ailleurs, nous pensons qu'une contrainte qui ne serait pas comprise risquerait de ne pas être respectée. Selon nous, la contrainte doit être d'autant plus justifiée lorsqu'elle a une implication financière.

Par exemple, concrètement

La piétonisation des centres villes nous semble une bonne idée, parce que cela permet d'avoir des espaces sécurisés et favorables au bien-être (en cela, ce type de mesure est plus intéressant que la semi-piétonisation) et n'a pas d'impact négatif sur les commerces, au contraire.

Ce type de mesure très contraignante a généré beaucoup de craintes lorsqu'elle a été mise en place à Lyon (Rue République et Carnot). Aujourd'hui l'expérimentation a permis de montrer que ces craintes n'étaient pas fondées, ce qui rend la mesure plus acceptable pour les commerçants.


Par ailleurs la politique des aménagements cyclables devrait être renforcée et améliorée :



- en poursuivant une politique de partage de la voirie qui garantisse la sécurité de tous :
 - ▶ marquer plus clairement la séparation aux abords des pistes cyclables : les piétons ne peuvent pas se sentir en sécurité si des cyclistes les rasent et les cyclistes sont gênés parce que des piétons marchent sur la piste cyclable ;
 - ▶ éviter les aménagements de pistes cyclables qui ont vocation à réduire la vitesse de circulation des véhicules au détriment de la sécurité des cyclistes.
- en portant une attention plus forte au problème des stationnements sauvages sur les bandes et pistes cyclables qui découragent nombre de cyclistes potentiels ;
- en mettant en place une signalisation spécifique (panneaux de direction, indication du kilométrage, jalonnement...) ;
- en communiquant de manière plus ambitieuse sur l'intérêt de ce mode de déplacement.


Il faut que chacun joue le jeu

Nous constatons régulièrement que certaines personnes ne payent pas leurs tickets ou leur abonnement dans les transports en commun. Ils ne participent donc pas aux frais que peuvent représenter le maintien et le développement des modes de transport.

Par exemple, concrètement	
	<p>L'idée de réserver des voies aux transports en commun, aux vélos, aux taxis à certaines heures (de pointe), nous semble une idée intéressante pour rendre les mobilités plus rapides dans ces créneaux horaires et inciter les gens à utiliser ces modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Cela nécessite cependant que chacun respecte les règles et qu'il y ait des aménagements (parkings relais).</p>

Il faut prendre en compte les possibilités et les besoins de chacun

Nous pensons que la contrainte doit être adaptée en fonction des capacités de chacun, à la fois pour les publics les plus fragiles (personnes âgées, personnes en fauteuil roulant), ou les plus précaires (tarifs adaptés), mais aussi pour les personnes qui habitent dans des zones moins bien desservies. Une partie d'entre nous reconnaît que les prix des transports en commun sont abordables par rapport à ceux pratiqués dans d'autres grandes villes. Cependant, ils restent malgré tout hors de portée d'un certain nombre de personnes, notamment lorsqu'elles ne remplissent pas les conditions du tarif réduit.


Par exemple, concrètement	
	<p>La question du prix pour l'utilisateur et de l'incitation financière est importante, pourtant nous ne sommes pas nécessairement favorables à la gratuité totale des transports en commun, comme cela a été mis en place dans certaines villes. En effet, nous pensons que la gratuité des transports désresponsabilise certains usagers et diminue la qualité des services offerts. En revanche, il nous semble important de créer une différence significative de tarifs pour les personnes qui font l'effort de prendre les transports en commun au lieu des modes de transports polluants et individuels.</p>

La contrainte doit être accompagnée d'une alternative pour les usagers, notamment par l'amélioration du système de transport en commun

Les usagers peuvent être contraints, mais la collectivité doit également faire des efforts pour offrir un service et des infrastructures de qualité.

Nous comprenons que la mise en place et / ou le maintien d'une ligne de transport en commun est coûteux et conditionné à des objectifs de fréquentation. Cependant, la performance d'une ligne (en particulier sa fréquence, son confort et sa sécurité) est cruciale pour favoriser son utilisation à la place de la voiture. Par ailleurs, pour les personnes âgées, le transport en commun est parfois la seule solution pour se déplacer.

Nous pensons donc que la mise en place de mesures contraignantes doit s'accompagner de contreparties : dans le cas où la place de la voiture est très fortement limitée, des alternatives doivent être proposées et elles doivent être avantageuses. Les contraintes ne seront acceptées que si l'offre de service est en adéquation avec nos besoins : rapide, pratique, peu coûteuse.

Par exemple, concrètement	
	<p>Nous sommes prêts à accepter une réduction importante de la place de la voiture dans les centres villes (celui de Lyon en particulier), à condition que des navettes soient mises en place à partir de zones périphériques (depuis des parkings relais).</p>
	<p>Nous sommes également prêts à plus utiliser le train pour rejoindre le centre-ville depuis les villes de périphérie, mais à condition que le prix ne soit pas trop élevé (surtout quand on l'utilise de manière très fréquente), que cela ne nécessite pas d'ajouter un abonnement en plus du TCL (comme le permet par exemple l'offre TLIB'R), ou encore que les horaires soient adaptés et plus flexibles (fréquence, soirée et week-end...). Nous pensons plus particulièrement aux personnes qui travaillent tard le soir, la nuit ou les week-ends et qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser leur voiture.</p>
	<p>Enfin, les animaux domestiques n'étant pas acceptés dans les transports en commun, la voiture reste parfois la seule possibilité de mobilité pour les habitants.</p>

3. ... Mais sans aller jusqu'à l'interdiction complète

Même si nous sommes prêts à accepter une contrainte assez forte, et à certaines conditions, il n'est pas souhaitable selon nous d'aller jusqu'à l'interdiction pure, qui serait accompagnée de sanctions.

Nous identifions trois raisons principales à cela.

Interdire peut entraîner des effets pervers

Selon nous, l'interdiction pure et simple peut entraîner le développement de comportements de contournement et d'évitement de la règle. Nous pensons en particulier aux interdictions qui s'accompagnent de sanctions financières, qui posent des problèmes d'équité entre les personnes qui peuvent se permettre d'enfreindre une règle et de payer une amende et les autres.

Pire encore, les solutions développées pour contourner l'interdit sans payer les amendes peuvent aggraver le problème de départ. Par exemple, en voulant réduire le nombre de poids lourds dans certaines zones, on peut conduire à augmenter le nombre de petits véhicules de livraison (camionnettes).

Les interdictions sont difficilement contrôlables lorsqu'elles s'appliquent à des publics différents.

L'interdiction totale et la sanction sont souvent plus pénalisantes pour les personnes les plus fragiles ou les plus précaires, ou qui habitent dans des zones moins bien desservies par exemple. La contrainte doit pouvoir s'appliquer de manière adaptée à chacun, en fonction de ses capacités et de sa situation géographique, sociale et financière.

L'interdiction est un mode de contrainte brutal

Selon nous, l'interdiction est un mode de contrainte violent et qui ne nous semble pas aussi efficace qu'une contrainte modérée, qui laisse encore le choix aux personnes. En effet certains d'entre-nous ne souhaitent pas arrêter d'utiliser leur voiture et veulent conserver la liberté de pouvoir faire ce choix.

Le bon niveau pour répondre aux enjeux est donc d'après nous la multiplication des contraintes plus ou moins fortes et qui rendront l'utilisation de la voiture inconfortable, assortie de mesures incitatives et de contreparties qui rendront les autres modes plus attractifs. C'est selon nous dans ces conditions que la mise en place de mesures contraignantes est acceptable et non pas par l'interdiction totale.