

Avis des habitants du Mini-Public n°1, les « prospectivistes »

Nous sommes un groupe de 12 jeunes de 18 à 30 ans, vivant et/ou étudiant ou travaillant dans l'agglomération lyonnaise. Nos « profils de déplacement » sont variés. Nous avons été sélectionnés par le SYTRAL pour travailler sur la mobilité dans l'agglomération, dans le cadre de la révision du Plan de Déplacement Urbain. Notre mission : porter un regard prospectiviste sur les déplacements, afin de pointer les nouvelles tendances qui pourraient être structurantes à l'avenir dans l'agglomération.

Nous nous sommes réunis deux journées, en mai et juin 2015, pour travailler, échanger, débattre, et répondre à la question qui nous a été posée :

« Comment se déplacera-t-on en 2030 dans l'agglomération lyonnaise ? »

Nos deux rencontres ont été l'occasion d'échanger avec des experts des déplacements (Séverine ASSELOT-HUREZ, chef de projet PDU au SYTRAL et Marie ESCHERMANN, chef de projet sur la thématique « mobilité » au sein du cabinet Auxilia). Nous avons également travaillé sur différents articles de presse afin de nourrir notre réflexion sur les déplacements.

Cet avis présente le fruit de nos travaux, structuré en deux parties : la première fait le point sur notre perception des conditions de déplacements dans l'agglomération lyonnaise ; la seconde présente les enjeux que nous avons identifiés pour les années à venir et nos attentes en matière de déplacement futurs dans l'agglomération lyonnaise.

1 Un constat plutôt positif concernant nos déplacements actuels dans l'agglomération lyonnaise

1.1 Une amélioration des déplacements, moins sensible en périphérie

En premier lieu, nous trouvons que les conditions générales de déplacements dans l'agglomération lyonnaise sont satisfaisantes et qu'elles se sont améliorées au cours des cinq dernières années.

Cependant, ce constat est contrasté. En effet, si l'offre de déplacements est suffisante et de qualité dans le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne), elle reste largement insuffisante dans les villes périphériques et ne permet de se déplacer efficacement dans ces zones.

Sur deux autres points d'appréciation de la qualité générale des déplacements, nous ne sommes pas tous d'accord. Ainsi, s'agissant de la ponctualité des transports en commun, une partie seulement de notre groupe estime qu'elle subit des retards récurrents. Concernant leur coût enfin, certains d'entre nous estiment que les tarifs restent trop élevés tandis que d'autres les trouvent adaptés à la qualité.

1.2 Les transports en commun : un réseau de qualité mais pas assez flexible

Nous estimons que les transports en commun dans l'agglomération sont rapides et pratiques. De plus, avec les applications mobiles développées ces dernières années, nous disposons de solutions pour améliorer nos temps de parcours. En revanche, nous trouvons que le réseau est parfois surchargé et que l'amplitude horaire de desserte est trop restreinte et pas toujours adaptée à nos modes et rythmes de vie (soirs et week-ends, vacances scolaires pour ceux qui travaillent pendant cette période).

Nous trouvons également qu'il y a des efforts à réaliser sur la mutualisation de l'information et la coordination entre les différents réseaux de transport (TCL et SNCF notamment).

Du point de vue financier, nous déplorons le manque de transparence sur l'augmentation des tarifs : nous ne savons ni à quoi elle est due, ni à quoi elle sert.

1.3 Le vélo, un mode d'initiés

Tout d'abord, nous distinguons deux utilisations du vélo : quotidienne et ponctuelle. Puis une autre distinction : ceux possédant leur propre vélo et ceux utilisant les vélos en libre-service.

Nous estimons que le vélo est un mode de déplacement qui prend de plus en plus d'importance dans nos déplacements car nous trouvons qu'il est rapide, agréable, pratique, écologique et qu'il présente peu de contraintes.

Cependant, la disponibilité des vélos en libre-service et leur stationnement peut être un frein à une utilisation quotidienne ; enfin, le réseau est limité à une partie de la métropole. Nous notons quand même qu'on peut l'utiliser tout le temps, y compris la nuit.

De plus, nous soulignons que le vélo peut être perçu comme un mode de déplacement dangereux, générant un sentiment d'insécurité souvent dû au manque d'infrastructures dédiées. De plus, la pratique du vélo nécessite une certaine connaissance de la ville pour être capable de s'orienter rapidement. Enfin, nous estimons que les nombreux vols de vélos constituent un frein à la pratique.

1.4 La voiture,

Notre utilisation est limitée. Nous l'utilisons lorsque nous n'avons pas d'alternative compétitive :

- Le soir, quand l'offre de transports en commun est réduite voire inexistante ;
- Pour le transport d'achats lourds / encombrants et pour accéder aux zones commerciales de périphérie ;
- Pour aller dans la périphérie de l'agglomération, faire des trajets « en diagonale » (de périphérie à périphérie) ou pour sortir de l'agglomération ;
- Pour les trajets longs.

Une partie d'entre nous utilise également la voiture quand les conditions sont favorables, par exemple :

- quand il y a moins de circulation, leur permettant de gagner du temps et d'être moins dépendant des transports en commun ;
- quand le stationnement est facile ;
- quand le fait de voyager à plusieurs permet de réduire les frais (covoiturage, coût du parking).

Certains d'entre nous n'utilisent pas leur voiture car :

- Ils pensent que c'est un mode créateur de nuisances ;
- C'est fatigant et cela crée des dépendances ;
- Cela coûte cher (achat, assurance, entretien...).

Le sentiment de culpabilité lié à l'utilisation de la voiture a été cité à plusieurs reprises.

2 Nos propositions pour l'avenir des déplacements dans l'agglomération lyonnaise

Après avoir commencé les réflexions sur la base de nos propres déplacements, nous avons travaillé sur les enjeux collectifs relatifs aux déplacements. Nous sommes conscients que ces enjeux sont nombreux et importants, au sens où ils touchent plusieurs domaines de la vie dans l'agglomération : mixité sociale, vivre-ensemble, nuisances et pollution, cadre de vie, partage de l'espace public, santé, développement et attractivité économique... Ce sont ces enjeux, discutés avec les experts rencontrés ainsi qu'entre nous, qui ont guidé nos propositions pour l'avenir des déplacements. Celles-ci peuvent être soit des grandes orientations, soit des pistes d'actions concrètes.

2.1 S'appuyer sur les outils numériques pour améliorer les conditions de déplacement

Pour nous, il est évident que le numérique et les nouvelles technologies prendront de plus en plus d'importance dans la gestion des déplacements. Lors de nos échanges, une controverse à ce sujet est apparue : nous sommes tous favorables à une utilisation accrue du numérique pour améliorer les déplacements, mais une majeure partie d'entre nous souligne qu'il faut être vigilant sur les conditions dans lesquelles sont utilisés ces outils. La question de l'encadrement des pratiques et de la régulation a ainsi été soulevée à plusieurs reprises.

- **Le numérique pour mieux véhiculer l'information**

Nous souhaitons que le numérique soit davantage utilisé s'il s'agit d'être mieux informés pour organiser nos déplacements et tout au long de ceux-ci. Aujourd'hui, nous pensons notamment que les alertes en cas de perturbations ne sont pas suffisamment données en amont et de façon claire. Parfois, les réseaux sociaux donnent plus d'informations que les canaux d'informations TCL. Nous souhaiterions voir apparaître des outils relayant l'information à l'intérieur même des pôles de déplacement et des bus, métros et tramways, par exemple sous la forme de bornes interactives ou d'écrans numériques. Nous aimerions également que soient développées des applications multimodales et multi-réseaux, permettant à la fois d'avoir des informations en temps réel sur l'état du trafic ainsi que des notifications sur la manière d'optimiser notre itinéraire, mais aussi de pouvoir échanger des informations entre voyageurs. Un participant remarque que le développement du réseau Wifi dans les transports serait un atout pour favoriser l'échange d'informations.

Une participante, par ailleurs d'accord avec le reste du groupe, indique néanmoins qu'elle souhaite préserver le côté reposant et agréable des déplacements en ne versant pas dans le « tout numérique » qui empêche de profiter du paysage et du voyage.

- **Une vigilance à accorder aux risques de fracture numérique**

Dans le développement du numérique au service des déplacements, nous ne voulons pas que les populations qui ne peuvent pas accéder à l'information ou qui n'ont pas les

connaissances pour y parvenir soient oubliées. La non prise en compte de cette partie de la population risquerait d'engendrer une inégalité dans l'accès et dans l'usage des transports, ce qui ne nous paraît pas juste. Il est nécessaire de leur proposer d'autres solutions pour s'informer et/ou d'accompagner ces personnes à l'appropriation des outils numériques dédiés aux déplacements.

- **La gestion des données personnelles doit être maîtrisée**

Nous souhaitons que la collectivité soit particulièrement attentive quant à l'utilisation des données personnelles : notre vie privée doit être protégée. Nous avons beaucoup discuté du fait que nous ne voulions pas que nos données soient vendues dans un but commercial. La lecture d'un article sur le « citoyen capteur » nous a cependant fait réfléchir à ce que pourrait être une utilisation positive des données que nous générons. Ainsi, le citoyen capteur peut contribuer à enrichir / qualifier les données existantes. Une participante imagine que la vente de nos données de déplacement pourrait permettre de faire baisser le coût du transport, voire de le rendre gratuit. Nous trouvons l'idée intéressante, mais nous ne souhaitons pas que le financement des déplacements soit basé exclusivement sur des fonds privés.

2.2 Développer des nouveaux projets liés aux déplacements, en prenant en compte les contraintes et impacts

Pour les nouveaux projets pour l'agglomération, nous pensons qu'ils devraient prendre en compte les caractéristiques du territoire en profitant de ses atouts naturels, par exemple en développant un réseau de transport fluvial sur le Rhône et/ou la Saône.

En tout état de cause, nous souhaitons que les problématiques environnementales soient systématiquement prises en compte pour les différents projets. Il nous paraît important d'être attentifs au fait que les nouveaux modes de déplacement soient le moins polluant possible et que les aménagements et infrastructures liés aux transports limitent leur impact sur l'environnement.

Certains d'entre nous souhaitent que le développement des transports intègre systématiquement la valorisation ou la création d'espaces verts.

Un participant souhaiterait des transports qui ne prennent pas de place au sol, comme un tram aérien, ce qui permet aussi de laisser de la place aux modes doux (marche et vélo).

Concernant le métro, pour d'éventuelles nouvelles lignes autant que pour les lignes actuelles, nous aimerions que la capacité soit plus importante afin de mieux absorber les flux de voyageurs et que le réseau soit modernisé pour accroître le confort des passagers.

Néanmoins, nous avons conscience que des problématiques financières contraignent la collectivité. Ces contraintes doivent être prises en compte dans les nouveaux projets mais ne doivent pas pousser à leur abandon ou à la suppression des lignes les moins rentables. Des choix devront être faits ou des projets alternatifs envisagés.

2.3 Favoriser des déplacements plus exemplaires

- **Rendre les transports en commun plus respectueux de l'environnement**

Nous souhaitons que les transports en commun soient plus respectueux de l'environnement. Dans l'agglomération lyonnaise, cela passerait selon nous par le remplacement du parc de bus alimentés en énergies fossiles par des bus électriques.

- **Limiter l'usage de la voiture en proposant une réelle alternative**

Nous voulons que la présence de la voiture soit limitée dans le centre-ville lyonnais car une ville tournée sur la voiture est « moche » et génère un centre « sans vie ». Aussi, nous voulons des espaces apaisés, agréables, favorisant les modes doux. Il faut orienter la ville sur le patrimoine, par exemple en continuant d'améliorer l'accessibilité aux quais du Rhône et de la Saône. Il nous paraît néanmoins important de laisser l'accès au centre-ville aux personnes dont les déplacements sont contraints : certains professionnels, les déplacements liés à la santé... Nous ne sommes pas tous d'accord sur la question d'un péage urbain mais nous reconnaissons que c'est une solution intéressante et nous pensons vraiment qu'il faut réduire la place de la voiture dans les zones centrales.

Dans le reste de l'agglomération, pour donner une place plus importante aux transports en commun, nous pensons qu'il faut avant tout diminuer l'usage de la voiture en limitant le stationnement ou en contraignant l'accès des zones bien desservies par les transports en commun – tout en continuant à développer les parkings relais. En outre, nous pensons qu'il faut renforcer l'attractivité des modes de transport alternatifs à la voiture en étoffant l'offre dans les communes périphériques.

- **Développer la pratique du vélo en sécurisant son usage**

Précédemment, nous avons pointé le fait que la pratique du vélo pouvait être limitée par un sentiment d'insécurité et/ou par la crainte de se faire voler son vélo. Pour lever ces freins, nous pensons qu'un effort doit être fait sur ce qui est proposé aux cyclistes. Selon nous, il faudrait qu'il y ait plus de parkings sécurisés pour les vélos, dans toute l'agglomération. Les pistes cyclables devraient également être plus nombreuses et mieux protégées. Au global, il faudrait communiquer plus et mieux sur les offres en place et leurs améliorations.

Concernant les Vélo'V, il serait pertinent que les stations soient revues en fonction de l'offre et de la demande sur toute l'agglomération (exemple : qu'on puisse trouver une place en presque l'été). Une partie d'entre nous se demande si cela est contraint par le partenariat public-privé ?

2.4 Mieux intégrer les modes de transports collectifs et les modes doux

- **Mieux articuler les modes entre eux**

Nous estimons qu'une meilleure intégration des transports collectifs et des modes doux passera par une meilleure articulation des transports entre eux. Nous souhaitons une meilleure harmonisation de l'organisation transports, avec des horaires coordonnés, ou encore un titre de transport unique pour tous les modes... Un participant propose que les transports soient gérés par une seule autorité organisatrice.

Cette articulation passera également par une meilleure gestion de la cohabitation des différents modes sur la voie publique. Pour cela, nous pensons qu'il est nécessaire de réaménager certains axes urbains pour laisser plus de place aux transports en commun, adapter plus de voies pour les vélos... Trois participants imaginent la création d'une voie en hauteur réservée aux vélos et piétons avec des aménagements paysagers.

2.5 Penser des transports adaptés aux besoins et usages de demain

Nous percevons que les besoins de la population vont évoluer en lien avec les changements dans nos modes et nos rythmes de vie. Les pratiques de mobilité seront elles aussi affectées par ces changements ; il nous paraît donc important de les anticiper, voire, pour certains, de les soutenir.

- **La nécessité de rendre les transports en commun plus flexibles**

Dans un premier temps, nous imaginons que les futurs modes de transports seront plus performants et qu'ils nous permettront de gagner du temps sur nos déplacements.

Mais au-delà de déplacements plus rapides, il est important de prendre en compte le fait que les besoins de déplacements vont changer ou sont déjà en train de changer. Par exemple, la mobilité liée au travail est en plein changement, avec le développement du télétravail. Les temps travaillés sont de plus en plus diversifiés et s'articulent différemment avec les temps « privés ». Pour prendre en compte ces changements, il faudrait agir sur deux plans :

- en réfléchissant aux manières de réduire les besoins de déplacements ou les déplacements contraints (travail, études, livraisons, RV médicaux...) avec les autres acteurs du territoire ;
- en améliorant la flexibilité des transports en commun et en revoyant les amplitudes et fréquences de desserte. Dès aujourd'hui, nous souhaiterions que les transports en commun circulent plus tard le soir : nous en avons besoin à la fois pour nos loisirs et pour notre travail.

- **Des titres de transport modulables**

La notion de flexibilité doit aussi s'appliquer aux titres de transport, tant dans le support du titre que dans le contenu / le tarif. D'autres métropoles proposent par exemple des tarifs avantageux pour les déplacements courts, avec un ticket spécifique pour un nombre restreint de stations. Cela nous paraîtrait pertinent pour favoriser les déplacements en transports en commun dans les zones desservies et éviter l'usage de la voiture.

Concernant les cartes de transport, nous pensons qu'elles pourraient aussi être utilisables pour d'autres types de services.

- **Les transports, de véritables lieux de vie ?**

A travers la lecture d'un article, un participant a relevé qu'il existait dans certaines villes des transports en commun avec des services à l'intérieur, comme par exemple avec une salle de sport. Nous aimons le côté atypique de cet exemple, bien qu'il ne nous paraisse pas très utile. En revanche, nous trouverions très pratique que des services et des commerces du quotidien soient développés dans les transports et dans les pôles intermodaux : laverie, pressing, espaces de co-working. Dans de nombreux pays, les gares sont plus mises en valeur, mieux exploitées : Allemagne, Japon... Nous espérons que les infrastructures de demain s'inspireront de ces pays, pour développer des équipements, services, commerces dans tous les points nodaux, les centralités, les pôles intermodaux. Le temps est précieux dans les transports en commun et l'idée serait de faire le moins de détour possible. Le fait de disposer de ce genre de services sur son trajet, voire pendant son temps de trajet, pourrait inciter plus de gens à prendre les transports en commun.

- **Une meilleure desserte de la périphérie**

Face au phénomène de périurbanisation et au rapprochement des métropoles entre elles (par exemple Lyon-St Etienne), il paraît nécessaire d'adapter l'offre de déplacement à de nouvelles échelles de territoire. Pour étendre les réseaux, il nous semble que le train peut être une solution pertinente, si les gares sont mieux intégrées dans le réseau et dans le tissu urbain.

- **Des transports plus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux personnes âgées**

La part des PMR et personnes âgées au sein de la population est croissante, il est donc nécessaire de prendre en compte leurs besoins en termes de déplacements. Aujourd'hui, une partie des arrêts des transports en commun lyonnais ne sont toujours pas accessibles ; nous estimons que cela représente une atteinte à l'égalité d'accès au service public. Aussi nous souhaitons qu'à terme 100% des arrêts de bus, métro, tramway, train... soient accessibles à ce public. Le vieillissement de la population sera également un élément à prendre en compte dans la réflexion sur l'accessibilité des modes de déplacement.

2.6 Faire évoluer les comportements

Nous pensons que l'usage des transports en commun est plus qu'un acte individuel : cela contribue à l'enjeu collectif de préservation de l'environnement. Hors, nous constatons une certaine insensibilité des personnes face aux problématiques environnementales, avec des pratiques ne prenant pas en compte les enjeux du développement durable. Il est donc nécessaire de faire évoluer les comportements !

Toute solution, action, de nature à accroître cette prise de conscience des individus face aux problématiques environnementales est à mettre en œuvre, mais la sensibilisation auprès des enfants nous paraît la plus pertinente. En effet, la sensibilisation doit se faire dès le plus jeune âge et de différentes manières. Nous pensons par exemple, de manière indirecte, au

développement des pédibus ou du covoiturage pour les amener à l'école, ou, de façon plus directe, en leur expliquant les enjeux de l'environnement et du développement durable et donc l'intérêt d'utiliser les transports en commun.

Cependant, nous sommes contre des formes restrictives du type « permis piéton » pour les enfants.

2.7 Rendre l'habitant acteur de ses déplacements

Pour nous, l'habitant doit être ou devenir de plus en plus acteur de ses propres déplacements mais aussi de la politique de déplacements et des choix faits par la collectivité.

Nous souhaiterions ainsi que les usagers soient mieux intégrés dans les prises de décisions sur les transports et qu'ils puissent davantage donner leur avis. Une solution simple serait par exemple de mettre en place des « bornes de sondage » ou des dispositifs en temps réel de contribution à la qualité du réseau dans les pôles multimodaux.

2.8 Maitriser la place des acteurs privés/publics

Dans son intervention, Séverine Asselot-Hurez du SYTRAL a souligné le fait que de plus en plus d'acteurs privés apparaissent sur le marché du transport (Bluely, Vélo'v, Blablacar...). Nous trouvons que l'apparition de ces opérateurs privés peut insuffler une certaine dynamique dans l'évolution des transports, mais nous souhaitons que les transports en commun ainsi que le transport routier (autoroutes notamment) restent gérés et financés par la puissance publique. En effet, nous ne souhaitons pas que le tracé des lignes et que l'organisation générale du transport soient guidés uniquement par la rentabilité.