



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**DU CONSEIL**

Conseil du **16 mars 2018**

Délibération n° 2018-2599

commission principale : **déplacements et voirie**

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : **Future loi d'orientation des mobilités (LOM) suite aux Assises nationales de la mobilité - Contribution de la Métropole de Lyon**

service : **Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines**

**Rapporteur** : Monsieur le Vice-Président Da Passano

**Président** : Monsieur David Kimelfeld

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 165

Date de convocation du Conseil : mardi 27 février 2018

Secrétaire élu : Madame Elsa Michonneau

Affiché le : mardi 20 mars 2018

Présents : MM. Kimelfeld, Grivel, Mme Bouzerda, MM. Bret, Brumm, Da Passano, Mme Picot, MM. Le Faou, Abadie, Crimier, Philip, Galliano, Mme Dognin-Sauze, M. Charles, Mmes Geoffroy, Laurent, Gandolfi, M. Barral, Mmes Frih, Vessiller, MM. George, Képénékian, Mmes Frier, Cardona, MM. Vincent, Rousseau, Desbos, Mme Glatard, MM. Longueval, Pouzol, Barge, Eymard, Mme Rabatel, MM. Bernard, Pillon, Mmes Panassier, Baume, MM. Calvel, Sellès, Suchet, Veron, Hémon, Mme Belaziz, MM. Jacquet, Chabrier, Mmes Peillon, Jannot, M. Vesco, Mme Ait-Maten, M. Artigny, Mme Balas, M. Barret, Mmes Beauteemps, Berra, MM. Berthilier, Blache, Blachier, Boudot, Boumertit, Bousson, Bravo, Mme Brugnera, M. Buffet, Mmes Burillon, Burriland, MM. Butin, Cachard, Casola, Charmot, Mme Cochet, MM. Cochet, Cohen, Compan, Mme Corsale, M. Coulon, Mmes Crespy, Croizier, M. Curtelin, Mme David, M. David, Mmes de Lavernée, de Malliard, MM. Denis, Dercamp, Devinaz, Diamantidis, Mmes El Faloussi, Fautra, MM. Forissier, Gachet, Mmes Gailliout, Gardon-Chemain, MM. Gascon, Genin, Geourjon, Germain, Mme Ghemri, MM. Gillet, Girard, Mme Giraud, MM. Gomez, Guillard, Mme Guillemot, MM. Guimet, Hamelin, Havard, Mme Hobert, M. Hugué, Mme Iehl, MM. Jeandin, Lavache, Mme Le Franc, M. Lebuhotel, Mmes Lecerf, Leclerc, MM. Llung, Martin, Mmes Maurice, Michonneau, Millet, MM. Millet, Moretton, Moroge, Mme Nachury, M. Odo, Mme Perrin-Gilbert, M. Petit, Mmes Peytavin, Piantoni, Picard, M. Piegay, Mme Pouzergue, MM. Quiniou, Rabehi, Rantonnet, Mme Reveyrand, MM. Roustan, Rudigoz, Mme Runel, M. Sannino, Mme Sarselli, M. Sécheresse, Mmes Servien, Tifra, MM. Uhlich, Vaganay, Mme Varenne, MM. Vergiat, Vincendet, Mme Vullien.

Absents excusés : MM. Colin (pouvoir à M. Galliano), Claisse (pouvoir à M. Jacquet), Kabalo (pouvoir à Mme Belaziz), Mmes Poulain (pouvoir à Mme Glatard), Basdereff (pouvoir à Mme Crespy), MM. Brolquier (pouvoir à M. Geourjon), Collomb (pouvoir à M. Kimelfeld), Fenech (pouvoir à M. Hugué), Fromain (pouvoir à M. Compan), Gouverneyre (pouvoir à M. Vergiat), Passi, Mme Pietka (pouvoir à Mme Burriland), MM. Sturla (pouvoir à Mme Brugnera), Vial (pouvoir à M. Jeandin).

Absents non excusés : M. Aggoun.

**Conseil du 16 mars 2018****Délibération n° 2018-2599**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Future loi d'orientation des mobilités (LOM) suite aux Assises nationales de la mobilité - Contribution de la Métropole de Lyon**

service : Direction générale déléguée au développement urbain et au cadre de vie - Stratégies territoriales et politiques urbaines

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 22 février 2018, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

De septembre à décembre 2017, les Assises nationales de la mobilité ont eu pour objectif d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens dans leurs déplacements. Élus, associations professionnelles et syndicales, organisations non gouvernementales (ONG), entreprises et grand public de l'ensemble du territoire ont ainsi été conviés à participer et à faire émerger de nouvelles solutions. En particulier, un atelier territorial s'est tenu à Lyon le 16 novembre 2017, ainsi qu'un atelier de l'innovation le lundi 27 novembre 2017. L'atelier du 16 novembre 2017 a été organisé conjointement par les services de l'État et de la Métropole de Lyon, avec la participation de plusieurs élus de la Métropole et du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL).

Toutes les propositions émises lors de ces Assises alimentent la préparation de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Suite aux Assises, Monsieur le Président de la Métropole a écrit à madame la Ministre des transports pour relayer les propositions de l'atelier territorial de Lyon.

Les enjeux de mobilité, d'accessibilité et de qualité du cadre de vie sont essentiels pour la Métropole, dans un contexte de bassin de vie en fort développement et en compétition avec d'autres métropoles au niveau européen et international pour attirer les activités et les emplois. Aussi, la politique de mobilité ambitieuse portée sur le territoire combine à la fois la création de nouvelles infrastructures et une adaptation et optimisation des espaces publics et réseaux existants. L'ensemble doit permettre d'améliorer les déplacements du quotidien et de préparer l'avenir. Cela nécessite également un fort soutien à l'innovation, en particulier dans le domaine des nouvelles mobilités. L'objectif est de construire un système de mobilité à la fois performant et durable, sobre en énergie et en carbone, pour répondre non seulement aux enjeux économiques, mais aussi environnementaux et sociaux.

Au sein de l'agglomération, les comportements et usages de mobilité ont fortement évolué. D'une part, l'usage des transports collectifs s'est encore renforcé, grâce au très fort développement du réseau des transports en commun lyonnais (TCL), bénéficiant des investissements réalisés par le SYTRAL. D'autre part, la pratique des modes actifs s'accroît, en lien avec l'attention portée au confort et à la sécurité de ces déplacements dans les aménagements urbains et les requalifications de voirie, mais aussi grâce aux services de mobilité favorisant leur pratique, au premier rang desquels la location de vélos en libre-service (Vélo'v).

Dans le domaine ferroviaire, les grandes gares de Lyon Saint-Exupéry, de Perrache et de Part-Dieu se développent. La Métropole s'engage aux côtés de l'État, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région (CPER), pour moderniser la gare de la Part-Dieu. Disposer d'un tel hub multimodal au cœur de la Métropole est un atout essentiel pour le territoire et impose de satisfaire aux enjeux de sécurité tout en anticipant sur les besoins à l'horizon 2030 et au-delà. La tenue d'un grand débat public sur la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) est donc souhaitée dès la fin d'année 2018.

Dans le domaine autoroutier, la situation géographique exceptionnelle positionne la Métropole au cœur d'un carrefour stratégique majeur, au niveau national, entre la façade atlantique et les vallées alpines, mais également entre le nord et le sud de l'Europe. Un tel atout peut devenir un handicap sans action volontariste de maîtrise des trafics venant pénaliser le cadre de vie des habitants, la qualité de l'air et l'attractivité du territoire.

Dans ce but et de manière conjointe avec l'État, la Métropole porte l'ambition de réorganiser progressivement d'ici 2030 le système des grandes voiries structurantes d'agglomération : écarter le trafic de transit de la Métropole, requalifier par étapes l'axe A6-A7 déclassé et boucler le périphérique lyonnais avec le projet "Anneau des Sciences". Cette ambition devra prendre appui sur l'innovation en matière de solutions technologiques, de partenariats, de modes de faire, d'outils à mettre en place.

Le développement de l'autopartage, de l'électromobilité, les expérimentations sur le véhicule autonome ou les espaces logistiques urbains, les outils numériques au service de l'information voyageurs démontrent également la capacité de la Métropole à fédérer des acteurs multiples autour de projets complexes et innovants.

En matière d'accessibilité aérienne enfin, l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry poursuit sa croissance et a accueilli l'an dernier plus de 9 millions de passagers. Inauguré fin 2017, le nouveau terminal T1 permet d'augmenter la qualité de service et la capacité d'accueil, avec pour ambition que l'aéroport de Lyon devienne la seconde porte d'entrée aéroportuaire en France.

La future LOM doit apporter aux métropoles et aux territoires une capacité à poursuivre et amplifier toutes ces actions, en exerçant pleinement leur rôle d'autorité organisatrice de la mobilité. Ainsi, la Métropole souhaite porter une contribution permettant de :

- faire valoir sa politique de mobilité ambitieuse, s'appuyant sur une offre multimodale efficace :

- . désaturer le NFL : objectif d'un débat public à mener dès la fin 2018,
- . écarter les trafics de transit routier du cœur d'agglomération,
- . boucler le périphérique lyonnais avec le projet Anneau des Sciences,
- . poursuivre les investissements massifs pour développer l'offre de transports en commun,
- . développer les mobilités actives et les offres innovantes (mobilité partagée, véhicule autonome),
- . développer les services aux usagers en valorisant les données mobilité,
- . innover en matière de logistique urbaine.

- soutenir des dispositions législatives et réglementaires au service de cette politique :

- . des dispositifs pour protéger le cœur d'agglomération : péage de transit, contrôle automatique des poids lourds,
- . un établissement public national à gouvernance locale pour la réalisation du projet Anneau des Sciences.

- soutenir et orienter l'innovation :

- . promouvoir de nouvelles offres de covoiturage,
- . encadrer les initiatives privées de mobilité en libre-service, sans station,
- . faciliter des expérimentations pour le développement du véhicule autonome,
- . organiser une gouvernance des données mobilité pour favoriser leur usage.

- consolider la gouvernance des acteurs de la mobilité pour garantir cohérence et efficacité.

Cette contribution est détaillée pour chacun des six thèmes retenus lors des assises nationales de la mobilité.

## 1° - Des mobilités plus propres

Sur le territoire de la Métropole, en 2015, 92 000 habitants étaient encore exposés à des valeurs supérieures au seuil réglementaire pour le dioxyde d'azote. Les oxydes d'azotes sont pour deux tiers émis par les transports. Or, la qualité de l'air est un enjeu sanitaire de première importance et désormais également un enjeu d'attractivité pour un territoire. Avec de nombreux habitants vivant à proximité immédiate des grands axes de circulation, il est crucial de réduire l'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air. Le décret du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte offre un cadre réglementaire satisfaisant pour accélérer la transition du parc automobile vers des véhicules moins émissifs, comme la Métropole a décidé de le faire en instaurant une zone à faibles émissions (ZFE), dont la concertation est à présent ouverte. Il est souhaitable que l'État facilite ou soutienne les aides ciblées à la conversion mises en place par les collectivités, en particulier au titre de sa compétence en matière de santé publique. De plus, l'efficacité d'une telle réglementation repose sur sa bonne application. À ce titre, la mise en place des contrôles automatiques est fondamentale et passe en particulier par l'utilisation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation, ce qui suppose au préalable d'autoriser les collectivités à utiliser les données complètes du système d'immatriculation des véhicules.

En lien avec l'objectif de la fin de la vente des véhicules essence et diesel en 2040, le déploiement de nouvelles motorisations, électriques et hydrogènes, nécessite un équipement du territoire en stations de recharge et stations de gaz naturel pour véhicules (GNV). En ce qui concerne les installations de recharge, d'autres acteurs doivent être mobilisés en plus des collectivités, gestionnaires d'un espace public rare : les acteurs du logement, les grands générateurs économiques (centres commerciaux, hôpitaux, campus, etc.) doivent également contribuer. Au niveau national, un cadre incitatif et un accompagnement doivent ainsi être proposés à une pluralité d'acteurs, tout en assurant une coordination et une cohérence d'ensemble.

Cette conversion assurée, quel sera dans quelques années notre regard sur les phénomènes de congestion ? Une congestion "propre" pourrait-elle être une perspective plus acceptable pour la société dans son ensemble, à défaut d'être bien peu supportable pour l'utilisateur ? À capacité d'infrastructure égale, la fluidification du trafic automobile, avec une vitesse élevée des déplacements, est un objectif inatteignable dès que le niveau de densité des activités sur un territoire est élevé : les effets d'induction de trafic viennent immédiatement en compensation de tout phénomène de baisse. La collectivité doit donc viser une meilleure efficacité du système de mobilité dans son ensemble, ce qui suppose plutôt un objectif de "fluidification lente" pour les voitures, a fortiori thermiques et sans passager.

L'apaisement des vitesses est donc un objectif majeur dans l'évolution du système d'accessibilité automobile des territoires périphériques vers le cœur des agglomérations : au niveau national, il convient de développer de nouveaux outils d'aménagement (et une réglementation adaptée) pour rénover des axes structurants apaisés qui préservent le principe et les bénéfices associés d'une hiérarchisation de réseau tout en mettant fin à l'accessibilité rapide de quelques-uns au profit désormais d'une accessibilité lente pour tous. Un tel apaisement des vitesses pourrait aussi endiguer le phénomène d'étalement urbain et faciliter ainsi le maintien ou l'émergence d'un tissu de polarités secondaires au sein des grandes agglomérations (limitant les distances de déplacements et permettant ainsi de stabiliser le "budget temps" consacré aux transports, malgré les diminutions de vitesse). Enfin, cet apaisement permet une consommation énergétique plus faible et favorise aussi le report modal vers les modes actifs, en les rendant plus concurrentiels, y compris sur des déplacements de moyenne portée.

Le report modal est bien entendu un levier très fort pour permettre une évolution vers un système de mobilité plus propre au global. Les actions des collectivités en la matière, pour le développement des transports collectifs et des modes actifs, doivent être accompagnées, en particulier sur les dispositifs d'incitation et de sensibilisation à l'usage des modes actifs. Ces dispositifs sont souvent assez récents et parfois non pérennes. Il est attendu de la part de l'État un effort constant, par exemple en matière de prime pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, de dispositif d'indemnité kilométrique vélo, ou encore de communication sur les évolutions réglementaires liées à la démarche du "code de la rue".

Au-delà des progrès en matière d'émissions de polluants liés au trafic automobile et de reports sur des modes moins polluants, l'impact environnemental de nos pratiques de mobilité interroge plus globalement sur la performance de notre système de mobilité en matière de consommation de ressources et d'énergie ainsi que la sobriété de nos comportements individuels. Un déplacement évité, un déplacement plus court, un déplacement avec un mode plus économe en ressources et en énergie, tous participent très largement à réduire l'impact environnemental global du système de transport.

En ce qui concerne la mobilité du quotidien, le maintien de fonctions urbaines (commerces, zones, d'emplois, équipements de santé, de loisirs, etc.) sur de nombreuses polarités doit favoriser une ville des courtes distances et ainsi réduire les distances parcourues et donc aussi les nuisances liées au trafic automobile.

L'amélioration du cadre de vie peut également contribuer de manière significative à la diminution des distances parcourues pour des activités de loisirs et de détente et permettre ainsi un recours plus aisé aux modes actifs, comme l'illustre le réaménagement des berges du Rhône. Elle correspond bien aux aspirations des habitants qui souhaitent, comme la population vivant en périurbain, trouver dans son environnement immédiat des espaces de détente, de convivialité, etc. C'est ainsi qu'une certaine sobriété dans nos besoins de mobilité peut tout autant contribuer à diminuer l'impact environnemental de notre système de mobilité, tout en veillant à la satisfaction des attentes de la population, des acteurs économiques et des touristes.

Les actions de management de la mobilité permettent d'accompagner et d'accélérer les changements de comportement en matière de mobilité : par exemple, les plans de mobilité au sein des entreprises et administrations ou les actions favorisant la démobilité comme le développement du télétravail ou les espaces de coworking. Toutes ces actions concourent à un moindre usage de la voiture individuelle, tout en maintenant la satisfaction des besoins générateurs de déplacements (report vers des modes plus propres, réduction des distances voire suppression de certains déplacements). L'impact est donc tout aussi significatif que les mesures réduisant les impacts environnementaux des déplacements motorisés et la loi pourrait utilement reconnaître aux autorités organisatrices de la mobilité un rôle à assurer en matière de management de la mobilité, dans le prolongement du service d'information consacré à l'ensemble des modes de transport et du service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs, mentionnés à l'article L 1231-8 du code des transports.

En ce qui concerne plus spécifiquement le télétravail, on constate une réticence encore marquée chez de nombreux employeurs. Dans le prolongement de l'ordonnance relative à la prévisibilité et la sécurisation des relations de travail de septembre 2017, qui ambitionne de favoriser le recours au télétravail, il convient de prévoir des dispositifs d'incitation pour les employeurs. Par exemple, en proposant des expérimentations ou en ciblant d'abord des périodes spécifiques (pics de pollution, chantiers exceptionnels avec fermetures d'axes structurants, conditions météorologiques extrêmes, niveau Vigipirate extrême de type "urgence attentat", etc.) ainsi qu'en assurant une évaluation et une diffusion large de retours d'expériences.

Enfin, les activités de transport de marchandises doivent également contribuer à l'objectif de mobilités plus propres. Or, la logistique urbaine connaît de nombreuses évolutions, liées à la fois à de nouvelles formes et pratiques en matière de commerce ainsi qu'à de nouvelles chaînes logistiques. Mais un travail de recherche approfondi est encore à mener pour évaluer les impacts de ces évolutions (en particulier l'e-commerce et plus largement les achats qualifiés de "découplés") et des nouvelles solutions proposées par les transporteurs et logisticiens (notamment pour la gestion dite du "dernier kilomètre").

## **2° - Des mobilités plus connectées**

En matière de mobilité, l'apport des nouvelles technologies, et plus généralement les innovations qu'elles portent, sont de nouveaux leviers pour lever les obstacles à une mobilité plus soutenable, responsable et écologiquement viable.

Du point de vue de l'usager, un premier apport est de l'aider à faire le bon choix de mobilité : le bon mode pour le bon déplacement. Il recherche essentiellement un temps de parcours compétitif et fiable. Ainsi, au-delà des logiques d'exploitant, souhaitant rester maître de la diffusion de leur information, si la collectivité veut des usagers multimodaux, il lui faut de l'information multimodale. Une information exhaustive, en temps réel, fiable et objective, est primordiale pour montrer aux usagers l'offre alternative disponible, et les accompagner dans leur trajet (avance/retard sur le bus emprunté pour éviter l'impatience ou la frustration de ne pas maîtriser son trajet par exemple).

La démarche initiée par Optimod'Lyon a permis de rassembler dans une seule base de données l'ensemble des données mobilité du territoire. Cela a pu se faire grâce à des innovations technologiques (architecture du référentiel multimodal) mais aussi à travers de nouvelles modalités de gouvernance de la donnée. La Métropole, autorité publique légitime et reconnue des partenaires (y compris privés : autopartage, stationnement, etc.), s'est positionnée comme garante de cette collecte de données (exhaustivité, qualité, mise en cohérence et en intermodalité, normalisation des formats et des flux, etc.), mais aussi de la réutilisation de ces données à travers une panoplie de licences : licence "libre" (open data), licence "engagée" (identification du réutilisateur et engagement sur la réutilisation conforme aux objectifs de la politique publique de mobilité et aux intérêts du producteur de la donnée) et licence "associée" (licence engagée avec une redevance au-delà d'un seuil d'audience du service rendu, à visée dissuasive afin de se prémunir de situation monopolistique). Si cette dernière licence avait une finalité économique au démarrage de ce type de marché, elle n'est peut-être plus légitime. Par contre, dans le champ de la mobilité, les outils produits sur la base des données collectées et mises

à disposition doivent respecter les politiques publiques de mobilité, garantes de l'intérêt général, qui ne peut pas être laissé au seul marché concurrentiel. Ainsi, par exemple, les services d'information trafics doivent s'appuyer sur le schéma hiérarchisé des voies : le logiciel "Waze", ne tenant pas compte de ce schéma hiérarchisé, envoi du trafic sur toutes les voies disponibles, générant sur les voies secondaires du trafic important inhabituel générateur de nuisances (tranquillité d'un quartier résidentiel, insécurité au droit d'écoles, usure prématurée de structure de chaussée non adaptée, etc.).

Laisser libre le champ aux "pure players" ne sera-t-il pas à terme contre-productif vis-à-vis des politiques de mobilité ? Les conseils de "Waze", "Google map" ne risquent-ils pas de rendre inopérant les efforts de hiérarchisation des réseaux de voirie (cf. transit à travers l'agglomération lyonnaise par le centre alors qu'un contournement est parfois plus efficace), conduisant à augmenter les problèmes d'émissions polluantes, de sécurité, etc. ?

Pourtant, des applications comme "Waze", "Google map", etc. sont celles les plus téléchargées et utilisées, loin devant les applications publiques de chaque territoire car elles proposent aux usagers une expérience utilisateur incomparable du fait de leur ergonomie la plus aboutie, et leur disponibilité est valable sur tous les territoires. Et c'est pourtant bien l'intérêt des collectivités de mettre à disposition leurs données pour qu'elles soient réutilisées par le maximum de services et ainsi toucher le plus de monde possible, pour un effet sensible sur les habitudes de mobilité.

Par ailleurs, malheureusement les lois du trafic sont ainsi faites, ces outils promettent aux usagers, voire aux autorités publiques, une fluidification du trafic. C'est un leurre : la fluidification est obtenue à court terme par la diffusion du trafic sur toutes les voiries disponibles, quel que soit leur importance. Malheureusement, tout gain de fluidité traduit un gain de capacité rapidement réinvesti par les usagers retrouvant un intérêt à prendre leur voiture (effet d'induction du trafic : paradoxe de Braes ou conjecture de Mordridge) : le réseau, saturé de partout, ne peut plus absorber d'autre trafic ou de nouveau répartir la charge. La fluidification du trafic n'est possible que par la diminution du volume de voitures : report modal ou dé-mobilité.

La maîtrise de l'usage des données, ainsi que la maîtrise des services d'information revêt donc un caractère important et dimensionnant pour une mobilité plus durable. Est-ce qu'alors il devient nécessaire de constituer un service public des données mobilités ?

Un autre frein au report modal ou à la multimodalité réside dans l'accès aux services de mobilité : l'utilisateur final, une fois informé de l'offre alternative performante disponible, doit pouvoir y avoir accès sans se préoccuper d'avoir la bonne carte pour le bon mode. La Métropole s'est alors engagée dans le projet de Pass Urbain, support billettique de tous les services urbains, notamment de mobilité, opéré par la puissance publique (TCL, Vélo'V, etc.) ou par un opérateur privé (BlueLy, Citiz, etc.). L'utilisateur, par le biais de son service de mobilité habituel, obtient un Pass Urbain qui se trouve être le support lui permettant d'avoir accès aux autres ressources. Un automobiliste, titulaire d'une carte de télépéage ou d'abonnement à un parking, a finalement dans sa poche le support d'accès aux transports en commun lui permettant de le tester sans effort le jour où cela sera opportun. Si ce support, nécessitant un compte unique usager à partager entre tous les opérateurs de mobilité ou de service urbain adhérent, ne peut être qu'un support commun pour démarrer, pré-chargé d'offres d'essai, il peut devenir à terme un outil pouvant intégrer des offres incitatives intermodales, des tarifications combinées, des offres de récompenses en fonction de la consommation d'offres de mobilité "vertueuses". Il permet aussi la gestion d'un compte fidélité, la réservation de ses services de mobilité, le partage avec des invités, mais aussi la gestion d'un compte déplacements (sorte de crédit de mobilité à consommer sur l'ensemble de l'offre), etc. C'est tout ce que permet le concept de Mobility as a Service (MaaS), passant notamment par l'ajout d'un service type billettique aux simples systèmes d'information multimodaux. C'est aussi ce qui fera que les offres publiques seront différenciantes vis-à-vis des "pure players".

Du point de vue de la collectivité, de l'exploitant de services de mobilité, les nouvelles technologies sont aussi essentielles pour mieux connaître, notamment en temps réel, les conditions de déplacements (offre et demande) pour mieux adapter les ressources mises en œuvre. C'est un souci d'optimisation des ressources pour mieux répondre aux besoins des usagers (régulation des feux lors d'événements trafic, ajout de services bus lors d'événements, etc.).

L'information multimodale, par l'effet d'incitation à utiliser les offres alternatives (de l'ordre de 6 à 8 % de désaffectation de la voiture individuelle selon la littérature et les évaluations des projets Optimod'Lyons et Opticités), est aussi de nature à capter de nouveaux usagers sur des offres de services déjà déployées. Augmenter la fréquentation et les recettes sur des offres constituant déjà une charge permet de contribuer au financement des investissements.

Enfin, consolider les données de mobilité, y compris celles produites par des opérateurs privés (remontée des traces GPS, remontée des véhicules connectés, remontée des positions des téléphones cellulaires, etc.), doit permettre de mieux comprendre la structure des flux pour, en temps réel ajuster les consignes d'exploitation, contrôler (et sanctionner/récompenser) l'utilisation des services offerts et piloter ces

services (voie de covoiturage, incitation au grand contournement du transit, zone de faible émission, etc.). Ou alors en temps différé, alimenter les études et calages de modèles pour aider aux décisions d'investissement dans le système de mobilité (nouvelle voirie, nouvelle ligne de transports en commun (TC)). Il s'agit alors de définir les obligations des producteurs de données (publics et privés à partir du moment où ils opèrent un service de mobilité accessible au grand public) et les conditions de leur réutilisation et partage, par l'intermédiaire d'un tiers de confiance, autorité organisatrice de la donnée mobilité sur son territoire.

### 3° - Des mobilités plus solidaires

La promesse du bouquet de mobilités connaît des réalités très contrastées suivant les territoires et leur densité. Le déploiement d'une offre transports en commun et le choix du mode ne dispose pas de la même soutenabilité en fonction de la densité du secteur à desservir. Or, même si le développement urbain est privilégié à proximité des arrêts de lignes TC structurantes, le développement dans des secteurs plus diffus reste aussi très significatif. Dans ces secteurs, la réponse en matière d'offre de mobilité ne peut se penser que de manière traditionnelle, en ayant uniquement recours à la réalisation d'infrastructures et d'équipements.

Le constat est similaire pour les nouvelles offres ou services de mobilité mises en place par des opérateurs privés, ou encore pour les nouveaux systèmes liés à l'économie collaborative : leur déploiement est systématiquement priorisé dans les territoires à forte densité, afin d'atteindre rapidement une masse critique d'utilisateurs, donnant une bonne visibilité au service. Ce constat peut être fait pour les services réguliers de transport public routier de personnes librement organisés, les services de voitures de transport avec chauffeur, les services de vélos, scooters ou autres engins de mobilité en libre-service sans station. Mais aussi pour des services d'aide à la mobilité, comme les services de mutualisation de parking ou d'aide à la conduite. Comment garantir une équité de desserte des territoires et une mobilité pour tous ? Au contraire des offres de transport en commun, ces nouvelles formes de mobilité se caractérisent généralement par un investissement initial de faible intensité ; ceci permet donc d'envisager des dispositifs publics incitant à une couverture territoriale plus élargie sans crainte d'une remise en cause forte du modèle économique de ces nouvelles offres. C'est par exemple le choix retenu par la Métropole de Lyon pour l'attribution du label autopartage, choix permis par les possibilités offertes dans le décret du 28 février 2012 : il est imposé à l'opérateur un déploiement en partie en première couronne pour bénéficier du label. Cette labellisation encadrée réglementairement permet ensuite à la collectivité de différencier les services en leur octroyant des avantages tarifaires. Il pourrait être intéressant de développer cette logique pour les autres services émergents précédemment cités.

La mobilité des habitants est aussi fortement liée au modèle de développement d'une agglomération. Le schéma de cohérence territorial (SCOT) de l'agglomération lyonnaise fixe l'ambition d'un modèle multipolaire qui favorise la "ville des courtes distances". Une telle ambition nécessite une forte intervention des acteurs publics, pour créer, au sein de l'agglomération, les conditions d'attractivité de nouveaux pôles majeurs et maintenir des fonctions de proximité pour des pôles secondaires existants. Ce développement équilibré du territoire est primordial pour limiter les distances parcourues et donc un recours massif à la voiture particulière. Cela correspond également aux aspirations de la population. Au contraire d'un modèle d'hypermobilité assis sur le seul développement continu de voies rapides routières, la Métropole revalorise les modes actifs également en dehors de l'hypercentre : diagnostics de marchabilité, aménagements d'itinéraires cyclables sécurisés, etc. afin d'encourager ces modes dans les communes. Une doctrine nationale reste néanmoins à établir sur la volonté de freiner le modèle d'hypermobilité et de promouvoir le modèle de "ville des courtes distances". Pour vérifier l'adaptation du système de mobilité aux aspirations réelles des habitants, souvent plus soucieux de proximité que de vitesse, un observatoire des comportements serait une composante à privilégier dans un observatoire national des déplacements.

La solidarité entre les territoires pour atteindre l'objectif d'une mobilité améliorée pour tous nécessite également une coopération renforcée entre tous les acteurs publics de la mobilité, hier déjà pour favoriser l'émergence de pôles d'échanges multimodaux attractifs, points d'entrée au réseau TC structurant de l'agglomération, mais désormais aussi pour construire une diversité de solutions de mobilité y compris pour des déplacements de périphérie à périphérie. Sans viser de nouveaux investissements, un des objectifs prioritaires de cette coopération est de faire connaître aux usagers l'offre existante, en y intégrant les nouveaux services de mobilité, y compris d'initiative privée, de favoriser une tarification la plus intégrée et d'accompagner dans l'appropriation de ces solutions.

De plus, au sein de ces offres de mobilité desservant les territoires en périphérie, la place occupée par les transports collectifs non urbains routiers est à questionner, en complémentarité avec celle du transport ferré. Comme pour les transports collectifs urbains, la route pourrait être le support de TC performants.

De manière légitime, la population active souhaite que le système de mobilité puisse favoriser et non freiner le maintien, le retour ou l'accès à l'emploi. Une des solutions complémentaires réside dans la capacité à produire une nouvelle offre de logements plus en proximité avec les zones d'emplois, grâce à une action très volontariste et fine de mobilisation du foncier : c'est une ambition du projet de plan local de l'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) porté par la Métropole. Il est attendu de la part de l'État et de grands propriétaires fonciers

comme la société nationale des chemins de fer Français (SNCF) de soutenir ces initiatives en contribuant à la stratégie de la collectivité en la matière, y compris quant à la temporalité des actions.

#### 4° - Des mobilités plus intermodales

Sur une agglomération comme Lyon, les enquêtes ménages successives montrent un recul de la part modale de la voiture pour atteindre seulement 42 % en 2015 (25 % à l'échelle des habitants de Lyon-Villeurbanne), dans le contexte d'une mobilité qui augmente du fait d'un dynamisme économique et démographique soutenu d'une grande métropole. Cette progression à la baisse en proportion et en volume des déplacements automobiles montre bien le résultat des efforts consentis depuis des années pour développer des offres plurielles et complémentaires : transport en commun (lignes fortes et réseau de bus), mobilités actives (marche, vélo, vélo en libre-service, etc.), nouvelles mobilités (auto partage, covoiturage, etc.), mise en œuvre des outils du management de la mobilité (coworking, télétravail, communication engageante et incitative au changement de comportement, etc.).

Il convient de poursuivre les efforts de planification en agissant sur l'urbanisation favorable à la multimodalité, sur les conditions de l'intermodalité et sur l'efficacité des offres alternatives.

Ainsi, en matière d'aménagement urbain, la question des mobilités est incontournable. Le choix de densification de l'urbanisation doit être appréhendé au regard des capacités de desserte multimodale de ces territoires, en relation avec les autres pôles générateurs de déplacement. Ceci doit dans un premier lieu permettre de réaffirmer le rôle des transports collectifs non urbains (TCNU) pour l'accessibilité du péri-urbain au cœur d'agglomération. Ceci interroge le modèle des dessertes ferroviaires, les périmètres de pertinence et de complémentarité des réseaux transports collectifs urbains (TCU) et des TCNU. Enfin, quelle place et quel modèle pour les TCNU routiers ?

Mais l'amélioration des conditions de desserte par le seul niveau de service du réseau ne suffira pas : les conditions de rabattement sur ces solutions sont un impératif. Cela passe par les lieux d'intermodalité (gares, arrêts, P+R, etc.) à bien articuler et positionner, mais surtout leurs conditions de rabattement tous modes. Cette question est valable à toutes les échelles : si la Métropole avec ses partenaires se sont engagés dans la réhabilitation des pôles d'échanges multimodaux majeurs (Perrache et Part-Dieu), cette logique est aussi déclinée à l'échelle de chaque bassin de vie, voire à l'échelle de la rue/du quartier. Ainsi, chaque parking ou chaque arrêt de bus est le prétexte pour y agréger, en fonction de la pertinence et de la densité de couverture souhaitée, une offre multimodale de mobilité par l'adjonction d'arceaux vélos, d'aires de covoiturage, de stations d'autopartage, d'itinéraires de rabattement à pied ou à vélo etc. À l'échelle de la rue, chacun de ces "hubs multimodaux" constituent autant de "signaux" dans l'espace public, porteur d'une offre de mobilité diverse pour le quotidien.

En termes d'offre alternative, notamment pour les zones d'urbanisation moins denses, le modèle du TC classique peut perdre en efficacité, et les mobilités actives peuvent apparaître insuffisantes de par leur portée limitée. Cette mobilité de l'interurbain, diffuse, dans l'interstice des axes capacitaires desservis par des TC lourds, est majoritairement opérée en voiture individuelle.

Mais avec des routes saturées aux nœuds principaux, des TC surchargés en heure de pointe en accessibilité à la ville-centre, la réserve de capacité se situe alors peut-être dans chacune des voitures. Avec un taux de remplissage d'un peu plus de 1, chaque trajet en voiture constitue donc une offre de mobilité déjà "produite", mais sous-utilisée. Le covoiturage courte distance du quotidien (ou court-voiturage) apparaît alors comme une opportunité pour la desserte des territoires peu denses (comme une offre de transport à la demande opérée par l'utilisateur lui-même : mise à disposition d'une offre de mobilité qui est déjà produite, constituée des sièges vides des voitures déjà en circulation). Quel peut alors être le rôle de la collectivité ?

Il est possible d'imaginer que le court-voiturage reste dans le champ concurrentiel des initiatives privées, non régulées. La collectivité peut se contenter d'accompagner ces opérateurs par l'aménagement d'aires de covoiturage, avec la signalétique associée. Les initiatives récentes montrent que si Blablacar a trouvé un modèle économique sur le covoiturage longue distance (commission sur barème au kilomètre), aucun opérateur privé n'a trouvé de modèle économique sur la courte distance. Ces opérateurs sollicitent finalement l'aide financière de la collectivité ou des employeurs (à travers une démarche de plan de déplacements d'entreprise (PDE) par exemple). Par ailleurs, si des offres de covoitrages privées, non coordonnées, émergent, est-ce que l'utilisateur va s'y retrouver dans ce foisonnement de propositions pas forcément lisibles ? Le covoiturage doit-il alors devenir un service public ?

Comme l'autopartage, ceci permettrait de mettre en place un cadre pour le développement de telles offres. Ce cadre pourrait permettre l'interopérabilité des solutions déployées sur un territoire, à travers notamment la normalisation. Ce cadre peut se traduire par une labélisation des opérateurs. Ce statut est aussi l'occasion de bien affirmer la cible du covoiturage : il s'agit bien de transférer des conducteurs actuels en passagers et non pas de remplir les voitures actuelles avec des usagers déjà utilisateurs des modes alternatifs (ne pas vider les TC).

Enfin, du point de vue de l'incitation, si le covoiturage intègre l'offre de transport public, des leviers sont alors mobilisables pour recruter les chauffeurs (forfait de récompense) et inciter à devenir passager. Une piste intéressante pour l'incitation, plutôt que de chercher une compensation financière récompensant l'effort de covoiturer, serait pour la collectivité d'offrir une compensation autre, telle que par exemple un avantage aux co-voitureurs pour trouver une place (place réservée en P+R, tarification avantageuse en stationnement, etc.), dans un contexte de forte pression sur le stationnement.

Dans le même esprit, dans un contexte de fort aléa trafic lié à la congestion, la garantie de temps de parcours par la mise en place d'une voie réservée au co-voitureurs serait de nature à inciter au développement de cette pratique.

Ceci nécessite des évolutions réglementaires sur la définition du covoiturage au code de la route, sur les modalités d'affectation de l'espace à cette pratique et sur les outils de contrôle et de sanction.

Ceci conduit au dernier point sur l'intermodalité : l'affectation multimodale de l'espace public. En effet, plus de 90 % des déplacements se font sur l'espace public, lieu de fait de la multimodalité et de l'intermodalité. La stratégie de régulation des trafics (composante du projet TIMELY) impose une approche globale de partage équilibré de la voirie entre tous les modes, aussi bien dans sa géométrie (couloirs de bus, pistes cyclables, élargissements de trottoir, etc.) que dans son usage temporel (synchronisation des feux, affectation dynamique de l'espace, gestion pendulaire des voies, gestion saisonnière des espaces publics, etc.). Les intentions d'affectation dynamique de l'espace pour une voie réservée covoiturage par exemple, ou les résultats de l'expérimentation sur le couloir de bus intermittent montrent qu'il y a un champ d'optimisation possible pour améliorer l'efficacité comparée des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour sortir du cadre expérimental, il convient de mettre en place un dispositif de droit commun encadrant la définition réglementaire du dispositif concerné, les modalités de mise en œuvre (signalétique) ainsi que les outils de contrôle et sanction.

## **5° - Des mobilités plus sûres**

La sécurité reste une préoccupation des grands lyonnais concernant leurs conditions de déplacements. Il s'agit bien sûr de préoccupation sur la sécurité routière, mais aussi sur la sûreté des transports.

Les accidents impliquent à 86 % des véhicules particuliers, dont le facteur humain en est principalement la cause. Ces causes étant connues, requalifier les délits en crimes en cas de circonstances aggravantes cumulées lors d'accidents de la route permettrait aussi de faire progresser la prise de conscience.

De plus, le développement du véhicule connecté, puis autonome? est de nature à améliorer cette situation, en réduisant le risque lié au facteur humain. Sur le territoire de la Métropole, les projets NAVLY, E-Vasion ou C-Roads (Scoop@) permettent d'appréhender les enjeux liés au développement de ces solutions innovantes.

Si les freins technologiques sont en passe d'être réglés dans les années à venir, les conditions réglementaires d'un tel développement posent aujourd'hui question. Comment sortir du cadre expérimental au cas par cas et proposer des conditions de droit commun pour multiplier les déploiements permettant de faire progresser ce champ d'investigation, prometteur en matière de mobilité ?

Par ailleurs, les freins sociologiques seront plus longs à adresser. Cela porte sur l'acceptabilité de tels engins ainsi que sur les transferts de responsabilité. Mais en milieu urbain, ces véhicules connectés puis autonomes posent la question de la cohabitation des modes. En effet, notamment en ville, quelles sont les conditions de cohabitation du véhicule autonome avec les modes actifs, non connectés par nature, mais vulnérables et à privilégier ? Dans ce cas, est-ce bien une opportunité pour une mobilité plus sûre ? Il ne faudrait pas devoir re-spécialiser l'espace entre les mobilités autonomes/connectées, "robotisées" et les mobilités "naturelles". La ville dense est le lieu du partage de l'espace et de la cohabitation des modes. Dans ce cadre, le véhicule autonome n'est pas non plus synonyme de disparition du carrefour à feux pour la gestion des trafics. À l'inverse, en site protégé comme une voie rapide, le véhicule autonome a toute sa place.

Par ailleurs, les véhicules connectés puis autonomes ont un impact sur la capacité des infrastructures selon une récente étude de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTARR). Ainsi, à infrastructure constante, l'introduction de 15-20 % de véhicules connectés suffit déjà à avoir une circulation plus fluide. Inversement, ce gain de capacité peut être l'occasion d'une reconquête de l'espace public au bénéfice des modes alternatifs à la voiture.

En matière de sécurité, l'apaisement des vitesses est aussi un enjeu essentiel. Cela passe par les modalités d'aménagement (requalification des voiries, déclassement d'autoroutes, etc.), la lisibilité et le respect des zones 30, la communication pour faire partager les évolutions du "code de la rue".

Enfin, en matière de partage de la rue, alors que la cohabitation entre les modes traditionnels est déjà compliquée, se pose la question des conséquences de l'usage croissant des nouveaux engins de déplacements. À Lyon, ces nouvelles pratiques ont été mesurées dans la récente enquête ménage-déplacements de 2015, montrant que ces nouveaux usages sont loin d'être anecdotiques. Trotinettes, overboards, giropodes, etc. portatifs et combinés aux TC, présentent la combinaison la plus performante alliant efficacité du réseau de TC lourd et flexibilité des modes actifs pour du porte à porte en diffusion ou rabattement tout en rajoutant la rapidité (pour de plus longues distances) et la maîtrise de son trajet par un mode individuel. Ces pratiques sont cependant génératrices de nouveaux conflits d'usages sur le domaine public. Sans possibilité de dégager une place qui leur serait propre, quel encadrement de ces nouveaux engins par le code de la route est-il possible d'envisager ? Il pourrait être opportun, sans contraindre leurs performances intrinsèques, d'adopter des règles de priorité claires.

La question de la sûreté dans les transports est aussi un enjeu essentiel dans l'adoption par les usagers de nouvelles habitudes de mobilité, renforcée avec le risque "attentats". Par ailleurs, nombre de femmes ou de personnes vulnérables ou sensibles délaissent les TC par crainte ou exaspération vis-à-vis d'agressions. Au-delà de la recherche de la satisfaction de l'utilisateur, les conditions de confort et de sécurité doivent permettre d'atteindre un niveau de bien-être dans sa mobilité quotidienne.

## **6° - Des mobilités plus soutenables**

Le caractère non soutenable pour les finances publiques d'un modèle de mobilité basé sur la recherche permanente d'une vitesse accrue est désormais largement reconnu. Ses limites sont à la fois tangibles au regard des phénomènes de congestion et de saturation que rencontrent les réseaux routiers et les réseaux de TC, mais aussi dans le décalage observé entre le cumul des grands projets de nouvelles infrastructures et les moyens financiers disponibles qui peuvent leur être alloués.

Dans ce contexte, il convient de privilégier un système de mobilité qui permette une accessibilité partout pour tous, ainsi que fiabilité et régularité des temps de parcours. C'est un indicateur qu'il conviendrait de définir pour les réseaux routiers, en distinguant réseau national et réseaux d'agglomération, et pour les réseaux de TC. Pour les modes actifs, cette fiabilité garantie constitue aujourd'hui un de leurs attraits essentiels. En parallèle, il est attendu que les pouvoirs publics valorisent mieux cet objectif dans leur analyse de l'intérêt socio-économique des nouveaux projets : les gains de temps monétisés sont trop valorisés dans les calculs de rendement actuels, au détriment de la régularité. C'est aussi un message à porter auprès d'investisseurs qui souhaiteraient promouvoir des technologies séduisantes quant à leur promesse de rapidité mais trop peu accessibles à une large population (desserte en cabotage impossible ou capacité réduite, etc.).

Dans l'agglomération lyonnaise, cette transition nécessite au préalable une réorganisation de notre réseau routier métropolitain. Il s'agit pour cela d'engager des actions permettant une meilleure dissociation des flux de transit et des flux d'échanges locaux.

Pour les trafics d'agglomération, s'agissant du boulevard périphérique lyonnais, le débat public qui s'est tenu en 2012-2013 a confirmé l'opportunité du projet Anneau des sciences (ADS). Cette liaison en rocade doit permettre de faire évoluer le statut des axes pénétrants vers le cœur d'agglomération, tels l'axe A6-A7, pour devenir des axes multimodaux où seront favorisés les modes actifs et les transports collectifs. Ce projet doit ainsi encourager le report modal vers les transports en commun et inciter les automobilistes "solos" au covoiturage, via des parcs-relais dotés de services de mobilité.

Afin de répondre à ces objectifs partagés par l'État et la Métropole, il faut créer un outil juridique qui permette de développer, en cohérence, et de façon partenariale, ces différents projets. Cet outil doit également rendre soutenable l'effort financier en favorisant l'élaboration de solutions innovantes en termes de financement : des recettes spécifiques pourraient ainsi être prélevées auprès des bénéficiaires les plus directs de cette nouvelle infrastructure, en lien par exemple avec la valorisation du foncier.

La future LOM pourrait à cet égard utilement intégrer un article permettant la création d'un établissement public national à gouvernance locale.

Sans attendre, il convient d'écarter les trafics de transit du cœur d'agglomération. Cela répond à la fois à la stratégie de protection des populations exposées aux nuisances du trafic de transit mais aussi à la volonté de reconquête des voies métropolitaines au profit de la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'intégration d'usages plus urbains (TC, modes actifs, covoiturage, etc.). L'État, avec le cofinancement de la Métropole, a donc étudié la possibilité de répondre à l'objectif d'éloignement du trafic de transit en utilisant au mieux les infrastructures existantes (A466, A46 nord, A432 nord, A432, A46 sud), en les aménageant sur certaines sections (A46 sud par exemple) et certains nœuds (Manissieux ou Ternay par exemple), et en mettant en place un dispositif d'incitation à l'utilisation de cet itinéraire. C'est à la fois se donner la capacité à absorber le trafic de transit et en même temps une opportunité à saisir au plus vite pour résoudre des difficultés majeures actuelles et ainsi améliorer les déplacements du quotidien.

Pour les poids lourds, s'il est proposé une interdiction du transit sur les axes métropolitains, prononcée par un arrêté conjoint de M. le Préfet et M. le Président de la Métropole, elle ne sera véritablement efficace qu'avec des contrôles automatiques et donc systématiques.

En termes de stationnement, les "parcs-relais" sont plébiscités et nécessaires pour favoriser le report modal, lorsque l'usage de la voiture reste indispensable depuis le domicile de l'usager par exemple. Toutefois, le rythme de réalisation reste assez lent au regard des besoins et ces ouvrages sont toujours saturés quand ils sont en connexion avec une ligne TC performante. Le coût de construction d'une place de parking semble être un frein, mais il convient de le mettre en regard du coût d'immobilisation du foncier en cœur d'agglomération pour une même place de parking : chaque place créée en parc-relais peut libérer du foncier valorisable en hypercentre.

La mise en place d'une réglementation adaptée pour permettre un stationnement payant des deux roues motorisées (à hauteur de leur occupation de l'espace public) mérite d'être regardée. Enfin, une licence aux "opérateurs de parking partagé" pourrait être instaurée ; elle serait attribuée par l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est en effet nécessaire de pouvoir contrôler au mieux l'offre de stationnement proposée. L'offre de ces nouveaux opérateurs peut présenter un avantage certain en complément de l'offre publique en parc-relais par exemple. En revanche, elle peut constituer un frein au report modal quand elle est proposée en cœur d'agglomération et doit alors être bien encadrée par les pouvoirs publics.

L'amélioration de notre système de transport, en dehors de nouvelles infrastructures, repose bien entendu sur son optimisation. Pour les transports collectifs, il convient de considérer également l'effort d'acquisition en matériel roulant. L'optimisation repose donc notamment sur un meilleur taux d'occupation des véhicules, notamment aux heures creuses : c'est bien l'enjeu des politiques dites "temporelles" qui doivent permettre d'écarter les heures de pointe.

Quelques collectivités disposant de « bureaux des temps » ont déployé des solutions temporelles afin de gérer la congestion en heures de pointe. L'approche spécifique vise à promouvoir des solutions de décalage des horaires (de collèges, lycées ou entreprises) qui sont des prescripteurs de déplacements importants. Ainsi, le travail fait par la métropole de Lyon avec les collèges et lycées (par exemple à Neuville-sur-Saône) a permis de réduire le nombre de lignes Juniors Directs du réseau TCL nécessaires à la desserte d'établissements scolaires. On peut noter aussi ce qui a été fait à Rennes ou à Montpellier avec le décalage des horaires de l'Université le matin, qui a permis de fluidifier le métro ou le tramway aux heures de pointe, sans ajout d'infrastructures. À Saint Denis, Plaine Commune encourage le décalage des horaires de travail au sein d'entreprises volontaires. Ce levier des solutions temporelles est à moindre coût mais nécessite du temps de concertation entre acteurs. Une incitation auprès des collectivités pourrait donc être faite pour promouvoir de telles approches.

Pour les transports par la route, les politiques temporelles peuvent également apporter des bénéfices importants. Par ailleurs, l'offre de transport produite est déjà considérable par rapport à l'usage si on observe le taux d'occupation des véhicules. Tout l'enjeu repose donc sur la capacité collective à mobiliser cette offre produite pour d'autres usagers que le seul conducteur.

Le développement du covoiturage peut être favorisé en offrant aux co-voitureurs certains avantages, en particulier une circulation facilitée grâce à des voies réservées et un stationnement facilité en le différenciant de celui des auto-solistes. Cela nécessite de compléter la réglementation actuelle : depuis 2015, le covoiturage fait bien l'objet d'une définition (utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte). En revanche, aucune disposition n'est actuellement prévue dans le code de la route. Il est urgent de pouvoir réglementer les voies réservées au covoiturage et d'expérimenter des dispositifs de contrôle automatique. Il serait également souhaitable de pouvoir réglementairement distinguer le cas où le conducteur a pour seul motif l'accompagnement de son (ses) passager(s), mais aussi de pouvoir différencier plusieurs "niveaux" de covoiturage en fonction du nombre de passagers transportés.

En complément des modes motorisés, il convient de rappeler à quel point les mobilités actives représentent des solutions de déplacement très économes pour les finances publiques et avec un périmètre de pertinence important, notamment si on développe le recours aux vélos à assistance électrique.

Enfin, une bonne gouvernance entre acteurs de la mobilité reste un facteur essentiel pour développer l'intermodalité : dans ce domaine, il est souhaitable que les textes clarifient le rôle de chef de file. Ceci renforcerait le juste équilibre nécessaire entre les impératifs de cohérence, de solidarité et de proximité.

Voici les éléments qui ont pu être partagés à l'occasion de l'atelier territorial organisé le 16 novembre 2017 à Lyon dans le cadre des Assises nationales de la mobilité ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

**DELIBERE**

**Approuve** la contribution de la Métropole de Lyon à l'élaboration de la future loi d'orientation des mobilités (LOM), suite aux Assises nationales de la mobilité.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

**Reçu au contrôle de légalité le : 20 mars 2018.**