

INFORMATION-DÉBAT



Mobilité :

« quelle place et quels usages de la voiture dans la métropole de Lyon ? »

ACTES du Jeudi 30 novembre 2023



MÉTROPOLE

GRAND LYON

LA DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC
SERVICE PARTICIPATION ET IMPLICATION CITOYENNES

Contexte

La Direction de la Prospective et du Dialogue Public et le Service Participation et Implication Citoyennes (SPIC) de la Métropole de Lyon souhaitent favoriser la connaissance et l'appropriation des enjeux des politiques publiques. Cette volonté se traduit par l'organisation de temps de dialogue entre les usagers, l'exécutif et les services métropolitains.

À cette fin, des professionnels de la Métropole de Lyon et des intervenants extérieurs sont réunis pour partager les réflexions et les expertises autour de la thématique choisie et en débattre (habitants, associations et autres représentants des usagers, membres de la CCSPL¹, du Conseil de développement², étudiants, autres collectivités ou organismes intéressés par le sujet...).

À l'issue de la rencontre, les éléments d'information et d'échanges de la séance sont capitalisés, diffusés auprès des participants et partagés plus largement (plateforme <https://jeparticipe.grandlyon.com/> ; millenaire3.com ; grandlyon.com et ccsp.lgrandlyon.com).

Voici les thèmes précédemment abordés :

- Sobriété et précarité énergétiques : « rassemblons nos énergies pour en consommer moins dans nos logements... et réduire nos factures ! » (7 septembre 2023)
- Quelle trajectoire pour la prévention et la gestion des déchets de la Métropole de Lyon à horizon 2030 ? (31 mai 2022)
- Les déchets ménagers sur la métropole de Lyon : comment les réduire ? Comment mieux les trier (28 novembre 2019)
- Le Schéma directeur des énergies (SDE) 2019-2030 de la Métropole de Lyon (12 novembre 2019)
- Nouvelles mobilités : acteurs, DATA, gouvernance : quels enjeux ? Quelles évolutions ? (26 mars 2019)
- Le stationnement aux défis de la mobilité (2 juillet 2018)
- Stratégie d'aménagement numérique (6 juin 2018)
- Qualité de l'eau et polluants émergents (12 décembre 2017).

DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC

Service Participation et Implication Citoyennes (SPIC)

Coordination : Sophie Hohmann - shohmann@grandlyon.com

Rédaction : Caroline Januel

Illustration de couverture : ©Thomas Carrage-Métropole de Lyon

ccspl@grandlyon.com

www.grandlyon.com

jeparticipe
grandlyon.com

¹ Instance de participation citoyenne, composée d'associations et de représentants élus de la Métropole de Lyon

² Instance de participation citoyenne composée de citoyens et de représentants de la société civile

Pourquoi une séance d'information-débat sur la place et les nouveaux usages de la voiture ?

Pollution de l'air, augmentation du coût des déplacements, embouteillages, bruit... la place de la voiture mérite d'être questionnée à l'aune de ces préoccupations et des besoins de mobilité. C'est pourquoi les élus et services métropolitains et les acteurs engagés sur le territoire ont souhaité organiser une séance information-débat afin de :

- Partager les données métropolitaines sur la place de la voiture
- Présenter les évolutions des imaginaires et des représentations sociales de la voiture
- Réfléchir collectivement à l'avenir de la voiture en ville dans la métropole de Lyon.

Les intervenants

La séance repose sur la présentation d'un diagnostic partagé de la place de l'automobile aujourd'hui dans la Métropole de Lyon par :

- Jean-Pierre FOREST, chargé de mission stationnement, Métropole de Lyon
- Benjamin PRADEL, sociologue des mobilités et de l'urbain

Et sur le partage d'éléments de débat sur l'avenir de la place de l'automobile en ville et sur le territoire métropolitain :

- Matthieu AUBINEAU, responsable du service Développement des services de mobilités, Métropole de Lyon
- Benjamin PRADEL, sociologue des mobilités et de l'urbain
- Anne-Sophie PETITPREZ, responsable d'unité Management de la Mobilité, Agence des Mobilités, Métropole de Lyon

Trois Vice-présidents de la Métropole de Lyon sont également intervenus :

- Laurence BOFFET, Vice-présidente déléguée à la participation et aux initiatives citoyennes
- Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué aux déplacements et aux intermodalités
- Fabien BAGNON, Vice-président délégué à la voirie et aux mobilités actives.

Sommaire

La séance en 2 minutes	4
Introduction.....	5
PARTIE 1. DIAGNOSTIC PARTAGE. Où en est l'automobile aujourd'hui dans la Métropole de Lyon ?....	6
PARTIE 2. LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE.	
Quel avenir pour l'automobile dans la Métropole de Lyon ?	14
Temps conclusif.....	22
Liste des personnes présentes	23

La séance en 2 minutes

Les idées-clés à retenir

On a longtemps adapté la ville à la voiture. Ce temps est maintenant révolu. Pour pallier les effets néfastes de la voiture (pollutions, consommation d'espaces, sédentarité...), la Métropole de Lyon s'est engagée à améliorer la mobilité urbaine et à accompagner le développement de solutions plus respectueuses de l'environnement.

La place de la voiture évolue... et ce n'est que le début

La motorisation des ménages baisse dans la Métropole de Lyon depuis 1995, mais l'usage de la voiture diminue davantage. De plus en plus de ménages renoncent à leur voiture ou à en posséder une deuxième. 29 % des ménages métropolitains ne disposent d'aucune voiture. C'est le cas pour les trois quarts de ménages qui vivent à Lyon-Villeurbanne.

Les voitures circulent aussi de moins en moins, en moyenne 1 h/jour et quand elles roulent, elles ne sont occupées que par 1,3 personne/voiture en moyenne. Le stationnement est donc un enjeu majeur. On estime à plus de 1 300 000 places de stationnement privées et publiques dans le territoire métropolitain pour environ 600 000 véhicules. Cela représente un espace considérable à requestionner. Pourquoi la voiture devenue un mode minoritaire dans les pratiques urbaines occupe-t-elle encore une position dominante dans l'espace public ?

Les imaginaires et représentations sociales de la voiture changent également

La voiture a longtemps été associée à la réussite sociale, à la liberté, l'autonomie... Ces représentations sont moins partagées, en particulier par les jeunes de moins de 30 ans. Ceux-ci sont moins nombreux à passer leur permis de conduire, à acquérir une voiture et à l'utiliser. Il s'agit là d'une rupture historique : la voiture a bel et bien perdu de sa superbe et ne fait plus rêver.

Dépossession, autopartage et covoiturage sont-ils l'avenir de la mobilité ?

C'est possible et la Métropole de Lyon soutient ces pratiques permettant de réduire le nombre de véhicules en circulation, de libérer des places de stationnement, d'éviter des émissions polluantes, et de compléter l'offre de services de mobilité. Autre option pour réduire la pollution liée aux voitures : l'électrification. Le part de marché de véhicules électriques et hybrides rechargeables ne cesse d'augmenter depuis une dizaine d'années. C'est pourquoi la Métropole de Lyon réfléchit à un plan d'action coordonné avec l'ALEC Lyon pour favoriser les solutions de recharge.

Accompagner les usagers au changement de comportement de mobilité

Habitudes bien ancrées, alternatives peu accessibles ou pensées comme telles, environnement de vie contraint, pouvoir d'achat limité, représentations..., les résistances au changement ne manquent pas. Pourtant, le changement est possible si on l'aborde de manière systémique, c'est-à-dire si on l'aborde sur plusieurs fronts : transformer l'espace public pour faciliter le partage de la voirie, développer une politique en faveur du vélo, proposer de réelles alternatives à la voiture, apporter du conseil en mobilité... C'est précisément la mission de l'Agence des Mobilités, ouverte par la Métropole de Lyon en 2022. Elle informe les particuliers et professionnels sur les services de mobilité du territoire et les conseille individuellement dans leur transition de mobilité.

Introduction

Par Laurence BOFFET, Vice-présidente de la Métropole de Lyon déléguée à la participation et aux initiatives citoyennes

La Métropole de Lyon propose régulièrement à la CCSPL³ et à tous ceux qui le souhaitent de participer à des séances information-débat sur ses politiques publiques afin d'élargir leur expertise des sujets techniques et d'échanger plus largement sur les orientations métropolitaines et les actions menées sur le territoire.

La question des mobilités revient très souvent dans les préoccupations des Grands Lyonnais. Elle suscite beaucoup de débats et divise parfois. De nombreux chantiers sont en cours sur le territoire métropolitain : la généralisation de la vitesse à 30 km/h à Lyon, les projets d'apaisement des centres-villes de plusieurs communes (Villeurbanne, Oullins, Neuville...), la Zone à Faibles Émissions, l'aménagement des Voies Lyonnaises, etc. Ces projets révèlent les conflits d'usage et invitent à approfondir nos réflexions sur nos mobilités.

Les modes de déplacement évoluent d'ores et déjà : la part de la voiture diminue au profit d'autres modes (vélo, marche) et le rayon de déplacement des ménages se resserre.

Ce contexte et ces évolutions seront à prendre en compte dans la prochaine révision du Plan Climat. Le temps de l'adaptation de la ville à la voiture, chère à l'ancien Maire de Lyon Louis Pradel, est révolu. On sait à présent qu'il faut revenir en arrière, mais comment ? À quel rythme ?

*L'heure est venue
d'adapter la voiture
à la ville*

C'est pourquoi nous réfléchissons ensemble ce soir à la place et aux usages de la voiture dans la métropole de Lyon.

³ Les CCSPL sont des commissions qui ont été créées par la loi ATR (Administration territoriale de la République) de 1992 afin d'examiner les rapports annuels établis par les délégataires de services publics ; les rapports annuels sur le prix et la qualité du service d'eau potable et d'assainissement, et de prévention et d'élimination des déchets ménagers et assimilés ; le bilan d'activité des services exploités en régie et le rapport annuel établi par le co-contractant d'un contrat de partenariat.

PARTIE 1. DIAGNOSTIC PARTAGE.

Où en est l'automobile aujourd'hui dans la Métropole de Lyon ?

Le point de vue de la Métropole

Par Jean-Pierre FOREST, chargé de mission stationnement, Métropole de Lyon

L'usage de la voiture baisse davantage que la motorisation des ménages

Le taux de motorisation, c'est-à-dire le nombre de voitures par ménage, baisse dans la Métropole de Lyon depuis 1995. On observe une diminution de 10 % entre 1995 et 2015. En moyenne, il y a 1 voiture par ménage. Le taux de motorisation des habitants en périphérie est plus élevé (1,24 voiture/ménage en 2020) et celui des habitants de Lyon et Villeurbanne est plus faible (0,77 voiture/ménage en 2020).

Mais l'usage de la voiture baisse plus rapidement : on observe une diminution de 17 % entre 1995 et 2015. La part modale s'élevait à 53 % en 1995 et à 44 % en 2015. Il y a donc une décorrélation de la possession de la voiture et de son usage. Si on possède encore une voiture, on a tendance à l'utiliser moins qu'auparavant. Cette pratique entraîne naturellement des répercussions sur le stationnement : des voitures qui roulent moins sont des voitures qui stationnent.

Le nombre de voitures au sein des ménages a également évolué : la part des ménages possédant deux voitures et plus est plus faible (29 % en 1995, 24 % en 2015) et la part des ménages sans voiture a augmenté (24 % en 1995, 29 % en 2015). Ceux-ci représentant 174 000 ménages et 75 % d'entre eux vivent dans le centre (Lyon-Villeurbanne). La voiture n'apparaît plus indispensable dans le centre.

Le type de motorisation choisi évolue

On constate aussi une réduction de la part de voitures diesel dans le parc de véhicules depuis 2015 de 58 % des véhicules en 2015 à 41 % en 2023. On observe logiquement une hausse de la part de voitures essence de 40 % en 2015 à 56 % en 2023 et de la voiture électrique de 1 % en 2015 à 4 % en 2023. Cette tendance va s'accroître, car les véhicules électriques représentent 23 % de part de marché actuellement. « Cela est favorable à la diminution de la pollution locale, plus discutable pour les émissions de gaz à effet de serre et ne résout rien en termes d'occupation du domaine public » explique Jean-Pierre Forest.

La voiture est-elle encore un équipement familial indispensable ?

Le taux de motorisation est en effet corrélé à la taille du ménage : si le ménage est important (3, 4, 5 personnes et plus), il a davantage tendance à posséder une voiture.

La carte représentant la part des familles avec 2 enfants et plus est sensiblement superposable à la carte représentant la part des ménages avec 2 voitures et plus. On observe néanmoins des exceptions : les habitants des quartiers prioritaires possèdent moins de véhicules alors que les ménages avec plusieurs enfants y sont largement représentés et les ménages résidant dans l'Ouest et le Nord-Ouest de la Métropole ont tendance à posséder plusieurs véhicules alors qu'ils ont en moyenne moins d'enfants. Le niveau de vie joue sur le taux de possession de voitures.

Quelles voitures pour quels occupants ?

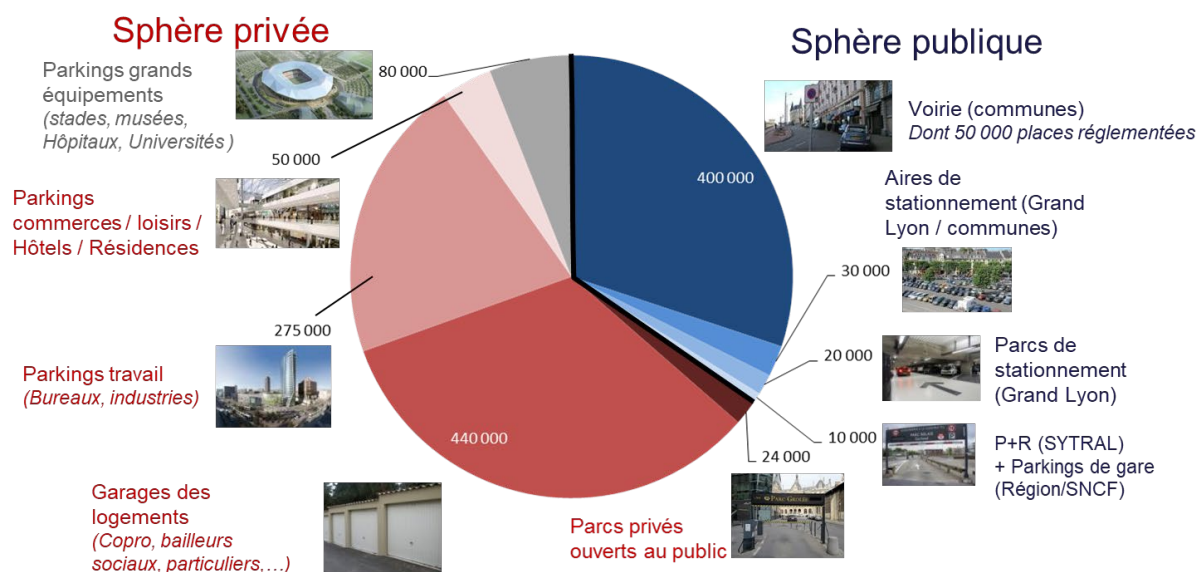
Depuis plusieurs décennies, les voitures sont de plus en plus grosses, lourdes et imposantes. Les voitures neuves atteignent désormais une longueur moyenne de 4,32 m, contre 4,16 m en 2000, et une largeur de 1,80 m contre 1,68 m en 2000 et 1,55 en 1965. La part de marché des SUV en France ne cesse d'augmenter : ils représentaient 5 % des achats de voitures neuves en 2008 et 46 % en 2022. Ces évolutions ne correspondent pas aux normes des places de parkings (2,20 m). Il faudrait élargir celles-ci pour atteindre au moins 2,40 m, car les portières sont plus importantes également, ce qui impliquerait de diminuer le nombre de places. La taille des places de parking public est aujourd'hui le premier motif d'insatisfaction des usagers.

Les voitures bougent de moins en moins. En moyenne sur la Métropole, une voiture circule 1,03 h/jour, soit 4 % d'une journée de 24 h. À Lyon-Villeurbanne, près d'une voiture sur deux ne bouge pas de la journée, voire de la semaine. Et quand la voiture circule, elle est presque vide, car elle n'est occupée que par 1,3 personne en moyenne.

*Une voiture est à l'arrêt 96 % du temps.
Les 3/4 des voitures qui circulent n'ont qu'un seul occupant.*

Le stationnement prend beaucoup de place dans le territoire métropolitain

On estime à plus de 1,3 million le nombre de places de stationnement dans le territoire métropolitain, pour environ 600 000 véhicules. Leur répartition est représentée ci-dessous :



L'essentiel relève du parc privé. L'offre publique ne représente que 35 % de l'offre totale et concerne divers acteurs : la Métropole de Lyon, les 59 communes, Sytral mobilités. Cette grande diversité pose la question de la coordination globale de l'offre de stationnement.

Alors que la voiture est devenue un mode minoritaire dans les pratiques urbaines (en 2015, elle est utilisée pour 42 % des déplacements), elle occupe une large place dans l'espace public, car 80 % de la voirie publique lui est destinée. Rappelons qu'une voiture occupe environ 10 m², une moto 2 m² et un vélo 0,7 m². Cette neutralisation de l'espace public urbain par le stationnement représente un coût

d'opportunité pour la collectivité. Cet espace pourrait être utilisé pour d'autres usages, comme le démontre chaque année l'événement mondial « [Parking Day](#) » organisé le 3^e week-end de septembre et qui mobilise citoyens, artistes, activistes pour transformer temporairement des places payantes en espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

Le point de vue du sociologue

Par Benjamin PRADEL, sociologue des mobilités et du fait urbain

Le rapport à la voiture est une construction sociale

« Nous entretenons tous un rapport différent à la voiture selon notre âge, notre genre, notre niveau d'éducation, notre culture, nos revenus, notre lieu d'habitation, etc. ». Il est possible en revanche de distinguer de grandes tendances dans le lien entretenu avec la voiture selon les classes sociales et les territoires.

La voiture, ou plus largement notre rapport à la mobilité, est un objet symbolique qui reflète indirectement la position que l'on se donne, que l'on veut se donner ou que l'on a réellement dans la société. Ainsi, l'état d'une voiture (propre, sale, cabossée...), sa taille, sa couleur, sa marque, son kilométrage, l'aisance à la conduire ou sa possession tendraient à envoyer un signal sur la position sociale.

Ce rapport se construit tout au long de la vie et trois dimensions configurent la socialisation automobile dans le parcours des individus :

- les ressources personnelles, culturelles, relationnelles ou économiques, pouvant être aussi collectives et avoir trait à une appartenance territoriale. Avoir grandi à proximité de pistes cyclables sécurisées ou avoir vécu dans une commune mal desservie en transports en commun infère nécessairement la perception de l'automobile et de la position sociale des individus vis-à-vis de cet objet ;
- l'implication d'une pluralité d'instances socialisatrices : de la famille à l'école, du groupe de pairs à la socialisation par et au travail, etc. L'éducation à l'automobile, la sensibilisation à ses méfaits ou à ses alternatives par ces instances travaille notre rapport à la voiture et à la crédibilité des autres modes de déplacement ;
- les expériences concrètes impliquant des propriétés telles que le genre, la classe sociale ou l'appartenance ethnique donnant une culture automobile.

Ces dimensions sont à mettre en perspective avec les tendances sociétales qui déterminent aussi notre rapport à l'automobile, et en particulier les imaginaires drainés par le secteur lui-même, conduisant notamment à la SUV-isation des esprits. « Toutes les voitures grossissent, y compris les petites citadines. Le marché diffuse l'idée qu'un SUV est indispensable pour affronter la jungle urbaine » explique Benjamin Pradel.

Un changement est enclenché

On observe actuellement des changements au sein de la jeune génération. Le passage du permis, l'acquisition d'une voiture et son utilisation par les jeunes baissent pour la première fois depuis

plusieurs décennies. Il s'agit là d'une rupture historique du rapport à la voiture. Plus encore, la voiture a bel et bien perdu de sa superbe : elle ne fait plus rêver.

Cela relève de deux déterminants. Les jeunes de 30 ans et moins sont moins nombreux à passer le permis de conduire que leurs homologues 10 ou 20 ans plus tôt. Certains chercheurs mettent en avant des facteurs économiques comme le renchérissement du coût des carburants ou les effets de la crise économique sur le pouvoir d'achat. D'autres privilégient des facteurs culturels : la voiture a été remplacée par le smartphone comme symbole et vecteur de liberté pour les jeunes. Les deux éléments jouent sur des classes différentes : les baisses les plus fortes concernent en premier lieu ceux dont les revenus sont les plus bas dans une forme de renoncement plutôt contraint, mais également les plus diplômés, ceux dont les revenus sont les plus élevés, dans une forme de démotorisation facilitée par l'accès à de nombreuses alternatives.

*À Lyon, entre 1995 et 2006,
pour les 28-24 ans :
-2 % détiennent le permis de
conduire
+20 % ne possèdent pas de voiture
-30 % des déplacements en voiture
comme conducteurs.*

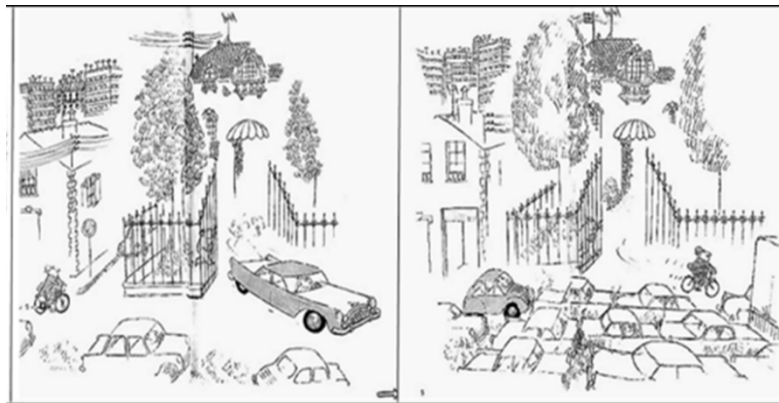
Dans un cas comme dans l'autre, le passage du permis de conduire et l'acquisition d'une voiture perdent peu à peu leur statut de rite de passage à l'âge adulte et de vecteur d'autonomie. Le permis est vu comme une compétence utile, à indiquer sur le CV par exemple, mais n'est pas forcément utilisé, surtout quand on habite en centre-ville où les alternatives sont nombreuses.

Une voiture banalisée, mais qui reste un objet de distinction sociale

Si le changement est enclenché, Benjamin Pradel explique qu'il mettra sans doute du temps à se généraliser. La « psychologie de la distinction » continue de jouer, c'est-à-dire le désir animant tous les groupes sociaux de se distinguer des groupes économiquement inférieurs par l'achat de biens que ces derniers ne peuvent acquérir.

Ainsi, la voiture puissante et objet de liberté reste un modèle encore bien ancré dans la société. Des voitures alternatives existent, mais elles restent bien souvent « des voitures » qui ne peuvent entraîner un changement dans l'urbanisme automobile. Les SUV électriques sont peut-être plus propre mais sont des véhicules de grande taille. Quant aux petites voitures sans permis AMI, elles sont majoritairement utilisées par de jeunes privilégiés n'utilisant plus les deux-roues ou les transports en commun dans une forme d'acculturation adolescente à l'objet automobile.

Enfin, les sans voitures et leurs alternatives sont de nouvelles distinctions mobilitaires. Pour certains groupes sociaux, ne pas avoir de voiture est une manière de se distinguer, et, de plus en plus valorisée. Mais on retrouve dans le vélo les mécanismes ayant cours pour la voiture. Le vélo est devenu un nouvel objet de distinction sociale pour les urbains : avoir un vélo, un vélo neuf, un vélo électrique ou un vélo cargo permet de se distinguer. La taille et la vitesse des vélos augmentant, la voirie est de nouveau questionnée.



Source : Extrait de l'ouvrage « Rien n'est simple » par Sempé, paru en 1962.

La voiture, entre contrainte et liberté, dans différents espaces de vie

Le débat sur la voiture doit être replacé dans l'espace : on n'a pas le même rapport à la voiture dans l'hypercentre, où elle est de plus en plus contrainte, et dans les périphéries, où elle reste nécessaire et déterminante pour la mobilité. Dans les quartiers Politique de la ville, elle reste un objet de distinction sociale, parce qu'elle est rare, chère, difficile à acquérir.

Quant au supposé gain de confort et de temps associé à la voiture, les études montrent qu'ils sont très relatifs. Cela explique que certains gardent leur voiture uniquement pour sortir de la ville et non pour un usage quotidien.

	vitesse	Temps pour parcourir 3 Km porte à porte
A pied - indépendamment des conditions de trafic	5 Km/h	36 minutes
En vélo - indépendamment des conditions de trafic	15 Km/h	12 minutes
En voiture - trafic fluide et stationnement disponible	30 Km/h	6 + 1 pour stationner = 7 minutes
En voiture - bouchons et stationnement rare	15 Km/h	12+15 = 27 minutes
En transport en commun trafic fluide	25 Km/h	7 minutes
En transport en commun bouchon	10 Km/h	18 minutes

Intervention de Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué aux déplacements et aux intermodalités

En matière de politiques publiques, un premier paramètre à prendre en compte est l'augmentation de la population. Le territoire métropolitain a gagné 10 % de population en 10 ans, et voit par conséquent ses espaces publics saturés. Reconvertir l'utilisation de l'espace public représente un premier enjeu.

Le second s'inscrit dans la stratégie nationale bas carbone. Le dérèglement climatique est prégnant dans notre agglomération. Les mobilités participant largement à cette situation, l'État s'est engagé à réduire de 64 % les émissions de gaz à effet de serre dues aux mobilités d'ici 2040. Cela revient à diviser par deux le nombre de kilomètres parcourus en voiture en France. Cela ne sera pas possible pour les territoires ruraux. Les territoires urbains ont en revanche plus de marges de manœuvre, mais réduire de 80 à 85 %, voire 95 % pour Lyon-Villeurbanne, le nombre de kilomètres parcourus reste un défi important.

Distinguer l'usage et la possession de la voiture est indispensable, y compris dans les secteurs périurbains et ruraux. En Suisse, le taux d'équipement automobile est supérieur à celui de la France, mais les usages sont moins nombreux parce que les voiries et les espaces de stationnement sont moins importants. Les alternatives à la voiture, y compris dans les cantons ruraux, sont aussi plus développées (trains de 4 h 30 et 1 h du matin ou cars 365 jours/an).

La France est le pays qui dispose du réseau routier le plus important par nombre d'habitants.

En outre, la voiture est un objet de paupérisation des ménages, car elle est coûteuse à acquérir et à entretenir. Des industries ont du mal à recruter, car certains travailleurs ne peuvent acheter de voitures pour se rendre dans les zones industrielles ou assumer les coûts de ces déplacements. Un autre enjeu est de diminuer nos besoins de voiture.

Enfin, la voiture n'est utilisée qu'1 heure/jour en moyenne... partageons-là !

Échanges

- **L'évolution du rapport à la voiture est-elle visible dans les publicités ? Que signifient les nombreuses publicités montrant une voiture roulant seule dans un espace dégagé ?**

Benjamin Pradel ne réalise pas d'analyse d'images, mais formule l'hypothèse que ces mises en scène visent à faire perdurer l'idée que la voiture est synonyme de liberté. Une voiture coincée dans un embouteillage ne serait pas attirante, alors qu'un SUV capable de sortir de la ville, de rouler sur une route sinueuse dépourvue d'obstacle au soleil couchant, est plus attractif.

Sandrine Baudoin (Alternatiba) fait remarquer que les publicités des promoteurs immobiliers présentent des espaces végétalisés et piétonniers, assez éloignés des copropriétés de centres-villes. Dans ce domaine également, les imaginaires sont puissants.

- **Réfléchir à la place de la voiture en utilisant le nombre de m² occupés par les voitures, motos et vélo sur l'espace public est un raisonnement trop statique. Dans les faits, cette occupation est beaucoup plus importante** d'après Yves Gascoin (les Droits du piéton). Son analyse est disponible sur la plateforme jeparticipe.grandlyon.com. Sur 24 h, en dynamique, une voiture équivaldrait à 80 piétons, et un vélo, à 10 piétons.

- **Comment la tendance générale à la digitalisation influence-t-elle les mobilités ?**

Benjamin Pradel répond que cela fait 30 ans que nos vies se digitalisent et pourtant, on se déplace de plus en plus. Le développement de technologies de communications permettant d'éviter de nous déplacer (poste à cheval, télégramme, téléphone, Internet, etc.) est consubstantiel au développement de la mobilité depuis près de deux siècles.

- **Les temps de trajet et l'absence d'alternatives à la voiture font partie du problème.** Certaines personnes sont réduites à l'utiliser parce que les transports en commun s'arrêtent la nuit, voire en soirée, ou parce qu'ils ne desservent pas leur domicile ou leur lieu de travail. La composition du tissu urbain est aussi à repenser.

Jean-Charles KOHLHAAS partage ces constats. L'urbanisme pensé pour le tout-voiture a conduit dans une impasse (ex. centres commerciaux en périphérie). Cela s'inverse depuis une bonne dizaine d'années : les schémas d'aménagement du territoire essaient de moins qualifier les fonctions de tel ou tel territoire pour tendre vers la ville du quart d'heure où tous les services essentiels sont accessibles plus rapidement. Mais l'aménagement du territoire prend du temps, il faudra sans doute plusieurs décennies pour inverser véritablement la tendance. Quant au réseau de transports en commun, nous avons le meilleur réseau de France ramené au nombre d'habitants. L'agglomération marseillaise en a trois fois moins que nous. Notre objectif est d'améliorer encore le réseau de transports en commun, mais pour des raisons économiques et écologiques, nous devons augmenter leur fréquentation et donc réduire la place de la voiture.

Intervention de Fabien BAGNON, Vice-président délégué à la voirie et aux mobilités actives

La voiture est un fantastique outil de mobilité, efficace, confortable pour un coût encore modéré même s'il augmente. Sa massification rapide a entraîné son inefficacité. La vitesse moyenne aux heures de pointe ne dépasse pas les 15 km/h. Certains usages, comme effectuer des trajets en voiture de 2 km pour aller chercher son pain ou de 800 km pour partir en vacances, apparaissent irrationnels.

Rationaliser l'usage de la voiture et en réduire sa place sur l'espace public passent nécessairement par des changements d'habitudes. Il y a là un changement culturel pour accompagner le changement des comportements et passer de la monomobilité à la multimodalité, où le bon outil de mobilité est choisi pour chaque besoin.

*Choisir le bon outil
de mobilité pour
chaque besoin*

Enfin, l'aspect économique rentre en jeu. Ces évolutions sont indispensables pour réduire la forte dépendance à la voiture, en particulier des ménages défavorisés dans le contexte de la hausse du coût de la voiture. Il est dans l'intérêt de tous de démultiplier les solutions de mobilité.

PARTIE 2. LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE.

Quel avenir pour l'automobile dans la Métropole de Lyon ?

Les phénomènes émergents : dépossession et voiture partagée

par Matthieu AUBINEAU, responsable du service Développement des services de mobilités, Métropole de Lyon

Il n'y a pas de solution miracle ou unique pour diminuer la place de la voiture en ville. Mais pour tendre vers cet objectif, la Métropole de Lyon accompagne des évolutions en cours telles que la dépossession et le partage de véhicules.

L'autopartage



Il existe plusieurs formes de service d'autopartage :

- une offre en station et en boucle, comme l'offre Citiz proposant 158 stations et 400 véhicules
- l'autopartage en foisonnement ou *free-floating*, qui relève d'initiatives privées (Leo&Go, Zity, E+Share). Il consiste à mettre à disposition des usagers des véhicules à l'intérieur d'une zone délimitée et sur toute place de stationnement de surface disponible.
- l'autopartage entre particuliers.

L'autopartage est resté assez discret pendant quelques années, mais représente pourtant un complément du bouquet de mobilité, car il peut :

- remplacer efficacement entre 5 et 8 voitures personnelles (ADEME, 2019), en dispensant par exemple les ménages d'avoir un 2^e véhicule
- libérer presque trois places de stationnement en voirie
- éviter une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an.

L'autopartage complète l'offre de services de mobilité pour les ménages non motorisés ou avec un seul véhicule, car il permet de réaliser des trajets de nuit ou d'urgence, des trajets non couverts par les transports en commun (ex. activités de week-end et hors métropole), des transports d'objets volumineux (ex. magasin, déchetterie) ou encore des trajets nécessitant un véhicule adapté (comportant plus de 5 places, permettant l'accueil de PMR).

Par rapport à la voiture individuelle, l'autopartage présente des avantages comme la diversité de véhicules (ex. utilitaire), l'absence de frais imprévus et de nécessité d'avoir une place de stationnement chez soi.

Des contraintes existent également : l'accès aux véhicules, le fait de ne pas pouvoir y laisser des affaires personnelles, le sentiment de payer cher à chaque usage (ex. 10 euros environ pour une course d'une heure avec un petit véhicule, 40 euros pour une course d'une matinée à l'extérieur de la métropole, 150 euros pour un week-end dans les Alpes, 1 200 euros pour partir 3 semaines à la mer). Pourtant, l'autopartage reste avantageux si l'on considère l'ensemble des coûts d'une voiture personnelle.

Aujourd'hui, l'offre Citiz reste relativement confidentielle avec 400 véhicules. Mais la Métropole de Lyon s'est engagée dans un plan de déploiement qui prévoit d'atteindre 600 véhicules en 2024, 1 000 en 2023 et jusqu'à 3 400 en 2030. Massifier l'autopartage permettra aussi de rassurer les ménages sur la disponibilité des véhicules.

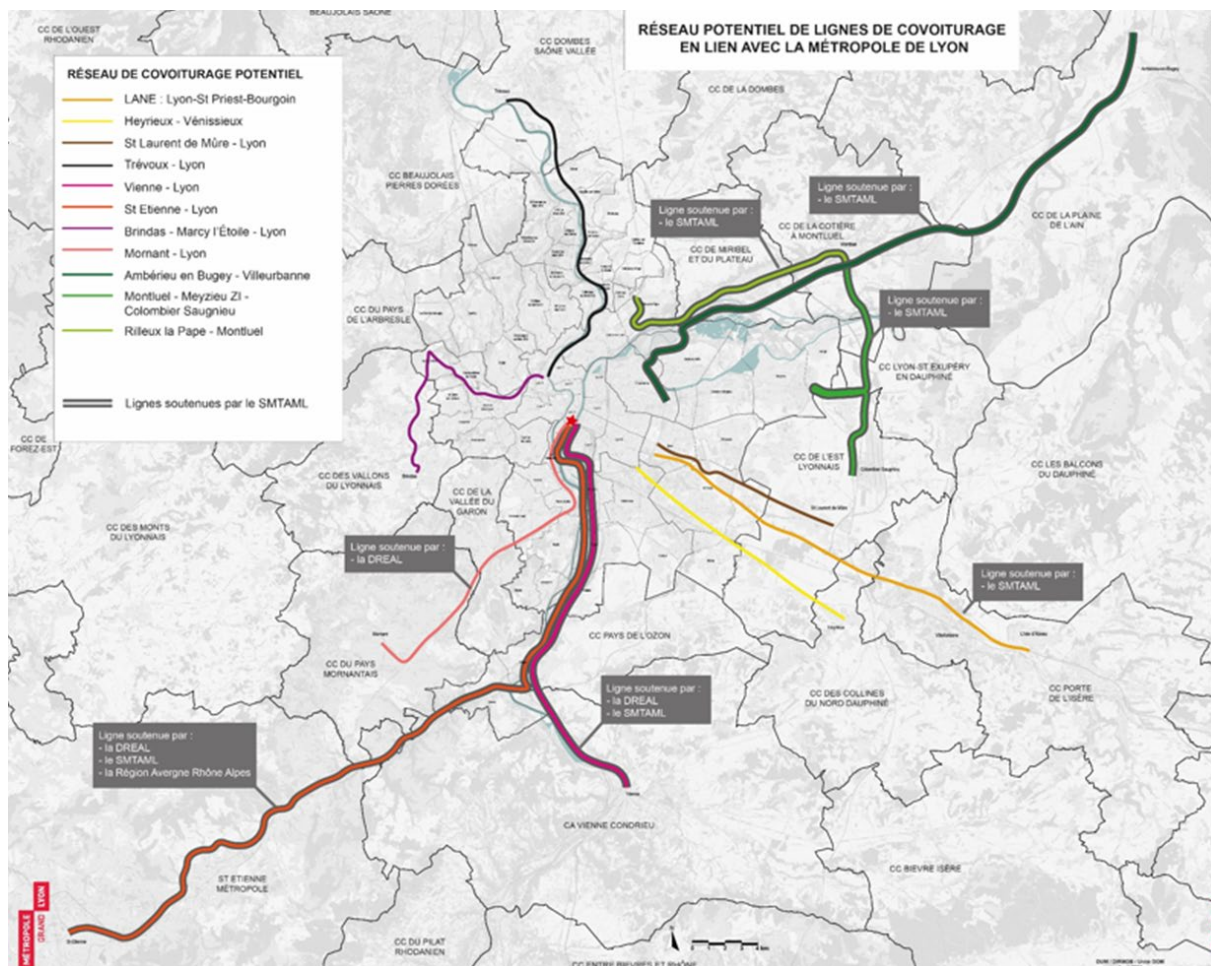
Le covoiturage

La Métropole de Lyon soutient également le développement du covoiturage via des services adaptés :



- sa plateforme de mise en relation [En covoit'](#) pour les trajets de courtes distances et réguliers, au départ et à l'arrivée dans la métropole de Lyon ;
- la ligne de covoiturage [Lane](#) entre Lyon et Bourgoin-Jallieu, qui offre 4 arrêts équipés, une application, un temps d'attente de 3 min en moyenne, une garantie de départ au bout de 20 min, la rémunération des conducteurs et la gratuité pour les passagers.
- Et via des infrastructures, comme des aires et arrêts de covoiturage et des voies réservées, qui seront renforcées sur les grands itinéraires. La carte ci-dessous présente les lignes de covoiturage à l'étude.

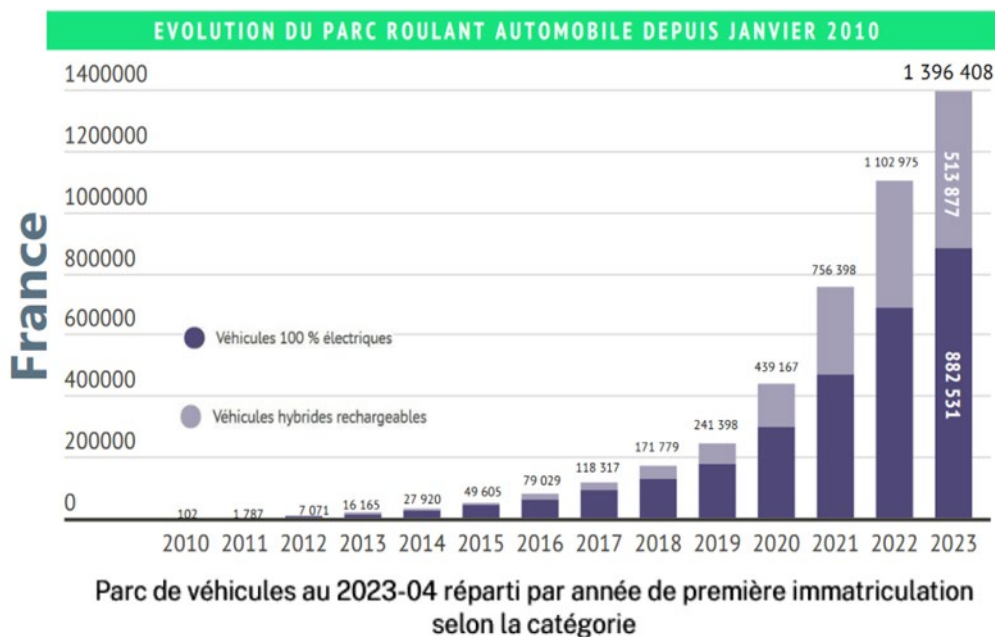
La métropole de Lyon est l'aire urbaine qui a connu la plus forte hausse de covoiturage avec une augmentation du nombre de trajets de 270 % entre octobre 2022 et octobre 2023.



Réseau de covoiturage potentiel

L'électrification

Pour les personnes ne pouvant se passer de véhicule, les voitures électrifiées représentent une alternative préservant la qualité de l'air. Il en existe deux types : les véhicules hybrides rechargeables (VHR) et les véhicules électriques (VE). Ils sont en nette croissance depuis une dizaine d'années (voir figure ci-dessous). Leur part dans le parc roulant automobile reste toutefois modeste : ils représentaient 3,8 % du parc en France en octobre 2023 et 4,3 % du parc de la Métropole de Lyon en avril 2023.



Ces véhicules doivent naturellement être rechargés. Si cela ne pose pas de problème en habitat individuel, l'exigence de point de charge est plus délicate pour les usagers en habitat collectif. Aujourd'hui, il existe un réseau de recharge sur le domaine public : le réseau IZIVIA Grand Lyon et l'offre privée (ex. grandes surfaces, parcs d'entreprises). Mais cela ne suffit pas, c'est pourquoi la Métropole de Lyon souhaite favoriser l'équipement des copropriétés. Plusieurs freins existent à l'heure actuelle : la complexité du sujet pour les syndicats et copropriétaires, le coût de l'installation, l'acceptation du projet par la copropriété et les contraintes techniques (capacité du réseau, infrastructure...). Aujourd'hui, seules 350 copropriétés sont ou seront équipées à court terme d'une solution collective de recharge. Un plan d'action coordonné avec l'ALEC Lyon est en cours à la Métropole de Lyon pour faire connaître l'offre, lever les freins et favoriser les solutions de recharge.

Demain, transformation de la voiture ou nouveau véhicule au secours des villes ?

par Benjamin PRADEL, sociologue des mobilités et du fait urbain

La ville s'est aménagée en fonction de la voiture. La vitesse offerte par la voiture a bouleversé nos territoires et nos modes de vie au 20^e siècle. Mais aller plus vite ne nous a pas fait gagner du temps au quotidien, cela nous a permis d'aller toujours plus loin. Nous avons étalé et dispersé nos activités sur le territoire, jusqu'à nous rendre dépendants de la voiture dans une forme de cercle vicieux.

Pourtant, elle pose de nombreux problèmes collectifs aujourd'hui bien connus (sédentarité, pollution, accidentologie, etc.) et elle coûte très cher à l'échelle individuelle (carburant, entretien, assurance, etc.). Deux grands leviers existent pour repenser nos systèmes urbains : l'aménagement du territoire et la place de la voiture.

La voiture en tant qu'objet est en train de muter en raison de l'électrification, de l'autonomisation, de la sécurisation, de la numérisation... Il serait plus juste d'ailleurs de parler des véhicules et d'étendre petit à petit l'imaginaire de la voiture. De quelles évolutions parlons-nous ?

- La voiture se digitalise et est plus intégrée numériquement à nos vies : elle est connectée au smartphone et inversement, elle absorbe nos données et rentre dans ce qu'il convient d'appeler l'internet des objets... C'est aussi pour cela que les voitures coûtent de plus en plus cher. Demain, elle communiquera avec la route pour devenir plus autonome...
 - La voiture est aussi de plus en plus intégrée au logement : les voitures électriques sont reliées au logement par des branchements « cordons ombilicaux » à l'espace privé ; des données sont transférées dans le logement ; certains constructeurs développent la possibilité de faire des voitures des batteries où le véhicule se rechargerait en heures creuses et alimenterait le logement en heures pleines ; on peut imaginer à terme une seule facture électrique... Énergéticiens et constructeurs automobiles travaillent ensemble pour penser les smart grids, c'est-à-dire des réseaux d'énergie combinant les technologies du numérique et de l'électricité.
- 
- Les voitures partagées se développent, mais il existe encore de nombreuses limites : la limite de propriété et ses imaginaires de contagion, l'accès et la disponibilité contraints, la personnalisation plus difficile du véhicule (confort, esthétique, fonction) ... On ne peut pas considérer une voiture partagée comme une extension de sa maison.
 - Les voitures électriques, qui véhiculent un imaginaire très fort et qui bénéficient du fait que l'électricité en France est moins chère que chez nos voisins grâce au parc nucléaire.
 - Les véhicules légers intermédiaires (AMI, Twizy, vélos, etc.) qui questionnent les gabarits des véhicules, les règles du Code de la route, la signalétique, les espaces de stationnement...
 - Les voitures autonomes, équipées aujourd'hui de régulateur de vitesse et demain de systèmes robotiques pouvant fonctionner sans conducteur. L'automatisation redonne de la valeur à la voiture, car elle permet de faire autre chose alors que le temps de trajets est plus en plus considéré comme un temps d'activités. Demain, elle pourrait permettre de monter/descendre à la demande grâce à des flottes de voitures autonomes partagées...
 - Les voitures volantes, « une utopie réaliste dont on parle beaucoup », font l'objet d'expérimentations ou de coups marketing (ex. vol d'une voiture volante d'un constructeur chinois à Dubaï). La réglementation aérienne n'est pas prête pour régir de tels déplacements.



Le Chat de Philippe Geluck

L'accompagnement des usagers au changement de comportement

par Benjamin PRADEL, sociologue des mobilités et du fait urbain, et Anne-Sophie PETITPREZ, responsable d'unité Management de la Mobilité, Agence des Mobilités, Métropole de Lyon

Les résistances au changement des modes de déplacement

Il existe plusieurs registres de limites au changement de comportement de mobilité :

- Les habitudes et routines ancrées, qui sont nécessaires pour vivre, car elles nous libèrent l'esprit, nous reposent et nous sécurisent. La force de l'habitude permet d'expliquer la résistance des usagers aux injonctions de changement de modes. Mais des tests et des expérimentations rendent possible des changements, de même que des événements contraints ou moments décisifs dans le cycle de vie (déménagement, naissance d'un enfant, séparation, changement d'emploi, etc.).
- L'accessibilité des alternatives est également déterminante. Les ménages n'ont pas forcément d'alternatives efficaces de transport pour laisser leur voiture au garage et opter pour un autre mode. La voiture reste la solution la plus facile et le comportement le plus pratique à adopter. Mais si on démontre qu'il existe une solution moins chère, possible, accessible, à proximité et qu'on lève les freins cognitifs (ex. « le vélo, c'est pour les enfants »).
- L'environnement de vie joue également un rôle : le logement a-t-il un local vélos ? A-t-on accès à des infrastructures ?
- Les contraintes socio-économiques, le pouvoir d'achat. Le budget consacré à l'énergie et au transport augmente, cela implique des arbitrages (ex. diminution du budget alimentation).
- Les représentations et les cultures. La voiture reste un objet de réussite sociale. Y renoncer n'est pas neutre. Il faut ajouter à cela la perception des injustices : pourquoi fournir des efforts si les autres ne le font pas ?

Le changement est possible

Une approche systémique, reposant sur tous les leviers, favorise le changement de comportements de mobilité : agir sur les modes de vie, les infrastructures, l'éducation, les représentations, etc. On peut citer :

- La transformation radicale de l'espace public et du ratio de partage de la voirie, qui s'engage dans plusieurs villes et notamment Barcelone.
- La politique en faveur du vélo dans les grandes villes. Les chiffres sont parlants et montrent que les décisions prises à Strasbourg, à Grenoble ou encore à Lyon ont entraîné une hausse des déplacements en vélos.
- L'accessibilité à des alternatives à la voiture. La gratuité des transports publics est un débat récurrent (ex. Calais). Il a été démontré qu'elle ne se traduit pas forcément par un recours plus important mais la gratuité envoie un signal fort aux habitants.
- La contrainte et les événements individuels et collectifs. À la suite de l'épidémie de Covid 19, certains ont modifié leur mode de transport.
- Le réaménagement urbain sur le long terme avec le rapprochement travail-logement, l'éloge de la proximité, etc.
- Les innovations techniques et low-tech, comme le vélo à assistance électrique, les véhicules légers, le numérique permettant de rationaliser la place de la voiture en ville, l'amélioration des transports en commun
- L'accompagnement et le management de la mobilité pour accompagner les personnes au plus près de leurs besoins.

L'Agence des Mobilités

[L'Agence des Mobilités](#) de la Métropole de Lyon accompagne les usagers dans leurs changements de mobilité. Elle n'intervient pas sur les infrastructures, mais informe sur les services de mobilité de la Métropole et conseille individuellement les usagers dans leur transition de mobilité.



Pour cela, la collectivité peut utiliser plusieurs leviers :

- Cibler les moments de vie favorables au changement de comportement pour sensibiliser (déménagement, retraite, passage au collège...)
- Travailler avec les employeurs pour améliorer la mobilité du quotidien (ex. informations sur l'offre)
- Faire des projets et chantiers des opportunités d'évolution de pratiques (ex. un chantier perturbant, le réaménagement de l'espace public et une nouvelle réglementation comme la ZFE peuvent déclencher des changements de mobilité). Pour que le changement soit pérenne, il faut proposer aux usagers toutes les alternatives et cibler celle qui lui convient réellement.

L'Agence des Mobilités est un dispositif récent accompagnant les usagers pour que ceux-ci s'y retrouvent dans le panel de services de mobilités et comprennent les différents dispositifs. Elle s'appuie sur quatre registres d'action :

- **Informier.** Une expérimentation a montré notamment qu'apporter l'information aux habitants était nécessaire : certains n'avaient pas pris les transports en commun depuis plusieurs années et ignoraient que l'extension du métro leur permettait de rejoindre le centre-ville de Lyon

rapidement. L'Agence des Mobilités intervient également sur les lieux de vie et de travail pour faire connaître les offres et services de mobilité.

- **Sensibiliser les usagers**, leur donner les moyens de réfléchir à leurs pratiques et à la mobilité en général
- **Conseiller** pour accompagner individuellement les usagers pour lever les freins à l'utilisation d'alternatives à la voiture, connaître et se préparer aux aléas, prévenir les échecs et faire évoluer leurs pratiques de mobilité
- **Faire tester et former.**

L'Agence des Mobilités est un lieu d'information et de conseil en mobilité ouvert depuis septembre 2022 au 120 rue Masséna, dans le 6^e arrondissement de Lyon. Elle accueille les usagers professionnels et particuliers et propose un suivi personnalisé qui consiste à :

- Établir un diagnostic des pratiques pour objectiver la situation de l'utilisateur.
- Présenter les mesures d'accompagnement : solutions de mobilité alternatives adaptées aux besoins de l'utilisateur, formation aux outils d'aides à la mobilité, aides et dérogations éligibles à la situation de l'utilisateur (ex. dans le contexte de la mise en place de la ZFE). Un travail sur l'émotionnel avec un psychologue social est également possible.
- Mettre à disposition un compte-rendu avec préconisations.

Le conseil en mobilité est un élément déclencheur de changement, mais il s'inscrit nécessairement dans un écosystème de mobilité comprenant les infrastructures, les solutions alternatives, etc. L'Agence des Mobilités a mené des expérimentations avec les usagers durant plusieurs mois pour questionner leurs pratiques et habitudes, cerner leurs besoins, leur proposer des alternatives gratuitement pour qu'ils puissent les tester réellement. Ces expérimentations ont permis de faire évoluer les représentations, par exemple relativiser la dangerosité du vélo.

« Ce qui a le plus joué : en 1, la conseillère, et en 2, tester vraiment le mode » (Leyla, habitante ayant participé à une expérimentation)

Il n'existe pas forcément de solutions pour tous, mais l'accompagnement vise aussi à rendre les usagers le plus possible agiles.

L'Agence des Mobilités recrute actuellement de nouveaux usagers concernés par la mise en place de la ZFE pour les accompagner.

Échanges

- **Comment accompagner les mobilités des professionnels?** Les aides à domicile sont indispensables au maintien à domicile des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. Ces professionnels doivent pouvoir circuler et stationner aisément, pour pouvoir assurer les soins aux personnes, faire leurs courses, etc. « Ce stationnement deviendra prochainement payant à St Genis Laval. Les interventions des aides à domicile sont vraiment menacées par les problèmes de mobilité. Or, il s'agit déjà de métiers sous tension. Il est indispensable d'intégrer dans les politiques publiques les usages professionnels » explique un participant professionnel de l'aide à domicile.
- « En habitant à proximité des transports en commun, même en dehors du centre-ville et avec une grande famille, **il est possible d'abandonner la voiture en combinant plusieurs options** : train et vélo, emprunt d'une voiture partagée Citiz ou du véhicule du voisin en cas d'urgence » témoigne une participante.

Jean-Charles KOHLHAAS témoigne également de son cheminement personnel. Exerçant la profession d'infirmier à domicile et réalisant 80 km/jour, il a longtemps utilisé une voiture thermique, puis est passé à la voiture hybride et à la voiture électrique dont il appréciait la conduite. Depuis un an, il n'a plus de voiture et a recours à l'autopartage pour ses déplacements professionnels (voitures de la Métropole de Lyon) et personnels (autopartage entre particuliers, via Turo). À Oullins, le choix de recourir à ces usages de la voiture est très important et revient moins cher que d'entretenir un véhicule personnel. Il tient enfin à rassurer « bien sûr, on ne va pas supprimer tous les véhicules, notamment ceux des professionnels qui en ont besoin. L'objectif de la Métropole est de diminuer la part de la voiture ».

- Des participants dénoncent l'existence de zones accidentogènes (ex. entre Saint Genis les Ollières et Tassin) qui n'encouragent pas à délaissier la voiture, même pour de courtes distances (ex. absence de trottoirs, voies étroites). Pour progresser sur le sujet, « **il faut aussi améliorer la sécurité et les infrastructures** » rappelle un participant.

Fabien Bagnon a été informé récemment des problèmes sur cette zone. La Métropole de Lyon a mis en place des procédures visant à analyser les zones accidentogènes. Il s'agit souvent de secteurs où la coexistence de la voiture et des modes actifs n'a pas été pensée, où les voiries ne peuvent pas accueillir des voitures, des cyclistes et des piétons et où des permis de construire ont été délivrés malgré l'absence de trottoirs. « Ces zones entraînent une "obligation de conduire". 18 % des voiries de la Métropole de Lyon n'ont pas encore de trottoirs ou des trottoirs non réglementaires. Le 1^{er} Plan piétons de la Métropole, voté en juin 2022, prévoit des budgets dédiés pour résorber ces points noirs » explique Fabien Bagnon, mais certains secteurs exigent des investissements trop coûteux pour ce mandat.

- « L'urgence climatique appelle des réponses plus importantes » estime un participant. Des métropoles (Dunkerque, Montpellier) ont déjà choisi la gratuité des transports en commun et ont obtenu des résultats probants sur la baisse de l'usage de la voiture et de la pollution. « **La gratuité des transports en commun et le développement du réseau doivent être considérés en parallèle** et pourraient être des objectifs du projet de mandat » conclut-il.

Temps conclusif

Par Jean-Charles KOHLHAAS, Vice-président délégué aux déplacements et aux intermodalités

Vous avez raison : nous devons aller plus vite et plus fort. C'est ce que nous avons décidé puisque nous avons doublé les investissements du Sytral pour ce mandat. On a un retard important à rattraper, mais on est limité par le budget et les capacités de travaux des entreprises. Celles-ci sont au maximum de ce qu'elles peuvent réaliser dans les six ans qui viennent.

Quant à la gratuité des transports en commun, toutes les études montrent que, malheureusement, elle n'entraîne pas un report modal de la voiture vers les transports en commun. Ceux-ci sont déjà bien moins chers que la voiture dont le coût s'élève à environ 500 euros/mois. La Métropole de Lyon a opté pour la tarification sociale et la gratuité pour les plus pauvres. Notre priorité est d'améliorer le niveau de service, la fréquence et l'amplitude des bus... On y travaille, mais on se heurte à des difficultés de recrutement.

Dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les transports ferroviaires, desservant les zones périurbaines, représentent un autre enjeu pour la Métropole. Jusqu'à l'année dernière, la France consacrait 1,9 milliard d'euros/an à l'entretien de ces lignes ferroviaires. Elle est passée à 2,9 milliards. Depuis 20 ans, la Suisse, deux fois plus petite, consacre 5,8 milliards d'euros/an à son réseau ferroviaire. Notre retard est considérable. Or, pour réduire significativement les émissions relatives à ces déplacements de plus longue distance, supérieures à 10 km, le transport ferroviaire serait la meilleure solution.

Par Laurence BOFFET, Vice-présidente déléguée à la participation et aux initiatives citoyennes

Les débats ne seront pas épuisés ce soir, mais ils nous ont permis de mieux cerner et partager les enjeux, notamment le réaménagement des villes, la question du financement des différentes options de mobilité... On a beaucoup financé les voiries en France par les impôts directs, il nous faut rééquilibrer les financements vers les autres modalités et les transports publics. Il ne s'agit pas de report modal, mais de dignité et d'égalité de traitement.

Je remercie les intervenantes et intervenants, les participantes et participants et les élus. Nous continuerons les échanges sur ce sujet, le chemin ne fait que commencer.

Liste des personnes présentes

PARTICIPANTS

ALLION Gérard	Maison du vélo
BAUDOUIN Sandrine	Alternatiba
BEAU Jean-Christophe	Act For Now
BENSEDDIK Nabil	Habitant
BIENVENUE Frédérique	La Ville à Vélo
BONNARD Bruno	MOBILIANS
BORDON Irène	Habitante
BOURDIN Anne	CLCV
CASATI Régis	Habitant
CHAPELET Yoann	Mairie de Villeurbanne
CHEVALLIER Françoise	Maison du vélo
CLAVEL Alain	Habitant
COLLOMB Krystelle	Habitante
COSTE Paul	CAEL Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais
DEFAIT Alain	Association
DOUGÈRE Coralie	SYSTRA
FONTAINE Myriam	CCSPL
GABAUDE Catherine	Dardilly en Transition
GASCOIN Yves	Les Droits du Piéton
GIRARD Bernard	DARLY
GONNET Jean-François	CDAFAL 69
GROBON Frédéric	Habitant
GUILLERMIN Jacques	Mobilians
HACHE Matthieu	Ville de Villeurbanne
HUGUES François	La Ville à Vélo
JACQUES Michel	ATTAC
LAROSE Michel	CIL Beauregard Champ Blanc
LÉVÊQUE Damien	Habitant
LEVIAUX Pierre	LAET CNRS Université Lyon 2
MORAND Aline	Sytral Mobilités
OLIVERO Colette	Réagir l'Enfant et la Rue
PAUL Christian	CIL
PONS Michel	Ligue du Rhône contre la violence routière
ROBIANI Loïc	VAZY
TOULERON Alain	CCSPL
VAILLANT Céline	Sytral Mobilités
VENTURA Lionel	DARLY
VINOT Thomas	SMT AML
ZYLBERBLAT Pauline	Habitante/Bureau d'études

ÉLUS

BAGNON Fabien	Vice-président
BOFFET Laurence	Vice-présidente
KOHLHAAS Jean-Charles	Vice-président

SERVICES DE LA MÉTROPOLÉ (organisateurs*)

AUBINEAU Matthieu*	Responsable du service Développement des services de mobilités
BERGERY Elsa	Chargée de mission stationnement intermodal
CANNONGE Marie	Chargée de mission services de véhicules motorisés partagés
CASTAY Juliette	Chargée de mission gouvernance et responsabilité institutionnelle
EXERTIER Anouk	Chargée de mission management de la mobilité scolaire
FOREST Jean-Pierre*	Chargé de mission stationnement
GALANGAU Bente	Direction de la mobilité
HOHMANN Sophie*	Chargée de mission participation citoyenne
HOUSSAIS Pierre*	Directeur de la prospective et du dialogue public
KHALFOUN Boucif*	Responsable du service participation et implication citoyennes
LEICHER AUCHAPT David	Responsable des données
WILMET Félix	Chef de projet mobilités et équipements innovants

www. Retrouvez
toutes les études sur
millenaire3.
com

jeparticipe
.grandlyon.com

MÉTROPOLE DE LYON
Direction de la prospective
et du dialogue public
20 rue du Lac, CS 33569
69505 Lyon Cedex 03

ccspl@grandlyon.com
www.grandlyon.com