

**sepal**

Planifier  
l'agglomération  
lyonnaise

# Une agglomération accessible et apaisée, aux mobilités décarbonées

*Le 15 décembre 2021, le Sepal a décidé d'engager la révision du Scot de l'agglomération lyonnaise et mis en place quatre commissions thématiques conçues pour débattre de l'avenir du territoire. Après un premier cycle en juin, consacré au diagnostic partagé, un second cycle de commissions s'est tenu en novembre pour débattre des enjeux et pré-orientations pour le futur Scot, avec les conseillers du Sepal, les vice-président.es des collectivités membres, les maires et représentants des partenaires associés à la démarche. Cette synthèse reprend les principaux éléments issus de cette deuxième commission.*

## Rappel des consensus établis lors de la première commission

Lors de la commission de juillet les élus se sont accordés sur plusieurs priorités :

- .....► La performance de la desserte en transport collectif, un préalable indispensable à l'accueil de nouveaux habitants ou emplois
- .....► L'indispensable prise en compte des spécificités des territoires en matière de qualité de desserte pour définir des niveaux d'accueil de population et d'emplois adaptés
- .....► Accélérer et élargir le maillage de l'offre en transports collectifs performants, notamment en site propre, au-delà du centre et de la première couronne, pour accompagner le développement multipolaire de l'agglomération
- .....► L'impératif de stopper ou plus fortement conditionner l'accueil des populations et emplois dans les territoires mal desservis

La commission de novembre organisée conjointement avec Sytral Mobilités dans le cadre du Plan de mobilité des territoires lyonnais, a porté sur la double question du modèle de développement urbain et des leviers nécessaires à l'atteinte d'un système de mobilité décarboné.

Elle a permis, sur la base de paroles « d'experts » et des témoignages d'habitants, de débattre et de préciser les orientations souhaitées pour le futur Scot, dans un format d'échange plus élargi. Les deux experts mobilisés étaient : Jean-Marc Offner (Président de l'école urbaine de Sciences Po Paris) et Aurélien Bigo (Chercheur associé de la Chaire Énergie et Prospérité de l'Institut Louis Bachelier).



## Une agglomération accessible et apaisée, aux mobilités décarbonées

extraits de témoignages d'habitants  
de l'agglomération lyonnaise

## Les questions mises en débat lors de la deuxième commission

En matière de modèle de développement, articulant au mieux les leviers de la politique d'urbanisme et de déplacements :

- .....► Quel modèle de développement et d'aménagement du territoire promouvoir pour réduire la demande de déplacement ?
- .....► Quel rôle des quartiers/communes gare/pôle d'échange pour l'accueil de population et/ou d'emplois ?
- .....► Les bus et cars à haut niveau de service et le réseau express vélo peuvent-ils jouer un rôle structurant vis-à-vis des objectifs d'accueil de population/emplois et d'intensification urbaine ?
- .....► Quelles orientations en matière de mobilités et d'accueil de population, d'emplois, d'équipements, ... pour des communes peu ou mal desservies par des offres alternatives à la voiture solo ?

Pour un système de mobilité décarboné :

- .....► Quels sont les leviers à actionner en priorité pour décarboner la mobilité du quotidien (sobriété, report modal, remplissage des véhicules...)?
- .....► Quelles priorités en matière de développement de transports collectifs structurants (TCSP), de maillage cyclable, de performance du réseau de bus pour structurer une organisation polycentrique ?
- .....► Quelle ambition et quelle acceptabilité du rééquilibrage de l'allocation de l'espace public pour favoriser la performance des alternatives à l'autosolisme (voies réservées notamment) ?

## Synthèse de l'intervention de Jean-Marc Offner

En premier lieu, après avoir souligné l'évolution terminologique, qui a mené les collectivités à établir d'abord des plans de circulation puis des plans de déplacements et maintenant des plans de mobilité, Jean-Marc Offner souligne l'enjeu de s'intéresser à la question des rythmes qui sous-tendent les pratiques de déplacements et qui ont un impact fort sur la fréquentation des réseaux.

Tout en admettant que les marges de manœuvre du politique sont assez faibles face au poids des évolutions sociologiques et sociétales, il invite les élus à s'interroger stratégiquement « Est-ce qu'on suit les tendances, quitte à les transformer un petit peu, à les modeler à sa façon, ou est-ce qu'on est en rupture de tendance ? ».

.....► Ainsi si le desserrement résidentiel et économique est un objectif poursuivi, est-on capable de clairement l'orienter vers les lieux souhaités ?

.....► Voulons-nous changer radicalement le modèle des pratiques de déplacements, aujourd'hui fortement adossé au système automobile ? Ou tout au moins accepterait-on de transformer ce système avec d'autres modalités d'usages, une automobile plus collective, « la voiture autrement » ?

Il invite à prendre de la distance par rapport aux modèles-type urbanistiques et souligne que c'est finalement dans la finesse des modalités de mise en œuvre que la réussite se joue.

Au regard des échanges entendus en séance, Jean-Marc Offner interpelle les élus sur les implications des orientations pressenties :

.....► Si on prend acte de l'existence du périurbain et du rôle qu'il doit jouer dans la structuration du territoire, cela réinterroge la métrique de la proximité dans ces espaces.

« On voit bien que la proximité dans le périurbain, ce n'est pas la proximité dans un centre-ville dense, ça se passe forcément autrement. Ce n'est pas forcément tout en bas de chez soi, ce n'est pas forcément tout à pied. Ça peut être à vélo, à vélo électrique et ce n'est pas forcément tous les services autour de son domicile, ça peut être aussi d'autres services qu'on trouve autour de son lieu d'étude ou de travail. Parce que la mixité sociale se joue aussi de cette manière-là, en allant ailleurs. »

.....► Tenir compte des échelles multiples, de la diversité des bassins de vie/mobilité et des rythmes variables pour un même individu. Il convient de profiter des évolutions sociétales en cours en termes de rythmes de vie pour mettre en place une approche temporelle des politiques de mobilité, qui tienne compte de la composante humaine et sociale de ces enjeux.

.....► Affirmer clairement les priorités en matière de lieux de développement pour alimenter la massification des flux, indispensable à l'efficacité des réseaux de transports collectifs. Et dans ce cadre, porter un vrai projet autour des lieux d'échanges à considérer comme des objets stratégiques incarnant le projet avec précision.

« La priorité, ce sont les transports. Moi je me sens enfermée, c'est difficile d'aller à Lyon pour quoi que ce soit culturel, économique, pour le travail, ou juste pour se balader, c'est compliqué d'accès. Et c'est d'autant plus urgent, aussi, parce que ça limite le vivre-ensemble » **Rencontre publique Pusignan**

« Il faut, si possible, limiter, voire supprimer, les occasions de déplacement, en les remplaçant par une politique de proximité » **Rencontre publique Neuville-sur-Saône**

« On sait bien que plus on met en place des aménagements pour la voiture, plus on va attirer de la voiture, et donc on veut un air qui soit moins pollué, donc il va falloir se poser la question de la voiture. La remplacer par la voiture électrique, ce n'est pas non plus une solution. On ne parle pas de la place qu'utilise la voiture dans l'espace public » **Rencontre publique Neuville-sur-Saône**

## Synthèse de l'intervention d'Aurélien Bigo

Aurélien Bigo présente les objectifs de la **Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC)**, le document de référence sur la stratégie Climat en France. **L'objectif est d'atteindre quasiment zéro émission directe pour le secteur des transports en 2050, un objectif très ambitieux car depuis 1960 les émissions liées à notre mobilité ont été multipliées par 4,2.** « D'ici 28 ans, aussi bien dans les voitures, les poids lourds, les véhicules utilitaires, les bus, les cars, les trains, les deux-roues motorisés ou encore les bateaux de transport fluvial, plus une seule goutte de pétrole ne doit être consommée. »

Aurélien Bigo présente les 5 leviers mobilisables pour atteindre cet objectif et les évolutions passées pour chacun d'entre eux.

Le premier levier, la **demande de transport** (kilomètres parcourus), est celui qui, depuis 1960, a énormément participé à la hausse des émissions. Après une multiplication par 4,7 des kilomètres parcourus sur la période passée, la hausse de la demande a ralenti depuis le début des années 2000 et est désormais portée par la croissance de la population et l'aérien.

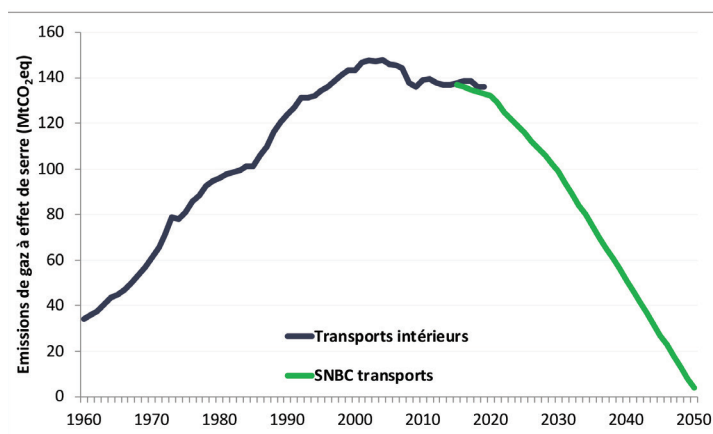
Le deuxième levier est celui du **report modal**. Depuis 1960, il s'est essentiellement fait dans le mauvais sens, avec un report massif de la marche vers la voiture.

Le troisième levier est l'amélioration du **remplissage des véhicules** (covoiturage notamment). L'analyse sur le temps long montre une évolution vers une moindre occupation des véhicules.

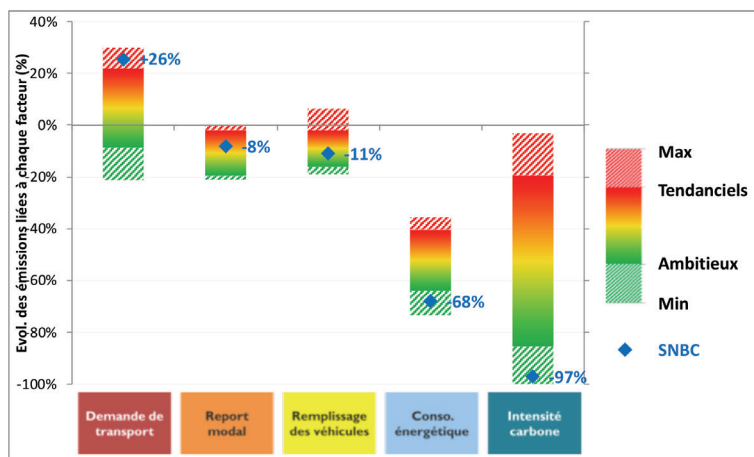
Le quatrième levier concerne les **réductions de consommation énergétique** des véhicules (rendement des moteurs, conduite plus sobre, réduction du poids des véhicules). Sur la période passée, l'amélioration de l'efficacité des moteurs, en partie compensée par la prise de poids des véhicules, a joué dans le bon sens.

Le cinquième levier est le **changement d'énergie**, avec l'objectif de sortir du pétrole pour le remplacer par des énergies bas-carbone et notamment par l'électrique, la moins mauvaise des solutions notamment pour les voitures. Si l'électrification va être indispensable, elle ne résout pas pour autant tous les problèmes. Sur la période passée, le poids des biocarburants ne compense pas le choix massif en faveur du pétrole.

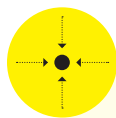
En comparaison à 12 autres scénarios de prospective français, la stratégie nationale bas carbone porte plutôt une vision de croissance verte qui se matérialise par une augmentation du trafic. Cette vision portée depuis plusieurs années ne suffit pas à faire baisser les émissions car les évolutions agissent dans le mauvais sens sur un certain nombre de leviers (la baisse de la demande, le report modal, le remplissage et le poids des véhicules). Face à ces facteurs contreproductifs, la technologie, au mieux, compense. « **Or ce qu'il faut, c'est que l'ensemble des 5 leviers soient activés dans le même sens de manière beaucoup plus forte pour atteindre l'objectif de neutralité carbone.** Mais aujourd'hui ce n'est pas ce qui est porté en termes de vision et donc dans les politiques publiques puis dans l'évolution des pratiques de déplacement. »



Emissions des transports depuis 1960, et objectif de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050



Décomposition des émissions de CO<sub>2</sub> des scénarios de transport de voyageurs jusqu'à 2050 (forme multiplicative ; comparaison de 13 scénarios ; 4 scénarios tendanciels en rouge, 4 les plus ambitieux par facteur en vert, SNBC en bleu)



## Ce que l'on retient des échanges...

### Synthèse des éléments à retenir de la séance

Face aux enjeux induits par l'urgence climatique et l'indispensable transition énergétique, un fort consensus se dégage sur l'impératif à mettre en place **des solutions de mobilité alternatives performantes et fiables** afin de soutenir et encourager les évolutions de comportements déjà à l'œuvre.

Ainsi il a été souligné le besoin de:

- .....> remettre la marche à pied et le vélo au cœur des politiques de mobilité avec des espaces publics reconfigurés,
- .....> mettre en œuvre le passage « de l'étoile à la toile » pour le réseau de transports collectifs,
- .....> travailler à la complémentarité entre réseaux lourds de transport en commun et maillage par des lignes de bus qui doivent aussi être performantes et attractives,
- .....> proposer une desserte (y compris ferroviaire) attractive aussi en heure creuse, une tarification intégrée et des solutions de rabattement adaptées avec des parcs-relais bien dimensionnés,
- .....> faire des pôles d'échange des lieux de vie, d'emplois et de services,
- .....> mettre en œuvre le RER métropolitain.

Néanmoins ces solutions doivent **s'adapter à la diversité des territoires**. À titre d'exemple, l'opportunité des voies réservées aux vélos, transports collectifs ou covoiturage n'est pas perçue de la même façon par les élus des différents territoires.

La capacité à influencer les **comportements individuels** (avec l'enjeu de la participation citoyenne pour faciliter l'acceptation) et celle à **mobiliser les ressources** (financières, humaines) nécessaires au développement des solutions performantes (en particulier la question du RER métropolitain) ont été interrogées.

### Orientations issues des échanges ou restant en débat

À l'issue des deux cycles de commissions et sur la base des enseignements des rencontres publiques de l'automne 2022, les sujets consensuels se sont précisés:

La mobilité alternative: un impondérable de l'objectif de rééquilibrage à l'échelle de l'aire d'attraction et du Sepal

- .....> L'accessibilité au centre reste une nécessité et une condition de la cohésion et de la justice sociale et territoriale, mais n'est pas suffisante;
- .....> La réduction de l'usage de la voiture requiert au préalable des offres alternatives crédibles et performantes, pour tous les motifs (au-delà du travail et de l'heure de pointe).

Répondre aux besoins actuels et futurs en proposant une desserte compétitive en transports collectifs par rapport à la voiture solo:

- .....> À l'échelle de l'aire d'attraction: RER métropolitain, B/CHNS voies réservées
- .....> À l'échelle de l'agglomération: élargir au-delà du centre et de la première couronne le maillage des transports collectifs performants (couplé au réseau express vélo) pour concrétiser enfin le passage « de l'étoile à la toile »
- .....> À l'échelle des bassins de vie: mailler finement par un mix de solutions de mobilité tenant compte de la diversité des territoires: amélioration de la performance des bus, modes actifs, offres publiques d'autopartage...

Et des sujets restent en débat:

- .....> Jusqu'où réduire la place de la voiture particulière pour apaiser l'espace public, rendre plus performants les modes alternatifs à l'autosolisme?
- .....> Le Scot doit-il plus fortement conditionner les lieux d'accueil résidentiel et économique (bureaux, zones d'activités) à leur desserte par les modes alternatifs?



Visitez notre site  
[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)



Suivez toute l'actualité du projet sur  
[@demain.lagglomeration.lyonnaise](https://www.facebook.com/demain.lagglomeration.lyonnaise)