

L'Anneau Des Sciences : une opportunité de repenser les déplacements urbains au profit d'une ville plus durable

Qui sommes-nous ? Un groupe de 4 étudiants de l'ENTPE : 3 spécialisés dans le domaine des transports, 1 dans le domaine de l'urbanisme

Nos objectifs : poser un regard nouveau sur le projet pour mettre en place une proposition de tarification adaptée à tous

LA TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE :

UN ENJEU MAJEUR DU PROJET

Les enjeux de mobilité et de temps de déplacement sont souvent à l'origine des grands projets d'infrastructure routière.

Les enjeux financiers constituent quant à eux le nœud des débats politiques et techniques propres à un projet.

Le projet du TOP provoque sur ce point de vifs débats depuis son inscription au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme en 1978. Le projet, d'abord sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général du Rhône, puis après transfert au Grand Lyon en 2003, a subi des revers financiers : manque de moyens financiers suite au rachat de la concession du tronçon Nord, volonté de désengagement de l'Etat quant au projet de Contournement Ouest Lyonnais (COL), ...

Nous nous intéressons ici à la tarification du projet en particulier, un des sujets centraux soulevé par le débat afin de proposer in fine la proposition qui nous paraît la plus adaptée. Pour cela, nous avons étudié l'ensemble des types de tarification existants pour analyser de la manière la plus objective la proposition du Grand Lyon.

UN PEAGE D'INFRASTRUCTURE INDISPENSABLE À LA SURVIE DU TOP

L'équité est un pilier fondamental de la réussite d'un projet d'une telle envergure.

Notre proposition de projet tente de tenir compte de l'ensemble des citoyens : à la fois les habitants du Grand Lyon ainsi que les usagers de l'infrastructure.

Pour cela, nous aimerions éviter l'idée d'un financement via les impôts et souhaitons que ce soient les utilisateurs de l'infrastructure qui participent au financement.

→ Nous envisageons donc un péage d'infrastructure

Cependant, dans un souci d'équité, il nous paraît plus juste d'adapter la tarification aux profils des usagers.

→ Nous proposons alors de mettre en place une tarification différenciée

Cette tarification tiendra compte des revenus de chacun afin de proposer aux ménages/usagers le tarif le plus adapté à leur situation. Cette réflexion invite alors à se demander : comment une telle tarification est-elle possible concrètement ?

→ Un système d'abonnement semble être la solution à privilégier

En effet, le temps passé au niveau de la barrière de péage doit être minimisé, il ne permet donc pas d'appliquer une telle tarification.

Le fonctionnement

La location d'un badge similaire au principe de TEO permettra de mettre en place des barrières de péage en zone 30 afin de gagner du temps.

Comment s'abonner ?

L'abonnement se fera par un dépôt de dossier remis éventuellement au Sytral ou à la collectivité locale directement par voie postale ou via internet.

Qu'en est-il des usagers non abonnés ?

D'un point de vue pratique, quelques barrières traditionnelles seront préservées.

La tarification dépendra de la classe de véhicules : moto, voiture, poids lourd ... et non fonction des revenus des conducteurs.

Malgré un péage « traditionnel », la communication demeure significative

Si le principe de l'utilisateur/payeur semble être intégré dans nos habitudes, il reste important d'informer la population des objectifs du péage et des modalités d'abonnement.

→ Un site internet permettra de suivre les évolutions du projet.

Un suivi tant dans la phase de réflexion qu'après la mise en service de l'infrastructure, permettra aux citoyens de se renseigner, de comprendre les enjeux d'un tel projet.

→ Un forum permettra de s'exprimer afin d'éclaircir les éventuelles difficultés que pourraient percevoir les usagers.

REPENSER LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

Le péage urbain comme solution durable

Il nous paraît important sur le long terme de repenser la place de la voiture à l'intérieure de l'agglomération lyonnaise. Dans une optique de Développement durable et notamment d'un meilleur cadre de vie en centre-ville, il nous semble indispensable de favoriser un report de l'utilisation de la voiture vers une plus grande utilisation des Transports Collectifs. Pour arriver à un tel but, nous proposons la mise en place progressive d'un péage urbain de zone. Cela signifie la création d'une zone autour de Lyon délimitée par le périphérique. Toute personne circulant en voiture dans la zone entre 7h et 19h devra alors s'acquitter d'un forfait journalier d'un montant de 8 euros (prix basé sur le péage londonien).

L'acceptabilité, un enjeu majeur du péage urbain

→ Equité spatiale

Réduction pour les personnes résidant à l'intérieur de la zone.

→ **Transparence des recettes du péage urbain**

Les recettes doivent être utilisées pour développer l'offre en transport en commun et proposer une alternative crédible à la voiture.

→ **Une communication importante**

Une communication doit permettre d'informer la population des objectifs de la politique en place et mettre en exergue les actions qui visent à améliorer leur cadre de vie.

Finalement, nous proposons deux visions pour cette infrastructure. Tout d'abord, une vision pragmatique de la réalité économique qui demande une levée de fond puis une vision à plus long terme incorporant la volonté de créer une ville plus durable. Nous avons synthétisé les deux visions :

	Vision à court et moyen termes	Vision à long terme
Tarification	Péage d'infrastructure avec possibilité d'abonnement permettant une tarification différenciée	Péage urbain de type péage de zone
Objectifs	Lever des fonds pour financer les frais d'exploitation de l'infrastructure	Accompagner la mise en place d'une politique de réduction de l'utilisation de la VP en ville
Limites	Les personnes en transit sont obligées en payer le plein tarif et peuvent difficilement participer à la concertation. Cette vision ne montre pas une volonté de réduction de la place de la voiture en ville	Acceptabilité d'un péage urbain plus difficile Transition entre péage à court terme et à long terme peut être difficile Augmentation du nombre de personnes dans les TC et donc du besoin en financement des TC
Points forts	Prise en compte des foyers à faibles revenus en proposant une tarification adaptée	Insertion dans une politique plus globale de réduction de la voiture en ville Volonté d'une diminution des nuisances à la fois sonores et environnementales

Conditions de réussite et améliorations à apporter au projet Anneau des Sciences :

1. La tarification adoptée doit **répondre aux attentes** portées par l'infrastructure
2. Les **recettes** choisies doivent être **cohérentes avec** les objectifs de la **politique des déplacements urbains** mise en place
3. Des **stratégies équitables** doivent être menées en parallèle avec les leviers d'acceptabilité du projet
4. Le **débat** doit permettre **la prise en compte de l'ensemble des avis** afin de favoriser une **meilleure compréhension spatiale** des enjeux de tarification

CONCLUSION

Phase 1 : **Un péage d'infrastructure avec tarification différenciée**

Phase 2 : **Un péage urbain adapté à la population et aux enjeux de développement durable**



Une proposition lisible

- Une **communication simple et efficace** sur les tarifs appliqués
- Des **permanences** ainsi que des **espaces d'expression** sur le site internet de l'infrastructure
- Une **transition** vers le péage urbain **progressive** à travers une phase expérimentale



Une progression claire et cohérente

- Des usagers **renseignés en amont** avec des annonces claires et **stables dans le temps**