

COLLECTIF VOITURES PUBLIQUES

MARS 2023

POUR UN SERVICE PUBLIC D'AUTOPARTAGE SUR LA METROPOLE DE LYON



VERS LA SOCIALISATION DU PARC
DE VÉHICULES INDIVIDUELS



SYNTHESE

Longtemps considérée comme génératrice de liberté et de progrès, **la voiture individuelle est désormais en milieu urbain une aliénation**. Alors qu'elle crée de très nombreuses contraintes économiques individuelles pour les ménages qui en possèdent, **la voiture produit aussi des inconvénients collectifs majeurs** : pollution de l'air, sonore, coûts d'investissement et d'entretien des infrastructures routières pour la collectivité, occupation massive de l'espace urbain, sentiment d'insécurité routière...

À l'heure de l'urgence climatique, adapter notre mode de vie, à la fois pour limiter et pour **s'adapter au changement climatique, doit s'inscrire dans une planification ambitieuse**. Les mobilités constitueront un levier essentiel pour la réussite d'une diminution drastique des gaz à effet de serre dans le but de contenir le réchauffement climatique en dessous des 2°C, conformément à l'Accord de Paris pour le Climat.



Pour cela, la **diminution massive du parc de véhicules** et la socialisation apparaît comme une solution centrale, car elle est :

- 🍃 **Écologiquement souhaitable** pour limiter la pollution de l'air et la tension sur les ressources énergétiques
- 🍃 **Économiquement bénéfique** pour les individus et pour les collectivités qui éviteraient ainsi les externalités négatives du transport individuel de masse
- 🍃 **Socialement juste** pour les ménages les plus modestes aujourd'hui enfermés dans une mobilité non-choisie et coûteuse sans solutions alternatives efficaces

NOTRE VISION

NOUS VOULONS FAIRE DU PARC DE VÉHICULES INDIVIDUELS UN VÉRITABLE TRANSPORT EN COMMUN, COMPLÉMENTAIRE DES AUTRES MOBILITÉS ACTIVES ET COLLECTIVES

NOTRE HORIZON

UNE GESTION 100% PUBLIQUE DES VÉHICULES EN AUTOPARTAGE AU SEIN DE LA MÉTROPOLE DE LYON EN 2050, EN DIVISANT PAR 4 LE PARC ACTUEL DE VÉHICULES

La mise en place de cette nouvelle Compagnie Métropolitaine des Voitures Publiques s'appuie sur 6 piliers clefs :

1. Le choix d'un statut de **régie publique** pour faire de l'autopartage un véritable service public qui appartient à ses usagers, extrait des logiques marchandes
2. Pratiquer une **politique tarifaire juste** via différents outils tels que le chèque mobilités ou la tarification sociale
3. **Promouvoir** le service d'autopartage auprès du grand public et faire évoluer les représentations de la pratique de l'autosolisme
4. **Favoriser l'intermobilité**
5. **Déployer l'autopartage massivement** et uniformément sur le territoire métropolitain
6. **Agir sur le cadre réglementaire national** qui impose aujourd'hui la mise en concurrence de l'espace public

INTRODUCTION	04
NOTRE CONSTAT	
<i>La voiture individuelle : une aliénation dans les villes</i>	05
<i>L'autopartage un potentiel immense encore inactivé</i>	05
<i>Le service d'autopartage dans la Métropole de Lyon aujourd'hui</i>	06
<i>Un cadre réglementaire aujourd'hui favorable à la mise en concurrence du service public</i>	07
NOTRE VISION	
<i>Et si la voiture était un transport en commun ?</i>	08
<i>Une nécessaire diminution du parc de véhicule individuel</i>	08
<i>Vers la socialisation des véhicules à 100% à l'horizon 2050</i>	09
<i>Une modification radicale des parts modales à horizon 2050</i>	09
VOITURES PUBLIQUES 2023	
<i>Le projet : Développer un service public d'autopartage massif sur la Métropole de Lyon d'ici à 2030</i>	10
<i>Faire évoluer notre rapport à la place de la voiture en ville</i>	10
<i>Inscrire l'autopartage dans le calendrier de la ZFE</i>	11
NOS MESURES	12
A PROPOS	19

INTRODUCTION

Ce document est la contribution du collectif **VOITURES PUBLIQUES** à la concertation préalable environnementale sur le Plan des Mobilités des territoires lyonnais, organisée par SYTRAL MOBILITES, ayant lieu entre le 9 janvier et le 10 mars 2023.

L'article L1231-1-1 du code des transports, créé par la Loi d'Orientation des Mobilités, prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire. La Métropole de Lyon détient cette compétence en partenariat avec l'Autorité Organisatrice des Mobilités SYTRAL MOBILITES.

Ce document est une proposition clef en main pour mettre en place un service public métropolitain d'autopartage sur la Métropole de Lyon.

Nous proposons à tous les acteurs publics, usagers, associations, quelle que soit leur sensibilité politique, de s'approprier ce plan ou les propositions suivantes dans la conduite de leur action.



NOTRE CONSTAT

LA VOITURE INDIVIDUELLE : UNE ALIENATION DANS LES VILLES

Longtemps considérée comme génératrice de liberté et de progrès, la voiture individuelle est désormais en milieu urbain une **aliénation**. Alors qu'elle crée de très nombreuses contraintes économiques individuelles pour les ménages qui en possèdent, la voiture produit aussi des **inconvénients collectifs majeurs**.

Pour rappel :

- **672 373 véhicules individuels** ont été recensés dans la Métropole de Lyon au 1^{er} janvier 2022 pour 1,4 millions d'habitants, soit 1 véhicule à assurer, entretenir et renouveler pour 2 habitants ;
- Le taux de remplissage moyen des voitures est de **1,33 personne par véhicule** en moyenne ;
- **Les déplacements quotidiens dépassent les 50 km**, essentiellement en voiture. Ni le nombre de trajets (3 ou 4 par jour), ni leur durée (environ une heure au total), ni leurs motifs (travail, études, visites à la famille, etc.) n'ont véritablement changé en deux siècles, contrairement à la distance parcourue qui à quant à elle considérablement augmenté, au fur et à mesure de l'apparition de nouveaux modes de transports ;
- **3 milliards d'euros**, c'est le budget que les habitants de la Métropole dépensent chaque année pour financer l'investissement et l'entretien de ce parc de véhicules individuels.

Alors que la collectivité fait face à un enjeu majeur de **réduction de la pollution de l'air**, alors que l'urgence climatique nous somme de porter des politiques publiques ambitieuses et de **repenser nos modes de déplacements**, alors que le nouveau cadre de la ZFE va imposer à de nombreux ménages de se séparer de leurs véhicules dans la Métropole de Lyon, dès maintenant pour les Crit'Air 5 et à l'horizon 2028 pour les Crit'Air 2, **la démotorisation massive des ménages et la création de nouvelles solutions de mobilités est aujourd'hui une politique publique d'ampleur et centrale à mener**.

L'AUTOPARTAGE, UN POTENTIEL IMMENSE ENCORE NON ACTIVÉ

L'autopartage est un moyen parmi un bouquet de solutions pour repenser la mobilité individuelle que nous souhaitons porter :

- Parce que c'est **écologiquement souhaitable** pour limiter la pollution de l'air et la tension sur les ressources énergétiques ;
- Parce que c'est **économiquement bénéfique** pour les individus et pour les collectivités d'éviter les externalités négatives du transport individuel de masse ;
- Parce que c'est **socialement juste** de ne pas laisser les ménages les plus modestes être enfermés dans une mobilité non-choisie et coûteuse en leur proposant des solutions alternatives efficaces.

L'autopartage est une forme de mobilité mise en lumière à partir de 2006 dans les textes législatifs. Permettant de limiter l'usage de l'automobile en propriété directe, il n'est pas concurrent des autres modes de transport collectifs et conduit au contraire à les renforcer.

Du point de vue environnemental, l'autopartage est à l'origine d'une diminution significative des émissions de gaz à effet de serre (de l'ordre de 200 kg de CO₂ par an et par personne selon le rapport de l'ADEME).

La mutualisation des véhicules induit également une réduction du parc automobile individuel, remplaçant entre 5 à 8 voitures par personne, réduisant ainsi le nombre de véhicules à produire par l'industrie automobile financière et mondialisée.

L'autopartage est également porteur d'économies pour l'utilisateur, qui s'affranchit des coûts d'achat, d'entretien, de stationnement et de carburant de son véhicule individuel, qui sont alors mutualisés. Il génère aussi de multiples gains pour la collectivité, puisque l'occupation de l'espace, l'aménagement du territoire, la pollution de l'air,

les coûts d'investissements et d'entretien des infrastructures routières par la collectivité seront significativement réduits.

Sur le plan urbain, la réduction du nombre de véhicules permettrait également une diminution de l'espace urbain consacré au stationnement et donc la réappropriation d'une qualité urbaine que l'omniprésence de l'automobile avait détériorée. On estime enfin qu'une voiture en autopartage libérerait jusqu'à presque 3 places de stationnement en voirie et éviterait une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an.

LE SERVICE D'AUTOPARTAGE DANS LA METROPOLE DE LYON AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, l'offre de service d'autopartage sur la Métropole de Lyon est assurée par la société d'économie mixte Lyon Parc Auto (LPA) sous la marque CITIZ d'une part, et par des opérateurs privés ayant obtenu un label d'exploitation par la Métropole.

Ce service prend deux formes :

1- L'**autopartage en boucle**, où les véhicules sont déposés en fin de course dans la même station où ils ont été récupérés. Ce service est rempli par le réseau CITIZ, qui comptera 600 voitures réparties sur 170 stations à la fin 2023.

2- L'**autopartage en foisonnement** où les véhicules n'ont pas de station fixe et sont déposés où l'automobiliste le souhaite sur la voie publique.

Ce service est rempli par plusieurs opérateurs, qui compteront en cumulé jusqu'à 800 voitures sur un périmètre plus restreint Lyon-Villeurbanne.

Du point de vue de l'utilisateur, l'autopartage est aujourd'hui utilisé par une catégorie très spécifique de la population : résidant en centre-ville, plutôt masculine, de catégories socio-professionnelles supérieures, à un haut niveau d'éducation. Même si cela rejoint leurs convictions écologiques, il faut noter que les usagers utilisent d'abord le service par un choix rationnel d'économie et de praticité d'utilisation.

UN CADRE RÉGLEMENTAIRE AUJOURD'HUI FAVORABLE À LA MISE EN CONCURRENCE DU SERVICE PUBLIC

Aujourd'hui le cadre réglementaire oblige la collectivité à une mise en concurrence pour une activité économique sur l'espace public.

Ainsi, l'ordonnance du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques a mis en cohérence les règles relatives à la délivrance de certains titres d'occupation du domaine public.

« Le nouvel article L.2122-1-1 du CG3P prévoit que lorsque les titres d'occupation du domaine public permettent à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, l'attribution doit faire l'objet d'une procédure de sélection librement organisée par l'autorité compétente et présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, après procédure de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester ».

C'est le cas pour le déploiement de l'autopartage : cette ordonnance empêche aujourd'hui les collectivités de disposer de l'espace public pour proposer aux citoyennes et aux citoyens un service public d'autopartage à l'échelle métropolitain.

Ce cadre réglementaire favorisant le tout-marchand fait porter le risque d'une action politique essentiellement orientée vers le partenariat avec les firmes de services urbains, plutôt que vers le déploiement d'un service public assuré par la collectivité.

Le déploiement de l'autopartage par le privé fait courir plusieurs risques. D'abord l'**absence de prise en compte de la dimension socio-économique** du service d'autopartage, favorisant l'accroissement des inégalités sociales, spatiales et économiques, et l'inégalité entre les territoires. Ensuite, le **risque d'une privatisation progressive des espaces publics** et d'une contrainte dans la fabrication des politiques publiques. Un **risque conséquent d'ubérisation** et de dégradation substantielle des conditions de travail, sur le modèle des trottinettes en libre-service. Enfin, la multiplication des opérateurs fait courir le **risque d'une lisibilité dégradée pour l'utilisateur**, conduisant à l'abandon du recours au service d'autopartage.



**NOUS CROYONS EN UN AUTRE MODÈLE
OÙ L'INSTITUTION PUBLIQUE RÉGULE DRASTIQUEMENT SES
RELATIONS AU SECTEUR PRIVÉ ET TRAVAILLE À ACCOMPAGNER LE
DÉVELOPPEMENT D'ALTERNATIVES AU MODÈLE MARCHAND DES
VILLES.**

**NOUS NE SOUHAITONS PAS QUE LES NOUVELLES MOBILITÉS
PARTAGÉES NE PUISSENT DEVENIR LE MOTEUR DU DÉPLOIEMENT
D'UN CAPITALISME URBAIN, OPPOSÉ AU PROJET QUE NOUS
PORTONS.**

NOTRE VISION

ET SI LA VOITURE ÉTAIT UN TRANSPORT EN COMMUN ?

Le transport est une affaire individuelle, alors qu'il devrait être une affaire collective. L'automobile a réussi à imposer le mode de consommation capitaliste au fait même de se mouvoir. L'individualisme est devenu la marque de commerce des transports. S'il en coûte si cher pour se déplacer, c'est en grande partie parce que le réseau routier se déploie comme le libre marché économique : chaque automobile individuelle compétitionne pour conserver sa place et profiter de sa vitesse. Nous sommes à des années-lumière de l'idée d'un réseau routier collectif et d'un partage juste et équitable du bien public.

"L'avenir de la mobilité, c'est de passer [...] à un système automobile qui organise la voiture comme un transport public collectif. "

Jean-Marc OFFNER dans KAROS
Avril 2022



« La Voiture publique » - François Bellay - XIXe siècle
Musée des Beaux-Arts de Lyon

Sortir de la logique de la voiture individuelle est possible et dessine même un avenir désirable où le parc de véhicules devient un transport en commun, au même titre que le train, le métro, le bus... Les propriétaires deviennent les usagers. Ils versent un abonnement pour accéder au service, en l'occurrence le service de disposer d'un véhicule individuel au moment où ils en ont besoin, sans supporter les coûts de stationnement, d'assurance et d'entretien lorsqu'ils ne l'utilisent pas.

UNE NÉCESSAIRE DIMINUTION DU PARC DE VÉHICULE INDIVIDUEL

"Vouloir diminuer la taille du parc automobile, c'est remettre en question le mode de production et de consommation capitaliste et revenir à une économie locale qui réduit à sa stricte utilité le transport de marchandises."

Olivier DUCHARME, Villes contre automobiles - 2021

À l'heure de l'urgence climatique, adapter notre mode de vie, à la fois pour limiter et pour s'adapter au changement climatique, doit s'inscrire dans une planification ambitieuse. Les mobilités constitueront un levier essentiel pour la réussite d'une diminution drastique des gaz à effet de serre dans le but de contenir le réchauffement climatique en dessous des 2°C, conformément à l'Accord de Paris pour le Climat.

Selon le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre en France. Et plus particulièrement la voiture individuelle : selon les données du Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA), **les véhicules particuliers sont responsables de 16% de l'ensemble des émissions de GES au niveau national en 2019.**

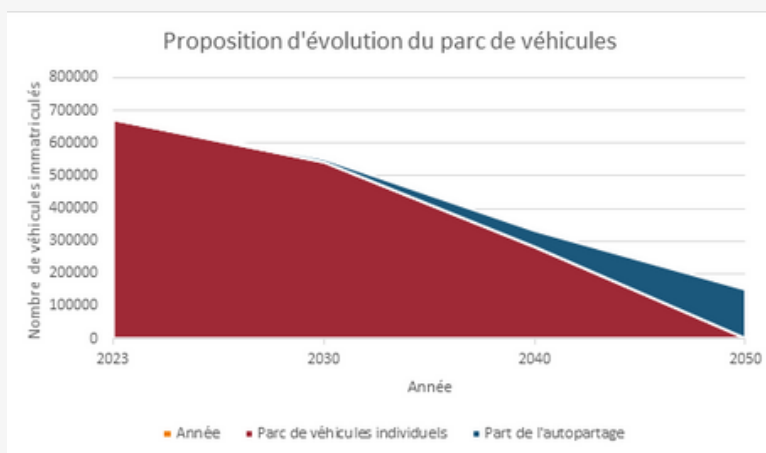
Réduire notre parc de véhicule individuel est donc absolument nécessaire pour réussir la transition écologique du pays. Pour rester socialement juste, cette diminution passe nécessairement par la mutualisation du parc et sa socialisation.

VERS LA SOCIALISATION DES VÉHICULES À 100% À L'HORIZON 2050.

Une gestion 100% publique des véhicules au sein de la Métropole de Lyon est possible et souhaitable à long terme.

Notre vision se base sur un scénario dans lequel les habitantes et les habitants de la Métropole de Lyon seraient passés de la propriété individuelle de leur véhicule à l'usage collectif et à la mutualisation de la totalité du parc de véhicule.

Plus personne n'aurait besoin d'être propriétaire de son véhicule, tout en bénéficiant d'un service lui permettant la liberté d'utilisation lorsque le besoin d'un véhicule ne pourra pas être remplacé par un autre mode de transport. L'accès à l'usage dans le cadre d'un service public de l'autopartage remplacerait les contraintes pesant sur la propriété privée.



NOTRE OBJECTIF EN CE SENS SERAIT DE PERMETTRE DE DÉVELOPPER UN PARC DE 150 000 VÉHICULES EN AUTOPARTAGE D'ICI 2050, SOIT UN PARC DE VÉHICULES DIVISÉS PAR 4 PAR RAPPORT À 2023.

UNE MODIFICATION RADICALE DES PARTS MODALES À HORIZON 2050

Cette proposition s'accompagne d'une vision d'ensemble des mobilités et notamment des répartitions modales très différentes depuis la dernière enquête de 2015 :

Mode de transports	Part modale 2015	Part modale 2050 souhaitable
Voiture	41,9%	15%
Marche à pied	35,3%	35%
Transports en commun	18,8%	35%
Vélo	1,7%	15%
Autres (2 roues motorisés...)	2,3%	0%

Cette vision s'accompagne d'un financement très différent des transports en commun et des mobilités à l'horizon 2050. En toute hypothèse, **le budget alloué aux transports en commun via SYTRAL MOBILITES devrait tripler d'ici 2050** pour tenir ces objectifs.

VOITURES PUBLIQUES 2030

LE PROJET : DÉVELOPPER UN SERVICE PUBLIC D'AUTOPARTAGE MASSIF SUR LA MÉTROPOLE DE LYON D'ICI À 2030

Le développement de ce nouveau service public devra se construire en veillant particulièrement à son accessibilité à toutes et à tous au même titre qu'un autre mode de transport dans la Métropole de Lyon.

NOUS VOULONS FAIRE DE L'AUTOPARTAGE UN VÉRITABLE TRANSPORT EN COMMUN, COMPLÉMENTAIRE DES AUTRES MOBILITÉS ACTIVES ET COLLECTIVES.



Notre objectif intermédiaire serait de permettre de développer une flotte de **10 000 véhicules en autopartage d'ici 2030**.

Nous souhaitons également garantir démocratiquement le développement de l'autopartage en associant les élus, les usagers et les salariés. Pour cela, un statut de **Régie Publique** à l'image de la nouvelle Régie Publique de l'Eau de la Métropole pourrait être envisagé. Nous pouvons nous appuyer sur l'existant et le réseau CITIZ via la **Société Publique Lyonnaise de Mobilités**. Nous proposons de nommer ce service **Compagnie Métropolitaine des Voitures Publiques**.

FAIRE ÉVOLUER NOTRE RAPPORT À LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

Remplacer la logique de propriété individuelle de son véhicule par celle d'un abonnement à un service fiable qui garantit une souplesse d'accès va permettre de mutualiser le parc de véhicules sans perdre en liberté de déplacement, en faisant collectivement des économies.

Pour autant, la pratique de l'autosolisme est profondément ancrée dans notre quotidien. Culturellement, **la possession d'un véhicule individuel est un marqueur social**. La proposition de changer la logique de propriété rencontrera des freins chez les habitantes et les habitants de la Métropole, y compris ceux ayant intérêt à changer. L'opportunité de renverser l'image sociale exactement inverse est possible, et **rendre la possession d'un véhicule individuel comme obsolète** dans le monde sous contraintes que le changement climatique nous promet est urgent.

Pour que ce changement puisse advenir, il est absolument nécessaire de parvenir à convaincre plutôt que de contraindre.

Il sera nécessaire de convaincre les acteurs du territoire de s'engager dans cette voie, ainsi que les usagers en pratiquant une politique tarifaire juste et accessible.

INSCRIRE L'AUTOPARTAGE DANS LE CALENDRIER DE LA ZFE

Il nous paraît un risque non-négligeable que le remplacement des véhicules à l'occasion des interdictions imposées par la ZFE ne génère l'achat de véhicules neufs plus lourds et plus consommateurs d'énergie, avec un usage à la hausse de l'utilisation de la voiture individuelle au détriment des alternatives. Il persiste donc un risque important de rester sur le modèle de la voiture individuelle en changeant sa motorisation et sans remettre en cause la défaillance elle-même d'un système de transport basé sur l'individualisme.

Inscrire le développement de l'autopartage dans le calendrier de la ZFE nous apparait comme une solution indispensable à la bonne réussite de la transition.

The screenshot shows the website for 'Le réseau citiz'. At the top right, there are buttons for 'JE M'INSCRIS' and 'MON COMPTE'. The navigation bar includes 'L'autopartage', 'Notre offre', 'Nos tarifs', and social media icons for Facebook, Twitter, Instagram, and LinkedIn. The main content is divided into two columns. The left column is titled 'LE RÉSEAU D'AUTOPARTAGE CITIZ' and describes the service as a car-sharing network for various needs. The right column is titled 'UN RÉSEAU NATIONAL, UN SERVICE LOCAL' and features a map of France with location markers and a search dropdown menu. Below this, a 'MODE D'EMPLOI' section outlines four steps: 'Je m'inscris', 'Je réserve une voiture', 'J'accède à la voiture', and 'Je roule'.

Le réseau citiz | JE N'AI PLUS DE VOITURE J'AI CITIZ!

JE M'INSCRIS | MON COMPTE

L'autopartage | Notre offre | Nos tarifs | | | | | | | ENGLISH

LE RÉSEAU D'AUTOPARTAGE CITIZ

Vous avez besoin d'une voiture de temps en temps, pour vos escapades, loisirs, déplacements professionnels ? **Le Réseau Citiz vous permet de louer une voiture en libre-service, près de chez vous, pour 1 heure, 1 jour ou plus.**

Précurseurs de l'autopartage en France, les services locaux du réseau Citiz sont présents dans plus de 190 villes avec 2000 voitures partagées.

UN RÉSEAU NATIONAL, UN SERVICE LOCAL

Pour découvrir notre offre près de chez vous (tarifs, stations...), choisissez votre opérateur :

dans la liste ...

... ou sur la carte

MODE D'EMPLOI

- Je m'inscris**
à l'agence Citiz ou en ligne.
- Je réserve une voiture**
sur internet ou par téléphone.
- J'accède à la voiture**
en libre-service avec ma carte d'abonné
- Je roule**
En fin d'utilisation, je ramène la voiture à sa station d'origine.



NOS MESURES

36 ACTIONS DE PLANIFICATION ECOLOGIQUE CONCRETE

GOVERNANCE ET DÉMOCRATIE

IMPLIQUER LES CITOYENNES ET LES CITOYENS MÉTROPOLITAINS DANS LE DÉPLOIEMENT DU PLAN D'AUTOPARTAGE

- CHOIX D'UN STATUT DE **RÉGIE PUBLIQUE** POUR FAIRE DE L'AUTOPARTAGE UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC QUI APPARTIENT À SES USAGERS
- CRÉATION DE **COMITÉS D'AUTOPARTAGE** RASSEMBLANT USAGERS, ÉLUS ET SALARIÉS POUR ÉVALUER LES MEILLEURES ZONES DANS LESQUELLES DÉPLOYER LES STATIONS D'AUTOPARTAGE

AU SEIN DE LA MÉTROPOLE DE LYON

- ÉLABORER ET PILOTER UN **PLAN AUTOPARTAGE FINANCÉ ET COORDONNÉ** AMBITIEUX ABORDANT TOUTES LES COMPOSANTES DE LA FILIÈRE DE L'AUTOPARTAGE
- **CRÉER UNE ÉQUIPE DÉDIÉE À L'AUTOPARTAGE** DANS LES SERVICES DE LA MÉTROPOLE DE LYON :
 - UNE DÉLÉGATION « AUTOPARTAGE » DANS L'EXÉCUTIF DE LA MÉTROPOLE DE LYON
 - UN PÔLE « AUTOPARTAGE » DÉDIÉ DANS LES SERVICES DE LA MÉTROPOLE RECENTRANT PLUSIEURS COMPÉTENCES POUR MENER À BIEN LE PLAN DÉDIÉ (NOTAMMENT DES GARAGISTES POUR LA PRISE EN CHARGE DE LA RÉPARATION DES VÉHICULES)
- CRÉER UN **BUDGET CONSACRÉ** POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE
- **SOUTIEN FINANCIER AUX ASSOCIATIONS** ET ACTEURS FAVORISANT LE DÉPLOIEMENT DE L'AUTOPARTAGE SUR LA MÉTROPOLE
- **NÉGOCIER DES FINANCEMENTS** POUR L'AUTOPARTAGE DANS LES PROGRAMMES NATIONAUX ET EUROPÉENS



TRANSPORT

PROMOUVOIR LE SERVICE D'AUTOPARTAGE AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

- **COMMUNIQUER** DE MANIÈRE MASSIVE ET INCITATIVE À L'UTILISATION DE L'AUTOPARTAGE
- DÉPLOYER SUR LE TERRITOIRE DES **AGENTS AMBASSADEURS** DE L'AUTOPARTAGE POUR UNE MÉDIATION HUMAINE
- **FAIRE TESTER LE SERVICE** GRATUITEMENT PENDANT 3 MOIS
- CRÉER UN **BUS DES MOBILITÉS** POUR INFORMER LES HABITANTES ET LES HABITANTS DES NOUVEAUX DISPOSITIFS D'AUTOPARTAGE

PRATIQUER UNE POLITIQUE TARIFAIRE JUSTE

- CRÉER UN **CHÈQUE MOBILITÉ** POUR LES BÉNÉFICIAIRES DES MINIMAS SOCIAUX
- PROPOSER **TROIS TYPES D'ABONNEMENTS** POUR LES PARTICULIERS :
 - TARIF SOCIAL : SANS ABONNEMENT, 3€/H + 0,20€/KM
 - TARIF CLASSIQUE : ABONNEMENT MENSUEL DE 10€ + 3€/H + 0,40€/KM
 - TARIF PROFESSIONNEL : ABONNEMENT MENSUEL DE 20€ + 5€/H + 0,50€/KM

FAVORISER L'INTERMODALITÉ

- **CRÉER DES STATIONS D'AUTOPARTAGE** DANS TOUTES LES GARES DE LA MÉTROPOLE, TOUS LES ARRÊTS DE MÉTRO ET DE TRAM
- PERMETTRE AUX PERSONNES AYANT UN ABONNEMENT D'AUTOPARTAGE DE BÉNÉFICIER D'UNE **RÉDUCTION SUR L'ABONNEMENT AUX TCL**

AIDER LES HABITANTES ET LES HABITANTS À SE DÉBARRASSER DE LEUR VÉHICULE INDIVIDUEL

- DÉPLOYER L'OFFRE DE SERVICE « **1 MOIS SANS MA VOITURE** » SOUS LE FORMAT DES DÉFIS DES FAMILLES À ÉNERGIE POSITIVE
- **RACHAT DES VÉHICULES DES PARTICULIERS** POUR ALIMENTER LA FLOTTE DE LA COMPAGNIE MÉTROPOLITAINE DES VOITURES PUBLIQUES



SIMPLIFIER LE SERVICE ET CRÉER UNE OFFRE LISIBLE ET FACILE D'ACCÈS

- **UNIFIER LES SERVICES DE MOBILITÉ** DE LA MÉTROPOLE (GUICHET UNIQUE, BILLETTERIE LISIBLE ET UNIFIÉE)
- INTÉGRER L'AUTOPARTAGE DANS UNE **APPLICATION MAAS**
- **LEVER LE FREIN ASSURANTIEL** DES JEUNES CONDUCTEURS
- **FLUIDIFIER L'EXPÉRIENCE UTILISATEUR** LORS DE L'ABONNEMENT

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DÉPLOYER L'AUTOPARTAGE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

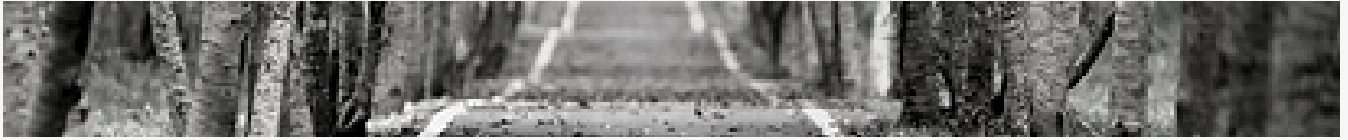
- OBJECTIF DE **100% DES MUNICIPALITÉS COUVERTES** PAR AU MOINS UNE STATION D'AUTOPARTAGE À HORIZON 2026
- **PAS UN GRAND LYONNAIS À MOINS DE 400 M D'UNE STATION D'AUTOPARTAGE** À HORIZON 2030

INCLURE L'AUTOPARTAGE DANS L'ESPACE PUBLIC ET PRIVÉ

- MARQUER DES PLACES RÉSERVÉES « **AUTOPARTAGE SUR L'ESPACE PUBLIC** »
- RÉSERVER DES PLACES « **AUTOPARTAGE DANS LES PROGRAMMES IMMOBILIERS** »
- **AIDER À LA MUTATION DES PARKINGS** DES COPROPRIÉTÉS PRIVÉES ET DES BAILLEURS SOCIAUX

CRÉER DES GARAGES MÉTROPOLITAINS

- **CRÉER DES GARAGES MÉTROPOLITAINS** POUR LE STOCKAGE, L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION DES VÉHICULES DE LA FLOTTE D'AUTOPARTAGE.
- **METTRE À DISPOSITION DES VÉHICULES SPÉCIAUX** (VÉHICULE PMR, VÉHICULE DE TRANSPORT 10 OU 15 M3 OU DES ACCESSOIRES (REMORQUES, BARRES DE TOIT) POUR LES UTILISATIONS PONCTUELLES.



FAIRE EVOLUER LE CADRE

CHANGER LES MENTALITÉS

- **INTERDIRE TOUTE FORME DE PUBLICITÉ** POUR LES VÉHICULES INDIVIDUELS
- CRÉER LES **ASSISES DE L'AUTOPARTAGE** RÉUNISSANT COLLECTIVITÉS, UNIVERSITAIRES, OPÉRATEURS D'AUTOPARTAGE, BAILLEURS SOCIAUX...
- **IMPLIQUER LES COLLECTIVITÉS** DANS LE SERVICE D'AUTOPARTAGE POUR LEUR PROPRE FLOTTE
- **FAVORISER L'INTER-MODALITÉ TRAIN-AUTOPARTAGE POUR LES VOYAGES DE TOURISME** EN S'APPUYANT SUR LA FÉDÉRATION NATIONALE CITIZ

UNIVERSITAIRES

- **FINANCER LA RECHERCHE UNIVERSITAIRE SUR LE SUJET DE L'AUTOPARTAGE** POUR ÉVALUER L'IMPACT CONCRET DU DÉPLOIEMENT DU SERVICE EN METTANT À DISPOSITION DES INDICATEURS CONCRETS

AGIR SUR LE CADRE RÉGLEMENTAIRE NATIONAL

- **AGIR POUR CHANGER LA LOI** AFIN D'ARRÊTER L'OBLIGATION DE MISE EN CONCURRENCE POUR UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE SUR L'ESPACE PUBLIC
- **REVOIR LE LABEL AUTOPARTAGE** EN ENCADRANT LA TARIFICATION SOLIDAIRE, EN RELOCALISANT LES PLATEFORMES DE SERVICE À L'USAGER EN FRANCE ET EN ENCADRANT LE TYPE DE VÉHICULE UTILISÉ
- **PLAIDOYER POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN SERVICE PUBLIC DU TRAIN** POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE. LE TRAIN EST UN ÉLÉMENT CLÉ DE L'ABANDON DE LA VOITURE INDIVIDUELLE. LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOPARTAGE SUR LE TERRITOIRE DOIT S'ACCOMPAGNER D'UN SERVICE PUBLIC DU RAIL SOLIDE ET ÉTENDU SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

A PROPOS



Je m'appelle **Laurent LEGENDRE**.

Ingénieur INSA en Génie Civil et Urbanisme, je travaille depuis 15 ans à l'émergence de modes de vies durables en harmonie avec la nature. Conseiller de la Métropole de Lyon depuis 2020, je milite pour le développement massif d'un service public d'autopartage sur notre territoire, pour nous libérer de l'aliénation de l'usage individuel de la voiture.

Avec le collectif VOITURES PUBLIQUES, je souhaite contribuer à un changement radical de nos modes de déplacements pour plus de justice sociale.

RETROUVEZ NOS PROPOSITIONS SUR NOTRE SITE

WWW.VOITURES-PUBLIQUES.FR

