

# Enseignements de l'atelier thématique Aspects financiers 17/12/12



## ENSEIGNEMENTS DE L'ATELIER THEMATIQUE Aspects financiers 17/12/2012 - Espace de l'Ouest Lyonnais- Lyon 5e

*Environ 90 participants dans la salle et 60 participants en ligne*

*NB : les astérisques renvoient au glossaire*

*Sauf exception, les montants exprimés dans ce document s'entendent en euros hors taxes, valeur 2011*

### Résumé des enseignements

Représentant un investissement de 2,2 à 2,5 milliards d'euros hors taxes (dont 80% pour les travaux) et un coût d'exploitation estimé entre 15 et 20 millions d'euros annuels, l'Anneau des Sciences serait financé à parts égales par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône. En plus de l'ouvrage proprement dit, la requalification de l'A6/A7 est estimée à 120 M€, les projets de requalification des centres-villes de l'Ouest à 150 M€ : ces mesures seraient financées par le Grand Lyon dans le cadre de ses programmes habituels d'investissement. Enfin, les politiques de développement des transports en commun prévues pour compléter l'Anneau des Sciences sont estimées entre 800 millions et un milliard d'euros, à financer par le syndicat mixte des transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral).

Des précisions ont été demandées par certains participants concernant des coûts non exprimés, tels que la reconstitution des espaces naturels détruits par le chantier ou le traitement des pollutions en sortie de tunnel. Ces précisions seront apportées ultérieurement par le maître d'ouvrage.

En ce qui concerne le financement de l'ouvrage, le Grand Lyon et le Conseil général sont en capacité d'emprunter à 4,8% sur 38 ans, ce qui amènerait les deux entités à payer chacune 60 à 75 M€ par an sur cette durée. Le reste du financement serait apporté par les péages.

Pour le maître d'ouvrage, les recettes de péage doivent concourir au financement du projet à hauteur de 40 à 70 M€ par an. Ces chiffres paraissent optimistes à certains intervenants : le périphérique Nord, qui a pourtant servi de modèle pour ce calcul, ne rapporte en effet que 32 M€ par an.

Au-delà de la question financière, plusieurs intervenants ont souligné l'intérêt des péages en matière de régulation du trafic. Ils proposent de rendre plus cohérente l'organisation des péages à l'échelle de l'agglomération. En effet, la gratuité de la Rode Est et de l'A6/A7 en centre-ville favorise le passage des véhicules, qui délaissent les tronçons payants des

autoroutes plus éloignées (A432). Ceci va à l'encontre des objectifs d'éloignement du trafic de transit du cœur de l'agglomération.

Des formes diverses de péages ont été présentées (péage cordon, péage de zone). Le péage urbain peut ainsi viser des objectifs de réduction du trafic en centre-ville et de financement des transports en commun. Pour les intervenants, il paraît pour le moment difficile d'envisager ces formes de péage, à la fois pour des raisons d'acceptabilité politique et sociale selon certains, mais aussi parce que la législation n'est pas encore adaptée, d'après le maître d'ouvrage. Par ailleurs, certains participants ont évoqué l'intérêt de mettre en place la carte multimodale, à destination des salariés notamment.

Pour plusieurs participants, les sommes que le maître d'ouvrage entend consacrer à l'Anneau des Sciences seraient mieux investies si elles étaient affectées massivement au développement des transports en commun. Certains souhaiteraient voir augmenter la contribution du Grand Lyon et du Conseil général au syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral), qui progresse peu alors que les recettes perçues auprès des usagers augmentent fortement (non par une hausse du coût du billet mais du fait de l'augmentation de la clientèle).

Le Sytral confirme ses possibilités de financer le programme de transports en commun mentionné dans le cadre du projet d'Anneau des Sciences. Ce programme représenterait une participation de 64 M€ par an, alors que le Sytral a une capacité annuelle d'investissement de 175 M€. Des participants demandent des précisions sur ce programme, notamment le détail des projets inclus et la part des projets spécifiquement liée à l'Anneau des Sciences par rapport aux infrastructures prévues au SCOT.

Pour le Grand Lyon, il serait difficile de multiplier les lignes de transports en commun lourds, compte tenu de leur coût important à comparer aux faibles clientèles rencontrées en périphérie. D'ailleurs, le financement des transports en commun souffre d'un paradoxe : plus le réseau s'étend, plus il est fréquenté et plus il devient déficitaire. Des participants estiment cependant que ce type de calcul devrait intégrer les coûts et bénéfices sociaux et environnementaux des transports.

Enfin, la question de la gouvernance a été abordée au travers d'appels de certains intervenants à une coopération renforcée des autorités organisatrices de transports, voire à leur intégration à l'échelle de l'aire urbaine. A l'heure actuelle, de telles coopérations sont en discussion dans le cadre du pôle métropolitain.

\*\*\*\*\*

## Financement des infrastructures

Un intervenant explique que le financement des infrastructures de transport est conçu sous des modalités très diverses. Trois grandes « familles » de financement existent néanmoins :

- la maîtrise d'ouvrage publique ou parapublique ;
- la délégation de service public (concession) ;
- le contrat de partenariat public-privé.

Dans tous les cas, l'emprunt est nécessaire pour bâtir un projet : aucun opérateur, public ou privé, ne finance entièrement un projet sur ses fonds propres. Selon lui, le recours au privé s'avère paradoxalement plus intéressant dans le cas de projets à faible rentabilité, si l'on suppose qu'un opérateur privé fera preuve d'une efficacité supérieure à celle d'un maître

d'ouvrage publique (à efficacité égale en revanche, le recours au privé demeure plus coûteux).

C'est habituellement au moment de l'avant-projet détaillé que ces calculs de rentabilité sont ébauchés. Le Grand Lyon confirme que le choix entre maîtrise d'ouvrage publique, concession ou partenariat n'a pas encore été envisagé à ce stade du projet. Chez les participants, cette question n'a pas fait l'objet de discussions.

## Péage urbain : des objectifs et des caractéristiques divers

Un intervenant explique que les péages urbains sont surtout mis en place dans un objectif de régulation du trafic, plutôt que pour des raisons financières. Les principaux péages sont de type section (paiement du passage), cordon (paiement de l'entrée-sortie) et de zone (paiement de l'entrée-sortie dans une zone, en fonction de la durée). Le prix du péage est fonction de l'objectif fixé, entre financement d'un projet ou d'une politique de transports en commun (prix faible, par exemple Oslo à 2€/j en moyenne) et réduction du trafic (péage élevé, par exemple Londres à 12€/j en moyenne).

[1>Pour cet intervenant, toutes les études prouvent que l'accroissement des capacités routières conduit à une « impasse ». Investir dans une hausse des capacités ne peut à terme qu'induire du trafic supplémentaire et accroître la congestion tandis que les transports en commun, moins attractifs, se dégradent<1]. Pour cet intervenant, Lyon a connu une telle situation avec la construction de la rocade Est et du BPNL. À propos de ce dernier, issu du projet initial TEO, il porte un jugement sévère : dérive des coûts financiers, nombreuses oppositions, recours victorieux... Rachetée par la collectivité, l'infrastructure, aujourd'hui congestionnée, aura donc été financée intégralement par le contribuable alors que les péages devaient initialement en couvrir l'ensemble des coûts.

Pour cet intervenant, le bouclage du périphérique à l'ouest souffrirait des mêmes défauts que les projets évoqués, risquant en outre d'aboutir à un étalement urbain incontrôlé. En effet, ajoute-t-il, les exigences de sécurité imposeront la recherche de la fluidité dans les tunnels. De plus, l'ouvrage inciterait les ménages à s'excentrer de plus en plus, le poids du péage dans leur budget ne pouvant pas compenser la grande différence des prix de l'immobilier. Par ailleurs, la configuration actuelle des péages de l'agglomération contredit les objectifs d'éloignement du transit, puisqu'il est moins coûteux pour l'utilisateur en transit d'emprunter les voies traversant l'agglomération (rocade Est notamment) que d'utiliser les autoroutes de contournement. Pour l'intervenant, il serait utile de revoir cette configuration des péages afin de mieux détourner le trafic de transit. En revanche, les conditions politiques ne lui semblent pas réunies pour mettre en place des péages-cordon ou des péages de zone. Enfin, il suggère que l'A6/A7 soit requalifiée sans forcément construire l'Anneau des Sciences. En effet, si l'accroissement des capacités routières induit un trafic supplémentaire, des études de cas montrent que la réciproque est avérée : la limitation des capacités entraîne une « évaporation » plus ou moins importante du trafic (22% en moyenne sur les cas étudiés), les usagers adaptant leurs déplacements aux contraintes.

Un participant suggère ainsi de situer un péage unique au tunnel de Fourvière, où se concentre la congestion. Pour l'intervenant, la présence d'un péage sur une seule infrastructure pose un problème de cohérence à l'échelle d'une agglomération, dans la mesure où les usagers se reportent alors sur d'autres voiries en fonction d'un arbitrage coût-temps.

La question de l'arbitrage coût-temps, est également évoquée par un autre intervenant, expliquant les politiques de modulation des péages sur des autoroutes urbaines. Sur certaines autoroutes des États-Unis par exemple, les usagers peuvent choisir d'emprunter une voie

rapide payante (aussi ouverte gratuitement aux transports collectifs ou au covoiturage) au lieu des voies classiques. Le tarif est très variable, parfois ajusté en temps réel, en fonction des niveaux de trafic (l'objectif de régulation est parfois lié à un enjeu de sécurité dans les tunnels, qui exige le trafic le plus fluide possible). Cette configuration est généralement bien acceptée au sens où elle propose à l'utilisateur un véritable choix.

Pour le Grand Lyon, le projet d'Anneau des Sciences n'est pas comparable au projet TEO, ni même au projet de Tronçon Ouest du Périphérique tel qu'il était envisagé il y a 20 ans. Le projet du Grand Lyon se veut en effet multimodal et non uniquement routier.

*La question des péages a également été discutée du point de vue de leur contribution au financement de l'Anneau des Sciences : se reporter au paragraphe « coût et financement ».*

### **L'équité sociale du péage urbain, une question complexe**

La question de l'équité sociale, selon un intervenant, ne trouve pas de réponse générale. Si certains péages urbains sont accusés de chasser les classes populaires des centres-villes, l'impact social de la mesure dépend en fait de plusieurs paramètres : configuration du péage, localisation des emplois par rapport aux lieux de résidence, et surtout la redistribution des recettes du péage dans des politiques de transports en commun. Des participants estiment néanmoins que, dans les quartiers concentrant les fortes difficultés sociales, imposer un péage urbain pour se rendre en centre-ville poserait de sérieux problèmes. D'où l'importance des effets redistributifs, insiste l'intervenant, qui souligne par ailleurs que la situation actuelle s'avère tout aussi injuste.

De même, une combinaison de différents facteurs jouent sur l'acceptabilité sociale et politique du péage urbain, entre volonté politique forte, négociations entre parties ou avec la population, ou encore mise en place de la mesure à titre expérimental. Des études sociologiques ont ainsi montré que, si beaucoup de citoyens expriment spontanément leur opposition, la mesure semble plus acceptable si des compensations sont proposées (hausse des transports en commun, parcs-relais).

La carte multimodale est évoquée par certains comme une solution équitable et favorisant les transports en commun. Les salariés verraient ainsi leur carte de « mobilité multimodale » chargée à hauteur de 50% d'un abonnement aux transports en commun. Les opinions sont cependant partagées sur cet outil, à qui certains reprochent de ne représenter qu'un habillage « marketing ».

### **Coût et financement de l'Anneau des Sciences (infrastructures et mesures d'accompagnement) : des précisions demandées**

#### **Des coûts à détailler**

L'atelier a permis au maître d'ouvrage d'apporter des précisions à propos du montant annoncé de 2,2 à 2,5 milliards d'euros d'investissement pour l'Anneau des Sciences. Ce montant concerne l'infrastructure proprement dite. Les mesures d'accompagnement sont quant à elles chiffrées à hauteur de :

- 120 millions d'euros pour la requalification de l'A6/A7 (150 M€ dans le cas du scénario Rodeo), à financer par le Grand Lyon ;
- 150 M€ pour les projets de requalification des centres-villes de l'Ouest, à financer par le Grand Lyon ;

- 800 millions à 1 milliard d'euros pour le développement des transports en commun, à financer par le Sytral.

Le maître d'ouvrage précise que ces coûts, exprimés en euros de 2011, prennent en compte une marge d'incertitude de 15%.

Des participants réclament des données plus détaillées :

- sur la façon dont se répartissent les 2,5 milliards d'euros d'investissement (80% de cette somme est consacrée aux travaux, répond le Grand Lyon) ;
- sur le coût de la prise en compte des compensations écologiques des milieux éventuellement détruits pas le chantier ;
- sur le coût de traitement des pollutions aux extrémités des tunnels (sur ce point et sur le précédent, le Grand Lyon s'engage à apporter des précisions ultérieurement)

Des précisions sont également demandées à propos du programme de transports en commun :

- sur les infrastructures prévues dans ce programme, et le coût de chacune d'entre elles ;
- sur la distinction entre mesures prévues à l'origine dans le SCOT et les mesures spécifiquement proposées dans le cadre du projet d'Anneau des Sciences.

### **Le financement : péages, emprunts, et inclusion aux programmes annuels d'investissement**

L'infrastructure serait financée à parts égales par le Grand Lyon et le Conseil général. Le financement serait assuré par l'emprunt, dont les péages contribueraient à une partie du remboursement (dans une proportion discutée, voir le paragraphe suivant). Selon leurs représentants, les deux institutions sont en mesure d'emprunter à un taux de 4,5% sur 38 ans, cet emprunt devant dégager 169 M€/an.

Concernant les mesures d'accompagnement, le Grand Lyon (requalification de voiries) et le Sytral (transports en commun) déclarent être capables de les financer intégralement sur leurs programmes annuels d'investissement. Pour le Grand Lyon, les montants de 120 M€ pour l'A6/A7 et 160 M€ pour les voiries du centre sont à considérer au regard du budget d'investissement de la communauté urbaine (762 M€ en 2011, dont 100 M€ consacrés au remboursement de la dette, avec un autofinancement de 226 M€). De même, le budget prévisionnel d'investissement du Sytral pour 2013 est de 175 M€ (dont 45 M€ consacrés aux lignes existantes).

Des participants s'inquiètent de la participation du Département au projet dans la perspective de la création d'une métropole lyonnaise. Le Département et la Communauté urbaine fusionneraient ainsi en une entité unique, exerçant les compétences des deux institutions sur le territoire du Grand Lyon. Pour le Conseil général, la situation ne modifierait pas fondamentalement le financement de l'Anneau des Sciences : les engagements du Conseil général sur ce territoire seraient transférés à l'entité métropolitaine, de même que ses ressources. Certains nuancent l'idée d'une transposition intégrale : l'assiette fiscale de la métropole lyonnaise serait plus limitée que celle du département actuel, d'où la crainte que les engagements du Conseil général ne puissent tous être repris à l'identique.

### **Les péages : l'ampleur de la recette controversée**

Le maître d'ouvrage présente ses hypothèses en matière de péage, dont la vocation est à la fois de concourir au financement de l'infrastructure et de permettre une certaine régulation du trafic (dissuasion du transit notamment). La technique prévue est celle du péage free-flow (sans barrière), qui limite l'emprise foncière du projet. La mise en place d'un péage-cordon ou de zone est, de l'avis du maître d'ouvrage, très aléatoire en l'absence d'un modèle juridique permettant de développer ces mesures en France.

Les prévisions du Grand Lyon en matière de recettes dues au péage se basent sur les hypothèses suivantes :

- dans tous les cas étudiés, un trafic de 55 000 à 70 000 véhicules/jour sur l'Anneau des Sciences ;
- dans une première hypothèse, un tarif fixé à 0,2€/km, sur le modèle du BPNL (avec une inflation estimée à 2%/an) ;
- dans une seconde hypothèse, un tarif fixé à 0,4€/km (avec une inflation estimée à 2%/an).

Dans le cas d'une recette minimale (trafic de 55 000 véhicules/jour et tarif de 0,2 €/km), les péages rapporteraient 71 M€ par an. Dans l'hypothèse maximale (70 000 véhicules/jour, 0,4 €/km), la recette s'élèverait à 95 M€/an.

Le maître d'ouvrage retient l'hypothèse minimale pour expliquer que les péages couvriront selon lui les dépenses d'exploitation, estimées à 30 M€/an (TTC, en euros courants). Une fois ce montant ôté des 71 M€ de recette annuelle, les péages pourraient donc concourir à financer l'investissement à hauteur de 41 M€/an. Pour le Grand Lyon, l'exemple du BPNL montre qu'une telle marge ne couvre qu'1/3 des annuités de la dette.

L'emprunt représentant un montant de 169 M€, il resterait au Grand Lyon et au Conseil général à financer 128 M€ après déduction des recettes de péage, soit 64 M€ chacun. Le maître d'ouvrage en conclut que, selon les hypothèses, les collectivités seront amenées à payer 60 à 75 M€ par an sur une période de 38 ans.

Pour certains participants, ce calcul se base sur des recettes de péage excessivement optimistes : les péages de l'Anneau des Sciences rapporteraient selon le maître d'ouvrage 40 à 70 M€ par an, alors que le BPNL, dont s'inspire son analyse, ne rapporte que 32 M€/an.

## **Transports en commun : un déficit inévitable, mais des bénéfices socio-économiques et environnementaux rappelés par des participants**

Pour une intervenante, le coût du transport en commun, à la fois pour l'utilisateur et pour la collectivité, est bien mieux connu que celui de l'automobile. Ainsi, peu de ménages ont conscience du coût réel de la voiture, alors qu'elle représente 85% du budget transport des ménages. En effet, le budget annuel de la voiture pour un ménage est en moyenne de 4950 euros, sur un budget transports de 5830 €. Les transports représentent d'ailleurs le deuxième poste de dépense des ménages, derrière le logement mais devant l'alimentation. Des études montrent que 58% des Français méconnaissent ce coût, et ne l'estiment qu'au quart de sa valeur réelle. Quant aux transports en commun, le coût moyen annuel d'un abonnement à plein tarif est de 300 euros.

Le coût des transports pour la collectivité est plus difficile à évaluer. D'une part, peu de collectivités ont mis en place un compte des déplacements locaux. Par ailleurs, le coût de la

voiture est réparti entre plusieurs maîtres d'ouvrage (en fonction du statut des voies notamment) ; à l'inverse, une voirie sert à plusieurs usages : voiture, modes doux, transports collectifs.

Néanmoins, explique cette intervenante, les transports en commun souffrent d'un paradoxe bien connu : plus ils se développent, plus leur fréquentation s'accroît, et plus leur déficit se creuse. Or, autrefois utilisés par défaut par les usagers ne disposant pas de voiture, les transports collectifs voient depuis 20 ans leur clientèle se diversifier au-delà des seuls clients captifs. Le représentant du Sytral confirme ces propos : le déficit des réseaux était de 153 M€ en 2001 et sera de 185 M€ en 2013, du fait de l'extension du réseau entreprise ces dernières années.

En matière de coût et de financement des transports en commun, l'intervenante propose une comparaison entre l'Île-de-France et la province. En Île-de-France, les dépenses d'exploitation cumulées ont représenté 58 milliards d'euros ces 10 dernières années, contre 32 milliards en province ; ces dépenses augmentent chaque année. Dans le même temps, l'investissement cumulé a représenté 13 milliards d'euros en Île-de-France et 16 milliards en province, signe d'une extension de l'offre. Concernant le financement, la contribution des ménages est plus importante en région parisienne qu'en province (28% contre 17%, calcul effectué sur les 10 dernières années), à l'inverse de celle des collectivités (14% en Île-de-France contre 26% en province). La part des entreprises est en revanche similaire, à hauteur de 45%.

Le représentant du Sytral présente la répartition des dépenses et recettes du syndicat mixte. L'exploitation représente 52% des dépenses, l'équipement 27%, le remboursement de la dette 10%, les charges de fonctionnement de l'institution 2%. Concernant les recettes, les entreprises, par le versement transport, contribuent à hauteur de 35% (65% de cette somme étant versée par les entreprises privées), les clients à hauteur de 28%, les collectivités à hauteur de 20%, l'emprunt à hauteur de 13%, l'État à hauteur de 2% et les autres recettes (publicité notamment) à hauteur de 2%. Pour le Sytral, il n'est pas opportun d'augmenter le versement transport (actuellement fixé à 1,7%), pour ne pas aggraver son poids sur l'économie mais aussi pour conserver des marges de manœuvre.

Le Sytral déclare autofinancer 49% de ses investissements. Sa dette est évaluée à 1,2 milliard d'euros (à un niveau stable depuis quelques années), pour un ratio de désendettement de 7 ans. Son représentant présente les durées d'amortissement de différents équipements : 100 ans pour un tunnel, 40 ans pour une ligne de métro, 30 ans pour une ligne de tramway, 20 ans pour une ligne de trolleybus, 15 ans pour une ligne de bus. Il compare également le coût de ces équipements : 1,6 milliard d'investissement et plus de 100 M€/an d'exploitation pour un métro, 246 M€ d'investissement et 20M€/an d'exploitation pour un tramway, 100 M€ d'investissement et 10 M€/an d'exploitation pour un trolleybus (on remarque que le coût d'exploitation annuel peut s'estimer grossièrement à 10% de l'investissement total).

Pour des participants, ces estimations de coûts doivent intégrer les externalités positives des transports en commun. Si un tel calcul socio-économique était conduit, ceux-ci s'avéreraient moins coûteux que la voiture, dont les externalités négatives ne sont pas non plus comptabilisées.

Chez les collectivités, le Grand Lyon verse chaque année au Sytral 125 M€ et le Conseil général du Rhône 20 M€. La contribution du Grand Lyon et du Conseil général est ajustée chaque année en fonction du niveau de l'inflation. Une telle progression est insuffisante, estiment certains participants, d'autant que les recettes versées par les usagers croissent en bien plus grande proportion (par un accroissement de la clientèle et non du prix du billet,

précise le Sytral). Un effort accru de ces collectivités permettrait une politique de transports en commun encore plus ambitieuse, avancent ces participants, qui soulignent le succès des lignes du métro lyonnais, dont la clientèle est le double de celle des métros de Lille et Marseille. La prolongation du métro B jusqu'à l'A450 est ainsi proposée, dans le but de réduire une partie du trafic de cet axe. Pour le Sytral, le coût élevé du métro impose la prudence en matière d'extension des lignes, qui ne peuvent pas être amenées dans des zones trop peu denses et donc trop peu rentables. En revanche, le syndicat mixte travaille à l'augmentation des capacités des transports par l'automatisation de certaines lignes ainsi que l'allongement de rames de métro ou de tramway. En outre, ajoute le Grand Lyon, chaque aménagement de la voirie routière s'accompagne d'aménagements facilitant les transports en commun ou les modes doux, à l'image du tunnel de la Croix-Rousse. À ce sujet, un participant demande si les transports en commun seraient dotés d'une priorité à l'entrée sur l'Anneau des Sciences.

Par ailleurs, la crise financière et l'évolution du prix des carburants, à laquelle une partie importante de la population est vulnérable, pourraient amener à réexaminer l'équilibre financier des transports collectifs. Une intervenante évoque trois pistes : la recherche de nouvelles sources de financement et la rationalisation de l'offre, une réévaluation de la part payée par les passagers, la tarification solidaire. Un autre intervenant rappelle que dans la plupart des grandes villes dans le monde, la tarification n'est pas unique mais est modulée en fonction de la distance parcourue.

Pour un autre participant, le coût des transports en commun ne doit pas être un frein à leur développement, compte tenu du profond changement sociétal rendu nécessaire par le changement climatique.

## La gouvernance des transports : de la coopération à l'intégration

Pour un intervenant, les territoires de la mobilité ne correspondent pas aux territoires institutionnels. Une échelle correcte pour appréhender la mobilité est celle de l'aire urbaine lyonnaise ; celle-ci compte 514 communes, soit un territoire bien plus vaste que celui du Grand Lyon et du Sytral.

À l'échelle du Grand Lyon, le Sytral représente l'unique autorité organisatrice des transports\* en ce qui concerne les transports en commun urbains (les liaisons départementales et le transport scolaire étant de la compétence du Département et les trains TER du ressort de la Région). Concernant les autres modes de transport, les compétences sont plus dispersées : la gestion des routes et le stationnement peuvent être gérés par la commune, l'intercommunalité, le département et l'État. Les modes doux peuvent l'être par les communes et l'intercommunalité, tandis que la question des compétences se posera pour les pratiques émergentes telles que le covoiturage ou l'autopartage.

Selon cet intervenant, il est nécessaire de rendre le système de transports plus cohérent, afin de pouvoir efficacement développer des alternatives à la voiture. Il propose la mise en place « d'autorités organisatrices de la mobilité urbaine », sur la base de conférences des AOT ou de syndicats mixtes créés pour l'occasion. A Lyon, le Réseau express de l'agglomération lyonnaise est un bon exemple de coopération, de même que les travaux du pôle métropolitain en matière de coordination tarifaire (à l'exemple de la carte OURA). Pour cet intervenant, l'intégration représente l'étape devant suivre la coopération, ce qui ne va pas sans poser des questions en termes de territoire, de niveau de service ou de tarification.

Pour le Sytral, le pôle métropolitain permet la coordination des AOT, en vue de développer un système d'information multimodal et de conduire une réflexion sur la tarification. L'enjeu pour lui est également de parvenir à une équité territoriale dans le financement des transports.

Puisque, rappelle le représentant du syndicat mixte, les transports lyonnais sont utilisés par des voyageurs venus de l'extérieur de l'agglomération, les Lyonnais ne doivent pas en supporter seuls le financement.

[1]

un choix décisif

par Mazonod Eric le 01 janvier 2013 à 16:08

Cette analyse est très pertinente; un choix décisif doit être fait. L'anneau des sciences conduit à une asphyxie progressive mais certaine de la circulation en générale et des moyens alternatifs de transport en particulier.