

## **Enjeux institutionnels et économiques de la gestion de la mobilité dans la future métropole européenne lyonnaise**

Aurelie MERCIER, Maitre de conferences;  
Yves CROZET, Professeur;  
Stephanie SOUCHE, Maitre de conferences HDR;  
Nicolas OVTRACHT, Ingenieur Geomaticien C.N.R.S.

Laboratoire d'Economie des Transports (LET) – Université de Lyon UMR n°5593  
Contact : [aurelie.mercier@let.ish-lyon.cnrs.fr](mailto:aurelie.mercier@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Depuis decembre dernier, le Grand Lyon est candidat au statut de « metropole europeenne » tel qu'il est envisagé dans l'Acte III de la décentralisation. Une négociation entre le Grand Lyon et le Departement du Rhone a en effet abouti à l'idée de transférer les compétences du Departement a cette metropole, sur le territoire actuel du Grand Lyon. Cette situation, qui prendra effet en 2014, modifie et étend le perimetre geographique et institutionnel de responsabilite du Grand Lyon tout en lui offrant de nouvelles perspectives en termes de gestion de la mobilite. Dans ce contexte, inédit en France, cette proposition developpe les enjeux institutionnels et economiques lies a une nouvelle organisation des transports dans le cadre de la future metropole europeenne lyonnaise. Elle s'inscrit dans l'axe 2 de l'appel à communication.

Sur le plan de la gouvernance, on peut imaginer que le perimetre de cette metropole s'élargisse à un certain nombre de communes périurbaines limitrophes. Les pouvoirs renforcés de la metropole lyonnaise laissent également envisager une reprise en main de l'ensemble des questions de mobilités et d'infrastructures de transport, comme en témoigne l'actuel débat sur le projet d'Anneau des Sciences (projet de bouclage du Périphérique à l'Ouest) et à terme de déclassement du tunnel de Fourvière. De même, la question de l'intermodalité (connexion des réseaux urbain et ferroviaire régional, mise en place d'une tarification intégrée) est un chantier appelé à se développer rapidement dans les années à venir. En outre, ce perimetre elargi va conduire a integrer dans la re lexion le role croissant des questions ferroviaires et la gestion intermodale des systemes de transport.

Si la metropole devra envisager des options nouvelles pour innover sur les questions de mobilité, elle se heurtera necessairement a la question economique. Ainsi, meme si le reseau lyonnais de transports en commun connait encore une situation inanciere satisfaisante, l'évolution de la structure de son financement laisse apparaître de premiers signes d'inquiétudes. Les decideurs locaux seront donc amenes a trouver de nouvelles solutions pour inancer les investissements et reduire les depenses tout en permettant que soient satisfaits les besoins de mobilite. Une solution envisagee serait de faire contribuer les automobilistes, bénéficiaires indirects des transports collectifs. Ainsi, la question du peage urbain, autorise depuis le 29 juin 2010 dans les agglomerations de plus de 300.000 habitants, est envisagee par le Grand Lyon. Une solution alternative consiste en une « carte multimodale menage » : chaque menage resident est suppose acquitter un cout forfaitaire de mobilite. Celui-ci couvre l'offre d'un abonnement TC pour tous les membres du ménage, et autorise l'usage de la voiture en ville. Ces solutions de inancement ne doivent toutefois pas etre envisagees sans considerer leurs consequences en matiere de la demande de déplacements. Le debat sur les solutions de financement dans un nouveau cadre institutionnel est aujourd'hui ouvert. Il constitue un enjeu crucial pour satisfaire les objectifs de mobilite future dans la metropole europeenne lyonnaise.

**Mots-clés** : metropole europeenne lyonnaise, mobilite innovante, reforme institutionnelle, peage urbain, carte multimodale.