

Monsieur Philippe MARZLOF, Président de la commission
CPDP Anneau des Sciences-TOP 203 rue Garibaldi 69003 LYON

Objets : Demande de contre-expertise sur les résultats des projections 2030 des différents scénarios.
Étude de l'évolution des déplacements induite par la fermeture du tunnel de la Croix Rousse.

Monsieur le Président,

J'oublie la dissymétrie flagrante dans le dossier du Grand Lyon entre la présentation des alternatives TC en quelques pages, par rapport aux solutions incluant un ouvrage routier majeur.

À sa lecture par un citoyen suivant l'évolution des déplacements urbains dans l'agglomération, le dossier complet de 132 p soulève perplexités et interrogations. Je donne quelques éléments tirés du dossier :

1-Le passé concernant l'évolution des déplacements (dpts) fournit des données claires : enquêtes ménages/déplacements, populations...à relier à l'horizon 2030. Résumons :

	Habitants	Dpts/jour	parts modales		Dpts/jour	
	INSEE	calculé	VP	TC	VP	
1995		1196482	4194457	51,9	13	2175080
1999	1196482					
2006		1259000	3896820	47,4	15,3	1848545
2009	1281971					
Dossier 2030		1410000	4227000	40	21,4	

On en déduit assez directement :

- L'augmentation de population est d'environ 8500 habitants/an entre 1999 et 2009. C'est l'ordre de grandeur de l'évolution annoncée jusqu'à 2030 avec alors environ 1410000 habitants.

- On relève ainsi 3,6 dpts/jour en 1995... 3,1 dpts/jour en 2006... et **3,4 dpts/jour en 2030 ?**

Le nombre de déplacements/jour est le facteur majeur, annoncé en baisse dans les agglomérations françaises. Cette tendance paraît s'appuyer sur de nombreux facteurs structureaux : télé-travail, télé-achat, repas sur les lieux de travail, évolutions des livraisons en ville, vieillissement de la population, déplacements personnels volontairement limités... **Pourquoi un chiffre aussi haut en 2030 ?**

- la part modale VP a diminué de 4,5 % de 1995 à 2006, soit 0,4% par an. Si on applique cette tendance entre 2006 et 2012, la part VP serait aujourd'hui d'environ 45 %, ce qui semble admissible compte tenu des évolutions visibles de l'agglomération.

La baisse de la part modale VP ne serait ainsi que 5 % de 2012 à 2030... Les grandes métropoles françaises annoncent des chiffres nettement plus élevés pour les 10 années à venir.

Déplacements/jour et parts modales sont donc des données cruciales. Il y a eu ainsi 320 000 Dpts/jour VP en moins entre 1995 et 2006 en conjuguant ces deux facteurs. **Pourquoi ceci s'inverserait d'ici 2030 ?** On introduit ainsi une incertitude d'au moins 10 % évidemment très sensible pour les conclusions présentées.

2-La lecture du dossier du Grand Lyon laisse aussi l'impression tenace qu'il y a dans les déplacements urbains deux univers quasi-hermétiques : VP et TC. Tirons du dossier cet exemple : en 2030 dans l'état actuel, le trafic VP sous Fourvière est annoncé à 120-130000 VP/jour. Admettons ! Avec le TOP incluant la mise en place de toutes les lignes TC prévues au SCOT, le trafic dans cet axe devient :

Tunnel 40-50000 TOP 65000 et 80000 sous TEO, pour 50000 maintenant...

Cela revient à dire qu'il n'y a sur cet axe pratiquement pas de report modal à l'horizon 2030...

Pourtant, nous voyons la ville bouger, la fréquentation TC et RER augmenter partout, même dans les bus (Atobus), le tunnel de la Croix Rousse fermé sans catastrophe mais avec semble-t-il une hausse TC nette... Pourtant, la mise en place de TC comme les tram-trains, dans une situation de relatif blocage des voiries à l'ouest, devrait être attractive comme l'est l'offre tramway...

En prenant en compte des éléments dont nous n'avons fournis que deux exemples, nous vous sollicitons pour **commander une expertise indépendante sur les déplacements et les perspectives de reports modaux sur les différents scénarios exposés à l'horizon 2030.**

Nous nous permettons de demander aussi une **étude précise de l'évolution des déplacements induite par la fermeture du tunnel de la Croix Rousse**, axe majeur de l'agglomération avec 45000 VP/jour sans aucune mise en place de TC nouveau. Quels transferts modaux, quels changements d'itinéraires VP, quelles autres adaptations se sont mis spontanément en place ? Ceci constitue un cas d'école qui, nous semble-t-il, peut éclairer de nombreux aspects du dossier soumis au débat public.

Espérant que ces demandes seront favorablement accueillies, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pierre Grosjean