

Lors des débats auxquels j'ai pu assister, j'ai compris que la question de fond était de garantir dans l'agglomération la facilité, la qualité et la rapidité des déplacements mais aussi de doter Lyon d'un ouvrage d'art ambitieux à mettre en vitrine.

Le Débat s'est principalement focalisé sur les moyens de transport et principalement les TC et la voiture. Les déplacements quant à eux ont été classés en deux principales catégories, à savoir le trafic de transit, et le trafic d'agglomération issu des usagers de l'ouest lyonnais.

J'ai aussi remarqué que le point de vue de l'entreprise a été peu présent dans le débat et s'est focalisé sur les besoins pour leur personnel et peu pour l'activité proprement dite de l'entreprise.

J'ai aussi pu constater que parmi les participants et décideurs nous avons des sénateurs, députés, maires, conseillers régionaux, généraux ayant le pouvoir législatif au regard de l'échelon du mandat.

J'ai aussi entendu des propos optimistes, pour ne pas dire angéliques concernant les technologies qui seront utilisées dans le futur. Argument bien souvent utilisé en guise de réponse aux problèmes techniques n'ayant pas de réponses immédiates et permettant de tout imaginer. A ce propos, pourquoi penser qu'un ouvrage imaginé aujourd'hui sera pertinent dans 15 ans (au plus tôt) au regard des comportements et besoins de déplacement futurs et aux avancées technologiques (considérées un peu rapidement comme forcément bénéfiques).

Enfin, j'ai cru comprendre que les déplacements routiers sont conditionnés par des débits nominaux à chaque voirie avec un maximum possible. Que celui-ci est atteint à une vitesse donnée. Que lorsque la saturation est atteinte la vitesse des véhicules décroît et les débits s'effondrent.

Enfin j'ai bien noté qu'il existe des moyens pour inciter le changement de comportement pour se déplacer, tant sur les itinéraires, que sur le mode ainsi que sur le moment (offre alternative, péages etc.).

Ma réflexion et contribution sont les suivantes :

De nombreux déplacements ont une raison et engendrent une activité économique comme par exemple le déplacement domicile/travail, domicile/commerce, domicile/loisir etc. Si pour l'un c'est une raison privée, pour l'autre c'est économique.

Je me permets donc de penser que l'activité économique conditionne largement les besoins, les fréquences, la planification des déplacements. On peut aussi tenir le même raisonnement avec l'usage des services publics ou équivalents assurés par le secteur privé : aller poster un courrier, faire une démarche administrative, aller chez le dentiste, etc.

Le tempo de ces déplacements est conditionné par l'organisation du travail. J'en donnerais pour preuve que les bouchons sont principalement en semaine le matin et en fin d'après-midi. Le reste de la journée les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que le matériel roulant de toute sorte sont largement suffisants.

Des propositions séduisantes ont été proposés pour détourner le trafic de transit. D'autre part, l'Etat devrait prendre des décisions pour contourner Lyon.

Reste à traiter le problème des déplacements locaux. L'idée serait de favoriser l'étalement dans le temps du besoin de déplacement. Ce qui diminuerait les risques d'engorgement et permettrait d'apaiser les voiries.

Comment procéder :

En changeant le mode de fonctionnement de la société par le biais de l'activité économique.

Pourquoi ne pas favoriser ou contraindre par des lois, l'étalement des périodes de travail, comme par exemple la semaine de 4 jours sur des semaines de 6 jours, avec des amplitudes journalière plus importantes. Telle école ou lycée commencerait à 8h00 tel autre à 9h00 et le suivant à 10h00 heure. Et l'on pourrait comme cela imaginer de nombreux aménagements du temps et du moment qui conditionnent des déplacements de masse. (On le fait bien pour les vacances scolaires).

Ainsi les entreprises auraient la possibilité d'augmenter significativement le potentiel de leur outil de production, des facilités d'organisation, etc.

Les acteurs économiques (employés, commerçant, etc.) pourraient bénéficier aussi de cette autre façon d'occuper l'espace temps.

Si l'on arrivait à décaler 30% des déplacements, nombre de problèmes de saturation disparaîtraient.

Il n'aurait donc plus lieu de construire toujours plus de routes et d'autoroutes.

La contrepartie serait probablement supportée par les TC, ils devront assumer leur rôle sur des périodes plus large. C'est pourquoi Les 2,5 M€ prévus pourraient être réinvestis de façon massive dans les TC.

C'est une chose que l'on peut commencer immédiatement. Les effets se feront ressentir rapidement. Et je pense que l'acceptation par la société ne prendra pas 15 ans. Que d'ici 2028 tout cela paraîtra normal.

En conclusion on aurait des déplacements routiers plus fluides, des infrastructures routières rentabilisées, une offre de TC bien meilleure. De nouvelles perspectives pour les entreprises. Et les nouvelles technologies seront tout aussi les biens venues.

Il va de soi que ce n'est qu'une idée, et qu'il faudra développer des trésors d'imaginations. J'ai pour cela assez confiance eu égard à ce qu'a apporté le débat public.

Thierry MATHIEU