

DEBAT PUBLIC TOP/ANNEAU DES SCIENCES

JEAN SARRAILLON 8. mars 2013

Président de la Sauvegarde de la vallée de Francheville

Retraité de la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône (chargé d'études déplacements à l'Arrondissement Urbain)

Remarques sur les hypothèses de trafic du Grand Lyon propositions d'études complémentaires




Demande CNDP : faire procéder à une expertise complémentaire sur l'identification et l'incidence d'autres hypothèses que celles retenues par le maître d'ouvrage en matière de trafic et sur l'identification d'études complémentaires à réaliser pour optimiser un scénario sans nouvelle infrastructure Routière lourde .

I/ HYPOTHESES DE TRAFICS DU GRAND LYON

II/ ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES À RÉALISER POUR OPTIMISER UN SCÉNARIO SANS NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE LOURDE : METHODE ET HYPOTHESES

I/ HYPOTHESES DE TRAFICS DU GRAND LYON

4. Points à retenir

	SITUATION ACTUELLE (2009)	HORIZON 2030
POPULATION À L'ÉCHELLE DU SCOT	1 350 000 habitants	+ 150 000 habitants soit environ 1 500 000
EMPLOIS À L'ÉCHELLE DU SCOT	700 000 emplois	+ 96 000 nouveaux emplois soit environ 800 000 emplois
DEMANDE TOTALE DE DÉPLACEMENT EN LIEN AVEC LE SCOT (flux internes et en échange)	4,9 millions	5,7 millions
TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES	1,35 personne / voiture particulière	1,45 personne / voiture particulière
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS TOUS MODES ENTRE LA SITUATION ACTUELLE ET FUTURE EN LIEN AVEC LE SCOT : + 16%		
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS DES VÉHICULES PARTICULIERS ENTRE LA SITUATION ACTUELLE ET FUTURE : + 6%	 INTERNE : - 2 % entre 2009 et 2030	 ÉCHANGE : + 28 % entre 2009 et 2030
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS DE TRANSIT ENTRE LA SITUATION ACTUELLE ET FUTURE	 TRANSIT : + 25,5 % entre 2009 et 2030	

Hypothèses conformes de l'Instruction du 23 mai 2007 sur l'évaluation des projets routiers

La demande future de transport

¹ Les flux d'échange sont les flux entrant et sortant du territoire du SCoT. Les flux de transit sont les flux traversant le territoire du SCoT.

1/ LE TRAFIC EXTERNE

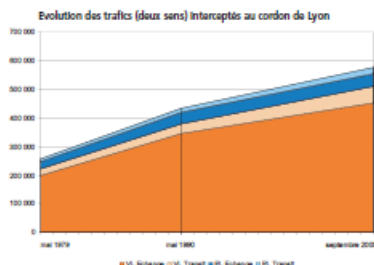
Il faut prendre en compte d'abord les circulation externes mesurées en véhicules, transit et échange dans les Enquête cordon, le trafic interne impliquant des hypothèses plus fouillées. Les chiffres de précédents 4,9 et 5,7, sont-ce des véhicules ou des déplacements de personnes (addition échange + interne) ?

Le Grand Lyon applique la circulaire nationale d'étude des projets routiers sans analyser les dernières Enquêtes cordon locales et prendre en compte :

- le ralentissement 1995-2005

Cf Enquête cordon DDE 69 principaux enseignements

Des trafics toujours en croissance, mais selon un rythme moins soutenu que par le passé



En 2005, un jour ouvrable moyen, 511 000 VL et 66 000 PL entrent et sortent de l'agglomération, parce qu'ils sont en relation avec l'agglomération (trafic d'échange : 89% des VL et 67 % des PL) ou parce qu'ils la traversent (trafic de transit : 11% des VL et 33% des PL). Par rapport au cordon de 1990, cela représente une croissance moyenne annuelle de 2% pour les VL et de 1,3% pour les PL. La croissance des trafics est donc toujours présente, mais selon un rythme bien moins élevé que lors de la précédente période. Ainsi, entre 1979 et 1990, le trafic a été augmenté en moyenne de +16 300 véhicules/an, alors qu'entre 1990 et 2005, la moyenne des augmentations a été de +9 300 véhicules/an. Entre 1990 et 2005, la totalité de la croissance des PL et les 2/3 de la croissance des VL ont été absorbés par le réseau autoroutier ou de voies rapides. Par ailleurs, le trafic de transit a augmenté deux fois plus vite que le trafic d'échange, notamment en raison d'une très forte croissance du transit de courte distance.

Le trafic intercepté par le cordon est essentiellement du trafic courte distance en échange avec l'agglomération

Près des 3/4 du trafic intercepté par le cordon est d'échelle métropolitaine.

La longueur moyenne des déplacements a augmenté de 10 % par rapport à 1990, en partie en raison de l'augmentation de la part des déplacements longue distance, mais également en raison d'une augmentation de 3% de la longueur des déplacements interne à l'aire métropolitaine.

Echelle des déplacements



- l'importance des courtes distances, la moitié du transit venant de l'interscot, ensemble des Scot limitrophes de celui de l'agglomération lyonnaise, l'échange pour 3/4 de l'interscot.

Or existent des informations récentes sur ces territoires hors Grand Lyon, et enquêtés en 2006 pour l'Enquête ménages du SYTRAL, ceux-ci correspondant approximativement à l'Interscot

2/ LE TRAFIC INTERNE

GENERATION

Quelle est la variation dans le niveau de population 2030 de l'ouest ?

23000 habitants (dossier public) ou 9000 ci-dessous (diaporama décembre 2012 présenté par Mme Fodor)

		AUJOURD'HUI	SUPPLÉMENTAIRE	À TERME (2030)
AMÉNAGEMENTS	AGGLOMÉRATION (SCOT)	1 350 000	+150 000	1 500 000
	OUEST	208 000	+9 000	217 000

Apparemment la mobilité tous modes par personnes est stable entre 2009 et 2030 : 3,39 déplacements tous modes / habitant par jour ; cette hypothèse est identique pour les scénarios TOP comme pour les hypothèses TC sans infrastructure majeure

Cependant le tableau page 82 du dossier public, ci-dessous, implique une **mobilité pour le Grand Lyon de 3 en 2006** (3,896/1,28) pour effectivement 3,39 en 2030 (4,815/1,42) (population page 23) ! Y a-t-il stabilité de la mobilité tous modes ?

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

LA PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS (2006)

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006	VP	TC	MODES DOUX *	AUTRES	TOTAL
Nombre de déplacements journaliers (des habitants du Grand Lyon hors Givors et Grigny)	1 848 554	627 328	1 374 982	45 956	3 896 820
Part modale	47,4 %	16,1 %	35,8 %	0,7 %	100 %

Source : Enquête Ménages Déplacements 2006.

LA PLACE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS (PRÉVISIONS 2030)

2030 AVEC ANNEAU DES SCIENCES	VP	TC	MODES DOUX *	AUTRES	TOTAL
Nombre de déplacements journaliers (des habitants du Grand Lyon hors Givors et Grigny)	1 924 928	1 032 110	1 805 892	52 762	4 815 963
Part modale	40 %	21,4 %	37,5 %	1,1 %	100 %

Source : prévisions de trafic Grand Lyon.

* MODES DOUX : vélo et marche à pied

Par ailleurs, on peut constater que dans cette répartition modale à la journée, recalculée sur la base de la modélisation à la pointe que **la mobilité en voiture par personne/jour est quasiment stable, en très légère baisse (-5%) : 1,36 en 2030** (1,924/1,42) pour 1,44 en 2006 (1,848/1,28)

DISTRIBUTION

Dans le rapport évaluation et adaptation des outils il est mentionné une comparaison avec l'enquête ménage des résultats du modèle quant aux origines-destinations : le modèle sur estimerait les OD vers Lyon ; Cette comparaison à l'heure de pointe des 2 sources n'est pas fiable, jamais cette méthode a été utilisée au CETE de Lyon et à la DDE 69. L'EMD est fiable à la journée, mais le passage à la pointe implique l'application d'un **taux de pointe** sur les OD enquêtées ! On comprend l'écart entre la répartition des OD du dossier public (page 61) et l'EMD ou l'INSEE, lesquelles font apparaître la polarisation important des déplacements de l'Ouest sur Lyon Villeurbanne (cf page 13 du cahier jaune EMD SYTRAL repris dans le cahier d'acteur n°4)

REPARTITION MODALE

Selon le Grand Lyon

- ▶ Ensuite un **modèle macroscopique combinant le mode transport en commun et le mode routier** est utilisé de façon à corriger et préciser la répartition modale considérée à priori avec le réseau de transport prévu en 2030

Mais cette méthode utilisant Terese et CUBE n'est jamais illustrée dans les dossiers d'études quant aux parts modales déterminées précisément point telle liaison ; aucun regard critique positif ou négatif ne peut être porté ainsi.

Prenons le secteur Val d'Yzeron vers Lyon par exemple. Celle-ci passée de 18% à 28% des déplacements vers Lyon-Villeurbanne entre 1995 et 2006 montre bien que **les améliorations des TC (métro D et rabattements Gorge de Loup) et le PDU global, permet l'évolution des comportements.**

Quelles prospectives a pris le Grand Lyon ? On ne trouve qu'une allusion page 33 du rapport "analyse des hypothèses TC sans infrastructure routière majeure" :

note « (20) Selon le même calcul que précédemment, nous avons une part modale motorisée TC future sur l'ouest, dans un scénario sans infrastructure majeure, estimée à 20%. Sur 100 déplacements motorisés en lien, 80 sont dans les VP et 20 déjà dans les TC en situation de référence. On en veut au total 35 dans les TC (objectif définie à dire d'expert) donc 15 de plus que la situation de référence. Donc 15 déplacements TC supplémentaires / 80 déplacements VP dans la situation de référence = 19%. »

AFFECTATION

- Pas de présentation des réseaux TC ou VP, seulement des barreaux supplémentaires les plus emblématiques (pas d'allusions au élargissements ou création de voiries réservées au PLU) , rarement des capacités et de leur caractéristiques ; il faut croire à la bonne foi des choix techniques faits
- Aucune présentation claire des trafics TC et VP dont les effets sont important pour la congestion ; pas d'analyse des trafics par ligne TC.
- Seulement des analyses qui favorisent le choix du TOP, sur quelques sections , de voiries, pas d'analyse sur coupures ; les situations sur l'Ouest sont elles différentes de l'Est?

Certains critères utilisés rendent les conclusions contestables, notamment pour l'hypothèse H2, plus intéressante qu'il n'y paraît :

Un trafic en % est énorme, faible en valeur absolue et même discutable si la fiabilité est estimée à 20% VP ; la faible évolution absolue des temps de trajet perdu (5 à 10 min) est cependant présentée comme catastrophique globalement pour l'ensemble de automobilistes ; à l'inverse il y a mise en exergue des gains de temps de 5min !

II/ ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES À RÉALISER POUR OPTIMISER UN SCÉNARIO SANS NOUVELLE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE LOURDE . METHODE ET HYPOTHESES

METHODE

Comparer équitablement un scénario sans nouvelle infrastructure routière lourde (scénario sans TOP mais avec des aménagements de voiries) et le scenario AdS/TOP : présentation sur le même plan de leur contenu, de leurs résultats, de leur analyse au moyen de critères identiques.

Les modèles TEREÉ et CUBE restant nécessaires, **l'essentiel est la réflexion publique des hypothèses et des résultats, la présentation explicite et transparente des étapes de la modélisation des scénarios, scénario avec TOP et scénario sans nouvelle infrastructure**

routière lourde)

HYPOTHESES

- **Transit et Échange** : analyser les dernières enquêtes cordon et l'évolution socio-économique pour 2030 de l'Interscot afin de vérifier la validité de l'hypothèse de la circulaire nationale
- **Urbanisme et Population** + 9000 dans l'Ouest ? Validité de la **répartition et de la densité** à discuter publiquement ! Rechercher une densification dans la zone d'influence des gares et site propres TC . Utiliser les travaux de l'Agence d'Urbanisme qui ont été plutôt négligés (voir étude URBAGARE)
- **La mobilité interne** a baissée entre 1995 et 2030, en même temps que la mobilité VP : proposition de mobilité plus faible tous modes sans TOP !
- **Mobilité VP** : proposition de baisse identique à 1995-2006 de **-12,5%**
- **Origines-destinations** HP à vérifier avec l'Enquête ménages déplacements et le données INSEE domicile travail
- **Répartitions modales** par liaisons à expliciter en décrivant les réseaux **VP et TC précisément** notamment avec les **voiries améliorées résultant du PLU actuel**

En effet , il est important

- d'intégrer la ligne forte A2 dans le scénario sans TOP et même des **sites propres nouveaux** sur les bretelles d'A/A7, le bd des Hespérides, des couloirs d'accès aux carrefours et pas seulement limités aux sections courantes des voiries ! S'inspirer notamment de la proposition alternative de DARLY
- d'assurer l'accès aux pôles urbains et quartiers d'activités par les voiries réservées ou alignées au PLU

REFERENCES

- Débat public Un projet intégré d'accessibilité & de développement non daté
- Description des hypothèses prospectives de mobilité 31 octobre 2012
- Les déplacements analyse des réponses en transports collectifs sans infrastructure routière majeure : rapport d'étude Version de mai 2012 Mise à jour du 03/12/2012
- Diaporama Émilie Fodor 5 décembre 2012
- Enquête cordon DDE 69 principaux enseignements