

# **Autoroute A46 Sud**

## **Etude de trafic AVP – Elargissement à 2x3 voies entre Ternay et Manissieux**

**Tests de sensibilité et analyses complémentaires  
07/09/2021**

**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

**Tests de sensibilité et analyses  
complémentaires réalisés**

## Pourquoi des tests de sensibilité ?

- Les prévisions de trafic sont réalisées à l'horizon 2030 avec un corpus d'hypothèses qui reflètent le cadrage considéré comme connu ou le plus réaliste au moment des prévisions (fin 2019).

## Ce corpus concerne notamment:

- Les évolutions socio-démographiques dans l'agglomération lyonnaise
- La croissance du trafic longue distance VL et PL
- Les projets d'infrastructure et la politique des transports

## Les tests complémentaires doivent permettre:

- d'estimer les hypothèses pouvant évoluer à 2030
- d'apprécier l'incidence des ces variations sur les projections de trafic
- confirmer la robustesse du modèle et des conclusions de l'étude trafic

**Les effets des tests doivent être pris indépendamment, ils ne sont pas cumulatifs**

## Pour pouvoir comparer les résultats des tests ils sont réalisés:

- Avec le même modèle et la même méthodologie que l'étude initiale, soit Modely version 2.0, mise à jour et recalée sur l'Enquête Déplacement Grand Territoire de 2015
- Présentation des résultats :
  - Heure de pointe du matin (HPM)
  - Heure de pointe du soir (HPS);
  - Heure creuse (HC)
  - Reconstitution d'un Trafic Moyen Journalier Ouvré (TMJO) ou (JOB).

$$VLJOB = 1.95 \times VLHPM + 10,5 \times VLHC + 2 \times VLHPS$$

$$PLJOB = 1.95 \times PLHPM + 8,15 \times PLHC + 2 \times PLHPS$$

- **Evaluation de l'effet de l'effet du projet d'aménagement uniquement sur les affectations :**
  - Pas de modification de la distribution ni du choix modal : effets marginaux et peu fiables

## Deux types de tests :

- Tests de sensibilité : évaluation de l'incidence d'un changement d'hypothèse sur les trafics de l'A46 Sud aménagée à 2x3 voies :
  - 1 : Diminution de la croissance des trafics : échange, longue distance et de transit
  - 2 : Réduction de la mobilité courte distance
  - 3 : Incidences des projets ferroviaires (CFAL + Lyon-Turin) sur le trafic poids-lourds
  - 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7
  - 5 : Incitation au contournement (interdiction de transit sur les voies rapides urbaines)
- Scénario alternatif :
  - 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

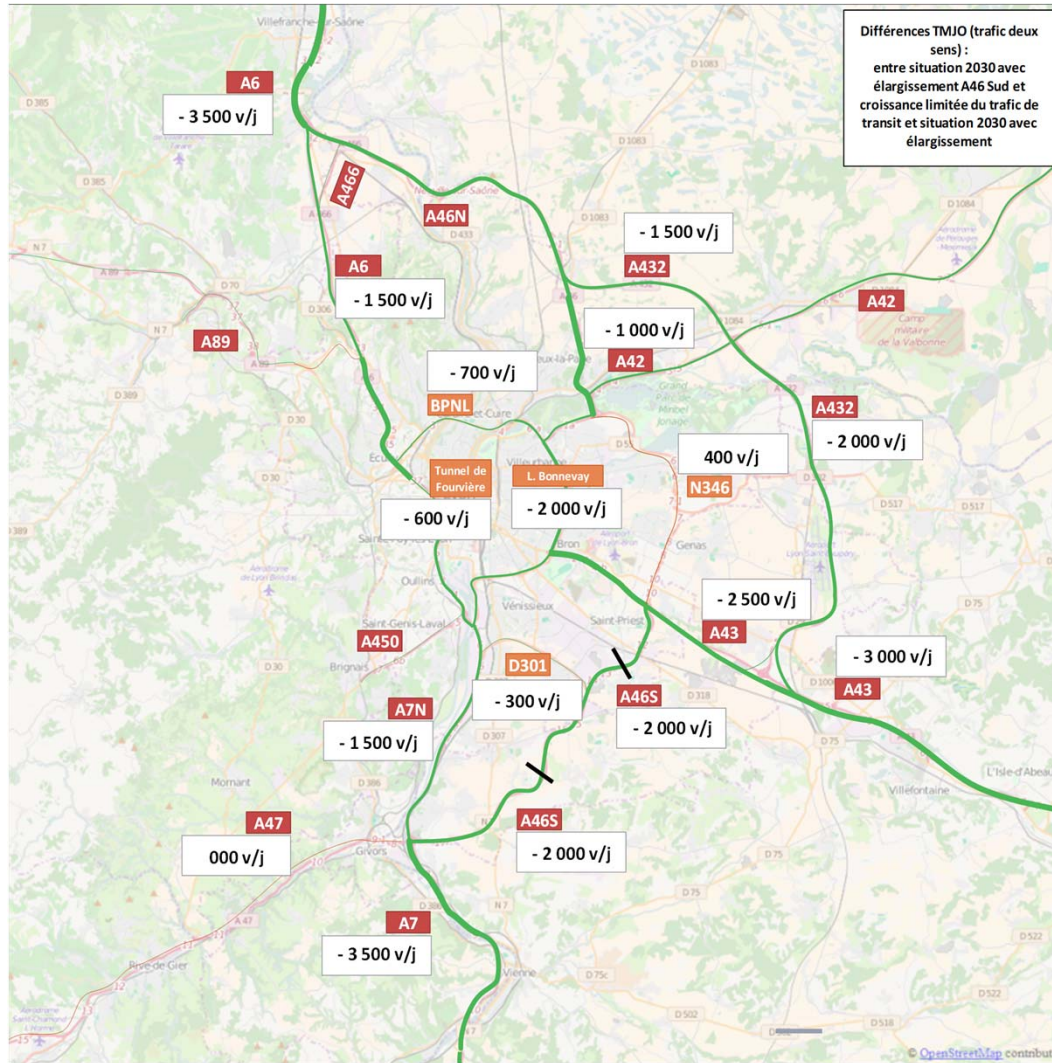
**1 : Diminution de la croissance des trafics  
échange, longue distance et de transit**

# 1 : Diminution de la croissance des trafics échange, longue distance et de transit

- **Objectif : tester les incidences sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud d'une moindre croissance des flux longue distance > 100 km (notamment PL)**
- **hypothèses retenues :**
  - en scénario de base pour les trafics d'échange et de transit (CGDD 2016) sur la période 2015 – 2050
    - VL : +1,05% par an
    - PL : +1,38% par an
  - Hypothèses alternatives testées
    - VL : +0,9% par an
    - PL : +0,4% par an (hypothèse SNBC scénario AMS)
    - Pour la période 2015-2030 : 12 ans de croissance au lieu de 15 (3 ans de croissance perdues crise covid)

# 1 : Diminution de la croissance des trafics échange, longue distance et de transit

- **Faible baisse du trafic JOB/TMJO sur les réseaux principaux en 2030**





# 1 : Diminution de la croissance des trafics échange, longue distance et de transit

## Variation de l'intensité kilométrique Tous véhicules – 2 sens – en TMJO/JOB

Sections	PRJ	Test	Diff. PRJ/Test	
			Volume	Relatif
Nord BUS	105 900	103 800	-2 100	-2%
Sud BUS	69 000	67 000	-2 000	-3%
<b>Ensemble A46S</b>	<b>80 400</b>	<b>78 300</b>	<b>-2 100</b>	<b>-3%</b>

- Incidence faible en volume de déplacements
- Effet négligeable sur les temps de parcours (quelques secondes)

**A46 SUD**

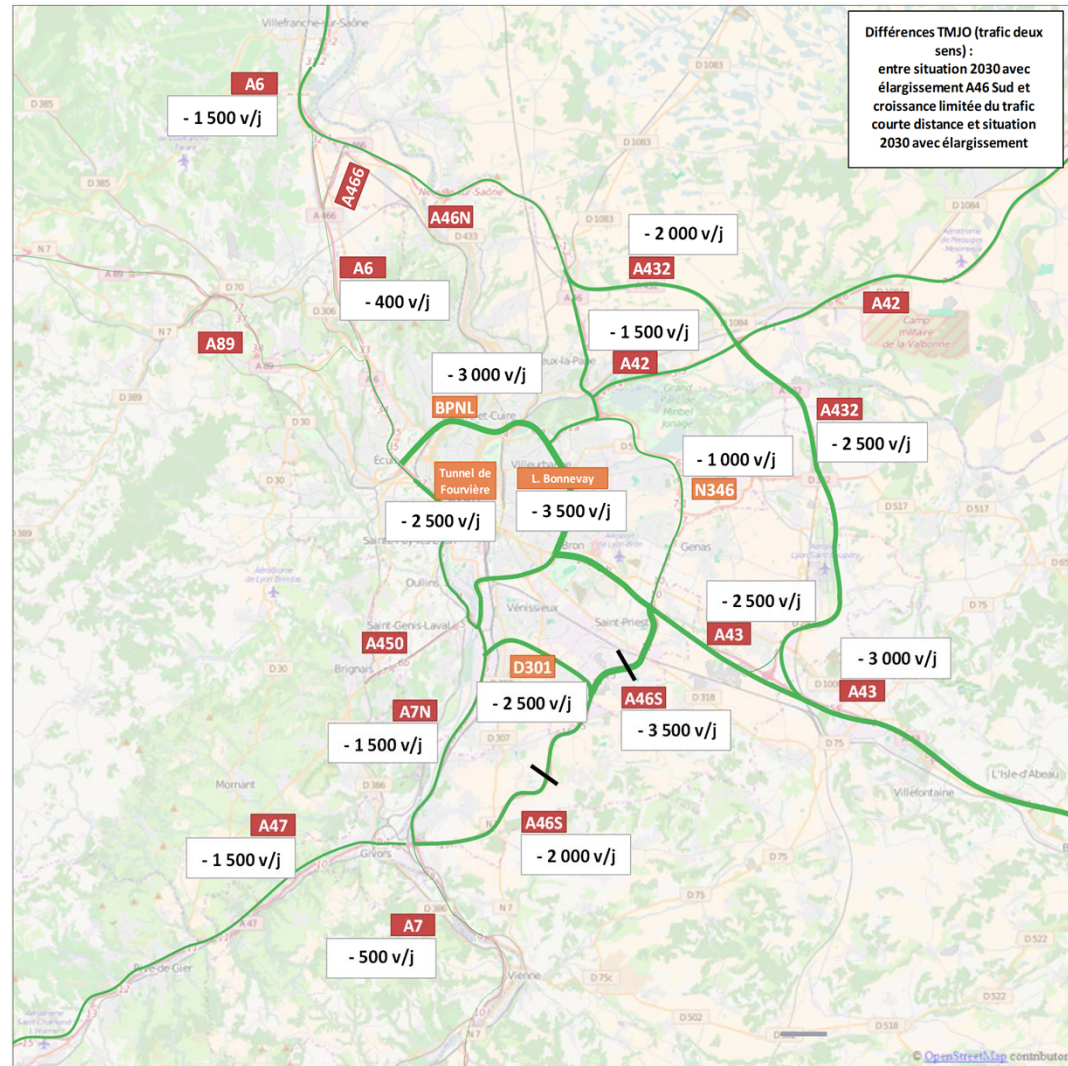
MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

## 2 : Réduction de la mobilité courte distance

- **Objectif : tester les incidences sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud d'une moindre croissance des flux locaux**
- **Hypothèses retenues :**
  - Evolution de la matrice VP interne entre 2015 et 2030 :
    - modélisation de base : + 0,76 % par an
    - Hypothèse testée : + 0,38 % par an
  - Cette hypothèse est cohérente avec le nouveau cadrage retenu dans Modely (2.3) qui intègre des projets susceptibles de favoriser une répartition modale plus forte des nouveaux déplacements , notamment :
    - Zones 30 dans les centres-bourgs de la Métropole ;
    - Augmentation des contraintes de stationnement ;
    - Nouvelles lignes de tramway : T8, T9, T10 ;
    - Mise en place d'un Réseau Express Vélo

## 2 : Réduction de la mobilité courte distance

- **Baisse du trafic JOB/TMJO sur les réseaux principaux en 2030**



## Variation de l'intensité kilométrique Tous véhicules – 2 sens – en TMJO/JOB

Sections	PRJ	Test	Diff. p/r PRJ	
			Volume	Relatif
Nord BUS	105 900	102 200	-3 700	-3%
Sud BUS	69 000	66 900	-2 100	-3%
<b>Ensemble A46S</b>	<b>80 400</b>	<b>77 800</b>	<b>-2 600</b>	<b>-3%</b>

- Incidence faible en volume de déplacements
- Effet négligeable sur les temps de parcours (quelques secondes)

**A46 SUD**

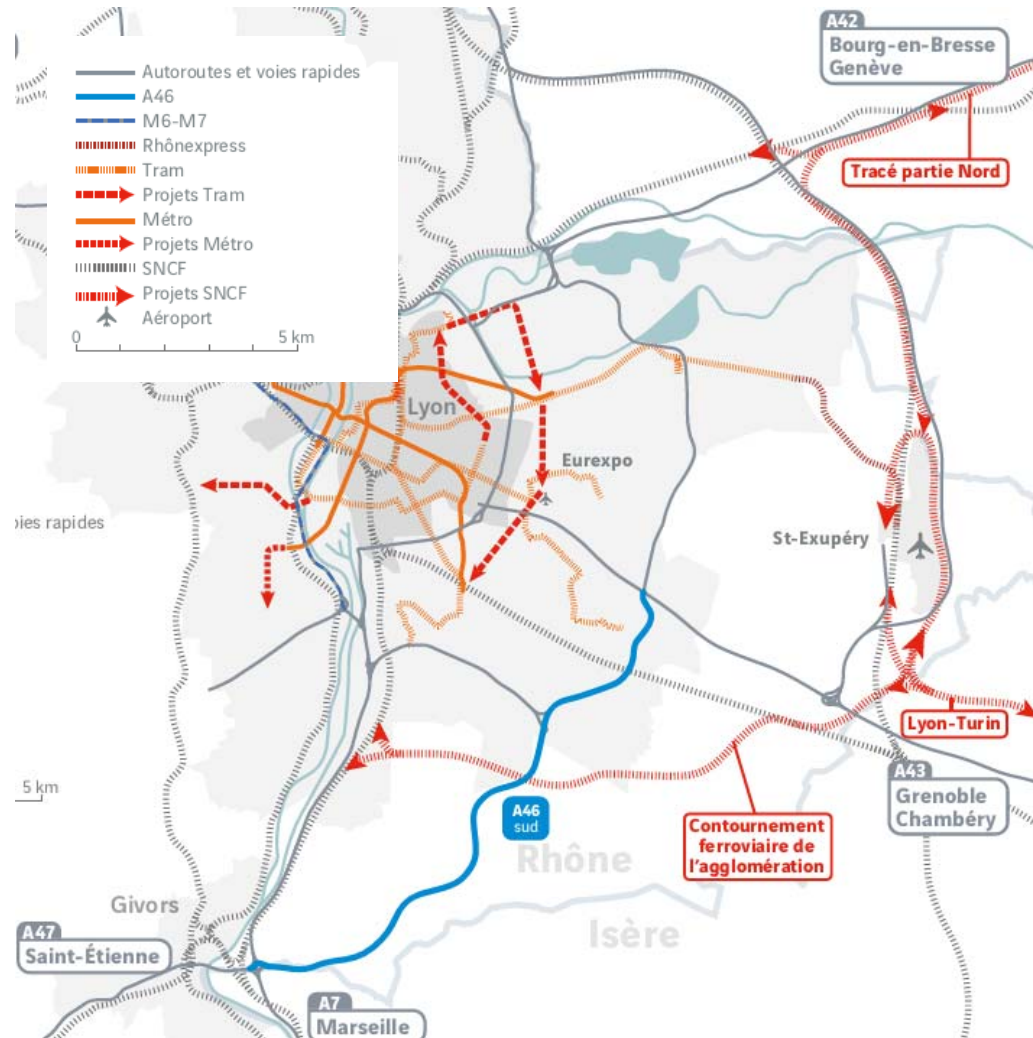
MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

### **3 : Incidences des projets ferroviaires (CFAL + Lyon-Turin) sur le trafic poids-lourds**

## 3 : Incidences des projets ferroviaires (CFAL + Lyon-Turin) sur le trafic poids-lourds



- **CFAL – Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise**

- Selon le dossier d'enquête publique effet du projet, environ 2000 PL en moins par jour sur l'axe Nord-Sud

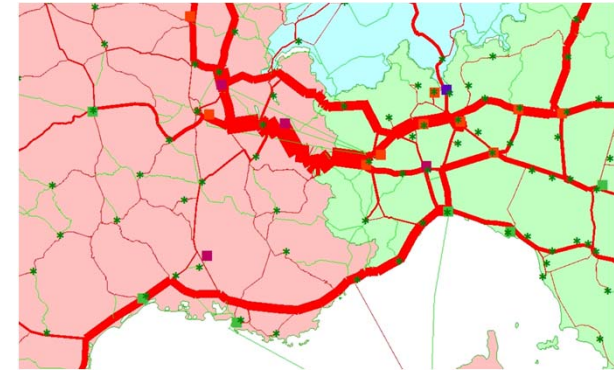
- **Ligne Lyon-Turin**

- Lyon-Turin : environ 1000 PL en moins sur l'axe Méditerranée – Italie

- **Couplage de deux projets concernent 3000 PL par jour**

## 3 : Incidences des projets ferroviaires (CFAL + Lyon-Turin) sur le trafic poids-lourds

- **Cependant :**
  - Pour le CFAL :
    - Ne sont pas connues les voies d'accès au CFAL;
    - la localisation des terminaux d'échanges
    - Peut avoir des conséquences trafics sur les échanges locaux
  - Pour le Lyon-Turin :
    - 70% du trafic passe par la vallée du Rhône A8 – Vintimille n'est pas concerné par le Lyon-Turin
    - les seuls trajets susceptibles de transiter par l'A46 Sud sont ceux entre le nord de la Vallée du Rhône (de Valence au sud de l'agglomération lyonnaise) ;
    - Peut être estimé en valeur haute à 20% du volume de Lyon Turin
- **Ainsi, en estimation haute ce sont environ 2200 PL qui pourraient être reportés depuis A46 Sud :**
  - représenterait en 2030 un retour au niveau de poids lourds observé en 2015
  - plutôt à l'horizon 2050 que 2030 le lien avec les calendrier des projets ferroviaires
  - ne tient pas compte des trafics induits du CFAL (accès et diffusion)





**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

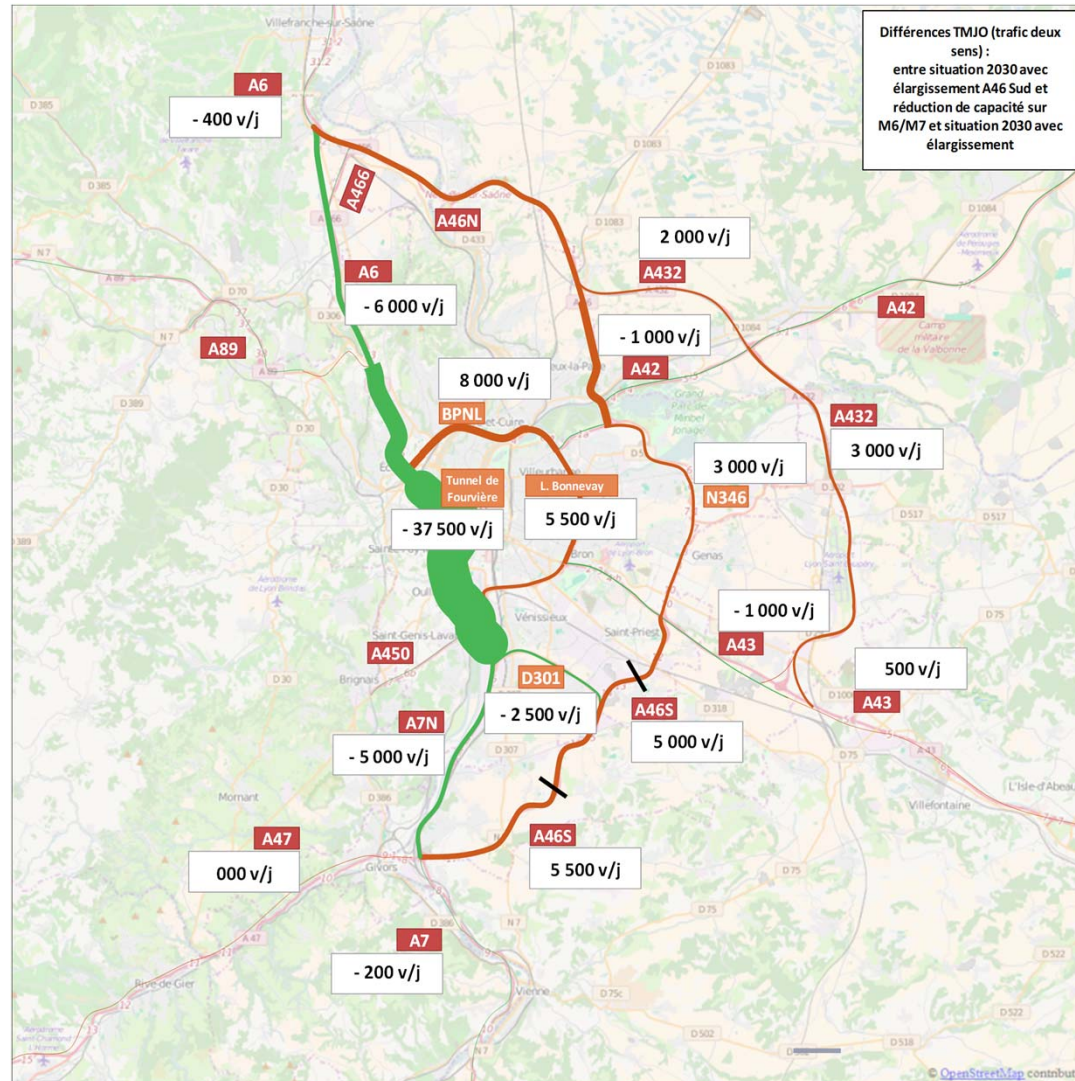
## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7

## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7

- **Objectif : tester les incidences d'une modification des conditions de trafic sur M6/M7 sur le projet de mise à 2x3 voies d'A46 Sud**
- **Hypothèses retenues**
  - Réduction du nombre de véhicules à 80 000 au niveau de Perrache
  - Réduction de capacité à 3200 véh/h maximum
  - Réduction de la vitesse à 50km/h sur l'axe M6/M7

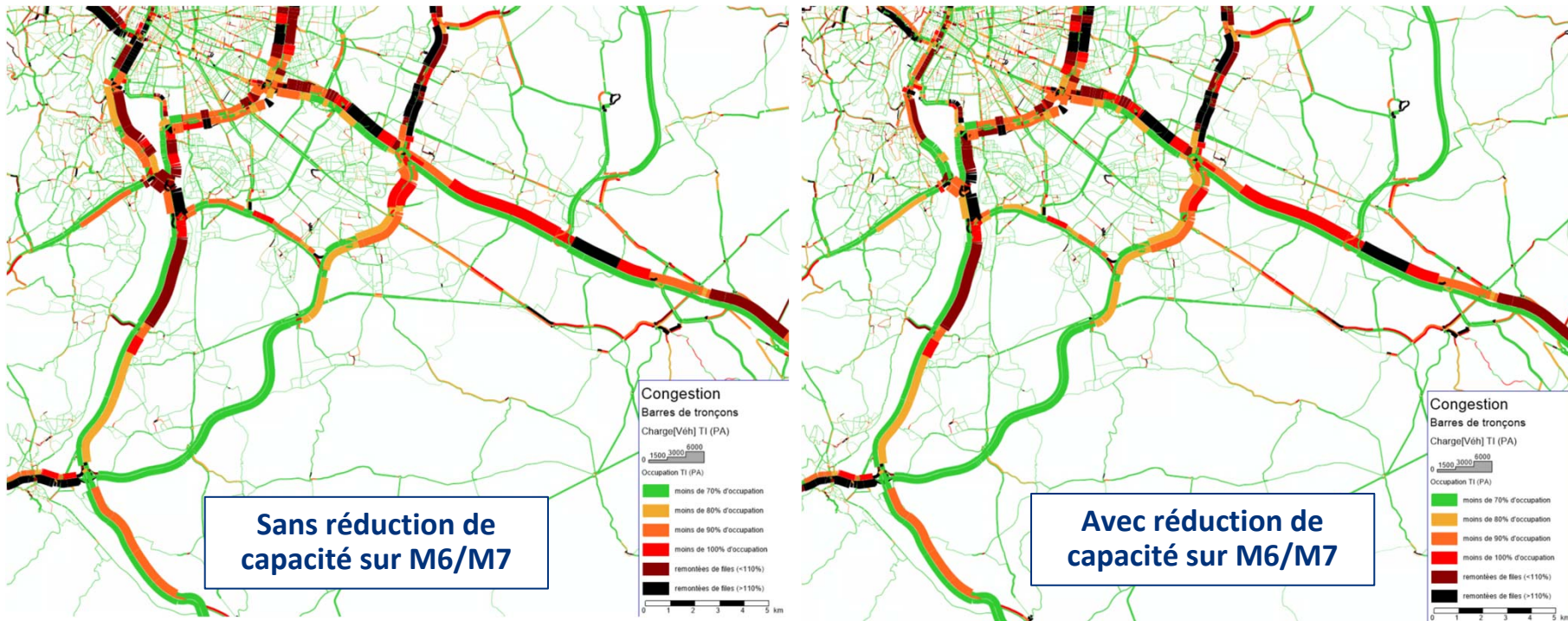
## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7 de l'axe

- Différences de trafics sur les principaux axes :
  - En 2030
  - En JOB/TMJO



## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7

- Résultats sur la congestion d'A46 Sud (HPM 2030)



- Effet très limité sur la congestion d'A46 Sud

## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7

- **Forte baisse du trafic sur M6/M7 (plus de 40% à l'heure de pointe)**
  - Résorbée en partie par le périphérique et les réseaux locaux
  - Et sur axes principaux de l'Est pour le transit
- **Pour A46 Sud :**
- **Hausse de 5% à 8% du trafic JOB, peu marqué à l'heure de pointe**

### Variation de l'intensité kilométrique Tous véhicules – 2 sens – en TMJO/JOB

Sections	PRJ	Test	Diff. p/r PRJ	
			Volume	Relatif
Nord BUS	105 900	111 100	5 200	5%
Sud BUS	69 000	74 600	5 600	8%
<b>Ensemble A46S</b>	<b>80 400</b>	<b>85 800</b>	<b>5 400</b>	<b>7%</b>

**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

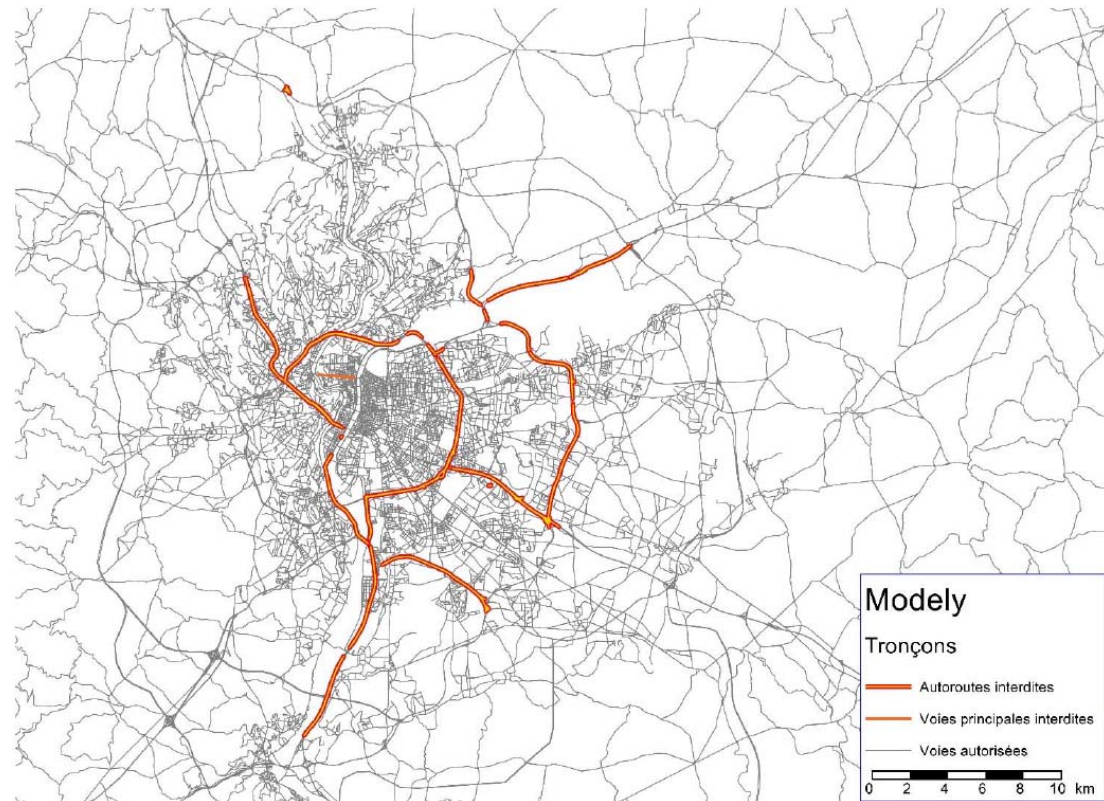
  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

**5 : Incitation au contournement (interdiction de transit sur les voies rapides urbaines)**

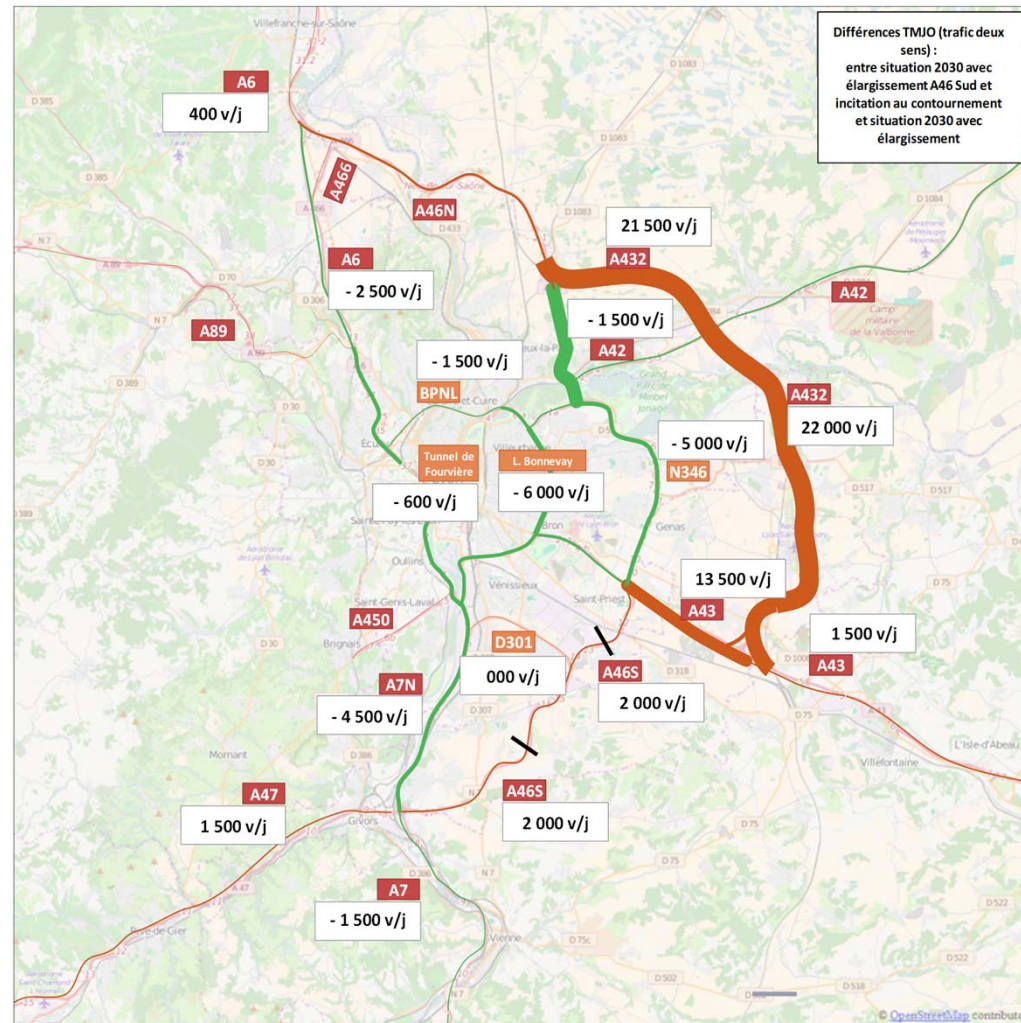
## 5 : Incitation au contournement (interdiction de transit sur les voies rapides urbaines)

- **Objectif : tester les incidences d'une modification des itinéraires de transit sur le projet de mise à 2x3 voies d'A46 Sud**
- **Interdiction du transit sur les voiries à l'intérieur du périmètre délimité par A46S et A432 :**
  - Axe M6/M7
  - Périphérique
  - Rocade



## 5 : Incitation au contournement (interdiction de transit sur les voies rapides urbaines)

- Différences de trafics sur les principaux axes :
  - En 2030
  - En JOB/TMJO





## 4 : Incidences d'une réduction de capacité de l'axe M6-M7

- Hausse du trafic sur A432 et A43 (section entre Rocade et A432)
- Pour A46 Sud : Hausse de 2% du trafic JOB

### Variation de l'intensité kilométrique Tous véhicules – 2 sens – en TMJO/JOB

Sections	PRJ	Test	Diff. p/r PRJ	
			Volume	Relatif
Nord BUS	105 900	108 000	2 100	2%
Sud BUS	69 000	70 600	1 600	2%
<b>Ensemble A46S</b>	<b>80 400</b>	<b>82 200</b>	<b>1 800</b>	<b>2%</b>

**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

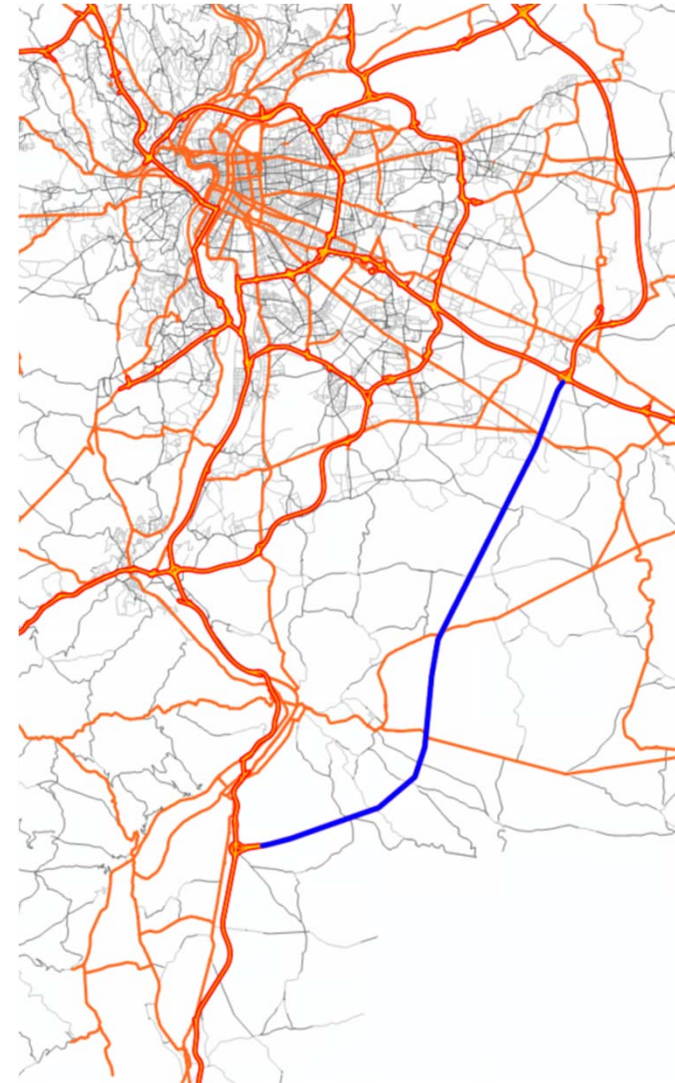
  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

## 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

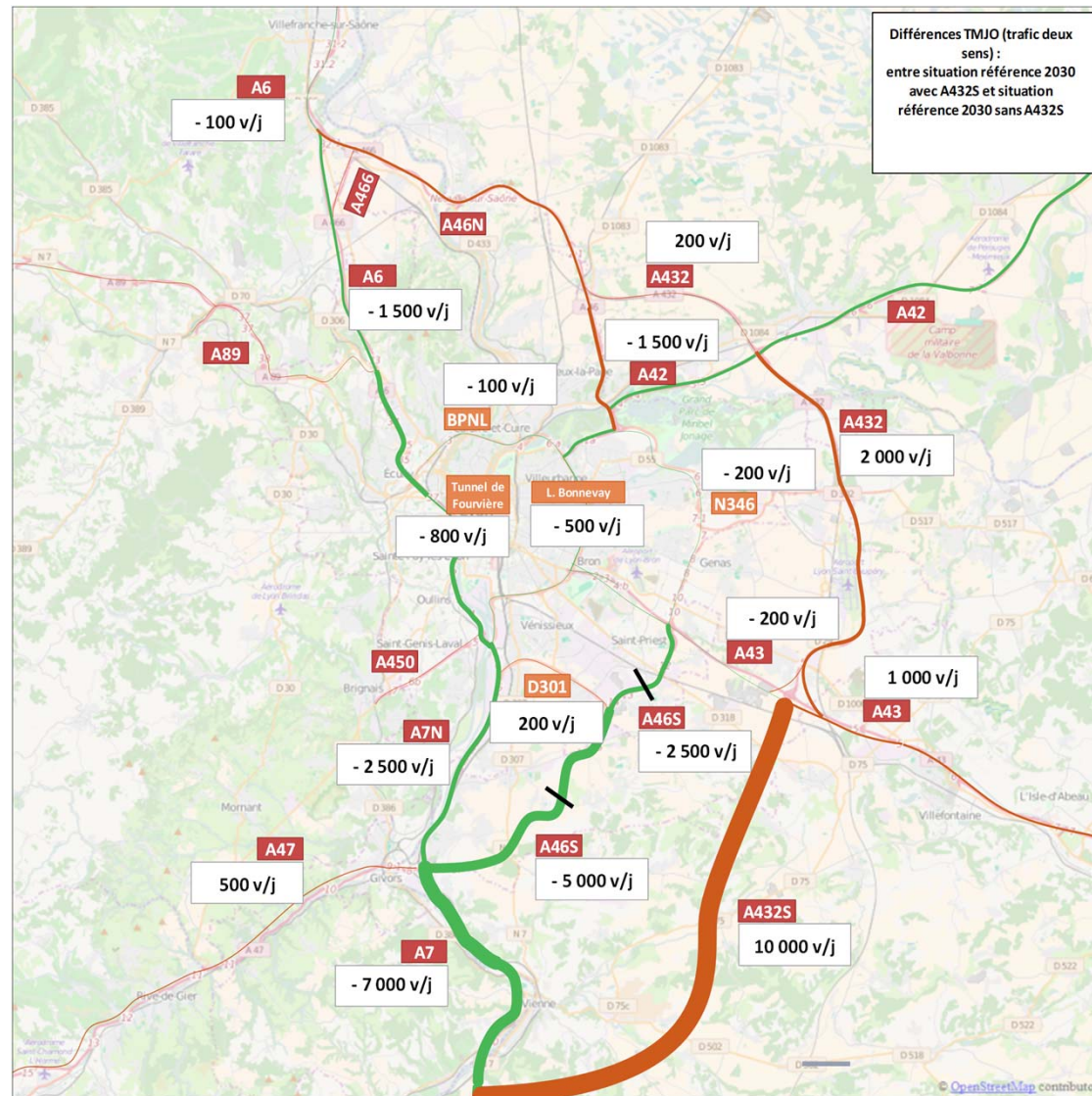
## 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

- **Objectif : tester les incidences de la réalisation de l'A432 Sud pour le trafic de transit**
- **Hypothèses :**
  - Nouvel aménagement entre le nœud A43/A432 et A7 au sud du péage de Vienne-Reventin
  - 2x2 voies de 30 km
  - Vitesse maximum autorisée 130 km/h
  - deux nœuds complets aux extrémités
  - pas d'échangeur local (trafic de transit)
  - Péage kilométrique identique aux péages Modely de l'A7



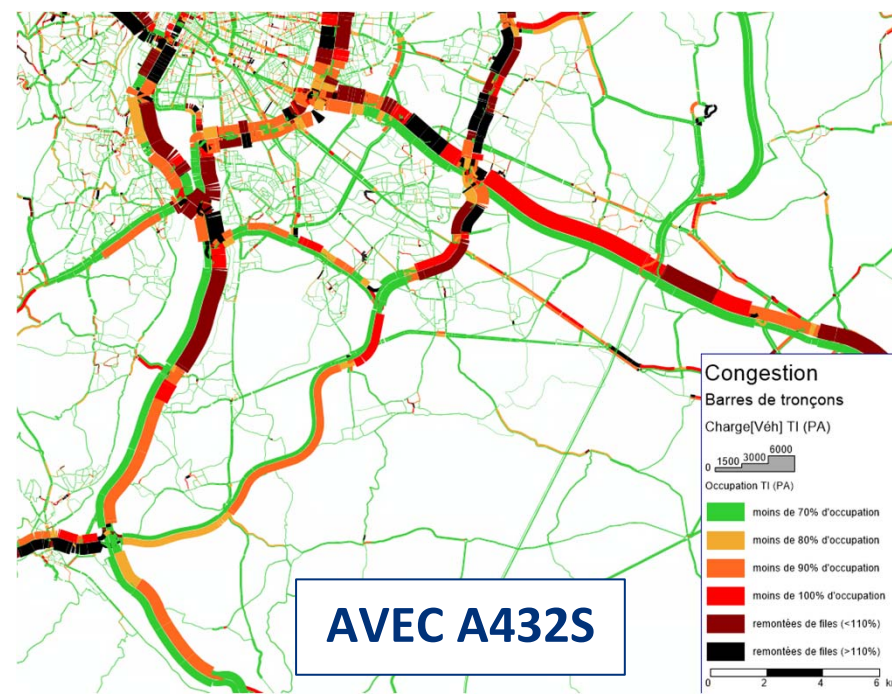
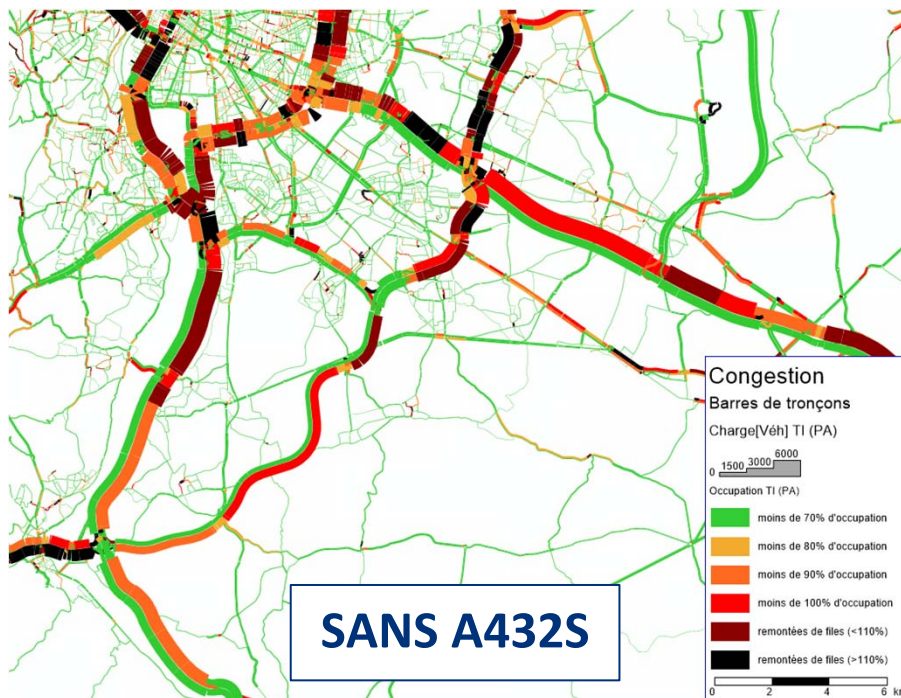
# 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

- **Résultats de la modélisation :**
  - dans une situation SANS aménagement sur A46 Sud à 2x3 voies
  - En JOB/TMJO
  - en 2030



## 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

- Résultats sur la congestion d'A46 Sud (HPM 2030)



- Baisse de la congestion essentiellement localisée au sud du BUS

## 6 : Incidences potentielles d'A432 Sud sur les trafics d'A46 Sud à 2x2 voies

Par rapport à une situation **SANS** aménagement sur A46 Sud

- Trafic JOB TV sur A432 Sud modéré : environ 10 000 véh dont 15% de PL
- Baisse limitée sur A46S, moins marquée au nord du BUS :

### Variation de l'intensité kilométrique Tous véhicules – 2 sens – en TMJO/JOB - 2030

Sections	REF	Test	Diff. p/r REF	
			Volume	Relatif
Nord BUS	90 100	87 400	-2 700	-3%
Sud BUS	63 500	58 600	-4 900	-8%
<b>Ensemble A46S</b>	<b>71 700</b>	<b>67 500</b>	<b>-4 200</b>	<b>-6%</b>

- Gain de temps de parcours sur l'ensemble de l'A46 Sud :
  - Environ 1 min en HP
  - Projet de base : environ 5 min

**A46 SUD**

MISE À 2X3 VOIES  
AMÉNAGEMENT  
DU NŒUD DE  
MANISSIEUX

  
MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**ASF**

Merci de votre attention