
Projet d'élargissement A46 Sud
Expertise indépendante sur la
modélisation du trafic
Réunion publique Atelier trafic

7 septembre 2021

Contexte : acteurs et objectifs



ASF

- L'Etat et ASF portent le projet d'aménagement de l'A46 Sud et ont saisi la Commission nationale du débat public (CNDP)



- La CNDP a décidé d'une concertation avec garants qui veillent au bon déroulement de la concertation et en rédigent le bilan final.



- La CNDP a commandé à TTK, en tant que bureau d'études indépendant, une expertise portant sur l'étude de modélisation du trafic

- Le rôle de TTK est d'apporter un regard critique sur les hypothèses prises, la robustesse de l'étude et de ses résultats, en analysant :
 - Le dossier de mission des études du Ministère ;
 - Le dossier d'étude du projet de mise à 2*3 voies de l'A46 ;
 - Le dossier de requalification de A6/A7 ;
 - Le dossier des études de trafic proprement dit.

1. Regard critique sur les hypothèses et données d'entrée
2. Les résultats permettent-ils bien de conclure sur l'opportunité du projet ?
3. Conclusions de l'expertise

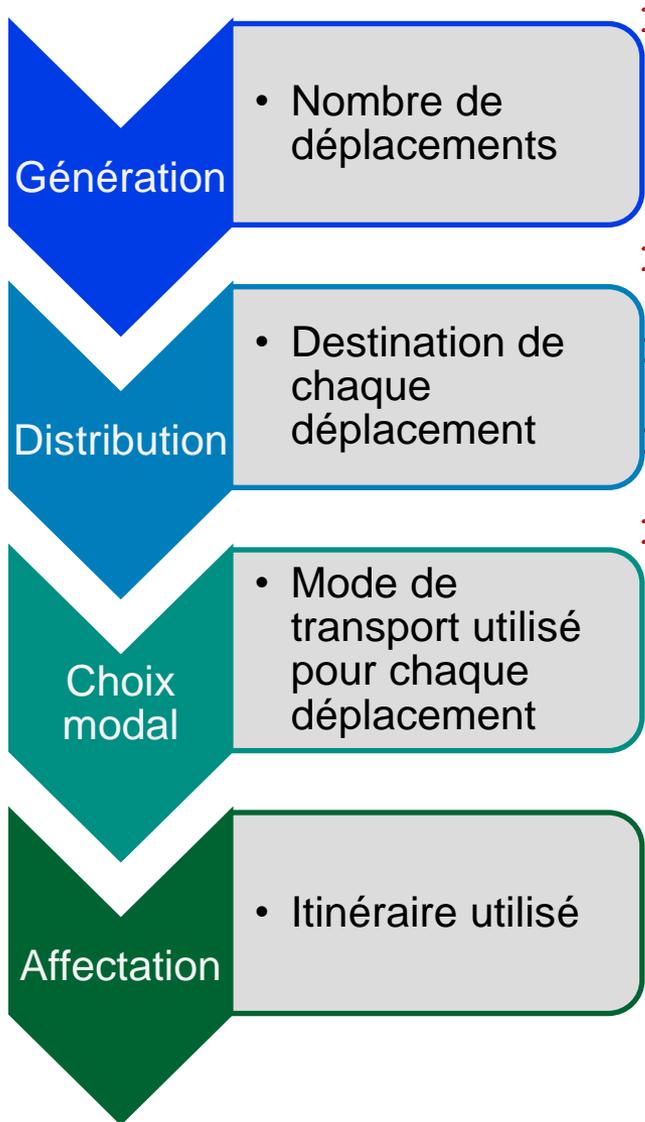
➤ Dossier de requalification A6/A7



Source : Métropole de Lyon

- Le contexte de requalification de A6/A7 est évoqué à plusieurs reprises dans le dossier projet, notamment pour justifier le besoin de capacités renforcées sur l'A46 Sud.
- Cependant, au moment des modélisations, les équipes de la métropole de Lyon ont recommandé de ne pas prendre en compte du déclassement de l'A6/A7, dont les résultats étaient alors peu fiables. Le modèle n'intègre donc pas une situation de référence correcte (pas de requalification A6/A7) : **ce biais conduit à sous-estimer les trafics A46 Sud.**
- **Un test de sensibilité avec report de 100% du trafic de transit (15.000 véh./j.) permet de corriger cette sous-estimation** et mesurer les impacts d'un report de 100% du transit sur A46 Sud.
- Le point de faiblesse de cette solution est de ne pas refaire de simulation complète. Les reports modaux se situeraient toutefois pour l'essentiel sur l'axe radial A6/A7, avec un effet négligeable pour les déplacements le long de A46 Sud, **on peut donc estimer que la solution retenue par le test de report de 100% du transit est pertinente et judicieuse.**

Principes méthodologiques et analyse de la modélisation



6 catégories de trafic motorisé :

- ❖ Poids lourds (interne / échange ou transit)
- ❖ Véhicules particuliers (interne / échange ou transit / en lien avec l'aéroport)
- ❖ Véhicules utilitaires légers (livraison notamment)
- ❖ Détail du trafic journalier par heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), calé sur les trafics réellement mesurés
- ❖ Pas de prise en compte d'un report de trafic depuis les transports collectifs : un test a pu montrer l'effet négligeable (< 30 pers./h)
- ❖ Scénario 2050 prenant en compte les hypothèses de croissances de trafic fournies par l'Etat
- ❖ L'étude a principalement travaillé sur la 4^{ème} étape pour évaluer de manière itérative les reports d'itinéraires (notamment gains de trafic de l'A46 Sud depuis la voirie secondaire, du fait de la plus grande fluidité)

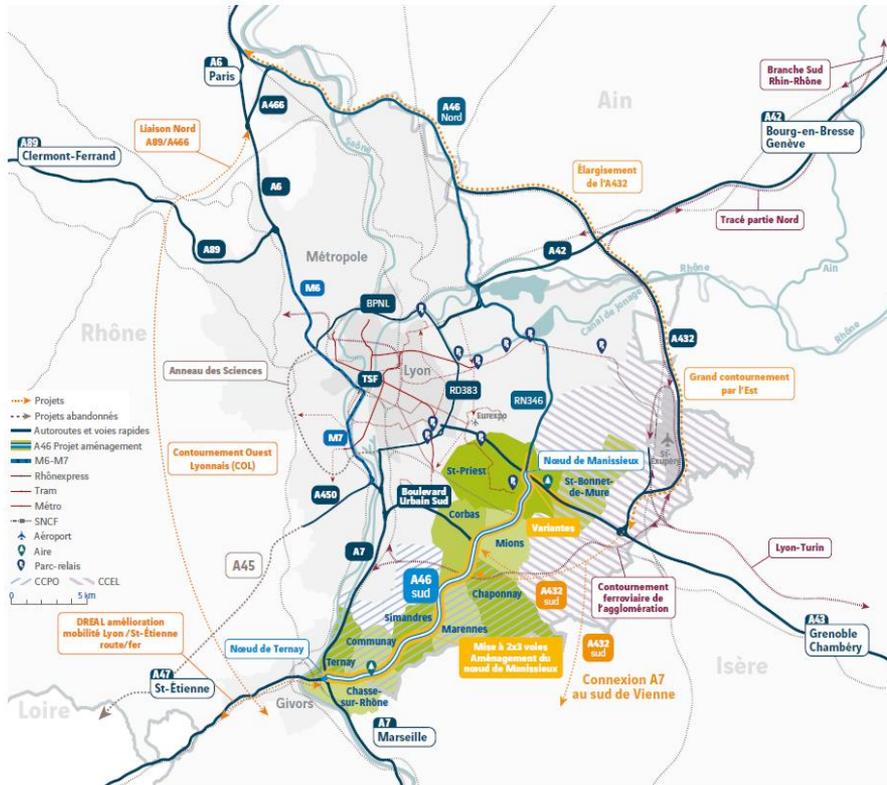
Etude de trafic de qualité professionnelle

- ❖ **Mais des limites inhérentes à tout modèle** : Incapacité à de prévoir des modifications comportementales fortes, notamment sur la pérennité des changements observés suite au Covid-19
- ❖ **Des tests de sensibilité** contrastés sur les trafics 2050 seraient précieux pour conforter le projet :
 - ❖ l'A46 Sud reste-t-elle saturée à horizon 2030 et le projet reste-t-il justifié dans un scénario de décollage important à 10 ans de la mobilité vélo / vélo électrique pour les déplacements de périphérie à périphérie (5-10km) dans l'est lyonnais ?
 - ❖ quid au contraire d'une situation où le Covid-19 conduirait à un taux de croissance des trafics VP périurbains supérieur aux tendances ?

➤ Sommaire du chapitre

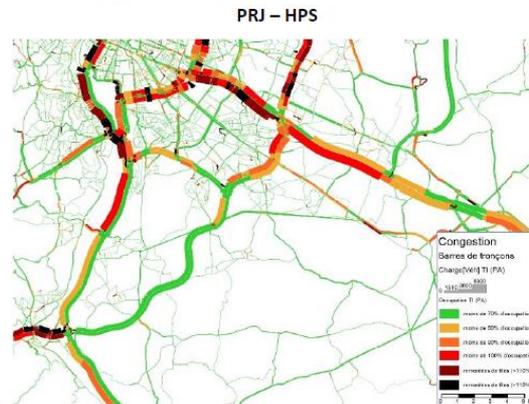
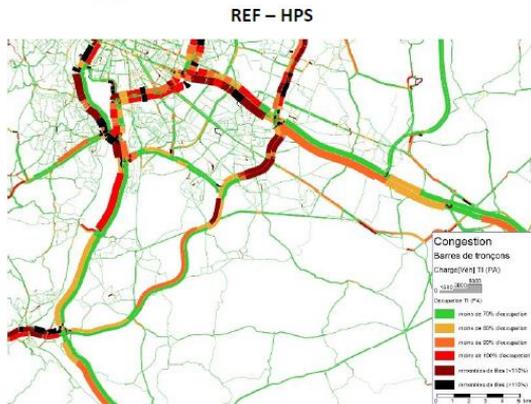
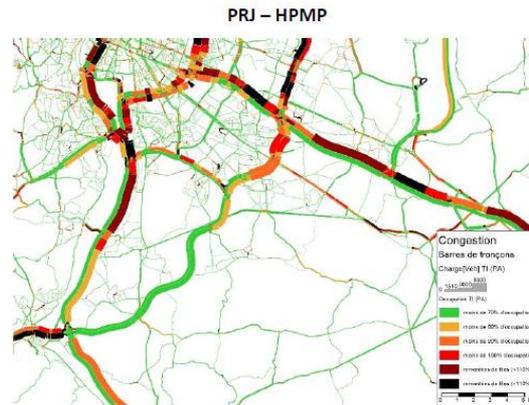
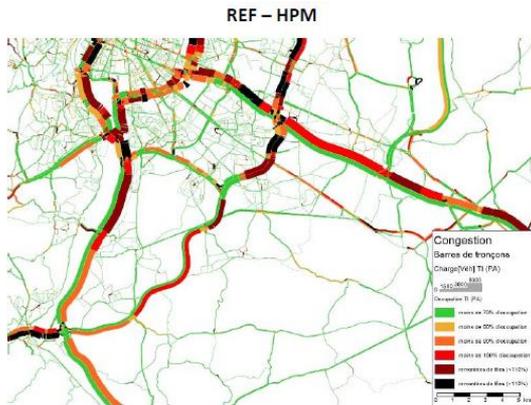
1. Regard critique sur les hypothèses et données d'entrée
- 2. Les résultats permettent-ils bien de conclure sur l'opportunité du projet ?
3. Conclusions de l'expertise

➤ Opportunité du projet dans un contexte sans grand contournement Est



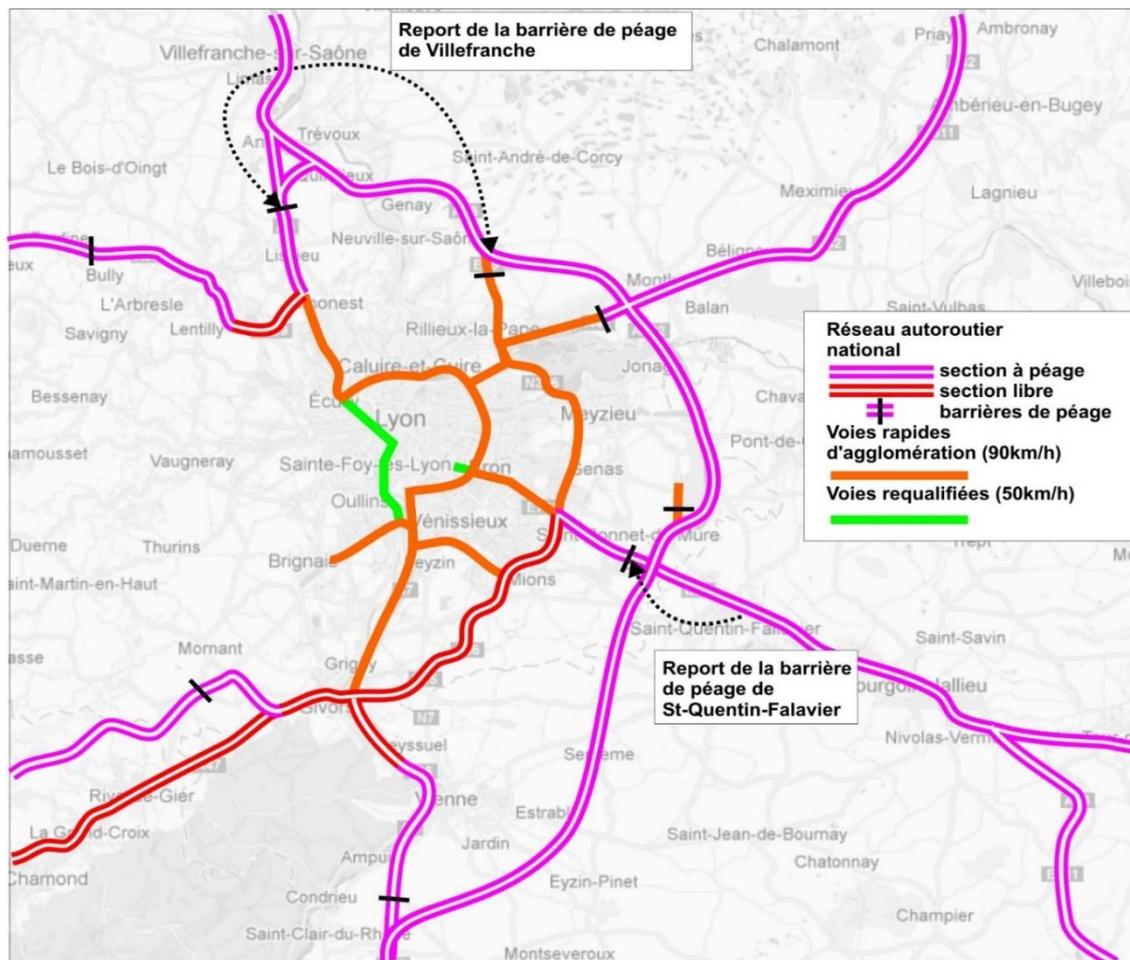
- Dans un contexte sans grand contournement Est, l'A46 Sud devient de facto l'axe principal de contournement de l'agglomération. Son élargissement à 2*3 voies prend a priori un caractère indispensable et indiscutable, il apporte un gain de fluidité significatif sur la section élargie du contournement...
- L'étude montre en effet ces éléments de fluidification, face à « l'augmentation importante de la demande en déplacements » en lien avec « la croissance démographique et le développement économique dans l'Est lyonnais. (...) D'une part, les trafics locaux se reportent plus facilement sur cet axe structurant. (...) D'autre part, les trafics de transit bénéficient de l'élargissement des bretelles et de la résorption de la congestion au niveau du nœud de Manissieux »

➤ Faible fonctionnalité d'un grand contournement qui ne s'appuierait que sur l'A46 Sud et l'A43



➤ L'étude de trafic montre toutefois aussi que **le contournement mis en place est peu fonctionnel**, marqué par une gêne entre les trafics en contournement et les trafics radiaux A43 pour lesquels la situation se dégrade avec le projet, comme l'illustrent les charges de trafic 2050 avec report du transit sur A432 (à gauche).

➤ Opportunité du projet dans le cas d'un futur grand contournement



➤ L'étude de trafic communiquée et analysée ne permet pas de vérifier l'intérêt du projet d'élargissement si l'A46 Sud était délestée d'une partie de son trafic reporté sur un grand contournement

➤ Si toute l'A46 Sud ne devait finalement pas faire partie du grand contournement Est ou seulement sa partie sud, un élargissement des sections non utiles au grand contournement **ne serait pas indispensable et occasionnerait des coûts, des trafics induits et des impacts environnementaux inutiles** :

- si le report du trafic vers un grand contournement était suffisant pour contenir le trafic 2050 au niveau du trafic actuel ;
- si le projet n'était plus une réponse au grand transit mais une opération d'accompagnement des trafics métropolitains à courte distance dans l'est lyonnais, logique d'accompagnement des trafics non poursuivie pour la RN346 et pour lesquelles pourraient exister d'autres réponses (RER, vélo et vélo électrique...).

➤ Sommaire du chapitre

1. Regard critique sur les hypothèses et données d'entrée
2. Les résultats permettent-ils bien de conclure sur l'opportunité du projet ?
3. Conclusions de l'expertise

➤ Conclusions de l'expertise

- L'expertise conduit à vérifier que **les modélisations de trafic effectuées sont de qualité** et conformes aux règles de l'art.
- L'analyse des simulations de trafic conduit à deux observations inversées :
 - Sans le projet de requalification A6/A7, l'étude **sous-estime l'intérêt du projet de mise à 2*3 voies** (corrigé par un test de sensibilité),
 - L'ambiguïté sur le projet de contournement Est « suspendu » avec lequel le projet d'élargissement d'A46 Sud doit être articulé laisse ouverte la **possibilité d'une surestimation sensible des trafics aux horizons 2035-2050** : le dossier de concertation évoque ainsi 20.000 à 40.000 véh./j. reportables vers un grand contournement Est depuis les axes structurants existants, dont A46 Sud.
- La justification du projet est donc avérée si le projet de contournement Est était abandonné, mais les études de trafic ne suffisent pas à démontrer l'intérêt du projet si un bouclage du contournement Est devait finalement être réalisé
- Pour lever cette insuffisance, l'analyse identifie le **besoin de tester un scénario complémentaire** nécessaire pour démontrer que le projet de mise à 2*3 voies de A46 Sud serait bien nécessaire même en cas de grand contournement et avec une maîtrise volontariste du trafic routier en faveur des transports en commun et du vélo pour les déplacements locaux.



Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

Merci de votre attention!