

## Atelier thématique trafic – Mions, le 7 septembre 2021

### Intervenants :

- Olivier Murru, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Nicolas Cossoul, Direction interdépartementale des routes – centre est
- Sébastien RABUEL, Métropole de Lyon
- Thomas Coquerel, Maud Jourdeuil, ASF
- Éric Pasquier, CEREMA
- Jérôme Ferry, Edouard Jourdan, SETEC International
- Marc Perez, TTK
- Valérie Dejour, David Chevalier, Jacques Finetti, garants de la CNDP

### 39 participants

**Introduction** par Jérôme Lavaux rappelant les modalités de cet atelier.

**Mot d'accueil de Monsieur le Maire de Mions** : il exprime son opposition au projet, partagée selon lui par l'ensemble de l'assistance. Il souhaite un contournement, celui de l'A432.

**Introduction des garants de la CNDP** : la thématique du trafic est apparue très rapidement comme un enjeu prépondérant. Une expertise complémentaire a donc été commanditée par la CNDP et confiée au bureau d'études indépendant TTK pour nourrir les échanges.

Les ateliers permettent des temps de travail et d'écoute, « pour construire et mieux comprendre ».

### **Présentation de la thématique trafic :**

**ASF** : Cf. support de présentation en ligne

Deux raisons à ce thème d'atelier : les études de trafic sont déterminantes pour justifier l'opportunité du projet. Elles permettent d'évaluer ses incidences. Il s'agit d'un sujet complexe qui suscite beaucoup de questions lors des réunions publiques et sur le site de la concertation.

**DIR Centre Est** : Cf. support de présentation en ligne

Présentation de l'outil CORALY (COordination et Régulation du trafic sur les voies rapides de l'Agglomération LYonnaise). Les trafics pendulaires et saisonniers sont très importants sur ces 230km de voies rapides gérées par CORALY. 46% des événements correspondent à des bouchons et ralentissements, ce qui représente 104 événements moyens journaliers.

Le partenariat CORALY regroupe les 5 gestionnaires du réseau de voies rapides autour de Lyon : APRR, DIR CE, Métropole de Lyon, ASF et AREA. L'animation et la coordination de l'outil sont gérés par la DIR Centre Est par délégation du Préfet.

Les missions de CORALY : guider les usagers, gérer le trafic et l'information et programmer les chantiers.

**CEREMA** : Cf. support de présentation en ligne

Il s'agit d'un établissement public qui accompagne les acteurs publics et privés dans leurs projets dans différents domaines autres que le transport en développant des méthodes et de recommandations.

L'étude de trafic permet de connaître les différents flux de véhicules, déterminer les effets du projet. Elle requiert l'analyse de la demande (flux) et de l'offre de transport (capacité). Quelques données sont présentées : en semaine, dans la métropole de Lyon : 3,6 déplacements quotidiens par habitant, 62 minutes par jours à se déplacer, 60% des kilomètres parcourus sont faits en voiture et 34% en transports en commun.

La modélisation des trafics est présentée en 4 étapes : la première consiste à générer le nombre de déplacements émis ou attirés par chaque zone. Ensuite, vient la distribution : quelle est la destination

des flux de déplacements émis par chaque zone : cela aboutit à la constitution d'une matrice de déplacements origine / destination tous modes. En troisième étape vient le choix modal, afin de déterminer le mode de transport utilisé pour chaque déplacement : on arrive à la conception d'une matrice origine / destination pour chaque mode de déplacement. Enfin, l'affectation permet de déterminer les trafics par tronçon du réseau en calculant les meilleurs itinéraires afin d'optimiser les temps et coûts de trajet pour les usagers.

Les limites de la modélisation : forte sensibilité aux hypothèses prises en compte (développement socio-économique et développement du réseau de transport dans son ensemble), et repose sur des lois comportementales de mobilité construites à partir de l'observation de comportements passés ou actuels, mais ne prennent pas en compte les ruptures de comportement qui interviendraient sous l'effet de crise ou de rupture technologique.

**Question du public :** un article du CEREMA de 2018 montre que les modélisations ne prennent pas assez en compte les inductions de trafic, surtout dans le cas de contournement d'agglomération notamment lorsqu'il est gratuit (ce qui est notre cas ici). Donc sachant que la création de structures ou l'augmentation de capacité d'accueil de celles existantes induit un trafic supplémentaire en changeant les habitudes de déplacement, le dossier de concertation ne devrait-il pas dire qu'il y aura plus de déplacements en voiture avec le projet que sans le projet, et que les émissions de CO<sub>2</sub> ne vont pas diminuer grâce au projet ?

*Le représentant du CEREMA indique qu'il n'a pas connaissance des hypothèses exactes prises en compte. Il faut également regarder les données d'entrées qui ont été intégrées mais elles ont dû normalement prendre compte les différents schémas directeurs et les documents de planification, avec le développement de certaines zones périphériques. Les effets induits sont parfois anticipés dans la façon de construire le territoire, et sont de fait intégrés dans ces différents documents d'urbanisme.*

**TTK et SETEC répondent sur la manière dont ont été conduites les études trafic pour le dossier de concertation :** Des projections socio-économiques ont été faites sur la base de celles des documents d'urbanisme et de planification et de celles de l'INSEE pour imaginer la situation en 2030 et sont prises en compte dans le modèle de déplacements. L'hypothèse d'une matrice de déplacements constante entre la situation en 2030 sans et avec le projet a été retenue, car il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure mais d'un simple élargissement d'autoroute existante. L'effet d'induction peut donc être considéré comme négligeable en comparaison des effets de reports d'itinéraires, qui sont les plus importants. Cette hypothèse a d'ailleurs été validée par un test de sensibilité spécifique avec Modely. Il apparaît bien une augmentation de trafic sur A46Sud, avec le projet.

**Métropole de Lyon et DREAL :** Cf. support de présentation en ligne

Présentation du modèle Modely, multimodal à l'échelle de l'aire métropolitaine, donc l'aire urbaine historique en intégrant celle de Saint-Etienne. Son objectif est d'analyser un projet, une mesure ou une politique (plan de déplacements urbains Sytral 2017 par exemple). On modélise parce que la mobilité est complexe, surtout en zone urbaine. C'est un outil d'aide à la décision, qui permet d'appréhender les effets combinés, entre différents projets au sein d'un territoire. Un modèle permet d'avoir des tendances et de comparer les projets entre eux.

Modely est la copropriété de la Métropole de Lyon (coordinateur-mandataire), l'État, la Région Rhône-Alpes et le Sytral. Les modalités d'utilisation sont de la responsabilité des maîtres d'ouvrages des études réalisées à l'aide de l'outil.

Des données sont intégrées dans le modèle en fonction des chiffres sur la population et sur ses déplacements. Le périmètre géographique est zoné en fonction de la densité de population. On observe comment les déplacements sont effectués entre les zones, par quel mode de transport et par quel itinéraire. Les documents de planification sont également pris en considération pour réaliser les projections.

Le modèle Modely a des limites : c'est un modèle statique et non dynamique, qui ne permet pas à ce titre de représenter les effets des congestions. En outre, les comportements sont considérés constants, sur la base d'enquêtes déplacements passées. De plus, il est souligné que l'interaction transport-urbanisme n'est pas visible avec le modèle, c'est-à-dire l'influence du réseau de transport sur les choix des personnes et des entreprises en matière de domicile ou d'implantation. Ici, les caractéristiques socio-économiques du territoire sont une donnée d'entrée de l'outil.

Les participants sont répartis en deux sous-groupes et débattent de chacun des deux sujets suivants :

- La contre-expertise sur l'étude de trafic A46 Sud – animation TTK
- Les tests alternatifs de trafic sur A46 Sud – animation SETEC

#### **Rapporteur du thème de travail n°1 : contre-expertise TTK**

- Il n'y a pas d'alternatives au projet proposé alors que TTK suggère de considérer un projet de grand contournement ;
- Il est nécessaire de séparer les trafics de transits et trafics locaux. Il considère que le sujet est traité de manière trop locale et qu'il faudrait « dézoomer » pour avoir une vision plus globale sur les modes de transports alternatifs et l'offre sur le territoire étudié ;
- La volonté de mener des études sur la pollution aux particules fines et ultrafines en axant l'impact sur la santé des riverains ;
- Questions autour des hypothèses d'entrées qui semblent sous-évaluer le trafic induit (déclassement M6/M7, la ZFE, l'abandon de l'anneau des sciences) ainsi que le trafic de transit
- il est exprimé un ressenti injuste dans la conjonction temporelle entre :
  - o un coeur urbain où une ZFS est en place, muni de TCSP et où sont réduites les capacités d'accueil des trafics routiers d'une grande infrastructure nord-sud (M6/M7) ;
  - o une périphérie Est lieu prévu pour le développement des diverses infrastructures sauf les transports en commun lourds
  - o Le manque d'implication et de prise de parole sur les grands projets de l'Etat, du Sytral et de la Métropole dans le débat est pointé

#### **Rapporteur du thème de travail n°2 : les tests de sensibilité sur A46 Sud - SETEC**

- Il y a un manque de prise en compte des inductions de trafic dans les études effectuées ;
- Il est déploré un raisonnement circulaire sur le projet : ce sont les projections nationales qui sont le fruit de trafics locaux. Si on continue de faire des infrastructures, le trafic augmente, donc il faut plus d'infrastructures, etc. ;
- Les hypothèses intégrées dans les modèles ne sont pas en cohérence avec les objectifs de l'Etat à propos de la baisse de polluants atmosphériques dont le CO2 ;
- Les études intègrent une augmentation du trafic de poids lourds alors que le transport fluvial sur le Rhône n'est pas utilisé de manière optimum ;
- Il a été noté un manque de transports en commun et de déplacements alternatifs sur le périmètre du projet ;
- Les hypothèses semblent simplificatrices ne permettent pas de tirer des conclusions fiables sur l'impact des émissions de CO2.

**Conclusion** : l'animateur rappelle les dates des rencontres prévues jusqu'à la clôture de la concertation fin septembre.

**ASF** : remerciement des experts, participants, rapporteurs et organisateurs. L'atelier confirme que ce sujet est complexe et suscite encore des interrogations. La compréhension des outils en amont était

primordiale pour le bon déroulé des échanges. Il est important que les deux groupes aient pu discuter sur chacun des thèmes pour garantir une équité des informations. Afin de répondre aux attentes, les études finalisées ont été mises en ligne, les supports de cet atelier le seront également.

Suite à une interrogation de l'assemblée, il est précisé que l'objectif est de répondre à l'ensemble des questions posées jusqu'à la fin de la période de concertation, elles recevront toutes des réponses.

**Garants** : ce premier atelier montre que le processus de concertation se coconstruit. Ces débats sont importants et il faut les poursuivre. La notion de trafic est très complexe, avec un besoin de rendre l'information encore plus disponible et compréhensible. Il est demandé aux maîtres d'ouvrage de mieux expliquer les cadrages dans lesquels ces études de trafic sont réalisées.

Cet atelier permet de mettre en lumière un certain manque de confiance après 20 ans de débats, une réticence à venir s'impliquer et une difficulté à ne pas croire que le projet est déjà décidé. De nombreuses nouvelles études sont demandées et la question de l'alternative revient régulièrement, notamment celle du contournement par le prolongement de l'A432.