

Francheville le 2 décembre 2012

Association Sauvegarde de la Vallée
de Francheville

à

Commission Nationale du Débat Public

Monsieur Philippe Marzolf,
Président de la commission particulière
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Le 14 avril 2012, suite à la première présentation du débat public pour le Tronçon Ouest du Périphérique intitulé « l'anneau des sciences », je vous alertais sur les **exigences d'une véritable étude comparative de scénarios**. Cette confrontation de différents réseaux de voiries et de transports collectifs et de besoins de déplacements devait ainsi être définie dans la transparence.

Or comme d'autres observateurs habitués ou non aux études de transports, notre association ne peut que constater les insuffisances du dossier de la Communauté Urbaine de Lyon.

En référence notamment à mon courrier cité, en pièce jointe, mes arguments sont développés ci-dessous.

1/ **Aucune prospective de mobilité argumentée** (nombre de déplacements par personne et par mode) n'est avancée sur la base des nombreuses enquêtes ménages disponibles. Les changements de comportements apparus ces dernières années, avec la réduction de l'usage de la voiture, devraient se poursuivre compte tenu des contraintes énergétiques, climatiques, de pollution et de santé. L'analyse de l'évolution des trafics d'échanges et de transit n'est pas non plus précisée alors que les enquêtes cordons le permettraient

Les hypothèses de mobilité en voiture et en TC des habitants de agglomération se résument à un tableau de déplacements par modes en 2006 et en 2030, uniquement pour le scénario avec TOP. Aucun tableau du scénario sans TOP ne permet de savoir si la clientèle des transports collectifs est plus nombreuse.

2/ **Les hypothèses d'habitat et d'emplois générant les déplacements dans l'Ouest et l'agglomération ne sont données que globalement**. On n'envisage pas la densification prescrite au SCOT, ni l'urbanisation limitée aux zones desservies par les TC, hormis le quartier des Hôpitaux sud. Cela ne peut que défavoriser tout projet nouveau de transports collectifs. De toute façon, ce n'est pas une carte A4 de points représentant la population actuelle qui peut justifier l'inadéquation des transports collectifs à l'habitat évidemment moins dense qu'à l'Est.

3/ **Les nouveaux projets de transports collectifs en site propre ou en site banalisé, ainsi que le réseau de voirie, ne sont pas décrit suffisamment pour que les conclusions soient compréhensibles**. Par exemple, la ligne forte A2 (ligne bus articulé C20 actuelle) est-elle une véritable ligne en site propre ou se limite-elle à l'insertion de quelques couloirs-bus aux carrefours ? Dans les hypothèses TC sans le TOP, il est indiqué que l'implantation de site propre bus serait rendue difficile sur les voiries de l'Ouest, « étroites, devant conduire à des expropriations importantes, coûteuses et longues à réaliser ». Par contre cette difficulté n'apparaît pas dans les scénarios avec TOP. La seule présence du TOP, permettrait-elle plus facilement la requalification des centres urbains, des priorités aux TC ? Ce manque de précision favorise donc les scénarios avec TOP.

4/Les prévisions de trafic des réseaux de voirie et de transports collectifs ont été calculés par des modèles disjoints, respectivement, DAVISUM et TERESE. Or je vous rappelle mon insistance à **prendre en compte les effets des réseaux sur les choix de déplacements, par une méthode multimodale**. Or chacun sait qu'en dépit des études anciennes sur le sujet dans l'agglomération, depuis 20 ans (j'y ai personnellement participé à la Direction Départementale de l'Équipement), c'est seulement en cette fin 2012 que le Grand Lyon et ses partenaires s'engagent à constituer un modèle multimodal, prenant en compte les interactions entre modes.

De plus ces modèles n'ont pas été actualisés pour la situation actuelle par l'intégration des dernières enquêtes, à la fois en terme de fonctions et d'hypothèses de mobilités.

Sur la forme, leurs résultats sont donnés selon des schémas trop simplifiés de points de comptage. Cela ne permet pas de comprendre le fonctionnement des réseaux de TC et de voiries. Pour les voiries, quelques points utiles à la démonstration de l'inanité du scénario sans TOP sont extraits. Les points de congestion maintenus ou augmentés par l'ouverture du TOP, dans l'agglomération ou dans l'Ouest, ne sont pas retenus !

Pour illustrer mon propos, la poursuite et l'intensification de la maîtrise de la voiture et le développement de la priorité des TCL sur la voirie, améliorant leur compétitivité en temps et régularité devrait, en principe, conduire à une hausse de leur clientèle comme ces dernières années (cf. les études du CERTU).

A l'inverse la création d'un bouclage du périphérique ou une rocade dans l'Ouest avant les aménagements de voirie pour les TC devrait plutôt favoriser la circulation routière !

Ces effets de réseaux sur les comportements ne sont absolument pas décrit en l'absence de modèle multimodal. Plus surprenant, **le scénario avec TOP apparaît plus favorable aux TC et au trafic routier, simultanément, que le scénario dit « utilisation du réseau routier existant en faveur des transports collectifs »** (hypothèse 3 avec couloir bus dans Fourvière et les quais du Rhône....). Ce dernier au contraire, « englué » le réseau de surface dans la congestion routière et « n'absorbe pas la clientèle calculée ».

Je pense personnellement qu'un modèle multimodal conduirait à une autre conclusion. Un modèle n'est qu'un outil de calcul plus ou moins sophistiqué pour simuler des situations

En conséquence des insuffisances mentionnées sur la méthode du dossier du Grand Lyon, absence de prospective mobilité, d'urbanisation, de modèle multimodal fondé sur des données récentes, nous vous sollicitons de commander une expertise indépendante sur ces questions. Cette expertise permettra aux participants du débat d'apprécier leur pertinence et d'avoir un autre éclairage sur les conclusions du maître d'ouvrage, quant à la nécessité de réaliser le TOP/Anneau des Sciences. Il est souhaitable que la présente demande soit publiée sur le site internet du débat public.

En vous souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Jean Sarraillon,



Président de l'association
la Sauvegarde de la Vallée de Francheville