

anneau des sciences

DÉBAT PUBLIC



► **Présentation des données et des hypothèses prospectives de déplacements**

Atelier thématique :
les solutions alternatives ou complémentaires

Réunion du 5 décembre 2012

DÉBAT PUBLIC

anneau des sciences

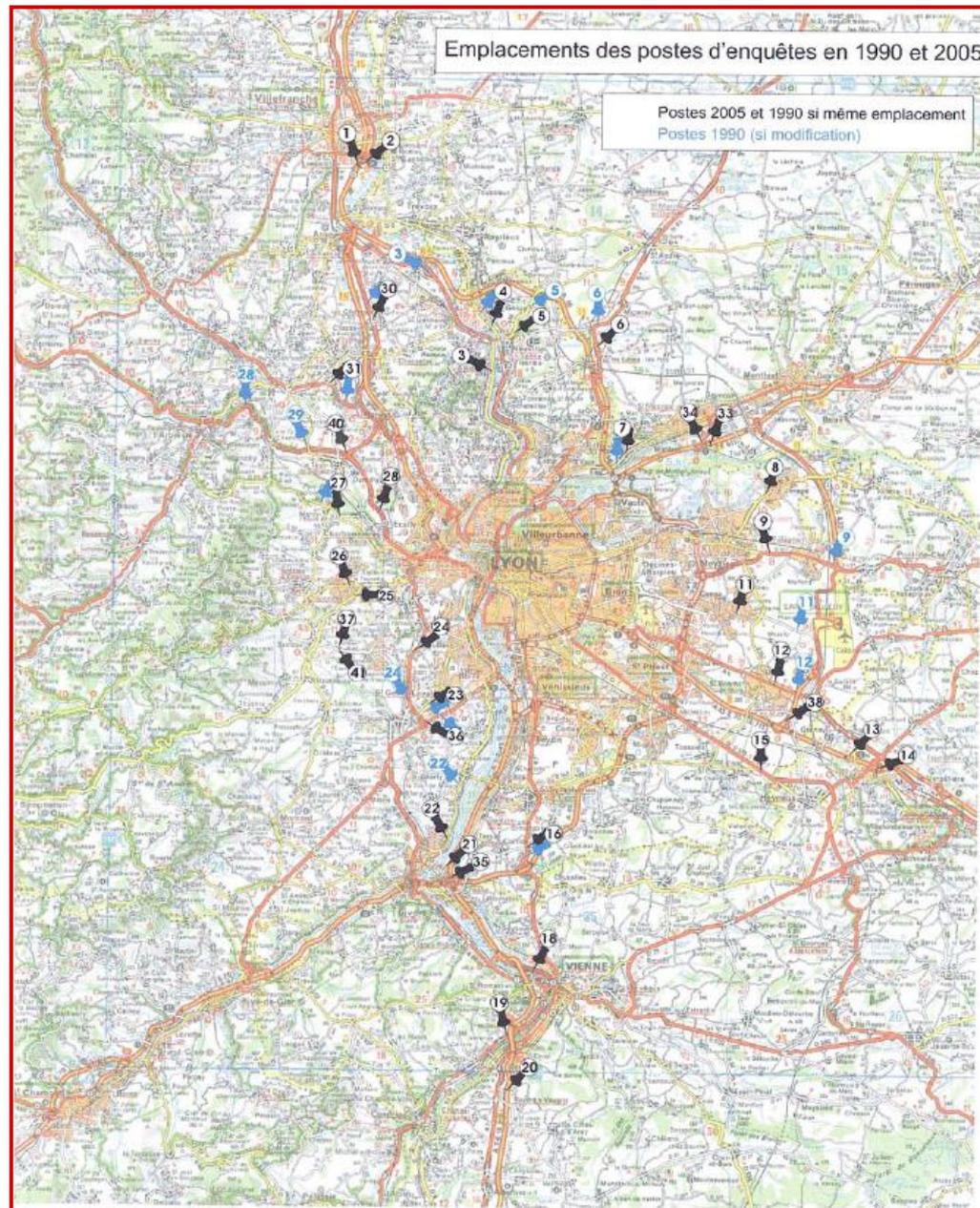


**LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ECHELLE
DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**

LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

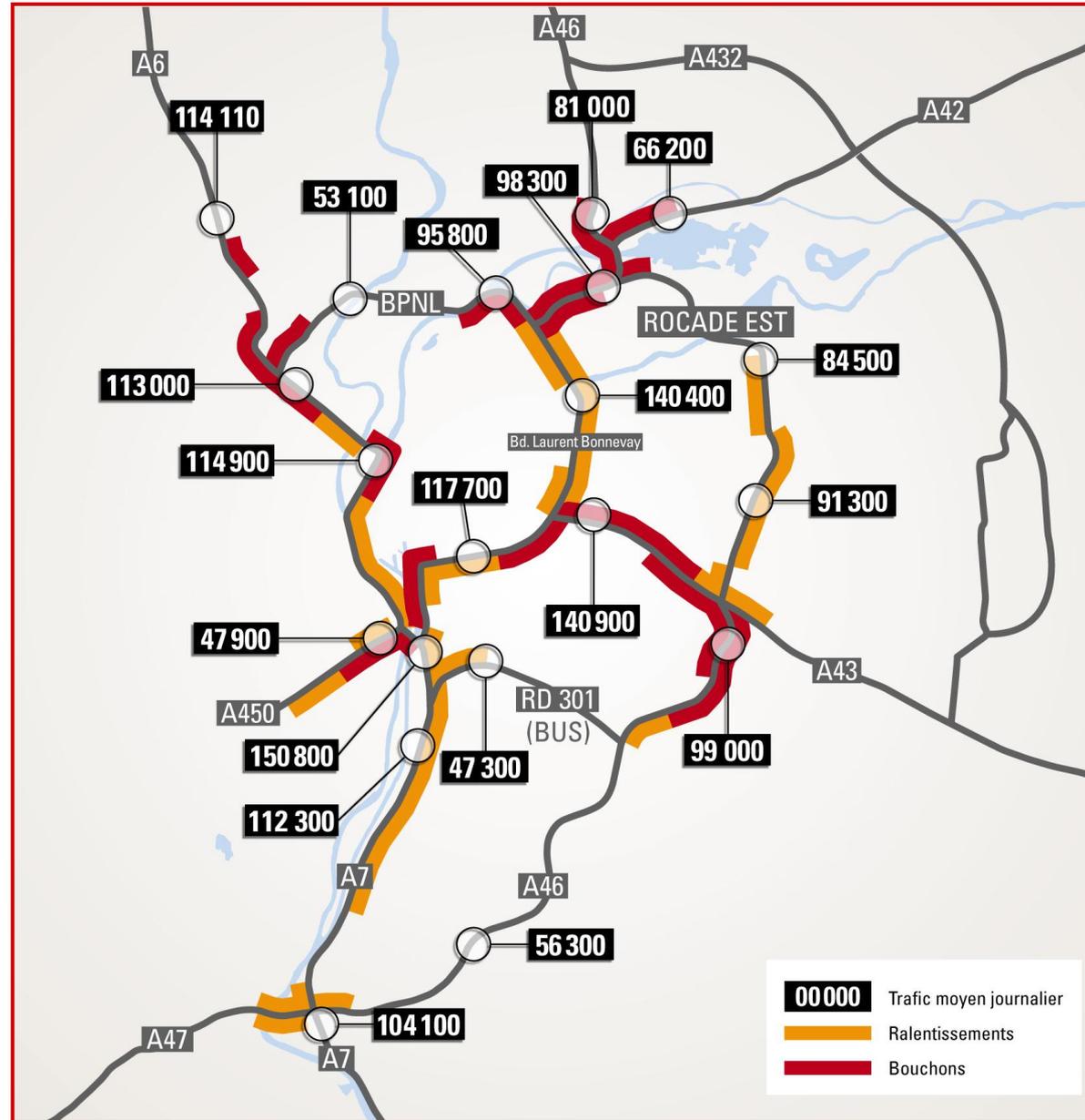
ENQUÊTE CORDON

- **Objectif** : avoir une connaissance fine des trafics d'échange et de portée nationale à l'échelle du Grand Lyon
- **Typologie** : enquête par interviews
- **Résultats principaux** :
 - > près de 600 000 véhicules entrent et sortent de l'agglomération
 - > **une croissance moyenne annuelle d'environ 2%**



LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

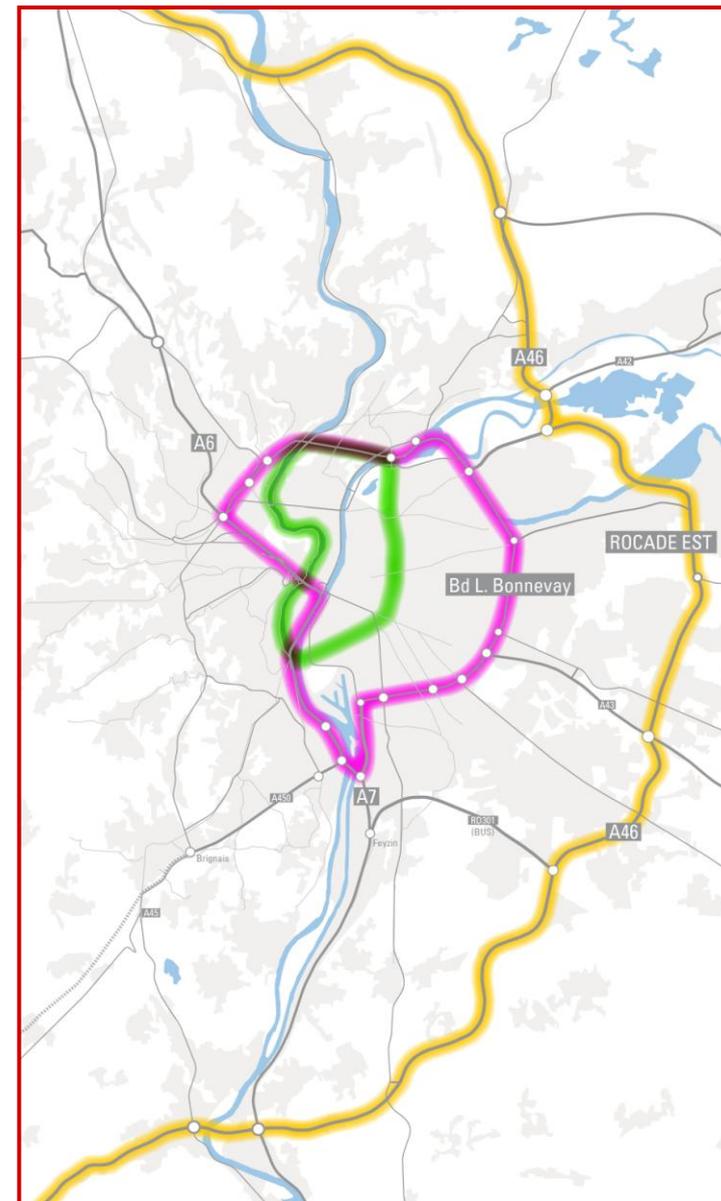
LE BILAN CORALY



LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

ENQUÊTES ET EXPLOITATION DU TRAFIC ROUTIER DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

- ▶ **■** En traversée du cordon hypercentre « rive gauche-Presqu'île, plateau de la Croix-Rousse » : le trafic a baissé d'environ 1% par an depuis 2001
- ▶ **■** En traversée du « cordon périphérique » délimité par L. Bonnevay, leBPNL et l' A6-A7 : le trafic véhicules a stagné depuis 2005.
- ▶ **■** En revanche, sur l' «écran» plus lointain, matérialisé par les voiries autoroutières A46, A432, A43, A47, le trafic automobile continue à croître de l' ordre de 1% par an depuis 2005.



ENQUÊTES ET EXPLOITATION DE LA FRÉQUENTATION EN TRANSPORT EN COMMUN

Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau TCU
en situation 2009

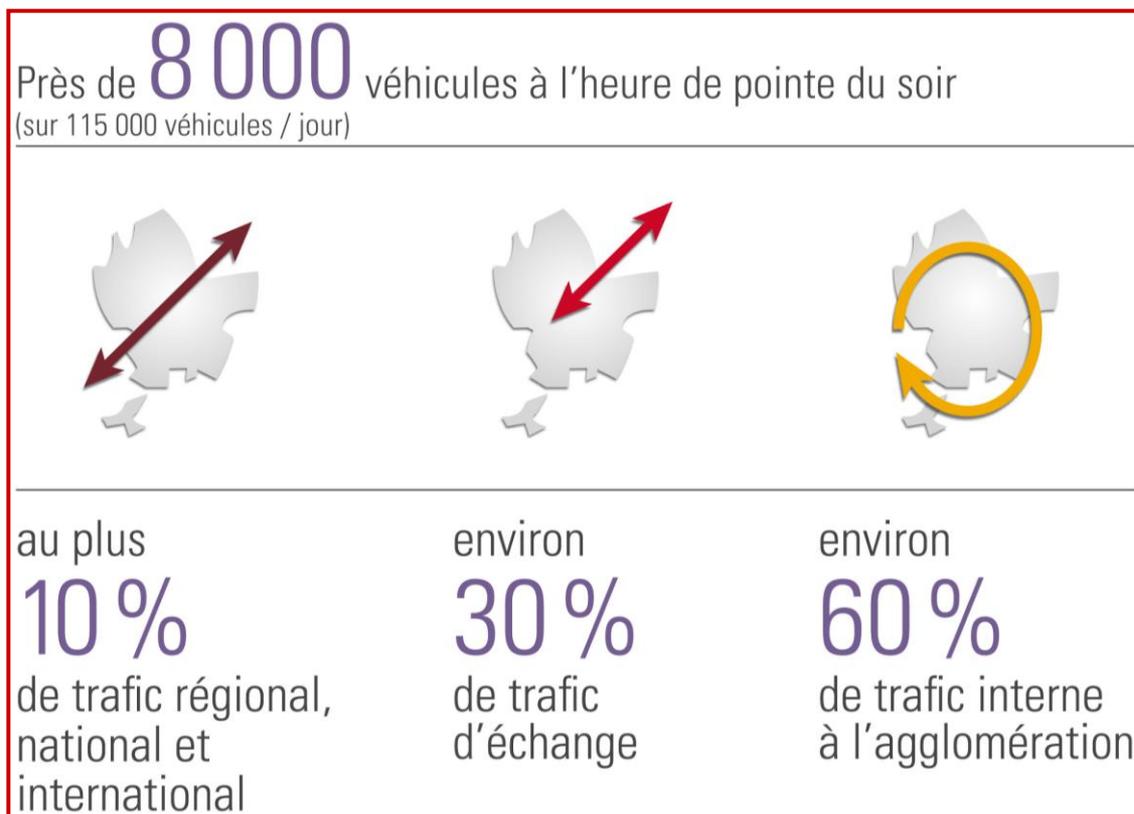
- ▶ **1 477 100 voyages/jour** sur l'ensemble du réseau dont
 - > 709 400 sur le réseau métro soit 48%
 - > 569 900 sur le réseau bus soit 38,5%
 - > 197 800 sur le réseau tramway soit 13,5%
- ▶ **152 000 voyages/PPS** (de 16h00 à 18h30)



ENQUÊTES SUR A6-A7

- ▶ **Objectif** : approfondir notre connaissance sur le fonctionnement de l'axe A6-A7 en milieu urbain
- ▶ **Typologie** : enquête par relevé de plaques minéralogiques

▶ Résultats principaux :



LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

LE TRANSIT

	AXE A6-A7 TUNNEL SOUS FOURVIÈRE	ROCADE EST	PÉRIPHÉRIQUE LAURENT BONNEVAY
TRAFIC JOURNALIER TOUS VÉHICULES (TJMO)	115 000 véh/j	90 000 véh/j	120 000 véh/j
PART DE TRANSIT TOTAL JOURNALIER	15 à 20 % 20 000 véh/j	25 à 30 % 25 000 véh/j	2 à 5 % 5 000 véh/j
dont part du transit nord-sud	70 % 14 000 véh/j	50 % 12 500 véh/j	Non connu
dont part du transit en lien avec l'ouest	25 % 5 000 véh/j	négligeable	négligeable

LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

ENQUÊTE SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE NORD LYONNAIS

- ▶ **Objectif** : évaluer et comprendre les pratiques, les motifs de déplacements et les structures de trafic
- ▶ **Typologie** : enquête par interview

Résultats principaux :

- > Les flux sont majoritairement des flux entre périphérie entre l'Est et l'Ouest du Grand Lyon ;
- > la plupart des usagers sont des utilisateurs réguliers (près de 70% des usagers l'utilisent plusieurs fois par semaine).
- > la part de trafic de portée nationale à l'échelle du Grand Lyon est très faible ;



DÉBAT PUBLIC

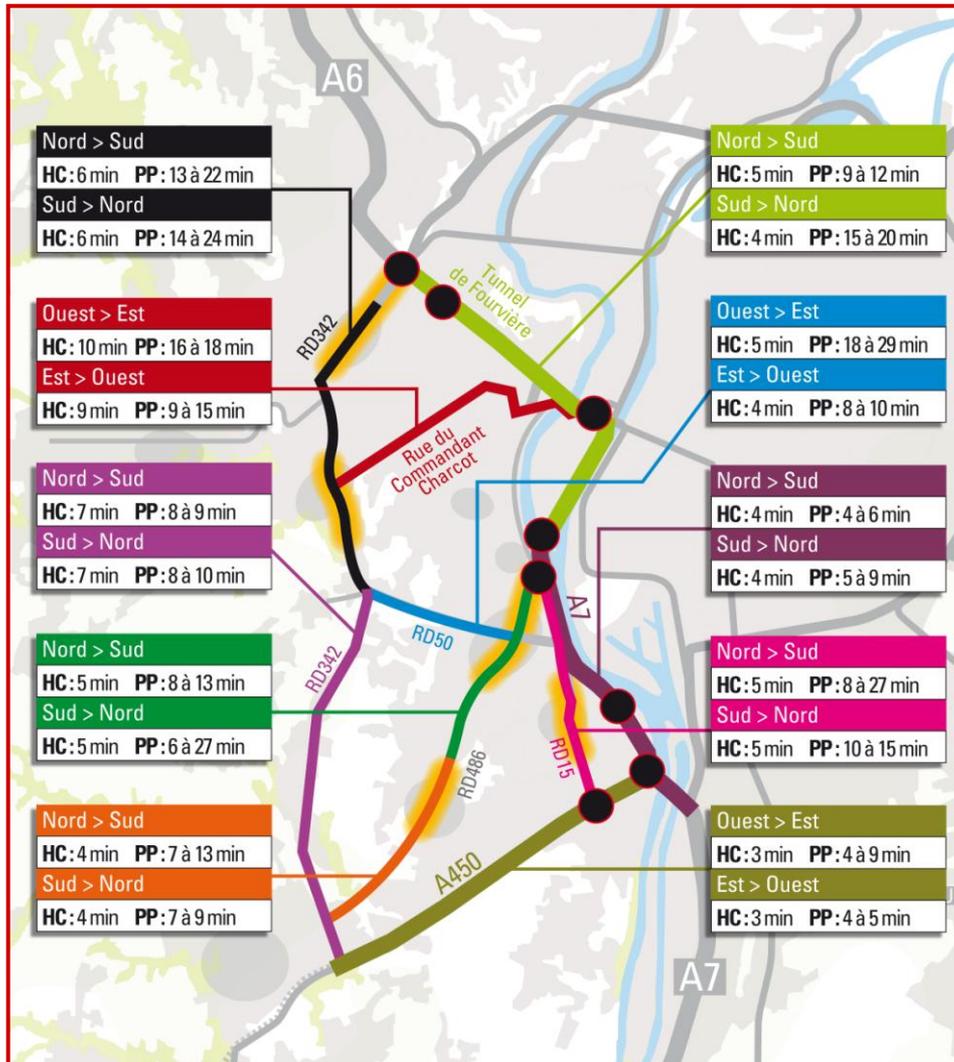
anneau des sciences



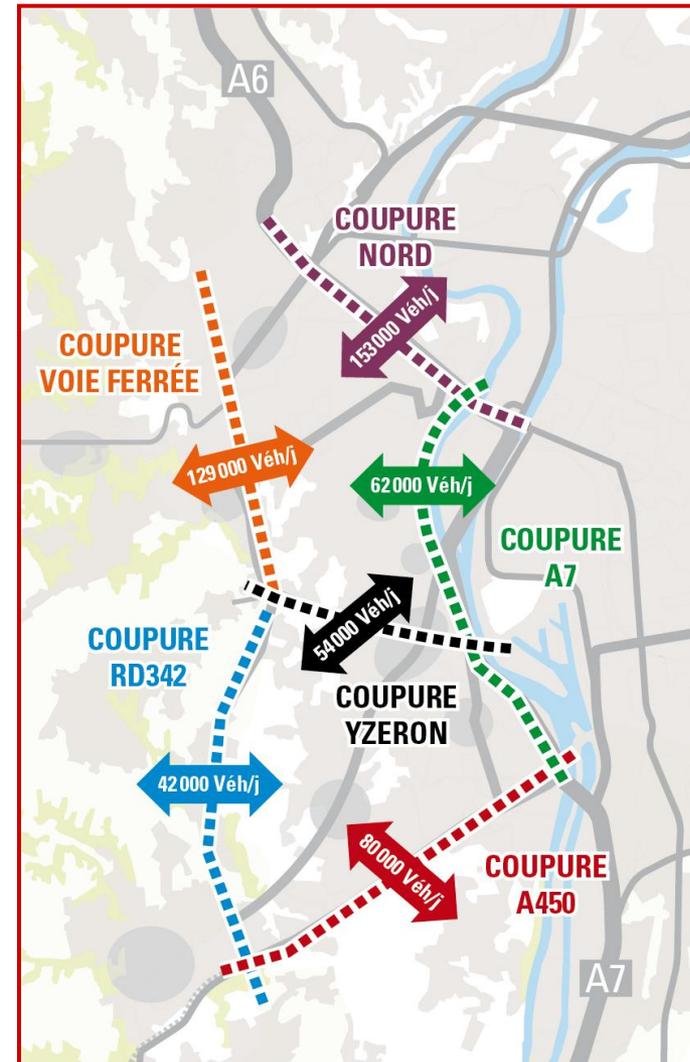
**LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS
À L'ÉCHELLE DE L'OUEST LYONNAIS**

LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L' OUEST LYONNAIS

LES TEMPS DE PARCOURS



COMPTAGES SUR DES LIGNES ÉCRAN

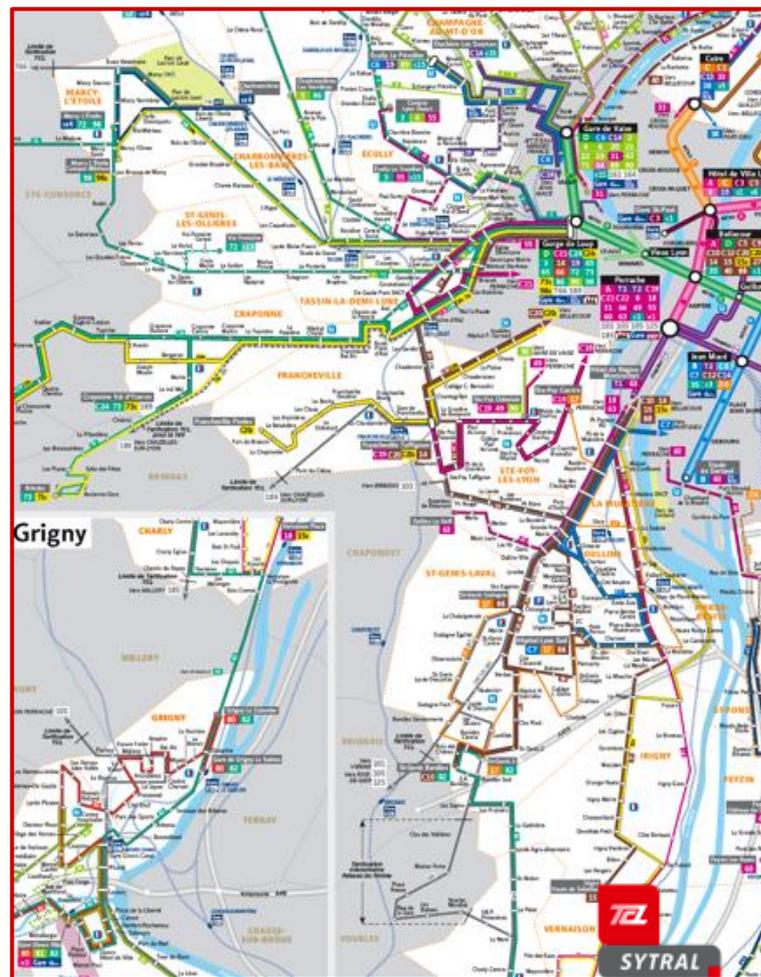


LES DONNÉES DE DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'OUEST LYONNAIS

VOYAGES JOM SUR LES LIGNES DE BUS CIRCULANT DANS L'OUEST LYONNAIS EN OCTOBRE 2011

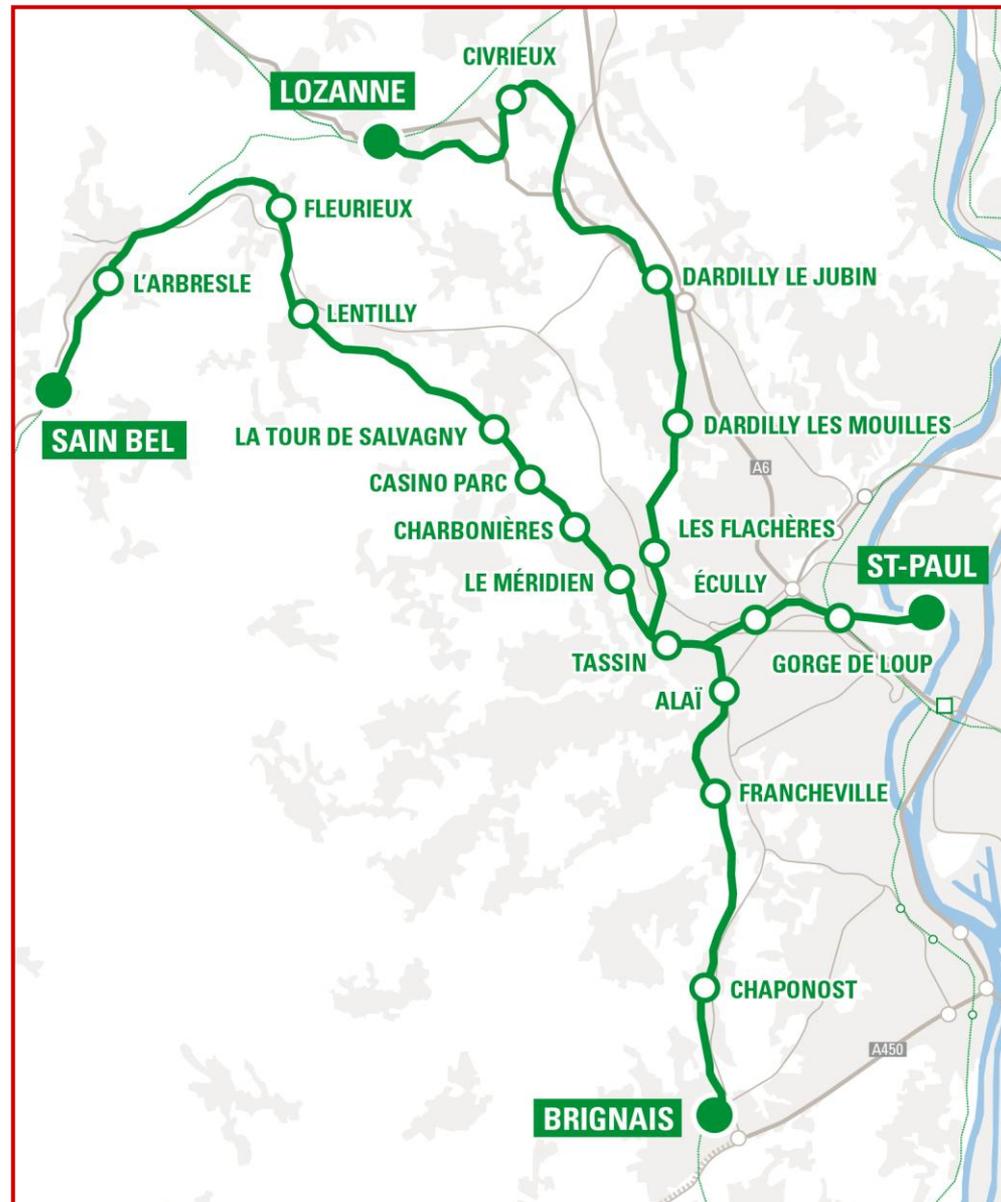
LIGNE	VOYAGES JOM octobre 2011
14 Bellecour - Francheville - Gorge de Loup	4 253
C7 Part-Dieu - Oullins - Hôpitaux sud	10 662
C10 Bellecour - Oullins - Saint-Genis-Laval	11 553
63 Perrache - Confluence - Oullins	5 609
88 Bellecour - Saint-Genis-Laval	5 208
17 Sainte-Foy-lès-Lyon - Hôpitaux sud - Saint-Genis-Laval	2 883
15 Bellecour - Irigny - Vernaison	7 070
C20 Bellecour - Saint-Irénée - Francheville	12 039
C19 Perrache - Sainte-Foy-lès-Lyon - Francheville	5 267
C24 Gorge de Loup - Craponne - Vaugneray	8 529
73 Gorge de Loup - Brindas	1 283
3 Gorge de Loup - Dardilly/Limonest	6 549
19 Hôtel de Ville Lyon - Écully	5 110
66 Saint-Just - Champagne	2 185
5 Pont Mouton - Tassin - Charbonnières	1 194

Source : Tableau de bord mensuel - octobre 2011. Kéolis Lyon



LE RÉSEAU FERROVIAIRE

- ▶ **3 branches ferroviaires :**
6500 voyageurs quotidiens
- ▶ **Motifs principaux :**
domicile – travail et domicile – école
- ▶ **L'accessibilité de ces gares**
s'effectuent essentiellement à pied et en voiture
- ▶ **La fréquentation de ces gares**
est principalement à destination du Centre et de l'Ouest.



▶ À l'échelle de l'**agglomération**

- > Un **réseau routier** congestionné qui mélange les fonctions,
- > une **diminution du trafic automobile** dans le centre grâce aux transports collectifs performants



▶ À l'échelle de l'**ouest**

- > Un **réseau routier saturé** qui **souffre d'un manque de maillage structurant**
- > Un réseau TCU peu attractif et contraint par la topographie du territoire
- > Un réseau TER en développement qui ne peut suffire à résoudre les problèmes de mobilité



DÉBAT PUBLIC

anneau des sciences



**QUELLES ÉVOLUTIONS
DE MOBILITÉ EN 2030 ?**

L'ÉVOLUTION SOCIO-ÉCONOMIQUE

		AUJOURD'HUI	SUPPLÉMENTAIRE	À TERME (2030)
AMÉNAGEMENTS	AGGLOMÉRATION (SCOT)	1 350 000	+150 000	1 500 000
	OUEST	208 000	+9 000	217 000
EMPLOIS	AGGLOMÉRATION (SCOT)	700 000	+96 000	800 000
	OUEST	101 000	+9 000	110 000

- ▶ 2.4 habitants par ménage aujourd' hui ; 2.1 habitants par ménage en 2030 par logements
- ▶ Développement du covoiturage de 1.35 à 1.45 (à la journée), soit 100 000 covoitureurs en plus
- ▶ Une mobilité individuelle tout mode quasi stable

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

- ▶ **L' évolution de la demande de déplacement national et d' échange** ont été définies conformément à l' instruction cadre relative aux méthodes d' évaluation économique des grands projets (SETRA)

Croissance du trafic d'échange

- > Croissance linéaire de + 1,25 % / an en base 2002 jusqu' en 2025
- > Croissance linéaire de +0,625 % / an en base 2002 de 2025 à 2030

Croissance du trafic de transit

- > Croissance linéaire de + 2,1 % / an en base 2002 jusqu' en 2025
- > Croissance linéaire de +1,05 % / an en base 2002 de 2025 à 2030

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS

- ▶ **L' évolution de la demande des transports collectifs ferroviaires = +5% par an sur l'ensemble du réseau jusqu'à 2030, en lien avec l'évolution observée ces dix dernières années**
- ▶ **L' évolution de la demande modes doux : objectif de 7,5% de part modale vélo à long terme à l'échelle du Grand Lyon**

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

L'évolution de la demande des TCU et VP

- ▶ Afin de d' évaluer le nombre de déplacements par les nouvelles activités et logements des ratios usuels sont pris en compte :
 - > soit pour les emplois, donc 1,80 à 2,20 depl/100m² à l'HPS
 - > soit pour les commerces = 15 clients à 120 clients par jour pour 100m²
 - > soit pour habitants = en moyenne 3,39 déplacements/habitant/jour
- ▶ Pour chaque projet, ce jeu de ratios issu de l' EMD 2006 est adapté et précisé afin d' estimer, l' ensemble des nouveaux déplacements VP et TC, notamment au regard de la zone considérée
- ▶ Les déplacements sont alors distribués selon les polarités d' attraction
- ▶ 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

QUELLES ÉVOLUTIONS DE MOBILITÉ EN 2030 ?

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

ÉVOLUTION GLOBALE DES FLUX VÉHICULES PARTICULIERS ENTRE AUJOURD'HUI (DONNÉES 2009) ET (2030), SELON PÉRIMÈTRE DU PÔLE URBAIN**

	SITUATION ACTUELLE (DONNÉES RECENSEMENT 2009)	SITUATION FUTURE (OBJECTIFS SCOT 2030)
POPULATION À L'ÉCHELLE DU SCOT	1 350 000 habitants	+ 150 000 habitants soit environ 1 500 000 habitants
EMPLOIS À L'ÉCHELLE DU SCOT	700 000 emplois	+ 96 000 nouveaux emplois soit environ 800 000 emplois
TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES (à la journée)	1,35 personnes par véhicule particulier	1,45 personnes par véhicule particulier

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS (SUR LE PÉRIMÈTRE DU SCOT, EN MODE PRINCIPAL*)

	SITUATION ACTUELLE (DONNÉES RECENSEMENT 2009)	SITUATION FUTURE (2030)
DEMANDE TOTAL DE DÉPLACEMENT EN LIEN (interne + échange) AVEC LE PÉRIMÈTRE DU SCOT	4,9 millions	5,7 millions
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS TOUS MODES ENTRE LA SITUATION ACTUELLE ET FUTURE EN LIEN (interne + échange) AVEC LE PÉRIMÈTRE DU SCOT		+ 16 %
ÉVOLUTION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS VP		+ 4 %

* Le mode principal est celui qui est retenu pour bâtir la répartition modale des déplacements intermodaux, ainsi un déplacements marche à pied + voiture sera compté en voiture, mais un déplacement voiture + train sera compté en train. Selon méthode standardisé CERTU.

LES POINTS À RETENIR

Les données, outils et hypothèses utilisés permettent la construction d'un horizon futur 2030 qualifiable de "tendanciel volontariste"

Ce scénario prospectif, qui semble le plus à même de se réaliser en fonction des méthodes et valeurs officielles de référence disponibles, s'appuie sur trois piliers :

- > Le **prolongement des tendances actuelles** pour les éléments exogènes au territoire (évolution des comportements, échange, transit, etc...).
- > La mise en œuvre **des objectifs de développement** du territoire du SCoT.
- > La mise en œuvre **des objectifs de politique publique** en termes de déplacements (TC, vélo, covoiturage, etc...).

Dans cet horizon futur, les déplacements VP évoluent légèrement à la hausse **0.4%par an**, mais nettement moins que les modes alternatifs : TC et modes doux. La part modale du mode VP sera en revanche plus faible qu'aujourd'hui.

L'augmentation même modérée, des flux VP impliquerait un renforcement des dysfonctionnements et des problèmes actuels.

Cet horizon permet donc de comparer le scénario Anneau des Sciences avec les autres scénarios - notamment le scénario de référence - en fonction de leur capacité à répondre aux objectifs de territoire.

DÉBAT PUBLIC

anneau des sciences



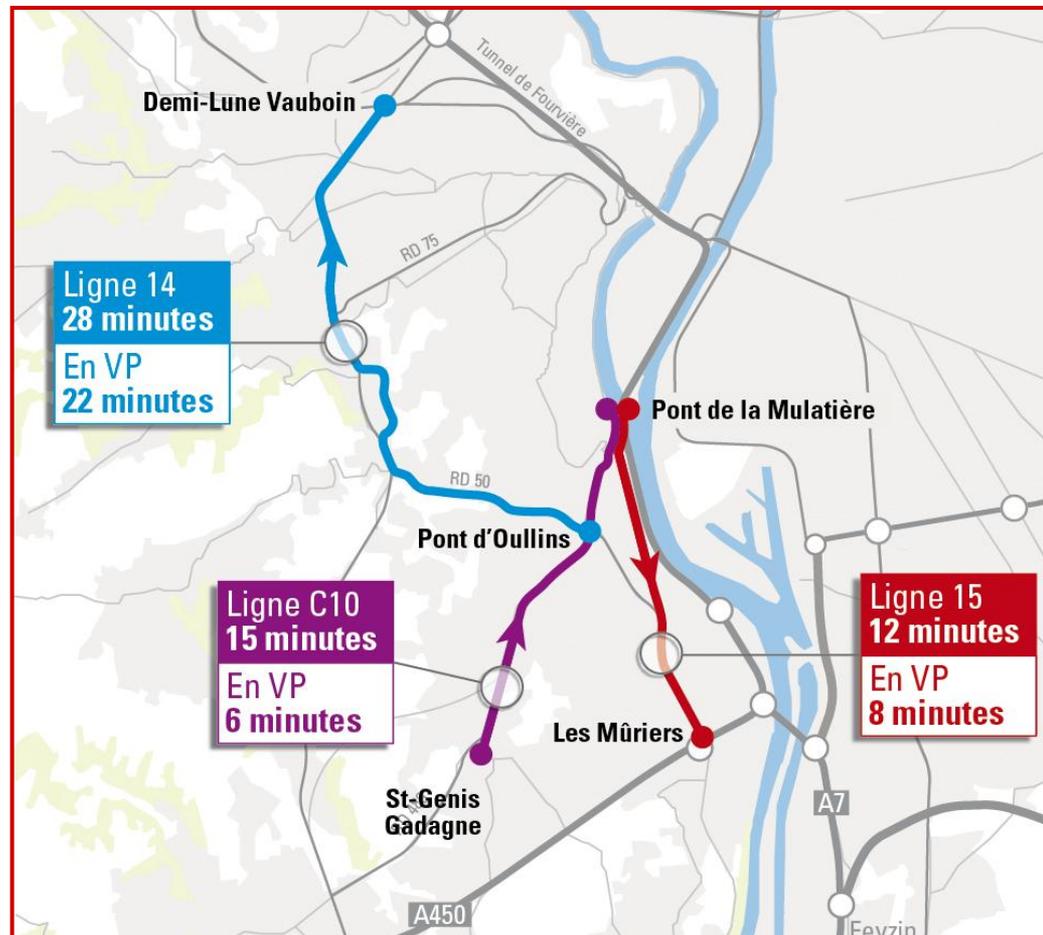
ANNEXES

COMPARAISON DES TEMPS DE PARCOURS VP / TCU EN HEURE DE POINTE DU SOIR

- ▶ Les temps de parcours VP sont, sur certains axes, proches des temps de parcours TC.
- ▶ Faible compétitivité du réseau de surface par rapport à la voiture.

Sources :

- Temps de parcours TCU issus de l'analyse des horaires 2011 des bus en période de pointe du soir
- Temps de parcours VP issus de campagnes de mesures GPS en période de pointe du soir en 2010 (moyenne observée sur 2 à 3 passages entre 16h et 20h)



L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENT

ÉVOLUTION GLOBALE DES FLUX VÉHICULES PARTICULIERS ENTRE AUJOURD'HUI (DONNÉES 2009) ET (2030), SELON PÉRIMÈTRE DU PÔLE URBAIN**

	SITUATION ACTUELLE (DONNÉES 2009)	SITUATION FUTURE (2030)	ÉVOLUTION
EN LIEN (INTERNE + ÉCHANGE) AVEC LE PÉRIMÈTRE DU PÔLE URBAIN	216 000	228 000	Environ +6 %
dont interne	161 000	157 000	Environ -2 %
dont externe	55 000	71 000	Environ +28 %
EN TRANSIT PAR RAPPORT AU PÉRIMÈTRE DU PÔLE URBAIN	23 000	29 000	Environ +25 %
AU TOTAL	239 000	257 000	Environ +8 %

** Les flux véhicule particulier ne sont pas comparables aux déplacements en véhicules particuliers puisque les passagers ne sont pas comptabilisés (on regarde le nombre de véhicules, pas le nombre de personnes se déplaçant), ils sont exprimés à l'échelle du pôle urbain, car les hypothèses tutélaires sur l'échange et le transit sont plus rigoureusement applicables à cette échelle qu'à celle du SCoT