

Lyon, le 21 décembre 2012

Votre interlocuteur :

Gérard Labrit
glabrit@grandlyon.org

Commission Particulière du Débat Public
203 rue Garibaldi
69003 Lyon

Nos Ref. : Anneau des Sciences - débat public - réponses
aux courriers de différents acteurs au débat
public.

A l'attention de Monsieur Philippe Marzolf
Président

PJ. : 1 dossier

Monsieur le Président,

Vous nous avez transmis le 4 décembre dernier, différents courriers qui vous ont été adressés par des acteurs au débat public de l'Anneau des Sciences et nous vous en remercions.

Ces courriers sont relatifs aux déplacements et plus particulièrement aux alternatives de transports en commun.

Conformément à votre demande, vous trouverez ci-joint un document qui présente les différentes réponses apportées par le Grand Lyon à ces courriers.

Nous nous permettons d'insister sur ce que nous avons expliqué lors des différentes réunions de débat public qui se sont déroulées ces dernières semaines, à savoir que l'Anneau des Sciences est un projet **global** et **intégré** qui **combine** un projet de territoire, une stratégie multimodale et une nouvelle infrastructure.

Nous rappelons que les acteurs qui souhaitent obtenir des précisions sur le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ou approfondir les informations qui sont fournies dans ces documents, ont accès aux études détaillées et aux synthèses qui ont été mises à votre disposition.

Nous restons à votre disposition et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Gérard Labrit
Directeur de projet

Anneau des Sciences

**Réponses du Grand Lyon
aux courriers de différents acteurs
au débat public, transmis par la CPDP.**

Réponses au courrier de Monsieur Noël Collomb du 02/12/2012

(Co-Président de l'association Sauvegarde des coteaux du Lyonnais)

Point 1 :

« La première réunion organisée par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) au sujet du Tronçon Ouest périphérique (que ses promoteurs appellent "Anneau des Sciences" pour des raisons de communication) a eu lieu à la Sucrière, quai Rambaud à Lyon le jeudi 29 novembre 2012.

Au cours du débat, les membres de la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, comme beaucoup d'autres associations de citoyens, ont été choqués par les propos tenus par les représentants du Grand Lyon et du Département du Rhône qui portent ce projet pharaonique : en effet, ceux-ci ont mentionné à plusieurs reprises que les transports en commun dans l'agglomération lyonnaise, même s'ils étaient améliorés dans les années à venir, ne seraient pas en mesure de remettre en cause la nécessité de réaliser ce projet autoroutier du TOP. Ils appuient leurs affirmations verbales (sans données chiffrées exposées au public) sur des études que nous jugeons partiales puisqu'elles ont été réalisées par leurs services ou par des entreprises dont ils sont les commanditaires.

C'est pourquoi, **nous demandons que des études réellement impartiales soient faites sur la solution "Tout transport en commun"(sans projet routier).**

Ces études pourraient démontrer le véritable impact positif des transports en commun en se projetant dans l'avenir (raréfaction du pétrole, coût du carburant, pollution...) et non sur la base de données passéistes ».

Réponse du Grand Lyon :

Ces affirmations n'appellent pas de réponse spécifique. La séance thématique du 11 décembre 2012 a permis de montrer que les hypothèses prises en compte par le Grand Lyon n'étaient pas en discordance avec les propos des experts sur l'évolution de la mobilité à 2030.

Point 2 :

« La SCL affirme que le TOP pourrait fort bien, et à moindre coût, **être remplacé par une ceinture en site propre pour les transports en commun de type tram-train** depuis Tassin jusqu'à Givors en passant par Brignais avec une antenne qui desservirait les Hôpitaux de Lyon-Sud, comme l'a fort bien démontré au cours du débat Monsieur Edmond LUCA, représentant la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) et Maurice FISCH représentant la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais (SCL).

Cette solution tout transport en commun aurait le mérite d'emprunter la ligne ferroviaire déjà opérationnelle sur un long tronçon entre Tassin et Brignais, et d'être, sans conteste, conforme aux préconisations du Grenelle de l'Environnement ».

Réponse du Grand Lyon :

Cette proposition a été analysée lors de l'atelier du 18 décembre 2012.

Réponses au courrier de Monsieur Jean Sarraillon du 02/12/2012

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

Point 1 :

« 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.

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 ».

Réponse du Grand Lyon :

Un rapport décrivant les hypothèses prises en compte est disponible dans les locaux de la CPDP. Des hypothèses volontaristes de développement des modes doux (triplément de la part modale à l'horizon 2030), des TCU (+5% de part modale) et du fer (un taux de croissance de +5% par an a été pris en compte en accord avec la Région). Ces prospectives suivent les tendances observées ces dernières années notamment concernant la réduction de l'usage de la voiture et vont même au-delà avec des prolongements très volontaristes de ces phénomènes.

Point 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 ».

Réponse du Grand Lyon :

Les hypothèses de logements et d'emplois sont la déclinaison directe des hypothèses du SCoT, elles ont été ensuite déclinées très localement en partenariat avec les Services d'Urbanisme et de Prospective Economique du Grand Lyon, le Sytral et l'Agence d'Urbanisme de Lyon.

Le détail est disponible dans le rapport d'hypothèses disponible dans les locaux de la CPDP.

La carte A4 évoquée ici n'a jamais eu pour objet de « justifier l'inadéquation des transports collectifs à l'habitat » puisqu'elle indique les corridors qui seront desservis par de nouvelles lignes fortes en 2030 : elle vise simplement à illustrer que des modes lourds supplémentaires par rapport à ceux du SCOT ne présenteraient pas de pertinence économique.

Point 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 ».

Réponse du Grand Lyon :

Le détail des hypothèses est disponible dans le rapport d'hypothèses transmis à la CPDP.

La présence de l'infrastructure de l'Anneau des Sciences permet de réduire les trafics sur les voiries des centres-villes de l'Ouest en les protégeant des trafics parasites.

Effectivement de nombreuses voies dans l'Ouest sont actuellement en 2x1 voies, ce qui ne permet pas d'insérer des sites propres sur tout le linéaire des voiries. Néanmoins, la réduction du trafic va permettre de réduire les emprises des voies pour récupérer des espaces à dédier aux modes doux, elles pourront surtout permettre de retraiter certains carrefours très étendus et de réaliser des systèmes donnant la priorité aux transports collectifs de surface.

Point 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 ! »

Réponse du Grand Lyon :

Les outils de prévision des trafics utilisés incluent bien une interaction entre les modèles de trafic VP et TC permettant de reproduire un calcul optimal multimodal. L'effet de l'évolution du réseau TC sur la fréquentation TC et sur le report modal VP>TC a donc bien été pris en compte. Le rapport « analyse des scénarios (volet transports collectifs) » détaille d'ailleurs avec précision la part de cet effet « réseau » dans le report modal, effet majoritaire que complètent également les effets « socio-économiques » et « temps de parcours ».

Les modèles Cube et Terese ont bien été calés à partir des dernières enquêtes pour reproduire la situation actuelle (horizon 2009). Ces enquêtes ne sont pas seulement des comptages ponctuels mais aussi des enquêtes Origines/Destination (EMD2006, enquête Cordon 2005, enquête OD sur le BPNL en 2010, enquête RPM sur l'A6/A7 en 2010).

Ces éléments sont décrits dans le rapport « évaluation et adaptation des outils de prospective » disponible dans les locaux de la CPDP.

Point 5 :

« 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) ».

Réponse du Grand Lyon :

Les résultats des études réalisées traduisent bien ces phénomènes (+5% de part modale TCU entre 2006 et 2030).

Point 6 :

« 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 ! »

Réponse du Grand Lyon :

Le Projet de l'Anneau des Sciences n'est pas que la création d'une infrastructure routière, il intègre la suppression d'une infrastructure autoroutière de surface : l'autoroute A6/A7 transformée en boulevard urbain et de requalifications routières (centres villes de l'Ouest) et de nombreux projets TC. Le bilan de ces opérations conduira à une capacité routière quasi constante d'ici 2030 alors que l'offre TCU aura nettement progressée.

Réponses au courrier de Monsieur Denis Cola du 03/12/2012

(Président de l'association Saint Genis Sud)

Point 1 :

« Suite à la réunion d'ouverture du débat public le jeudi 29 novembre 2012, Saint Genis Sud Membre du collectif STOPAUTOP s'interroge sur la qualité des différentes études dans la mesure où elles ont été conduites ou commanditées par le maître d'œuvre ostensiblement défenseur d'une seule solution. Il semble difficile d'être juge et parti. On retrouve d'ailleurs beaucoup d'affirmations peu étayées.

Ces études affirment qu'aucun scénario fondé sur des solutions de transports en commun, ne serait en mesure d'obtenir les mêmes objectifs que le TOP rebaptisé. Pourtant d'après le SYTRAL, la seule arrivée du métro B à Oullins va supprimer 15 500 véhicules dans l'agglomération et 4000 tonnes de CO2. Or cette extension n'est qu'un élément d'un schéma possible de transports collectifs maillés qui ne peut qu'être que plus attractif ».

Réponse du Grand Lyon :

Ces études sont détaillées dans le rapport « Analyse des réponses en transports collectifs sans infrastructure routière », qui, suite à plusieurs demandes sur le sujet, a été mis en ligne par la CPDP sur le site du Débat public.

Point 2 :

« Par ailleurs les collectivités elles-mêmes, admettent ne pas être en mesure d'évaluer et comparer des scénarios de planification urbaine sur les différents réseaux de transports. C'est pour ces raisons que par délibération du conseil communautaire du 10/09/2012 (no 2012-3243) qu'elles décident de se doter d'un outil de modélisation en vue d'évaluer la demande et les usages de déplacements sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise à moyen ("2020) et à long termes ("2030 et au-delà) ».

Réponse du Grand Lyon :

Le débat public en cours porte non pas sur la faisabilité du projet mais sur l'opportunité de ce dernier. Les études à réaliser dans ce cadre sont adaptées aux modèles à disposition aujourd'hui, modèles qui sont sans cesse recalés à l'aide des comptages et enquêtes réalisées (cf. réponse aux questions similaires de Mme Vessilier et M. Bernard).

Les partenaires (Etat, Sytral, Région, Grand Lyon) se sont accordés pour co-construire un modèle multimodal de déplacement partenarial et partagé intégrant tous les modes de déplacement dans un unique outil.

Réponses au courrier de Monsieur Georges Chich du 03/12/2012

(Président de l'association Cado)

Point 1 :

« Le grand Lyon présente l'ouest lyonnais comme une zone trop peu dense pour accueillir des TC lourds et il parle de mettre des lignes de bus dédiées dans le futur périphérique. Je vois là une contradiction ».

Réponse du Grand Lyon :

Il y a effectivement trop peu de densité dans l'Ouest pour accueillir des modes de TC lourds (soit métro ou tramway). Les lignes de bus prévues sur l'Anneau des Sciences présenteront un coût d'exploitation bien inférieur à celui des modes lourds, inadaptés au territoire peu densément peuplé de l'Ouest.

Point 2 :

« Les trois scénarios présentés n'interviennent à aucun moment sur les points de congestion actuels, où sont précisément retenus les bus, dont la performance est ainsi très nettement affaiblie et n'incite pas, voire à l'inverse, au report modal. Je prends l'exemple de la C10, de la 63 ou de la C7 dont les temps de parcours sont augmentés de façon importante au moment des heures de pointe. Si les TC ne marchent pas aujourd'hui, on ne voit pas comment ils pourraient être efficaces sans intervention là où les blocages existent. La construction d'un TOP ne règlera pas davantage cette question et ce ne sont pas des bus périphériques qui offriront une alternative adaptée ».

Réponse du Grand Lyon :

Le scénario avec Anneau des Sciences permettra un soulagement des voies de centre villes de l'Ouest où sont retenues les lignes de transport en commun citées ci-dessus, avec notamment des baisses de trafic automobile de 33% sur la Grande rue d'Oullins et de 55% sur le pont de La Mulatière. Ce scénario intervient donc bien sur les points de congestion actuels, et améliore les conditions de circulation pour tous les modes de transport sur ces points. De plus, le projet Anneau des Sciences prévoit des requalifications des voiries des centres villes de l'Ouest ayant pour objectif de favoriser les modes doux et les TC. La faible largeur des voiries en question (2x1 voies en général) ne permettra pas de proposer des bus en site propre partout.

La baisse du trafic va permettre d'envisager une réduction de l'espace routier en section courante mais surtout en carrefour où des voies d'insertion des bus ou des systèmes de priorité aux feux tricolores pourront être mis en place. L'objectif est d'obtenir des gains de vitesses commerciales des bus mais aussi de fiabilité des horaires de passage.

Point 3 :

*« Dans l'énoncé des trois scénarios, je retiens le fait qu'on cherche surtout à démonter **l'inefficacité des TC** et non pas la possibilité que leur développement et leur aménagement puissent réellement satisfaire les besoins de la population provoquant ainsi un véritable report modal de la voiture vers les TC et les modes doux. Devant l'invocation de développement durable et de respect des cadres du Grenelle de l'environnement, je m'étonne de voir ainsi placer autant d'obstacles à un développement des TC : étroitesse des voiries, reliefs accidentés à l'ouest, nœuds de congestion (Pont de la Mulatière notamment où n'existe aucun couloir de bus). Tous ces handicaps semblent indépassables et interdire toute perspective de développement des TC. Je trouve le procédé argumentaire sensiblement surprenant. Je considère également que ces allégations sont de nature à inquiéter les habitants de ma commune. **En effet, il ne faudra jamais attendre d'amélioration du réseau de TC** ».*

Réponse du Grand Lyon :

Le projet Anneau des Sciences contient de nombreux projets TC (prolongement du métro B aux Hôpitaux, LEOL en desserte depuis Craponne ou Brindas vers Gorge de Loup et Perrache, ligne A2, navette expresse depuis Ecully vers Perrache, mise en place de TCSP sur le boulevard urbain remplaçant l'A6/A7 pour accueillir des lignes de bus entre le sud de l'agglomération et Perrache, amélioration des vitesses commerciales de nombreuses lignes de bus dans l'Ouest, mise en place de services bus dans l'infrastructure même de l'Anneau des Sciences. Un projet portant uniquement sur des projets TC ne suffira pas à permettre le déclassement de l'A6/A7. L'anneau des sciences a pour objectif de réaliser une infrastructure routière et des projets TC.

Réponses au courrier
de Monsieur Bruno Bernard et Madame Béatrice Vessilier du 03/12/2012
(Groupes des élus EELV du Grand Lyon et du Rhône)

Point 1 :

« Nous souhaitons attirer votre attention sur un point du dossier du maître d'ouvrage de l'Anneau des Sciences, qui nous paraît sujet à débat en soi et qui, s'il n'est pas éclairé, ne permettra pas de discuter objectivement de ce projet. Il s'agit de la question des prévisions de trafic et des hypothèses de report modal, qui sont des éléments déterminants dans le dossier du maître d'ouvrage pour justifier de la création de l'Anneau des Sciences.

En effet, nous considérons que les outils de modélisation utilisés ont des faiblesses et des limites, qui remettent en cause leur fiabilité pour établir des prévisions de la demande de déplacements et de répartition modale.

D'une part, les données utilisées sont anciennes, puisque le modèle CUBE se base sur des données antérieures à 1998. Même si des recalages ont été effectués avec l'enquête ménages déplacements de 2006, puis avec quelques comptages plus récents, il est probable que les fonctions qui lient les différents paramètres (génération, affectation, distribution) n'ont pas été recalibrées. Si pour décrire la situation actuelle, les outils sont peut-être suffisants, en revanche, ils ne le sont pas pour des prévisions à 2030. Notons aussi que les données d'origine ont été collectées avant la mise en place de Vélo 'v ... »

Réponse du Grand Lyon :

Le modèle du Grand Lyon a effectivement été initialement construit dans les années 1995, mais son recalage constant avec les données de comptage et les enquêtes origine-destination les plus récentes lui assurent une fiabilité indéniable tant au niveau des trafics sur un axe que en volume échangé entre les secteurs de l'agglomération. Ainsi, le modèle utilisé répond aux critères précis de calage permettant de reproduire fidèlement la diffusion du trafic en situation actuelle (cf. rapport « Analyse des outils » disponible dans les locaux de la CPDP).

La simulation de l'horizon futur inclut un ensemble d'hypothèses, dont la définition a fait l'objet de travaux poussés en collaboration avec l'ensemble des acteurs du projet : l'Etat, le Sytral, la Région (cf. rapport « les hypothèses prospectives de déplacement » disponible dans les locaux de la CPDP).

S'il y a toujours une part d'incertitude avec les travaux de modélisation, comme dans tout travail de prévision, il est donc incontestable que les outils de modélisation utilisés pour l'étude de l'Anneau des Sciences répondent à l'ensemble des critères de fiabilité couramment utilisés. J'attire par ailleurs votre attention sur le bon niveau de convergence constaté entre le modèle de recherche du LET (Mozart) et celui du Grand Lyon.

Point 2 :

« D'autre part, le Grand Lyon ne dispose que d'un modèle routier, et le Sytral d'un modèle de transports collectifs, mais il n'y a pas encore de modèle multimodal permettant d'étudier les interactions sur la demande de déplacements et la répartition modale de différents scénarios d'offre routière, de transports en commun et des réseaux de modes doux, et notamment à l'horizon 2030 ».

Réponse du Grand Lyon :

Lors des études, une utilisation combinée des modèles routiers et transports en commun a été réalisée lors d'une collaboration entre les services du Grand Lyon et du Sytral pour permettre d'évaluer les interactions entre les modes de déplacement et donc le report modal potentiel suivant les hypothèses testées.

Point 3 :

« Preuve que les outils ne sont pas jugés satisfaisants par les acteurs eux-mêmes : L'élaboration d'un modèle multimodal partenariat a été décidée en 2012 par l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Conseil général du Rhône, le Grand Lyon et le Sytral, selon les attendus suivants :

« [Le modèle] de la Communauté urbaine de Lyon, qui ne traite que des véhicules particuliers, est aujourd'hui insuffisant au regard de la nécessité grandissante de porter une réflexion multimodale et partenariale sur les déplacements. (. . .) L'objectif est de disposer d'un outil performant permettant l'évaluation et la comparaison de scénarios de planification(s) urbaine(s) sur les différents réseaux de transports, afin d'aider les décideurs dans l'élaboration des politiques urbaines. (. . .) L'intérêt d'un tel outil est d'évaluer la demande et les usages de déplacements sur le territoire de 1 'aire métropolitaine lyonnaise à moyen (~2020) et à long termes (~2030 et au-delà) (. . .). Cet outil permettra ainsi d'estimer la demande de déplacements sur les différents modes (voiture, train, transports collectifs urbains, modes doux). Le projet consiste en : L'élaboration du modèle (. . .) permettant de simuler les comportements de mobilité sur le territoire, Un calage de cet outil en fonction des enseignements de l'enquête ménage déplacements (EMD) prévue en 2015.

Ainsi, l'outil de modélisation partagé qui permettra de réfléchir sur les déplacements à 2030 n'existe pas encore ! »

Réponse du Grand Lyon :

Le débat public en cours porte non pas sur la faisabilité d'un projet mais sur l'opportunité de ce dernier. Les études à réaliser dans ce cadre sont adaptées au modèle en cours.

L'objectif de la création d'un modèle multimodal de déplacement est de disposer d'un modèle partenarial et partagé intégrant tous les modes de déplacement dans un unique outil.

Point 4 :

« Par ailleurs, les modèles du maître d'ouvrage ne font que projeter dans l'avenir les évolutions du passé, sans étudier des scénarios de rupture, alors que ce que l'on observe dans le passé ne se reproduira pas nécessairement à l'identique à 15 ou 20 ans. En effet, plusieurs facteurs d'évolution sociétale ou économique pourraient avoir des conséquences importantes sur la mobilité: citons, par exemple, une forte hausse du prix du pétrole, la mise en place d'une fiscalité écologique (le gouvernement l'annonce pour 2016), des changements de comportement liés à la prise de conscience environnementale, une récession de longue durée ... L'influence de toutes ces variables risque d'être mal traduite par un modèle ancien ».

Réponse du Grand Lyon :

Les outils de modélisation du trafic que nous connaissons actuellement sont des outils qui servent à tester des scénarios tendanciels basés sur des tendances issues de la connaissance du futur. Le changement radical d'une variable très importante (par exemple plus du tout de pétrole disponible) n'aurait pas simplement un impact sur le trafic mais sur notre société toute entière : une restructuration profonde de notre manière de nous déplacer, mais aussi de notre modèle économique et de la nature même de nos échanges, comme l'a très clairement exposé F. Dupré le 5 décembre dernier Ce type de scénarios doit donc s'étudier de manière bien plus globale comme le font actuellement plusieurs laboratoires de recherche.

Point 5 :

« Notons enfin que l'hypothèse prise en compte dans la modélisation pour les modes doux est de 37,2% en 2030 (dossier du maître d'ouvrage p. 82), dont 7,5% de part du vélo, par rapport à 35,8% en 2006 (avec 2,5% pour le vélo).

Or, le Grand Lyon, dans son plan modes doux 2008-2020, vise une part modale du vélo de 7,5% en 2020, et non pas en 2030 ! Dans ce cas, est-il pertinent de ne pas faire croître la part du vélo de 2020 à 2030, alors que la politique mode doux engagée depuis 2001 vise une hausse constante de ce mode ? »

Réponse du Grand Lyon :

La part modale des vélos prévue par le plan mode doux est de 7.5%. Cet objectif est très ambitieux. Le maintien de cette part modale en 2030 implique néanmoins une augmentation du nombre des déplacements vélos entre 2020 et 2030, du fait de la croissance démographique notamment. Rappelons que la part modale du territoire Ouest atteint des objectifs importants au vu de la topographie du territoire : près de 4% de part modale dans les zones denses de l'ouest lyonnais alors qu'en 2006 cette part modale était de 0.6% (augmentation de 560% !), tandis qu'elle atteint dans le centre plus de 10%. Par ailleurs, aucun document cadre n'indique d'objectif de part modale vélo à l'horizon en question.

Point 6 :

« Compte tenu des remarques précédentes, nous nous interrogeons sur la pertinence des conclusions tirées par le maître d'ouvrage dans les scénarios de transport collectif. Ainsi, dans l'hypothèse 2, le rapport conclut en page 54 : « Les temps d'occupation des véhicules sur le réseau de l'ouest lyonnais augmenteraient de + 70 % (...). Le réseau de transports collectifs de surface à l'ouest verrait sa vitesse commerciale quasiment divisée par deux ». Dans l'hypothèse 3, on peut lire en page 60 : « Les gains de clientèle escomptés sont inférieurs à 15 000 voyages/jour pour les investissements supplémentaires envisagés. ». Avec un outil de modélisation autre, avec de nouvelles hypothèses de report modal sur les transports collectifs ou sur les modes doux, ces affirmations ne seraient-elles pas très différentes ? »

Réponse du Grand Lyon :

Le calcul du report modal a été réalisé avec la combinaison de deux modèles : un modèle routier « tous véhicules » et un modèle TCU. Aussi, les résultats prennent donc bien en compte les phénomènes liés à l'attractivité d'une nouvelle offre TCU et à la comparaison entre les temps de parcours des différents modes. L'atelier du 18 décembre a permis de confirmer les ordres de grandeur de clientèle affichés dans le DMO.

Réponses au courrier de Monsieur Antoine Tafaro du 03/12/2012 (Président de l'association Secac)

Point 1 :

« Notre association se pose des questions sur l'exactitude, voire l'objectivité des prévisions de trafic, des reports modaux, du coût des solutions transports en commun et des effets sur la qualité de l'air présentés dans le dossier du maître d'ouvrage. En effet, tout jugement se fonde sur des présupposés (parfois inconscients), des systèmes de valeurs, des modes de raisonnement et des informations (dont certaines peuvent être obsolètes voire erronées ou même manipulées). Les éléments apportés par le maître d'ouvrage ne constituent qu'un point de vue et les conclusions présentées dans le dossier actuel sont très manichéennes, trop pour ne pas être sujettes à caution. On peut légitimement se demander si le maître d'ouvrage n'est pas principalement guidé par des intérêts "un peu égoïstes" comme le reconnaît dans une vidéo sur le site du débat un intervenant du 7ème arrondissement. Seules des données indépendantes permettront un débat utile dont les conclusions seront légitimes et pourront faire autorité.

C'est pourquoi nous vous demandons, Monsieur le Président MARZOLF, de commander une expertise indépendante sur ces différents points. »

Réponse du Grand Lyon :

Ce courrier n'appelle pas de réponse spécifique de la part du Grand Lyon. Les ateliers des 4, 11 et 18 décembre 2012 ont permis d'éclairer sur la nature des outils et données utilisées par le maître d'ouvrage.

Point 2 :

« La part modale VP a diminué de 4,5 % de 1995 à 2006, soit 0,4% par an. Si on applique cette tendance entre 2006 et 2012, la part VP serait aujourd'hui d'environ 45 %, ce qui semble admissible compte tenu des évolutions visibles de l'agglomération.

La baisse de la part modale VP ne serait ainsi que 5 % de 2012 à 2030...Les grandes métropoles françaises annoncent des chiffres nettement plus élevés pour les 10 années à venir.

Déplacements/jour et parts modales sont donc des données cruciales. Il y a eu ainsi 320 000 Dpts/jour VP en moins entre 1995 et 2006 en conjuguant ces deux facteurs. Pourquoi ceci s'inverserait d'ici 2030 ? On introduit ainsi une incertitude d'au moins 10 % évidemment très sensible pour les conclusions présentées ».

Réponse du Grand Lyon :

De 1995 à 2006 la part modale VP a baissé d'environ 4.5% principalement à cause d'un transfert vers les TC : projets T1, T2, extension du métro D à Gare de Vaise, extension du métro B à Stade de Gerland.

Les prévisions réalisées entre 2006 et 2030 sont de -7% supplémentaires pour les VP, ce report est également principalement dû aux projets TC prévus : extension du métro B aux hôpitaux, A8, A7,

Ces reports modaux ne peuvent être ramenés à des ratios annuels de transferts modaux car ils sont fortement liés aux développements de l'offre réalisés. De plus, il existe un effet de seuil dans ces phénomènes. On constate toujours un nombre de déplacements non négligeable réalisés en voiture le long des corridors métro (de près de 35 à 40%). La voiture reste indispensable pour un certain nombre de déplacements qui ne peuvent être réalisés ni en vélo ni en TC : motif « achat », accompagnement d'enfants, déplacements professionnels d'artisans, travailleurs en horaires décalés,

Point 3 :

« La lecture du dossier du Grand Lyon laisse aussi l'impression tenace qu'il y a dans les déplacements urbains deux univers quasi-hermétiques : VP et TC. Tirons du dossier cet exemple : en 2030 dans l'état actuel, le trafic VP sous Fourvière est annoncé à 120-130000 VP/jour.

Admettons ! Avec le TOP incluant la mise en place de toutes les lignes TC prévues au SCOT, le trafic dans cet axe devient :

Tunnel 40-50000 TOP 65000 et 80000 sous TEO, pour 50000 maintenant...

Cela revient à dire qu'il n'y a sur cet axe pratiquement pas de report modal à l'horizon 2030... »

Réponse du Grand Lyon :

Il n'est pas possible de sommer les flux sur l'Anneau des Sciences, ceux en surplus sur le BPNL avec ceux restants sur le tunnel sous Fourvière pour penser retrouver ceux actuellement sous le Tunnel Sous Fourvière. En effet dans tous ces flux certains se retrouveront « en double compte » car il s'agit de flux circulant sur deux de ces infrastructures, par exemple un usager réalisant un déplacement sur l'Anneau des Sciences puis sur le BPNL pour aller vers Villeurbanne et qui était auparavant sur les voies locales de l'Ouest puis l'A6 : cela représente 1 véhicule en moins sur A6 mais 1 véhicule en plus sur Ads + 1 véhicule en plus sur BPNL.

Point 4 :

« Pourtant, nous voyons la ville bouger, la fréquentation TC et RER augmenter partout, même dans les bus (Atobus), le tunnel de la Croix Rousse fermé sans catastrophe mais avec semble-t-il une hausse TC nette...

Pourtant, la mise en place de TC comme les tram-trains, dans une situation de relatif blocage des voiries à l'ouest, devrait être attractive comme l'est l'offre tramway... »

Réponse du Grand Lyon :

La mise en place de projets TC est attractive : nous l'avons d'ailleurs pris en compte dans nos évaluations de reports modaux vers les TCU et vers le fer. Néanmoins pour permettre de requalifier l'A6/A7 le volume de personnes qui devraient effectuer soit un report modal soit un report d'itinéraire est dans un ordre de grandeur bien supérieur et la dispersion des origines et destinations de ces personnes n'est pas adaptée à la desserte en TC.

Enfin, il convient de rappeler que les niveaux de clientèle sur des tram-trains (et plus généralement sur des TER) est généralement très en deçà des clientèles sur les réseaux de transport urbain. Les comparaisons dans l'ouest ont été données lors des ateliers.

La plus grosse ligne de TER périurbain de la Région Rhône-Alpes (Lyon-Bourgoin) présente une clientèle de l'ordre de 10 000 voy/jour, alors de certaines lignes de bus « simples » du réseau urbain atteignent jusqu'à 25 000 voy/j (exemple ligne C13, mentionnée dans le DMO).

Réponses au courrier de Monsieur Jean-Charles Kohlhaas (Conseiller Régional Rhône-Alpes)

Point 1 :

« Il ne m'apparaît pas possible qu'un débat public digne de ce nom se limite aux seules données du maître d'ouvrage.

Déjà la CNDP avait souhaité que celui-ci revoie sa copie initiale, notamment sur l'étude des alternatives TC, dites Grenelle, tant le dossier initial ne faisait que les effleurer.

Dans le dossier final, une argumentation plus approfondie semble avoir répondu à la demande de la CNDP.

Pourtant, les résultats des études et des modélisations, des scénarios TC, fournis par le maître d'ouvrage paraissent suffisamment discutables pour jeter le trouble sur l'objectivité du débat.

En effet, tous les résultats vont, mieux que personne n'aurait pu l'imaginer, dans le sens du maître d'ouvrage. Ils sont contradictoires avec les résultats attendus ou réalisés d'autres projets. Ils sont basés sur des données incomplètes ».

Réponse du Grand Lyon :

Ces affirmations n'appellent pas de réponse spécifique. Il conviendrait d'objectiver sur quels plans les résultats sont supposés contradictoires ou incomplets.

Réponses au courrier de Monsieur Edmond Luca

(Membre du Conseil National de la FNAUT et expert consultant en Ingénierie des transports publics)

Point 1 :

« La première réunion organisée par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) au sujet du Tronçon Ouest périphérique (que ses promoteurs ont renommé "Anneau des Sciences" pour des raisons de communication) a eu lieu à la Sucrière, quai Rambaud à Lyon le jeudi 29 novembre 2012.

Au cours du débat, la FNAUT, comme beaucoup d'autres associations de citoyens, a été choquée par les propos tenus par les représentants du Grand Lyon et du Département du Rhône ainsi que divers intervenants qui portent ce projet pharaonique (>2,6 Md€) : en effet, ceux-ci ont affirmé à plusieurs reprises que les transports en commun dans l'agglomération lyonnaise, même s'ils étaient améliorés dans les années à venir, ne seraient pas en mesure de remettre en cause la nécessité de réaliser ce projet autoroutier du TOP. Ils appuient leurs affirmations verbales (sans données chiffrées exposées au public) sur des études que nous jugeons partiales puisqu'elles ont été réalisées par leurs services ou par des entreprises dont ils sont les commanditaires.

C'est pourquoi, nous demandons que des études réellement impartiales soient faites, par un organisme INDEPENDANT sur la solution "Tout transport en commun"(sans projet routier).

Ces études devraient démontrer le véritable impact positif des transports en commun en se projetant dans l'avenir (nécessité de réduire, notamment pour les transports routiers, la consommation d'énergie et d'espace, les émissions de GES et de polluants, le déficit commercial de 35 Md €/ an pour le pétrole des transports ...) et non sur la base de données passéistes.

La FNAUT confirme que le TOP pourrait fort bien, et à moindre coût, **être remplacé par un tronçon en site propre pour les transports en commun à très haut débit de type tram-train** depuis Tassin jusqu'à Givors en passant par Brignais avec une antenne qui desservirait les Hôpitaux de Lyon-Sud, voire la gare d'Oullins en connexion avec le réseau TCL de plus de 1000 km comme Monsieur FISCH représentant la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais (SCL) et moi-même l'avons démontré. Cette solution tout transport en commun aurait le mérite d'emprunter la ligne ferroviaire déjà opérationnelle et parallèle, sur **70%**, au tracé de « l'Anneau des Sciences » entre Tassin et Brignais, et d'être, sans conteste, conforme aux préconisations du Grenelle de l'Environnement et de l'Union Européenne.

Espérant que la contribution de notre fédération pourra faire avancer le débat de manière à ce que la nécessité des déplacements en 2030 soit réellement compatible avec le « Développement Soutenable », je vous prie d'agréer agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations citoyennes ».

Réponse du Grand Lyon :

Ces affirmations n'appellent pas de réponse spécifique. La séance thématique du 11 décembre 2012 a permis de montrer que les hypothèses prises en compte par le Grand Lyon n'étaient pas en discordance avec les propos des experts sur l'évolution de la mobilité à 2030.