



Bruno BERNARD

Conseiller communautaire,
membre de la commission mixte du TOP

Lyon, 3 décembre 2012

Béatrice VESSILLER

Conseillère générale,
membre de la commission mixte du TOP

Monsieur Philippe MARZLOF

Président de la commission
CPDP Anneau des Sciences-TOP
203 rue Garibaldi
69003 LYON

Monsieur le Président,

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...

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.

Preuve que les outils ne sont pas jugés satisfaisants par les acteurs eux-mêmes : L'élaboration d'un modèle multimodal partenarial 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 l'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. »¹

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

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.

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 modes doux engagée depuis 2001 vise une hausse constante de ce mode?

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 ?

C'est pourquoi il nous semble que seule une expertise indépendante peut permettre d'apprécier si les outils utilisés et les hypothèses de report modal formulées sont suffisamment fiables pour étayer les conclusions du maître d'ouvrage. Cette expertise est nécessaire pour clarifier le débat et aider les participants au débat à discuter, de manière éclairée, avec le maître d'ouvrage du projet. Ces interrogations sont partagées par d'autres acteurs du débat, notamment associatifs, ce qui nous paraît renforcer l'intérêt de notre demande.

Espérant que notre demande recueillera votre aval, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.



Béatrice VESSILLER



Bruno BERNARD

¹ Délibération n° 2012-3243, Grand Lyon, 10 septembre 2012