

Désaccords sur certains points de l'expertise de TTK

Cette contribution regroupe trois observations du CETE de Lyon sur le rapport d'expertise de TTK remis à la CNDP le 15/03/2013, dans le cadre du débat public « Anneau des sciences » (<http://www.debatpublic-anneau-top.org/docs/expertise-complementaire/expertise-ttk-anneau-des-sciences-150313.pdf>).

Le CETE de Lyon, service d'études du ministère en charge des transports, n'a pas participé aux études du maître d'ouvrage sur l'Anneau des sciences. En revanche, il intervient régulièrement dans la réalisation d'enquête sur les déplacements et dans la construction de modèles de trafic. C'est fort de cette expérience qu'il apporte sa contribution technique au débat.

1. Figure 2 page 13 du rapport

Les chiffres présentés figure 2 du rapport de TTK (page 13) sont repris de l'INSEE et des enquêtes ménages déplacements (EMD), mais de manière incorrecte ce qui peut prêter à confusion.

1.1. Les populations données par TTK ne sont pas exactes ...

La population de 1 196 482 habitants est la population du Grand Lyon (58 communes) en 1999 et non, comme indiqué dans le rapport de TTK, celle de l'EMD de 1995 (qui est de 1 156 038 habitants sur 55 communes, Lissieu, Givors et Grigny étant exclus).

La population de 1 282 000 habitants est la population du Grand Lyon (58 communes) en 2009 et non, comme indiqué dans le rapport de TTK, la population en 2012.

Il n'est pas nécessaire d'estimer la population 2006 (1 255 000 selon le rapport de TTK) : l'INSEE la donne et elle est de 1 256 486 habitants sur 58 communes.

Le seul chiffre de population qui soit exact dans ce tableau est la population de l'EMD 2006 qui est bien de 1 159 900 habitants (sur 55 communes).

1.2. ... mais il existe bien des divergences entre les chiffres de population des enquêtes ménages déplacements et de l'INSEE ...

Ramenée à 55 communes, la population du Grand Lyon issue du recensement de la population de 2006 est encore de 1 226 249 habitants, contre 1 159 900 habitants dans l'EMD 2006 (soit une sous-estimation de 5,4%). Pourquoi une telle divergence ?

Les populations utilisées dans les EMD sont issues de projection faites à partir des dernières données INSEE disponibles, à savoir le recensement général de la population (RGP) de 1990 pour l'EMD de 1995 et le RGP de 1999 pour l'EMD de 2006. Ces projections sont réalisées en s'appuyant sur le fichier FILOCOM (fichier des logements par commune) conçu par la direction générale des impôts pour les besoins et avec la participation du ministère en charge des transports.

Ce mode d'estimation a effectivement conduit à une sous-estimation de la population par rapport au recensement INSEE de 2006 ... qui n'a été disponible qu'en 2009. Le décalage s'explique par le fait qu'il a fallu réaliser une projection sur 7 ans pour obtenir la population de l'EMD de 2006 : cette durée de projection longue engendre beaucoup d'incertitude sur les estimations de population.

1.3. ... pour autant, il n'est pas possible de corriger la mobilité des enquêtes ménages déplacements comme le fait TTK

Dans son rapport TTK propose une estimation de la mobilité des grands lyonnais (nombre de déplacements par personnes habitant le Grand Lyon) alternative à celle de l'EMD 2006. La méthode utilisée consiste à diviser le nombre total de déplacements issu de l'EMD 2006 par une population 2006 réestimée. La population réestimée par TTK étant supérieure à celle de l'EMD 2006, TTK obtient une mobilité de 3,11 contre 3,36 dans l'EMD 2006.

Cependant, le raisonnement appliqué par TTK est impropre. En effet, la mobilité de l'EMD 2006 résulte d'une estimation par enquête du nombre de déplacements réalisés par une population de 1 159 900 grands lyonnais (base de population de l'EMD 2006) que l'on ramène à cette base de population. Si l'on modifie le numérateur (le nombre de déplacements) comme le fait TTK, il faut aussi modifier le dénominateur (la base de population). Sauf à penser que la mobilité des 66 349 habitants manquant dans la base de population de l'EMD 2006 soit très différente de la mobilité des 1 159 900 habitants figurant dans la base de population de l'EMD 2006, la mobilité moyenne de l'ensemble des grands lyonnais est sans doute très proche de 3,36.

En annexe de cette note, on trouvera :

- un tableau reprenant l'ensemble des chiffres exacts de population du Grand Lyon (issus des enquêtes ménages déplacements et des recensements de population de l'INSEE) ;
- un tableau de résultats des EMD France entière (établi par le CERTU) montrant que toutes les EMD réalisées en France métropolitaine depuis 2000 aboutissent à une mobilité supérieure à 3,2 (sauf Mulhouse à 2,99, territoire en déprise économique ... ce qui est loin d'être le cas de l'agglomération lyonnaise).

2. Partie 2.3. du rapport sur les interactions transports – urbanisme (pp 24-39 du rapport)

Le parti pris méthodologique de TTK sur la prise en compte des interactions transports – urbanisme nous paraît discutable.

Lorsqu'on élabore un document de planification (par exemple un ScOT), il est effectivement pertinent de prendre en compte les interactions transports – urbanisme, même si c'est délicat : les modèles LUTI (Land Use and Transport Interaction) relèvent encore du domaine de la recherche et le travail « à la main » à partir des modèles de transport reste incertain, car le lien transports – urbanisme est loin d'être automatique.

En revanche, lorsqu'on évalue un projet de transport, le raisonnement à conduire est plutôt le suivant : les grands choix d'aménagement futurs étant donnés (par exemple, par le ScOT), quels sont les meilleurs choix à faire en matière de transport ? Si, en comparant deux scénarios de transport, on modifie l'occupation du territoire, on ne sait plus ce que l'on évalue : le document de planification urbaine ou les projets de transport ?

De notre point de vue, le maître d'ouvrage doit simplement démontrer qu'il a bien pris en compte les choix d'aménagement futurs du ScOT dans sa matrice de demande de déplacements. Une fois ce travail réalisé, il n'a plus à modifier cette matrice d'un scénario de transport à un autre.

On peut donc suggérer que l'agglomération lyonnaise se dote à terme de deux modèles différents :

- un modèle stratégique de type LUTI, à développer par le milieu de la recherche, qui serait utilisé pour tester des options d'aménagement contrastées à une échelle macro et éclairer l'élaboration des documents de planification urbaine ;
- un modèle multimodal de déplacements, actuellement en phase de développement opérationnel par l'État, le Conseil général du Rhône, le Grand Lyon, la Région Rhône-Alpes et le SYTRAL, qui doit permettre d'évaluer différents projets de transport à une échelle plus précise (nécessaire pour avoir les charges de trafic sur les sections et les nœuds critiques des réseaux), dans le cadre d'options d'aménagement fixés par les documents de planification.

Au passage, on remarque que les références sur le lien infrastructures routières - étalement urbain données par TTK sont toutes antérieures à 2003. Depuis 10 ans (et même plus), les travaux d'économie géographique ont bien démontré que le lien transport – occupation du territoire n'était ni automatique ni univoque. Les interactions transport – urbanisme sont complexes, avec des boucles de rétroaction, des liens conditionnels, etc. Paul Krugman a eu le prix Nobel en 2008 pour ses travaux de recherche dans le domaine de l'économie géographique qu'il a commencé à développer au début des années 1990. On n'a pas fini d'en tirer les conséquences dans le domaine de transports.

3. La question de la baisse (supposée) du trafic routier

À plusieurs reprises dans le cadre du débat public sur l'anneau des sciences, et particulièrement lors de la présentation de l'expertise de TTK le 18/03/2013, est revenue la question de la baisse du trafic routier. L'idée que le trafic routier serait en train de baisser est très répandue, mais elle ne se vérifie pas partout, loin de là.

Au niveau national, la référence est le bilan de la circulation établi par la Commission des comptes des transports de la Nation (CCTN) (annexé à cette note). Ce bilan montre que, après avoir fortement cru dans les années 1990, la circulation a ralenti sa croissance au début des années 2000 et a même baissé entre 2007 et 2009, au démarrage de la crise économique. Mais en 2010 et 2011, le trafic est reparti à la hausse. Il a même dépassé en 2011 le niveau de 2007.

Si on regarde plus spécifiquement l'agglomération lyonnaise, la DIR Centre-Est a d'ailleurs observé une hausse moyenne du trafic de 0,6% sur les VRU de l'agglomération entre 2010 et 2011, conformément aux tendances nationales :

http://www.enroute.centre-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaqueette_Trafic2011_OK.pdf

Plus généralement, il faut faire attention aux effets de loupe et regarder les évolutions sur des périodes longues. Au niveau national, on constate que :

- entre 1990 et 2000, le trafic a cru de 23% ;
- entre 2000 et 2010, le trafic a cru de 8%, malgré la crise qui s'est installée depuis 2008.

Mieux vaut donc parler d'un ralentissement de la croissance du trafic que d'une baisse (ce qui n'empêche pas des baisses de trafic localisées).

On peut bien entendu penser que, la crise s'installant, le trafic va finir par baisser de manière significative, mais il faudrait alors mettre en débat la question suivante : les politiques publiques doivent-elles être entièrement conditionnées par l'idée que nous entrons dans une récession économique durable ?

Fabien DUPREZ
CETE de Lyon
Directeur du département Mobilités
Bron, le 19/03/2013