

ÉTUDE DE CIRCULATIONS ET DE STATIONNEMENT RAPPORT D'ETABLISSEMENT :

Impact Covid19 sur les comptages et les
enquêtes de stationnement et révision du
calendrier de la phase diagnostic

RAPPORT 1

Novembre 2020



PARTENAIRES :



La Municipalité de Sousse intervient comme maître d'ouvrage du PDUI, au travers d'une Unité de gestion du projet (UGP) composée d'élu-e-s et d'agents techniques de la Ville. Des groupes de travail sont constitués pour chacune des quatre thématiques du PDUI avec l'ambition de faciliter l'acquisition de nouvelles compétences et la mise en oeuvre de nouveaux instruments.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR
Secrétariat d'Etat à l'économie SECO

Le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) du Gouvernement suisse subventionne le PDUI à hauteur d'environ 7 millions de DT, contribue à sa bonne mise en oeuvre en lien avec les administrations centrales et facilite l'articulation avec les autres programmes qu'il finance.



Ministère des
Affaires locales

Le Ministère des Affaires Locales (MAL)

en sa qualité de tutelle des collectivités locales, appuie la mise en oeuvre du PDUI par des actions de sensibilisation et de réplication des résultats et des enseignements de la phase 1. Il facilite l'articulation du PDUI avec les autres programmes gouvernementaux.



Les bureaux URBAPLAN • TRANSITEC • PLANAIR • INSER • SIDES, constitués en Groupement, assurent une mission d'appui technique à la mise en oeuvre du PDUI et se voient confier la gestion des ressources financières du programme. Cette mission se fait au travers d'un appui de proximité assuré par des experts tunisiens et des missions d'experts internationaux. Ces derniers facilitent le transfert de savoir-faire en matière de développement urbain intégré.

CONTACTS :

Unité de gestion du projet (UGP) du PDUI au sein de la municipalité de Sousse

M^{me} Sarra KAROUI
Présidente du PDUI

M. Moez NAIJA
Coordinateur technique PDUI

Représentation locale du Groupement

M. Aymen GHEDIRA
Chef de projet résident

M. Baligh SOUILEM
Expert énergie

Responsables par thématiques au sein de la municipalité de Sousse


urbanisme
M^{me} Yosra JEMLI
M^{me} Yosra MECHMECH
M. Majdi BEN GHZALA
M^{me} Wiem SMIDA


mobilité
M. Ramzi Ben HASSINE
M^{me} Maissa JELASSI


énergie
M. Nouredine DAGA
M. Tarek BEN HASSINE


SIG
M. Ali KHÉSSIBI
M^{me} Kaouther MEHDoui



volet mobilité

ÉTUDE DE CIRCULATIONS ET DE STATIONNEMENT RAPPORT D'ETABLISSEMENT :

Impact Covid19 sur les comptages et les
enquêtes de stationnement et révision du
calendrier de la phase diagnostic

COMMANDITAIRES:

Maître d'ouvrage

Municipalité de Sousse

Ministère de tutelle

Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement
Gouvernement tunisien

Partenaire technique et financier

Secrétariat d'État à l'économie (SECO)
Gouvernement suisse

Appui a maîtrise d'ouvrage (AMO)

Groupement URBAPLAN - TRANSITEC

URBAPLAN
Avenue de Montchoisi 21
1006 Lausanne, Suisse
www.urbaplan.ch

TRANSITEC
Avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne, Suisse
www.transitec.net

ÉTUDE:

IntenCity / Kandeel
avec la collaboration de BJ Group

©IntenCity Sàrl

Direction de l'étude

Dr. Eduardo Camacho-Hübner
Chef du projet - IntenCity Sàrl
Avenue de la Gare 19F
1022 Chavannes-près-Renens
Suisse
P ; +41 78 919 40 13 / eduardo@intencity.ch

Experts impliqués

Célia Corneil
Experte modes doux et démarches participatives - Kandeel

Candice Lamour
Chargée d'étude - Kandeel



Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Hypothèses COVID-19	5
3. Calendrier	7

Tableaux

Tableau 1. <i>Calendrier de travail de la phase de diagnostic (révisé)</i>	7
--	---

1. Introduction

Dans notre offre du mois de juin 2020 (cf. encadré ci-dessous), nous avons pris la mesure des risques liés à la pandémie de COVID-19 et il convient de revenir sur les mesures prises par le groupement pour poursuivre les travaux malgré la situation sanitaire et les contraintes auxquelles tout le monde est confronté :

Quand le virus s'invite dans nos projets...

Il est, à ce stade et malgré l'amélioration constatée de la situation en Tunisie et en Suisse, difficile d'anticiper l'évolution de la pandémie due au Sars-Cov-2 (COVID-19) et les restrictions de déplacement et de rassemblement qui pourraient en découler en cas de 2^e vague. Au cours des derniers mois, notre équipe a pu expérimenter et se former à de nombreux outils collaboratifs en ligne permettant de poursuivre l'échange avec les partenaires locaux (ex. [mural](#) ou Microsoft teams). De ce fait, nous saurons limiter les impacts d'un retour de la pandémie en assurant la poursuite des travaux à distance, ainsi qu'une continuité des échanges entre membres de l'équipe et avec la maîtrise d'ouvrage et les acteurs locaux. Toutefois, une incertitude demeure quant à la question essentielle liée à la réalisation des comptages et enquêtes indispensables au bon déroulement de l'étude, notamment dans sa phase de diagnostic. Il est dès lors indispensable de planifier et valider le démarrage de la partie consacrée aux travaux de terrain aussi vite que possible afin de limiter l'impact sur le bon déroulement de l'étude globale.

En effet, depuis notre mission de démarrage au mois de septembre dernier, la situation sanitaire liée au Sars-Cov-2 n'a cessé de se détériorer pratiquement partout ; raison pour laquelle les autorités tunisiennes ont pris une série de mesures afin d'endiguer l'épidémie, notamment le recours au couvre-feu, à la présence alternée au sein de l'administration et à l'interdiction de déplacement entre gouvernorats. Chacune de ces mesures pouvant potentiellement avoir un impact sur les volumes de trafic, il nous est apparu important de préciser la marche à suivre afin de ne pas mettre en péril l'ensemble de l'étude, dont les décisions seront basées sur une série d'investigations sur le terrain, à savoir : les comptages et les enquêtes de stationnement.

Sans un cadre de référence nous permettant de mesurer l'impact réel des conditions de circulation sur la structure et les volumes de trafic observés, nous n'avons pas de moyens de mesurer la représentativité de nos comptages ni de redresser statistiquement les données qui seront récoltées ces prochaines semaines. En effet, Sousse ne dispose ni d'un système de surveillance automatique du trafic ni d'un observatoire de la mobilité permettant d'avoir un état de référence récent et robuste nous permettant de comparer nos résultats. Dès lors, nous avons pris le parti d'observer si des changements de comportement étaient ressentis par nos contacts sur place durant le mois d'octobre, tout en préparant soigneusement l'organisation de nos comptages et enquêtes de stationnement.

Le but du présent rapport est d'établir l'argumentaire, le planning et le protocole de validation discuté avec l'AMO afin d'isoler les hypothèses mises en avant pour assurer un bon déroulement de l'étude et, le cas échéant, d'identifier les secteurs où un doute raisonnable impliquerait des comptages additionnels dans un deuxième temps, lorsque les conditions de circulation seront revenues à la normale et afin de lever toute ambiguïté.

2. Hypothèses COVID-19

Les premières observations réalisées ces dernières semaines nous permettent d'émettre les hypothèses suivantes :

- le volume global de trafic est resté pratiquement constant ;
- la structure du trafic journalier est affectée essentiellement pendant l'heure de pointe du soir, observée avec un léger décalage (plus tôt) et légèrement plus étalée.

Afin de tenir compte de toute erreur d'appréciation entre les volumes observés et les volumes attendus, il est envisagé de redresser les résultats d'un facteur correctif global de +10% par rapport aux données journalières qui seront récoltées, et ce sur tous les axes et carrefours comptés.

De plus, il est important de rappeler que les charges de trafic actuelles n'ont qu'une valeur relative et vouée à être intégralement réévaluée pendant l'étude. Deux volets devront être analysés en détail dans la suite de l'étude : l'évolution du trafic liée au développement urbain et l'impact sur le trafic de l'implémentation du nouveau plan de circulation.

Concernant le développement urbain, plusieurs projets ont d'ores et déjà été identifiés. Ils seront pris en considération en exploitant les données disponibles en termes de génération de trafic et de taux de motorisation de la population soussienne. Ces données, issues du recensement structurel de 2014 et de l'EMD réalisée dans le cadre du PDUI, nous permettront d'évaluer la croissance naturelle du trafic à l'horizon de planification. Ces volumes de trafic supplémentaires seront ensuite affectés sur le réseau en prenant les valeurs relatives (en %) et non les valeurs absolues (en véh./j), c'est-à-dire en respectant les proportions observées durant les comptages, indépendamment des volumes effectifs comptés. Ainsi, en fonction de l'importance de la croissance attendue pour la métropole soussienne, la croissance attendue du volume de trafic et l'étalement des heures de pointe seront traduits en termes d'amélioration des infrastructures et de mesures de gestion de trafic.

En effet, l'objectif de la présente étude est d'établir un nouveau plan de circulation pour le centre-ville de Sousse à moyen terme. Dès lors, d'autres hypothèses, autrement plus déterminantes, devront être validées en lien avec les modifications du schéma de circulation et la stratégie de régulation qui seront proposées lors de l'établissement du plan de circulation à proprement parler. Il faudra alors tenir compte des effets liés aux éléments suivants : changement de sens de circulation, fermetures partielles ou totales de certains axes (pour la piétonnisation ou l'intégration d'un corridor dédié aux transports collectifs), recalibrage de la voirie, restructuration du stationnement, etc.

Ces changements impliqueront une redistribution et une réévaluation des flux sur l'ensemble du réseau étudié selon les trois dimensions complémentaires suivantes :

- reports de trafic : dans l'espace et dans le temps ;
- transfert modal : évaluation de l'impact de l'amélioration du réseau de transports collectifs et des améliorations du réseau dédié aux modes doux ;
- évaporation du trafic : part significative du trafic ayant tendance à disparaître lorsqu'un changement important de l'organisation des flux ou de l'infrastructure est mis en place.

Dès lors, le cumul attendu de tous ces effets (augmentation ou diminution du trafic) sera en principe bien plus déterminant que la marge de sécurité que nous proposons pour corriger un éventuel biais dû à la pandémie. Chacune de ces hypothèses sera clairement identifiée et répertoriée dans le rapport de diagnostic et le rapport final, permettant ainsi aux experts et aux autorités d'identifier et d'évaluer individuellement et globalement la qualité des prévisions qui seront proposées dans le cadre de cette étude et pouvoir les valider le cas échéant. En effet, l'ensemble des hypothèses sera discuté avec l'AMO afin de confirmer l'évaluation qui en sera faite, mettant ainsi en évidence tout risque de sous-évaluation et les mesures correctives à réaliser lorsque la situation reviendra à la normale.

Enfin, toutes les analyses effectuées pendant l'étude permettront de proposer des charges dites de dimensionnement, qui seront traduites en termes de calibrage de la voirie (nombre de voies et sens de circulation), de stratégie de régulation (principes de gestion des flux) ou de types d'infrastructure à réaliser. Ces valeurs de dimensionnement sont en général également majorées afin d'offrir une certaine marge de manœuvre pour tenir compte des évolutions de la mobilité au-delà de l'horizon de mise en œuvre des mesures qui seront proposées au terme de la présente étude.

Au vu de ce qui précède et de la relative stabilité de la situation sur le terrain, nous avons décidé de poursuivre nos investigations afin de ne pas impacter davantage le calendrier de l'étude.

3. Calendrier

Bien que le planning global de l'étude soit pour l'instant maintenu, la situation COVID-19 actuelle nous oblige à revoir le calendrier de la phase de diagnostic de la manière suivante :

Étape	Tâches	Délai
Enquêtes de terrain	Repérages, formation des équipes et préparatifs des enquêtes	27 novembre 2020
	Comptages et enquêtes de stationnement	9 décembre 2020
	Mesures des temps de parcours et observations complémentaires	4 décembre 2020
	Dépouillement	28 décembre 2020
Rapport de synthèse du diagnostic	Analyse des données et réalisation de la cartographie complémentaire	22 janvier 2021
	Envoi du rapport de synthèse Diagnostic	29 janvier 2021
Mission n°2 / début de la phase 2 (Scénarios)	Réunion de présentation des résultats et de validation du diagnostic	8 au 12 février 2021 (proposition)
	Atelier scénarios	

Tableau 1. Calendrier de travail de la phase de diagnostic (révisé)

Les dates pour la mission n°2 restent évidemment sujettes à caution et dépendront de l'évolution de la situation sanitaire en Tunisie et en Suisse. Nous proposons cependant de réserver la semaine du 8 au 12 février 2021 pour l'organisation des réunions de validation et de cadrage, ainsi que pour la tenue de l'atelier dédié aux scénarios. Ces dates pourront en principe être confirmées ou non dans la deuxième quinzaine de janvier 2021.