



> SPIM

TRAFIC

Intervention du 30 mai 2006 lors de la
réunion thématique « Trafic, tracés,
coûts, financements »

Sébastien LANZA
Thomas NUZUM



> SPIM

Un « Scénario de Référence » et des prévisions de trafic douteux

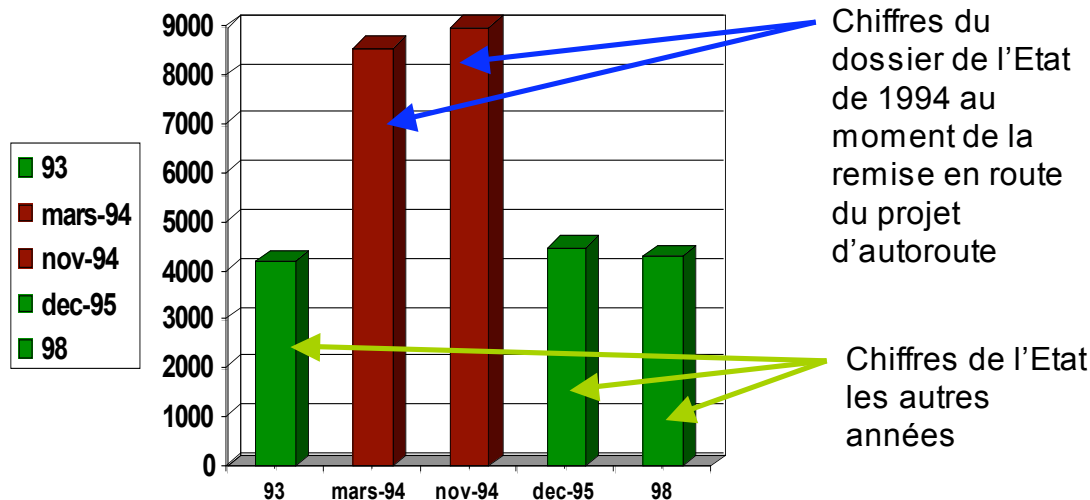


> SPIM

Comment croire le dossier trafic de la DREIF? Exemple du trafic sur la N184

Des chiffres fluctuants en fonction de l'actualité des projets

Lorsque l'Etat a souhaité relancer le dossier de l'autoroute appelée aujourd'hui A104, il a produit des chiffres extravagants dans le seul but de justifier le projet. Ainsi par exemple les prévisions de trafic fournies par l'Etat à l'horizon 2015 pour Eragny sur la RN184(*) se sont toujours situées aux alentours de 4000 v/h sauf en 1994, année de remise en route du projet autoroutier où ils ont plus que doublé !!



RN184 sud A15	
Sans A184	
Nord -> Sud	5001
Sud -> Nord	3599
Total HPS	8600
Total jour	86000

Extrait du dossier de 1994

(*) en nombre de véhicules à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) pour les deux sens de circulation au Sud de la A15

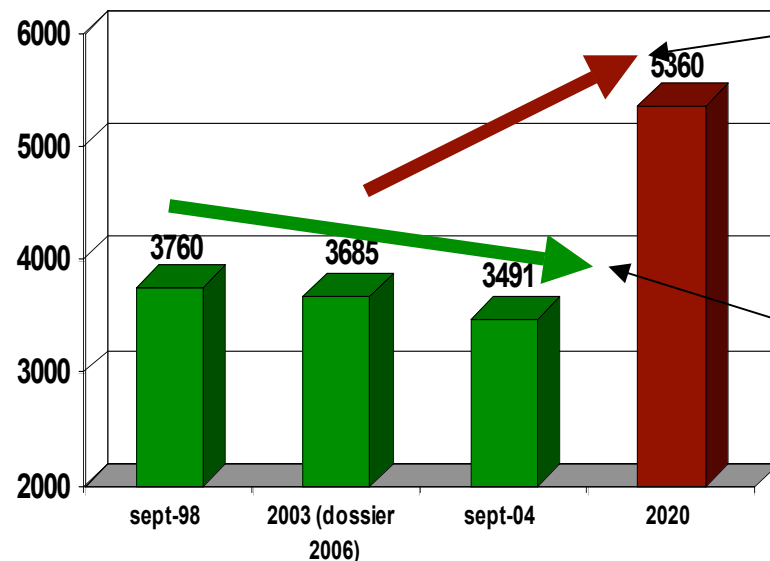
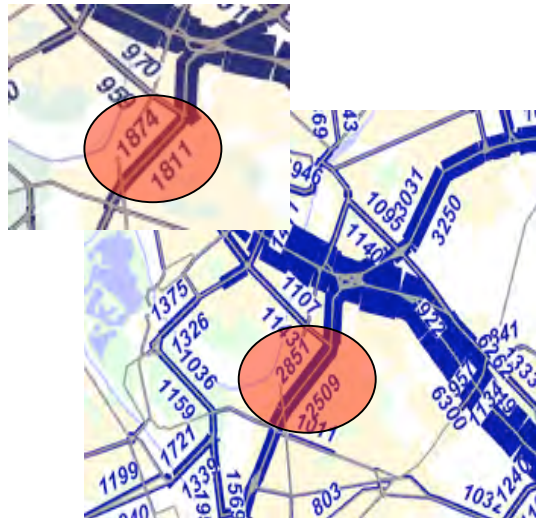


> SPIM

Comment croire le dossier trafic de la DREIF? Exemple du trafic sur la N184

Des prévisions démenties par la réalité des comptages

Les prévisions de l'Etat sur la N184 à Eragny ont été démenties par les observations réelles effectuées au même endroit ; En effet deux comptages réalisés par la D.D.E. en septembre 1998 et septembre 2004 montrent une baisse du trafic HPS de plus de 7%. Ce chiffre est d'ailleurs corroboré par le chiffre du trafic réel en 2003 présenté dans le dossier 2006 du maître d'ouvrage (3685). **Comment croire alors un scénario de référence à l'horizon 2020 en hausse de 45% à cet endroit ??**
OR LES EXEMPLES DE CE TYPE SONT LEGIONS !



Prévision en hausse de 45% d'ici à 2020 dans le dossier de 2006 (Scénario de référence)

Réel en baisse de 7% sur 6 ans selon les comptages effectués par la DDE



> SPIM

Comment croire le dossier trafic de la DREIF? Exemple du pont de Poissy

Impact d'un nouveau pont départemental à Achères sur le trafic du pont de Poissy : une contradiction inexplicable...

L'Etat a soutenu, comme le montre cette lettre de Jean POULIT (Préfet Directeur Régional de l'Equipement) de septembre 1994 que :

- Le trafic sur le pont de Poissy est très largement indépendant de celui de l'autoroute qui assure préférentiellement les échanges Nord / Sud
- **La réalisation d'un pont départemental à Achères soulagerait le pont de Poissy de 40% à l'Heure de Pointe du Soir (env 22.000 véhicules de moins par jour).**

Lettre de Jean POULIT - Le 14/09/1994 FICHE N°2

2 - CHARGE DU PONT DE POISSY

Il convient de distinguer le cas du tracé A184 par Chanteloup et celui du tracé A184 par Achères.

1 - Tracé Chanteloup

Les études de trafic à l'heure de pointe montrent que le pont de Poissy est légèrement plus chargé (de 3 à 4%) par rapport à une situation ne comportant pas A 184 :

- 2 600 véh./h. pour le sens Ouest-Est contre 2 500 dans la situation sans A 184, soit + 4 %,
- 3 100 véh./h. pour le sens Est-Ouest contre 3 000 dans la situation sans A 184, soit + 3 %.

En réalité, le trafic sur le pont de Poissy est très largement indépendant de celui de l'autoroute A 184 qui assure préférentiellement les échanges Nord-Sud.

La réalisation de l'autoroute n'exclut pas, bien au contraire, la réalisation d'un réseau d'avenues et de boulevards urbains desservant la boucle de Chanteloup et assurant un rôle complémentaire à celui du réseau autoroutier.

En particulier il est nécessaire de prévoir la réalisation d'un franchissement de la Seine à Achères pour assurer les échanges Est-Ouest, ouvrage qui s'intègre dans le réseau des avenues et boulevards urbains de la boucle de Chanteloup.

Cet ouvrage soulagera dans de très fortes proportions le pont de Poissy, dont le trafic serait de 1 700 véh./h. dans le sens Ouest-Est contre 2 600 véh./h. et 1 600 véh./h. dans le sens Est-Ouest contre 3 100 véh./h. en l'absence du pont d'Achères.

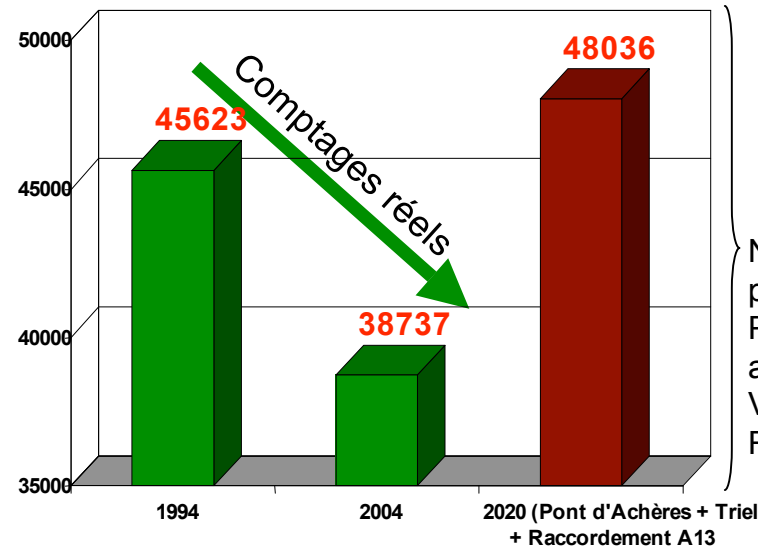


> SPIM

Comment croire le dossier trafic de la DREIF? Exemple du pont de Poissy

Impact d'un nouveau pont départemental à Achères sur le trafic du pont de Poissy : une contradiction inexplicable...

Ce raisonnement (tendant à montrer que tout nouveau franchissement NON autoroutier de la Seine à proximité est bon pour le pont de Poissy) a été confirmé par la mise en service du nouveau **pont de Triel** qui a **soulagé le pont de POISSY** de 6886 véhicules/jour (en Vert sur le graphique).



Nombre de véhicules par jour sur le pont de POISSY en moyenne annuelle (Réal en VERT ; Simulation en ROUGE)

Alors que penser de la simulation de 2006, récemment reçue, qui voudrait nous faire croire maintenant que l'ajout d'un 3ème pont départemental à Achères et du raccordement du pont de Triel à la A13 rajouterait 9000 véhicules sur le pont de Poissy à l'horizon 2020 (en Rouge sur le graphique) au lieu de créer la décharge attendue ?! Il nous semble que cela sert seulement à essayer de justifier la présence d'une autoroute en rive droite, c'est-à-dire sur le tracé S1 Rouge ou Vert, mais ne correspond à aucune réalité de terrain.



> SPIM

Comment croire le dossier trafic de la DREIF?

Un modèle de prévision à recalculer...

De l'aveu même de la DREIF, le modèle utilisé pour les simulations subit, entre autre, un gros recalage en moyenne tous les 3 ans. Or recalculer un modèle c'est le remettre en phase avec la réalité constatée.

Quel intervalle de confiance accorder aux prévisions du dossier à un horizon de 15 ans quand on sait que pour rester exact à cette échéance le modèle aura dû être recalculé près de 5 fois ?

Il est donc essentiel de prendre un recul minimum par rapport au « Scénario de Référence » et aux diverses simulations sous peine de tomber dans le piège qui consisterait à faire prendre une décision à notre ministre sur la base d'une confiance aveugle dans des résultats de calculs informatiques discutables.

Car cela nous mènerait à des catastrophes futures que le simple bon sens auraient pu éviter.



> SPIM

Tracé **ROUGE**, Tracé **VERT**
arrivant sur l'échangeur de
Poissy/Orgeval

La chronique d'une catastrophe
annoncée pour la A13



> SPIM

Tracés ROUGE/VERT ou la chronique d'une catastrophe annoncée pour la A13

4200 véhicules/heure : un chiffre bien pratique !

Les chiffres présentés par le maître d'ouvrage pour les scénarii finissant en « S1 » à travers ACHERES, CARRIERES puis POISSY et ORGEVAL peuvent paraître très acceptables au premier regard pour la A13 car en moyenne annuelle écrêtée (*), ils se situeraient miraculeusement au débit optimum de 4200 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir dans le sens PARIS → PROVINCE.

Cela cache en fait une réalité diamétralement différente !

La A13 à cet endroit est en 2x2 voies. Or l'Etat nous assure que le débit maximal pour 2 voies est de 4200 véhicules/heure. Il est donc impossible que la moyenne soit égale au chiffre maximum de 4200 à moins que le trafic ne soit jamais inférieur (en classe, pour avoir une moyenne de 20/20, il ne faut jamais avoir de 19/20). Cette étrange constance du trafic HPS sur la A13 à son débit optimum toute l'année paraît donc plus que douteuse.

En fait ce chiffre ne correspond pas à la réalité. Le modèle est seulement paramétré pour le placer « par défaut » quand il se trouve dans cette situation qu'il ne sait pas gérer.

Ce paramétrage permet ainsi de masquer un problème, et dans notre cas, d'amoinrir les effets dramatiques qu'auraient le tracé Rouge/Vert S1 sur tout le Sud de la zone d'étude et en particulier sur la A13.

() Ecrêté signifie que le chiffre ne peut dépasser la capacité maximale de la voie et ne montre donc pas la demande réelle de véhicules souhaitant emprunter cette voie ce qui donnerait en fait une idée beaucoup plus réaliste de la saturation de l'autoroute*



> SPIM

Tracés ROUGE/VERT ou la chronique d'une catastrophe annoncée pour la A13

La vrai « demande » de trafic sur la A13 totalement sous-estimée

Ce chiffre « écrêté » de 4200 v/h montre le maximum que la voie peut absorber (l'offre) et non le nombre réel de véhicules souhaitant l'emprunter (la demande), donc la taille du bouchon et le temps qu'il faut pour l'écouler. Ainsi par exemple, même si 2 millions de franciliens décidaient tous de prendre la A13 au même moment, le modèle de la DREIF continuerait d'afficher 4200 v/h.

Pour connaître cette demande réelle sur la A13 dans le cas du tracé Rouge/Vert S1 arrivant à Poissy/Orgeval, nous avons donc demandé à la DREIF une simulation écrêtée du tracé S1 avec la A13 élargie à 2x3 voies. Dans ce cas **6038 véhicules/heure** y circuleraient dans le sens Paris → Province au Sud d'Orgeval à l'Heure de Pointe du Soir **en 2020**.

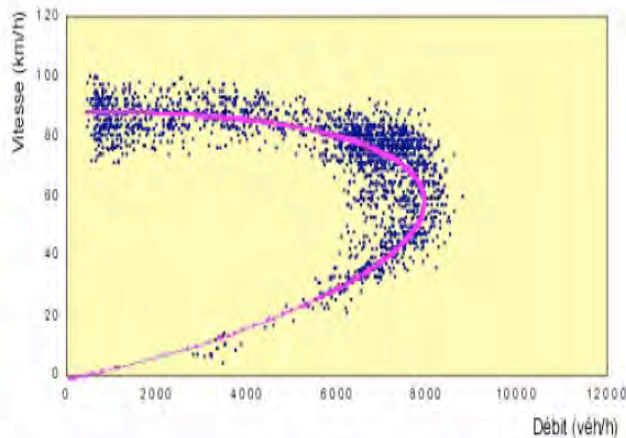
Or avec un trafic HPS de **3526 véhicules/heure en 2003**, les usagers perçoivent déjà cette autoroute comme « saturée » !!



> SPIM

Tracés ROUGE/VERT ou la chronique d'une catastrophe annoncée pour la A13

Un débit de 2100 v/h/voie inatteignable en cas de congestion



Source :
Revue Générale des Routes
N° 842, septembre 2005
Article de Simon COHEN,
Directeur de recherche à
l'INRETS
(Institut National de
Recherche sur les Transports
et leur Sécurité)

Les courbes « débit / vitesse » réelles (ici un exemple pour une 4 voies) **montrent :**

- 1- que le débit de 2100 véhicules/heure/voie n'est jamais atteint en moyenne mais qu'il plafonne à 2000.**
- 2- que ce débit moyen maximal de 2000 véhicules/heure suppose que les véhicules roulent à une vitesse moyenne de 60 km/h ce qui n'est jamais le cas sur la A13 à l'heure de pointe.**

Figure 3 : Courbe débit vitesse, sens vers Paris, 4 voies + BAU avant aménagement

Ainsi lorsqu'une autoroute sature, le débit chute très rapidement.

A 30 km/h de vitesse moyenne, il descend à 1500 véhicules/heure par voie et tombe à 1000 quand la vitesse atteint les 20 km/h.

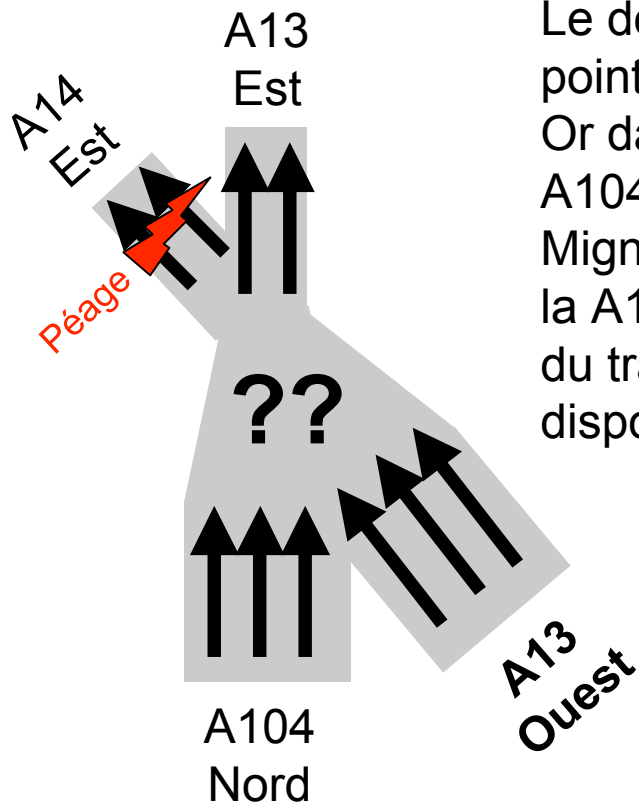
Ainsi, en cas de scénario S1 et avec 6038 véhicules sur la A13 dans le sens Paris → Province il faudrait sans doute entre 1h30 et 2h pour rejoindre Orgeval depuis Paris en 2020. Nul doute que nombre d'automobilistes se rabattraient sur les routes locales pour éviter ce gigantesque bouchon quotidien.



> SPIM

Tracés ROUGE/VERT ou la chronique d'une catastrophe annoncée pour la A13

Le dossier de l'Etat ne montre que le sens le plus favorable en occultant totalement le sens Province→Paris où se situe le problème le plus grave



Le dossier 2006 ne présente aucun chiffre à l'heure de pointe du matin c'est-à-dire dans le sens vers PARIS. Or dans ce sens, la A13 passe de 3 voies à 2 voies et la A104 qui est également à 3 voies sur le viaduc de l'île de Migneaux se jette dans les deux voies de la A13. Quand à la A14, l'existence du péage montre qu'elle n'absorbe qu'1/4 du trafic A13+A14 vers l'Est, soit moins d'une voie disponible.

Au total ce sont donc 6 voies qui se jettent dans 3 voies vers l'Est avec des conséquences insupportables :

- pour les voies locales (dans Poissy, dans Orgeval, sur la RN13, sur la RN184, sur la RD30, etc.)
- pour le développement économique (selon l'ARDIES, 23% des chefs d'entreprise se disent prêts à déménager si les conditions de trafic deviennent insupportables)



> SPIM

Conclusion

On nous dit qu'il faut mesurer la validité d'un projet en comparant ses avantages et ses inconvénients.

Avec le tracé S1 (Rouge et Vert), on voudrait faire accepter aux populations un nombre incalculable de nuisances, de destructions, de risques voire de dangers :

- Nuisances par le bruit d'un trafic densifié
- Risque sur l'eau potable en implantant une pile de pont dans un périmètre de captage
- Risque d'entrave à l'expansion de la Seine en cas de crue de 1910 ou supérieure
- Destruction de sites « rares » ou « classés », mais aussi anéantissement des derniers espaces verts urbains.
- Danger réel pour la santé (provoqué par la pollution de l'air), que l'Etat n'a même pas cru bon d'évaluer.



> SPIM

Conclusion

Et tout cela pour quels bénéfices?

Des conditions de trafic qui deviendraient insupportables sur la A13, au point d'empêcher les populations jusqu'à même Mantes-la-Jolie d'aller travailler en voiture en empruntant cet axe, et alors même que les réseaux de Transport en Commun de rocade sont indigents et les trains vers Paris déjà bondés aux heures de pointe. Mais ce tracé S1 engorgerait en plus aussi les voies locales de Poissy, Carrières-sous-Poissy, Chambourcy, Orgeval, Villennes, Médan etc.

Y aurait-il des conséquences économiques « positives », même si lors de la réunion thématique sur le sujet, les acteurs dont c'est pourtant le métier n'ont pas réussi à le démontrer ? NON, les conséquences économiques seraient en réalité négatives du fait même de cette dégradation majeure du trafic.

**ALORS QU'IL SOIT ROUGE OU QU'IL SOIT VERT, NE
PRENEZ PAS LE RISQUE DE METTRE LE FEU AU SUD !!!**