

Le débat sur l'opportunité

Le débat sur l'opportunité

- > Pourquoi le maître d'ouvrage est-il convaincu qu'il faut prolonger le Francilienne ?
- > Pourquoi peut-on ne pas partager sa conviction ?

La démarche du maître d'ouvrage

- > Son constat : les difficultés de circulation dans la zone d'études sont déjà bien réelles
- > Sa projection à horizon 2020 : « Si on ne fait rien », les conditions de circulation empirent « dramatiquement »
- > Sa réponse à ces difficultés : le prolongement de la Francilienne

La démarche du maître d'ouvrage (2)

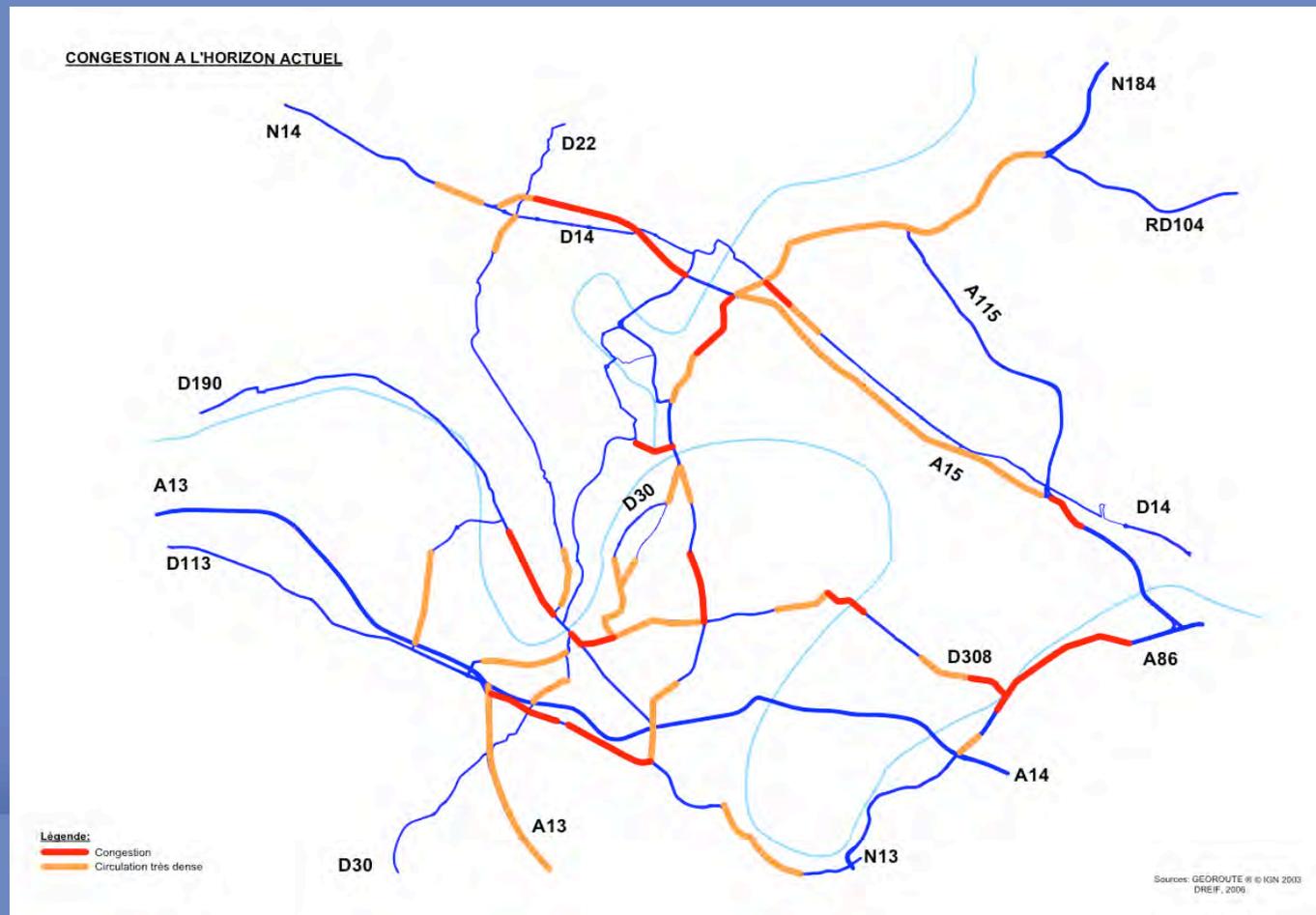
- > Pour réaliser ce prolongement, il a identifié différentes options qu'il soumet au débat
- > Toujours selon lui, les meilleures de ces options auront une très bonne « rentabilité socio-économique ». Investir dans le prolongement de la Francilienne est donc, à ses yeux, justifié

**De tout cela
nous avons débattu**

**> Les difficultés de circulations
dans la zone d'étude
et les inconvénients qu'elles
entraînent sont déjà bien réels**

Sur la base de ce que nous avons entendu dans
le cadre des réunions de proximité, peut-on
en douter ?

La carte des congestions 2003



La RN184 au quotidien

« Je peux vous dire qu'à cette époque là, grosso modo, il fallait dix minutes pour arriver à mon bureau. Aujourd'hui..., quand je mets vingt-cinq minutes, je suis déjà très content. »

Un habitant de Saint-Ouen-l'Aumône

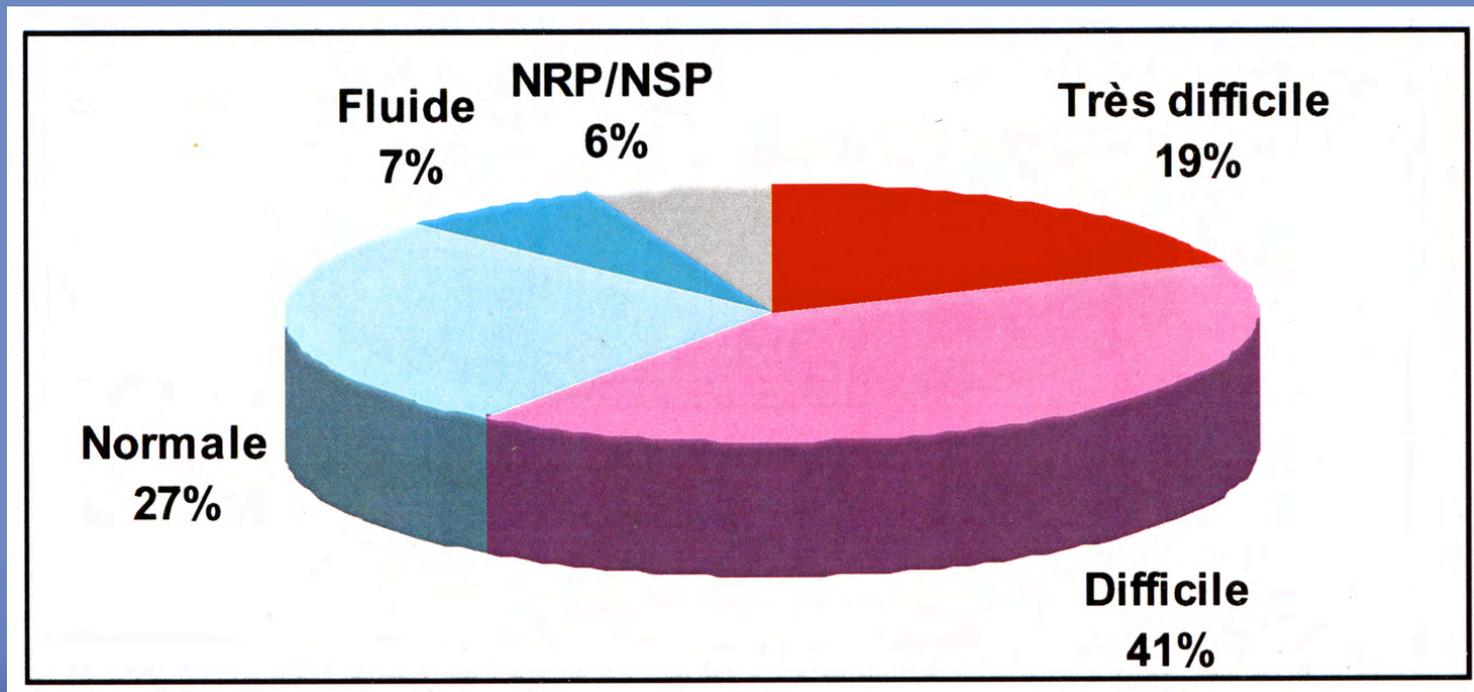
« Vous avez parlé également de la RN184 saturée. C'est vrai, vous avez raison, il y a des souffrances atroces à Saint-Ouen-l'Aumône, à Eragny, à Conflans-Sainte-Honorine. »

Victor Blot, fondateur du COPRA

« Circulation : l'enfer de la RN 184 »

Cahier d'acteur de la communauté de Cergy-Pontoise

Une étude d'opinion réalisée par BVA (à la demande de la CCIV en mai 2006)



> « Si on ne fait rien »,
les conditions de circulation
vont empirer « dramatiquement »

Voici les prévisions du maître d'ouvrage pour soutenir cette affirmation...

Section	TMJA 2003	TMJA 2020	Trafic RN184
			% d'accroissement
Méry-Béthunes	62000	90000	45
Béthunes A15	72000	78000	10
Traversée d'Eragny	46000	67000	45
Pont de Conflans	51000	67000	31
Forêt St-Germain nord RD 308	37000	45000	21
Forêt St-Germain sud RD 308	26000	32000	23

On peut certes se poser une question plutôt technique : à supposer que les hypothèses de base qui sous-tendent les projections soient correctes, que valent les modèles de prévision des trafics du maître d'ouvrage ?

Que valent les modèles de prévision des trafics du maître d'ouvrage ?

Pour avoir un avis d'expert indépendant,
la CPDP a fait appel à
M. Ambrosius Baanders,
consultant néerlandais de notoriété internationale

1. Méthodes à la hauteur de la pratique européenne?

Les méthodes ressemblent bien à ce qui est pratiqué ailleurs

Il s'agit de:

- une approche traditionnelle
- pas innovante
- assez complète
- faite sérieusement
- fondée sur une bonne analyse
- sans fautes apparentes

- **mais**, certaines remarques sont possibles

1. Méthodes à la hauteur de la pratique européenne?

→ oui, la méthode est à la hauteur de la pratique européenne

bien que des améliorations soient toujours possibles

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

- le revenu réel (= corrigé de l'inflation) des ménages **constant 2003 -2020**
- le nombre de voitures en possession des ménages **constant 2003 -2020**

effet → plutôt sous-estimation de la croissance du trafic automobile

3. Résultats plausibles?

déplacements de personnes en véhicules x km	taux de croissance moyen annuel 2003 - 2020	croissance totale 2003 - 2020
Paris v Paris	- 0,2 %	- 3 %
Paris v Couronne	+ 0,4 %	+ 7 %
Couronne v Couronne	+ 1,4 %	+ 27 %
interne Île de France	+ 1,3 %	+ 25 %
échange Île de France	+ 1,7 %	+ 33 %
transit Île de France	+ 1,8 %	+ 35 %
total Île de France	+ 1,4 %	+ 27 %

Pour M. Baanders,
la croissance des déplacements de
banlieue à banlieue prévue par le modèle
sur la période 2003-2020 (+ 27 %) est du
même ordre que celle obtenue dans
plusieurs études réalisées récemment aux
Pays-Bas (25 à 35 %)

Une prise en compte pragmatique de la multimodalité et des transports en commun

M. Baanders fait observer

- > que le modèle du maître d'ouvrage est multimodal et aurait donc pu traiter directement des arbitrages entre la route et les moyens de transport de fret alternatifs
- > que, de même, le modèle aurait pu arbitrer entre voitures individuelles et transports en commun

Le maître d'ouvrage répond

- > qu'il a préféré traiter ces questions en amont et les introduire en données pour avoir une vision plus réaliste de la situation 2020.

Mais, à supposer que les modèles de prévision soient de qualité, les interrogations les plus importantes portent précisément sur les hypothèses de base, qui sous-tendent les projections du maître d'ouvrage

Quatre interrogations sur les hypothèses qui sous-tendent les projections du maître d'ouvrage

Question 1 - Les hypothèses de croissance des populations et des emplois retenues ne sont-elles pas trop ambitieuses ? Ne faut-il pas désormais penser à un aménagement du territoire induisant moins de besoins de déplacements ?