

LE BARREAU GYE-DIEULOUARD EST-IL ATTRACTIF POUR LE TRANSIT POIDS-LOURDS ?

POUR ÉCLAIRER LE PUBLIC SUR CETTE INTERROGATION FORMULÉE LORS DU DÉBAT PUBLIC, LE MAÎTRE D'OUVRAGE EXPOSE CI-DESSOUS LES ÉLÉMENTS RELATIFS AUX COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER, CONFIRMANT QUE LE BARREAU GYE-DIEULOUARD CONCÉDÉ EST ATTRACTIF DU FAIT DE SES GAINS EN TEMPS, EN DISTANCE ET EN FIABILITÉ.

PRINCIPES DE CONSTRUCTION DU MODÈLE DE TRAFIC

Le modèle d'affectation du trafic utilisé dans le cadre des études routières est basé sur une recherche de l'ensemble des itinéraires possibles pour se rendre d'une origine à une destination en estimant la répartition des flux entre chaque itinéraire en fonction du coût et du temps de transport. C'est donc un modèle prix-temps fondé sur la notion de coût généralisé selon un paramètre propre à chaque usager : la valeur du consentement à payer.

Le modèle de trafic utilisé pour le projet A31Bis retient une valeur prix-temps moyenne de 45 €/h distribuée selon une loi lognormale de variabilité 0,7 (cf. étude de trafic pages 23 et 24).

QUELLES RÉALITÉS ÉCONOMIQUES SOUS-JACENTES ?

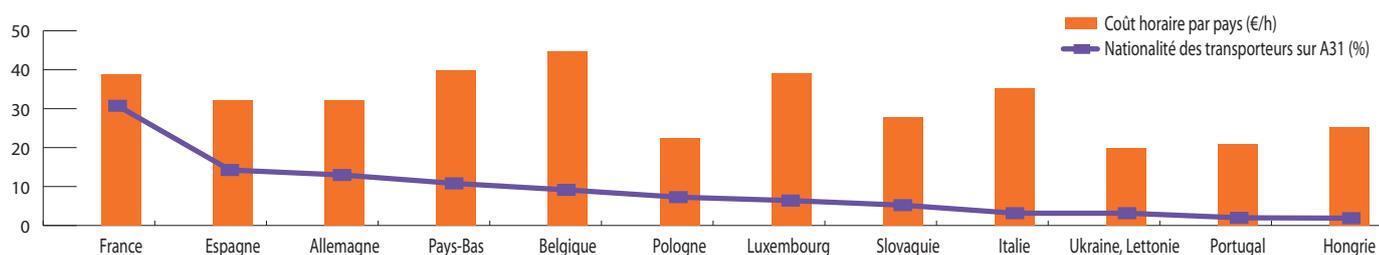
En ce qui concerne les PL, la valeur du consentement à payer est directement liée au coût du transport routier de marchandise qui se décompose en 2 facteurs :

- > le coût kilométrique incluant le carburant, le péage, les frais d'entretien et de maintenance du véhicule ;
- > le coût horaire d'usage du véhicule incluant les coûts salariaux, les coûts d'amortissement du véhicule, les frais de structure et les coûts d'immobilisation de la marchandise.

Les coûts horaires d'usage du véhicule varient en fonction de la nationalité du transporteur et de la nature de la marchandise transportée.

S'agissant des coûts horaires qui varient selon la nationalité du transporteur, ceux-ci sont présentés sur le site Internet du Comité National Routier (CNR – <http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/>).

Ils sont illustrés dans le diagramme suivant pour les principales nationalités de transporteurs usagers de l'A31 :



S'agissant des coûts horaires d'immobilisation de la marchandise, ceux-ci varient fortement en fonction de leur nature.

Par exemple, les marchandises périssables se voient associées une valeur du temps de transport élevée en raison des conséquences potentielles d'un retard dans la livraison. Il en est de même pour des matières premières ou des pièces détachées s'inscrivant dans un système de production en flux tendu.

Valeurs du temps marchandises (en euros 2010/h en 2010)

Type de marchandises	Valeur du temps de déplacement
Marchandises à forte valeur ajoutée Valeur indicative : > 35 000 €/t Exemples : transport combiné, conteneurs maritimes, messageries, transports frigorifiques, route roulante, trafic routier...	0,60 €/t
Marchandises courantes Valeur indicative : entre 6 000 et 35 000 €/t Exemples : autres trafics ferroviaires, maritimes et fluviaux	0,20 €/t
Marchandises à faible valeur ajoutée Valeur indicative : < 6 000 €/t Exemples : vrac, granulats..	0,01 €/t

Source : DG Trésor

Ces données économiques confirment les hypothèses retenues dans le modèle de trafic.

IMPLICATION AU BARREAU GYE-DIEULOUARD

La réalisation du barreau entre Gye et Dieulouard offre trois choix d'itinéraires de caractéristiques différentes : par l'autoroute concédée A31Bis avec un montant de péage estimé pour les poids-lourds à 10 € HT (valeur 2010), par l'A31 via Nancy plus long de 15 km et par la RD611 plus long de 9 km.

Les analyses montrent que les coûts d'usage de ces itinéraires pour le transport routier présentent globalement un coût supérieur pour l'itinéraire par Nancy et par la RD611. Au regard de la répartition des nationalités des transporteurs constatée aujourd'hui à la barrière de péage de Gye, l'itinéraire par l'A31Bis est économiquement plus rentable pour environ 90% des poids lourds.

De plus, outre ces données économiques quantitatives sur l'attractivité de ces 3 itinéraires, il convient de préciser qu'ils se différencient également par un niveau de confort et de fiabilité très contrasté. En effet, le trajet par l'A31bis s'effectuera sur une infrastructure fluide dans des conditions de sécurité et de confort optimales, alors que l'itinéraire par Nancy souffre de contraintes importantes pour le transport routier : forte pente, traversée d'un milieu urbain avec de nombreux aléas liés aux conflits d'usage et à la présence de plusieurs échangeurs, ce qui en fait un itinéraire peu fiable ne permettant pas l'optimisation des tournées. Il en est de même en ce qui concerne l'itinéraire par la RD611 empruntant un réseau secondaire peu confortable (carrefours, pentes, virages) qui de plus ne possède pas de connexion avec l'A31.

Ces éléments qualitatifs conforteront l'attractivité du barreau Gye-Dieulouard pour les poids-lourds.

CONCLUSION

Les données exposées ci-dessus confirment que le barreau Gye-Dieulouard concédé est attractif du fait de ses gains en temps, en distance et en fiabilité.