

Collectif « Pour une alternative au projet autoroutier A154 »

Atelier trafic 11 janvier 2010

1. Evolution du trafic (1993 - 2008)

- a) trafic général sur la RN 154 et la RN12
- b) trafic des poids lourds sur la RN 154 et la RN12
- c) les autres voies

2. Les modélisations retenues par le maître d'ouvrage

3. Les concurrentes de l'A154.

4. Les questions au maître d'ouvrage

5. Une précision à propos de l'accidentologie

Le pic de trafic est derrière nous.

Il est temps de refaire des projections et
d'adapter les projets aux évolutions constatées.

1. Evolution du trafic (1993 - 2008)

Sur la RN 154 (Nonancourt-Dreux, Dreux-Chartres, Chartres-Allonnes)

Sur la RN 12 (Nonancourt-Houdan)

sur l'A10 (Allaines-Artenay)

sur l'A11 (Ablis-Chartres)

On distinguera bien le trafic lui-même de son évolution.

Notre objet est de démontrer que pour presque tous les tronçons étudiés, **le trafic a d'abord ralenti sa croissance, s'est stabilisé, pour enfin, diminuer.**

Conclusion : la tendance à la hausse s'est inversée.

Le trafic est à la stagnation ou à la baisse. Il fléchit, et même régresse.

On peut proposer plusieurs modélisations mathématiques pour la situation mais celle qui semble la mieux adaptée est la **tendance parabolique**.

Il est raisonnable de rejeter toute projection qui propose une augmentation de trafic car, comme le dit Mr Sarkozy, «L'augmentation des prix des carburants sera permanente. » et comme le reconnaît le maître d'ouvrage en page 41, il y a une «baisse du trafic en lien direct avec l'augmentation des prix des carburants. »

L'Eure et Loir est-il un cas particulier ou sommes nous concernés par une évolution plus générale ?

Observons l'évolution du trafic national

De 1985 à 1990 on constate une augmentation moyenne de 6 % par an

De 1990 à 2000 l'augmentation moyenne a été de 3 % par an

De 2000 à 2005 l'augmentation moyenne est de 2 % par an

« La croissance des transports intérieurs, tous modes confondus, connaît un net ralentissement de 2001 à 2004 qui s'accroît en 2005 pour les voyageurs. Pour les marchandises la reprise qui s'est fait sentir en 2004 ne s'est pas maintenue en 2005 »

<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/>

Puis de 2005 à 2006 : - 0,1 %

De 2006 à 2007 : + 0,8 %

De 2007 à 2008 : -1,5 %

Peut-on continuer à utiliser des modèles qui prévoient des augmentations après ces constatations ?

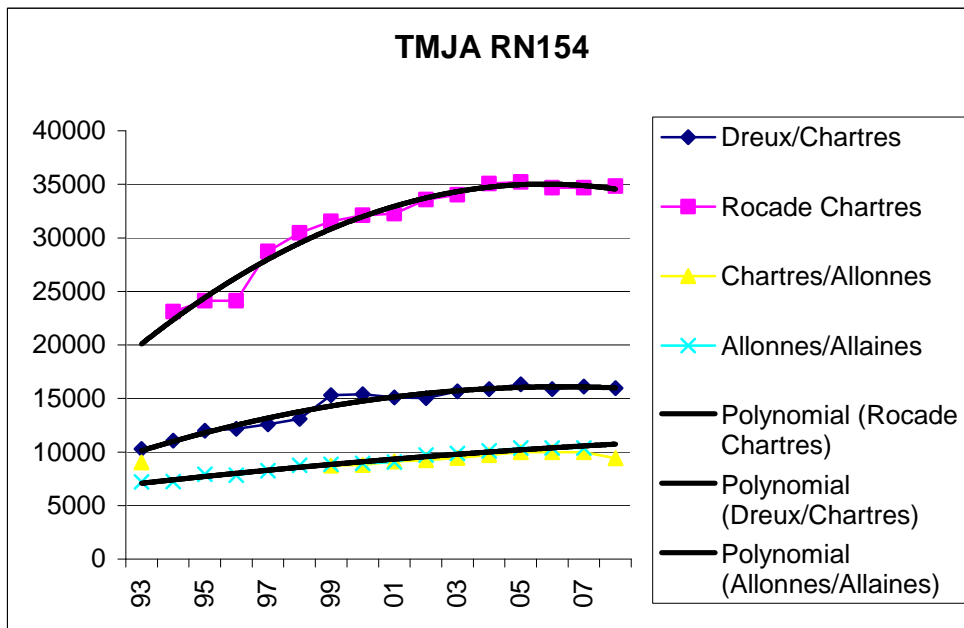
Sur le site du <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/>, l'analyse des indices mensuels sur la période 2001-2008 corrigés des variations saisonnières, amène à la conclusion « de **retournement de tendance** ».

« Les résultats indiquent une inflexion à la baisse qui débute fin 2007... »

L'année 2008 se caractérise par un recul prononcé du trafic moyen sur l'année pour tous les sous-réseaux du RRN. **Un tel phénomène n'avait pas été observé depuis la création de l'indice en 1970.** »

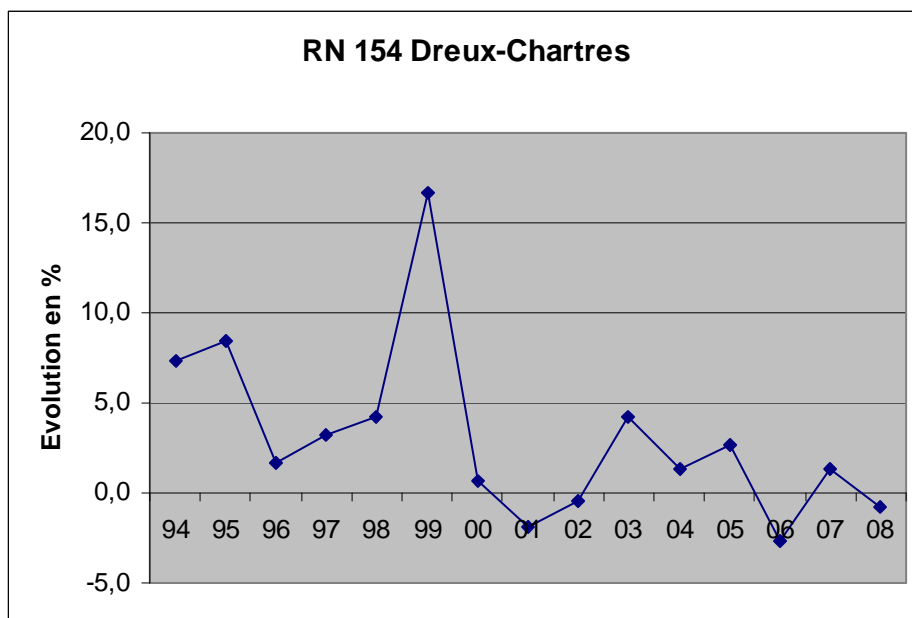
Nous vous proposons d'étudier la progression du trafic sur les différentes routes de la région.

a) Trafic général sur la RN154 et la RN12



La stagnation du trafic est nette sur tous les tronçons de la RN 154. Le tronçon Chartres Dreux semblerait avoir atteint son trafic maximum. La circulation au sud de Chartres est en baisse notable cette dernière année.

La rocade de Chartres n'échappe pas à ce constat malgré une extension de l'agglomération.

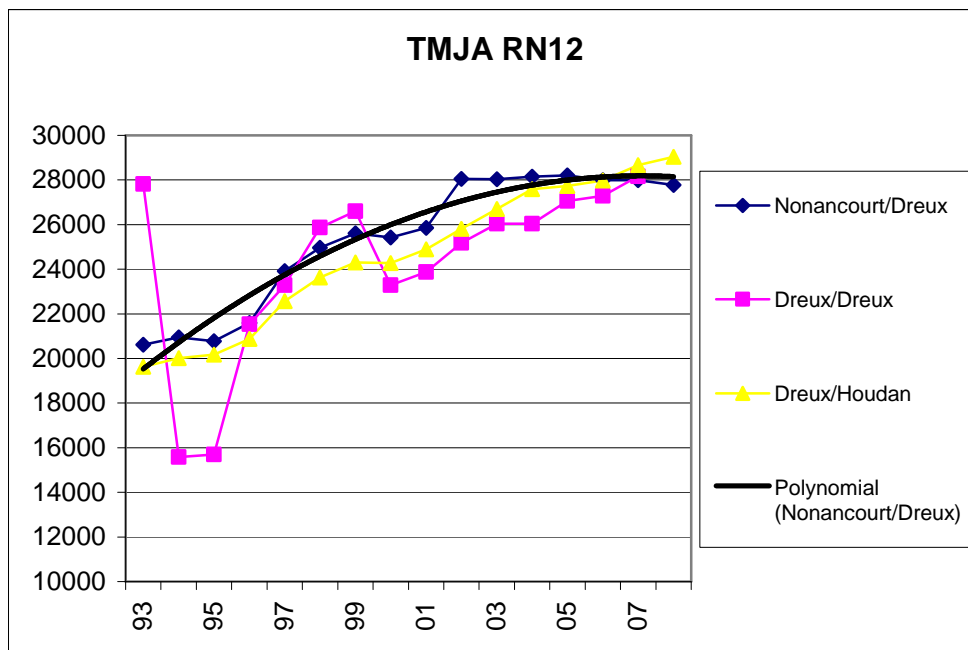


Droite de tendance de l'évolution du trafic depuis 15 ans

$$Y = -0,56x + 7,6$$

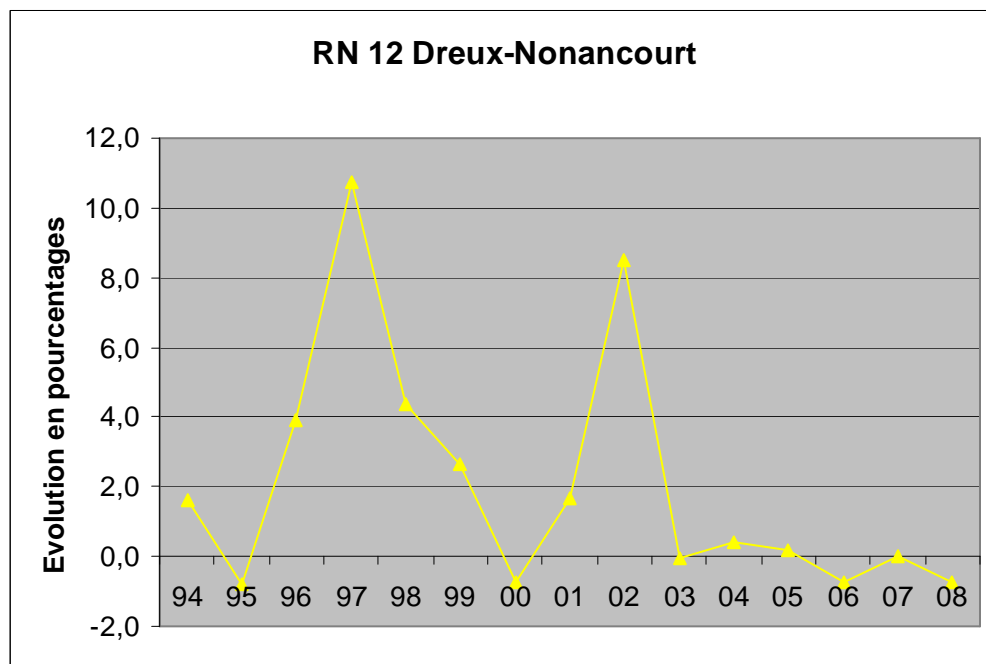
Nous pouvons conclure que la croissance est en baisse moyenne de 0,56% par an

En moyenne le trafic est en **décroissance depuis 2005**



Le trafic de la RN12 échappe à la stagnation du trafic constaté sur l'ensemble du réseau. En effet l'ouverture de la déviation de Pontchartrain a permis à de nombreuses familles de venir habiter dans la région drouaise mais de continuer à travailler dans la région parisienne. Par ailleurs de plus en plus de personnes de notre région rejoignent Houdan afin d'accéder aux tarifs de la carte Orange.

Seul le tronçon Nonancourt Dreux a vu son trafic se stabiliser depuis plusieurs années.



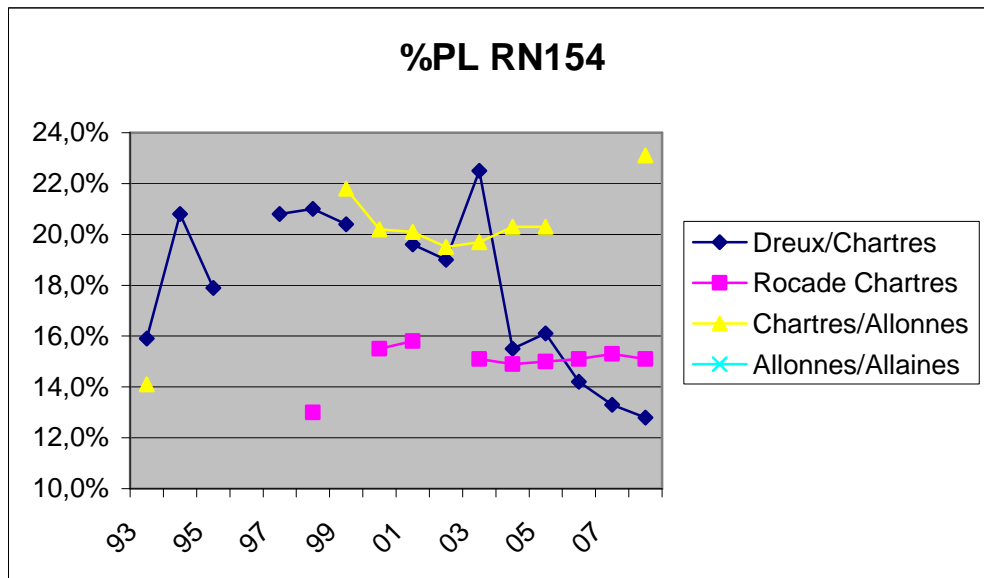
Droite de tendance de l'évolution du trafic depuis 15 ans

$$Y = - 0,3 x + 4,5$$

Nous pouvons déduire que la croissance est en baisse moyenne de 0,3% par an

En moyenne le trafic est en **décroissance** depuis 2008

b) trafic des poids lourds sur la RN154 et la RN12

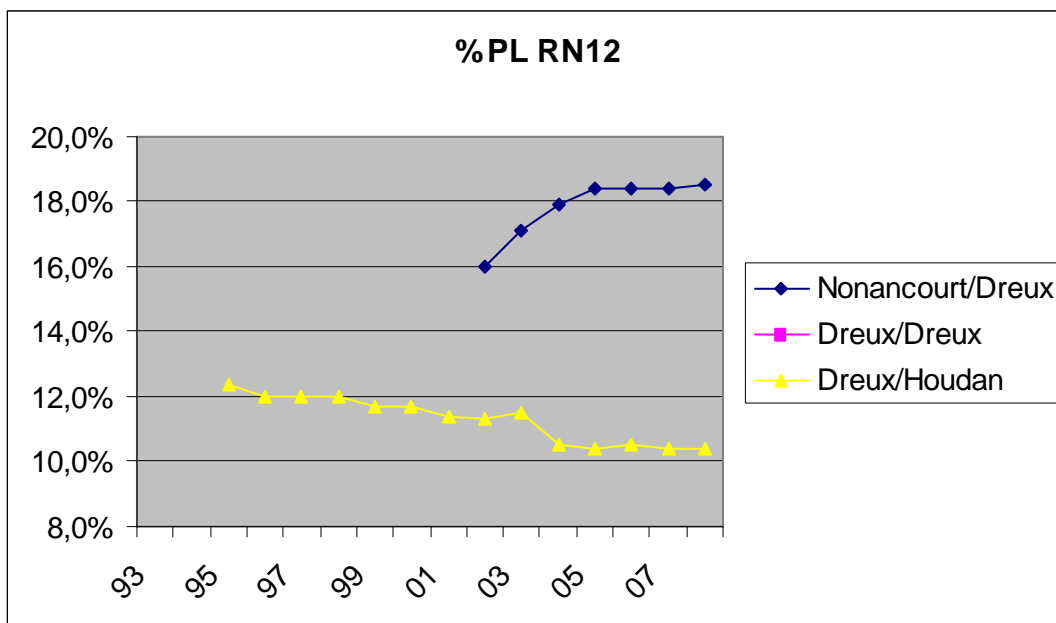


La proportion de poids lourds empruntant la RN 154 entre Dreux et Chartres est passée, à trafic constant de 22,5% en 2003 à 12,8% en 2008. C'est sur cette portion la mieux aménagée que la proportion a chuté.

Nous noterons que malgré cette courbe à la baisse, le maître d'ouvrage continue de prévoir une forte augmentation du trafic PL sur cette section !

Alors que le trafic baissait considérablement entre Chartres et Allonnes en 2008, le % de PL a très nettement augmenté.

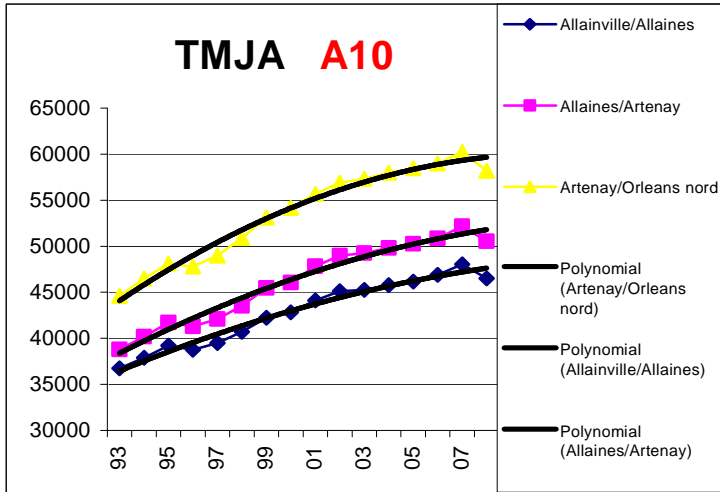
Comment le MO peut-il expliquer ces différentes évolutions ?



Sur la même période (2003, 2008), alors que le % de PL baissait sur la RN12 entre Dreux et Houdan et qu'il s'effondrait sur la RN154 entre Chartres et Dreux, il augmentait dans des proportions importantes sur la portion Dreux Nonancourt !!!

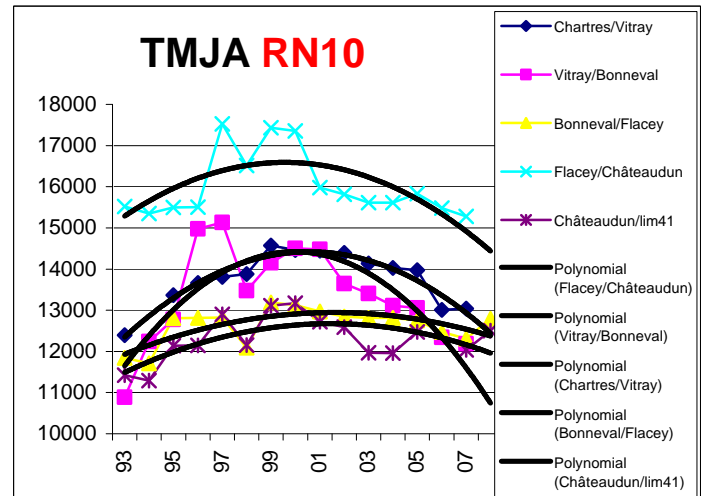
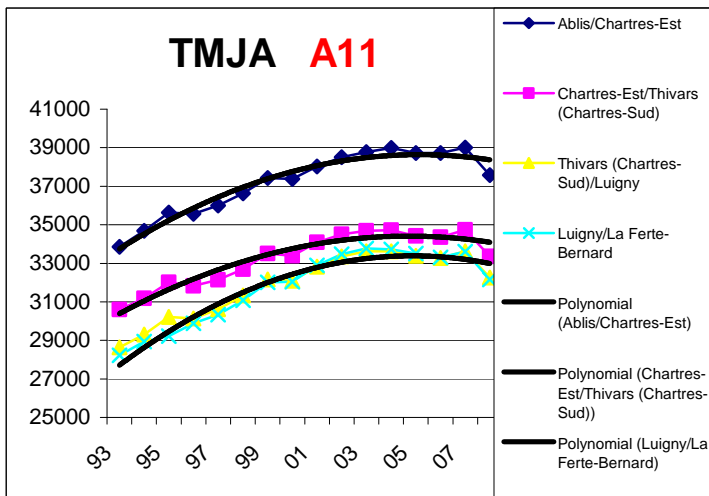
Comment le MO explique-t-il cette « création » soudaine sur quelques km de nombreux poids lourds ?

c) les autres voies



L'A10 a vu son trafic augmenter assez nettement. **Cette progression importante n'a eu qu'une très faible répercussion sur celui de la RN 154 entre Allaines et Chartres !**

Le trafic de l'A11 est en baisse, celui de la RN10 est en net recul.



Comment continuer à utiliser des chiffres issus de modélisations généralistes qui sont de façon criante en contradiction avec la réalité telles qu'en pages 36, 52, 78 et 79 du dossier ?

C'est ce qui a induit en erreur, le maître d'ouvrage dans son dossier, la CCI dans ses contributions (qui redisent jusqu'à 7 fois que l'A19 va accroître le trafic sur la RN 154.), d'autres associations qui ont fait confiance à ces pronostics et même le CESR qui a ainsi prévu pour 2009 dans sa publication d'octobre :

- ♦ des augmentations allant jusqu'à 6% en un an entre Chartres et Dreux !
- ♦ jusqu'à 17% entre Chartres et Allonnes (toujours en un an !)

Comment soutenir de telles prévisions d'augmentation ?

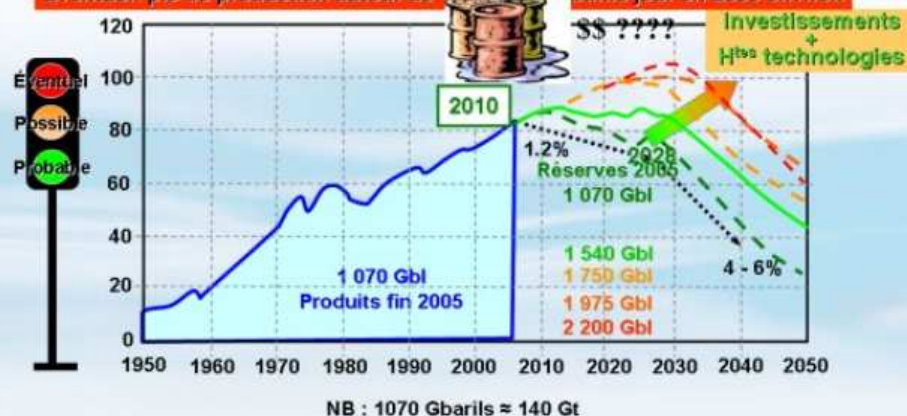
Pour l'avenir, il faudra tenir compte de l'influence qu'auront : la raréfaction du carburant avant la fin du siècle, le renchérissement automatique du coût des énergies, le développement du ferroutage et du trafic maritime qui se fera tôt ou tard, la stagnation du nombre de voitures, le développement des transports en commun, la diminution des déplacements, l'après Grenelle et la taxe carbone !

A quand le début de moins de pétrole ?

Probable: stabilisation de la production autour de 90 millions barils jours de 2010 à 2028

Possible: stabilisation de la production autour de 100 millions de barils de 2020 à 2030

Éventuel: pic de production autour de 105 millions barils jour en 2030 environ



Suivant les hypothèses retenues, le pic de la production pétrolière se situe entre 2015 et 2030. Elle ne pourra que décroître ensuite.

Extrait de « l'avenir de l'énergie sur notre planète »
Conférence de Jean-Marc Jancovici
polytechnicien, consultant à l'ADEME

2. Les modélisations retenues par le maître d'ouvrage.

D'après le maître d'ouvrage, le trafic devrait augmenter jusqu'en 2035 de 2,5 % par an sur la RN 154 à péage !!!

M. Le Directeur de l'Équipement nous a expliqué la modélisation retenue pour justifier cette hypothèse. (débat du 22-10-2006 sur les déplacements)

Elle est basée sur une augmentation du PIB de 1,9 %, un baril de pétrole à 65 dollars et une parité dollar/euro.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	moyenne
PIB augmentation % / an	3,9	1,9	1	1,1	2,5	1,9	2,2	2,3	0,4	1,9 %
prix moyen baril pétrole	27	24	24	28	40	58	63	72	85	46,8 dollars
taux moyen Euro/Dollar	0,9	0,9	0,95	1,1	1,25	1,25	1,25	1,35	?	1,1

La modélisation correspond à peu de choses près à celle ayant eu cours entre 2000 et 2007. Nous avons démontré que pendant cette période, les trafics étaient en stagnation sur la RN 154.

Ce modèle n'explique donc pas à lui seul la hausse de trafic programmée. **Quelles sont donc les autres hypothèses retenues ?** Lors de la présentation des évolutions de trafic, la carte projetée était accompagnée de la mention « scénario 1 ». **Que proposent les autres scénarii ?**

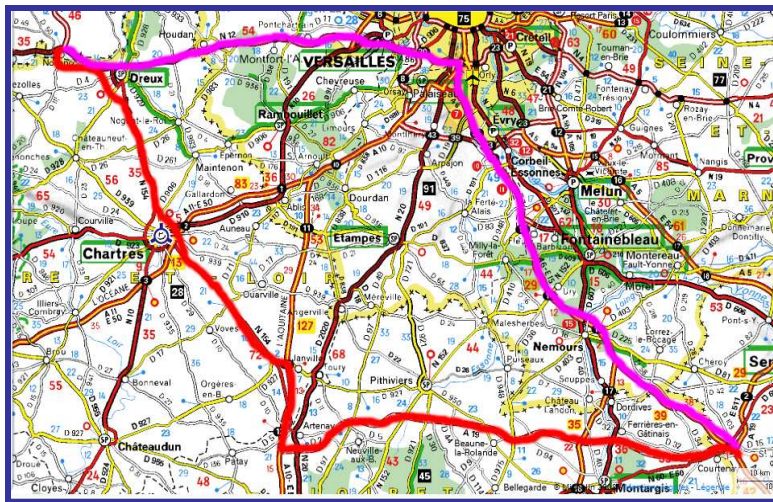
Le dossier prévoit un faible report vers les voies de substitution. **Quelle est la modélisation retenue pour calculer ces chiffres ?**

3. Les concurrentes de l'A154.

Imaginons un transporteur en 2020 dans le cas de l'existence de l'A154.

Ce transporteur possède un camion 2 essieux de plus de 12 tonnes.

Il vient de Rouen et doit livrer à Auxerre diverses marchandises... 2 possibilités s'offrent à lui au niveau de Nonancourt. (Tarifs calculés sur le site « autoroute.fr »)



1) Prendre l'A154 puis l'A10 et enfin l'A19 pour aller à Courtenay : environ 220 km

Calculons les péages : A154 = 22 € (96 km x 0,24 c d'€)

A 10 + A19 = 34 € (tarifs actuels)

soit une facture de **56 €**

2) Prendre la RN 12, l'A86 avec ses risques d'éventuels encombrements puis l'A6: environ 200 km

Calculons les péages : RN 12 = gratuit

A86 = gratuit

A 6 = 12,20 € (tarifs actuels)

soit une facture de **12,20 €**

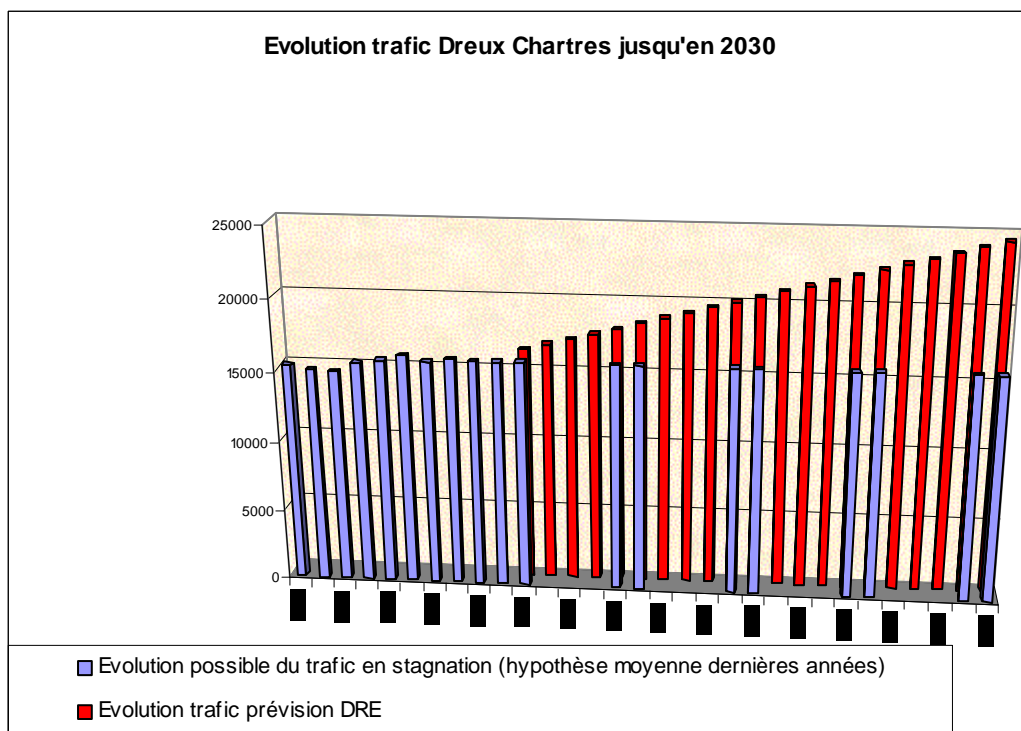
Quel sera le choix de notre transporteur ???

La taxe poids lourds, bientôt en application, réduira ce différentiel mais sera loin de l'annuler.

Le journal n°2 du débat public a mis en évidence les propos du responsable des transports Saulnier et fils.

« Un camion consomme plus sur autoroute que sur route. Les péages à la fin de l'année, cela représente des sous. »

Qui prendra l'autoroute lorsqu'elle sera à péage ? Les sociétés de transport qui boudent l'A19 risquent fort de faire de même avec l'A154 !!! **Concéder une nationale pour que seuls les euréliens l'empruntent serait une conséquence dramatique pour notre département.**



4. Les questions au maître d'ouvrage

Nous avons remarqué que des données ne semblent correspondre à aucune mesure précise. (exemple : répétition de données Chartres Allonnes 2005, 2006, 2007 ; Dreux Nonancourt 2006, 2007). Pourquoi ces chiffres ont-ils été simplement reportés ?

Pourquoi le dossier ne comporte pas d'étude de trafic par tranche horaire ? Ces éléments permettraient d'étudier plus précisément les besoins d'aménagement de la RN 154.

Comment à l'aide de ces éléments prévoir sur l'ensemble du tracé de telles prévisions ?

Ces estimations correspondent à celles contenues dans le dossier réalisé en 2005. Elles correspondent aux modélisations du début des années 2000.

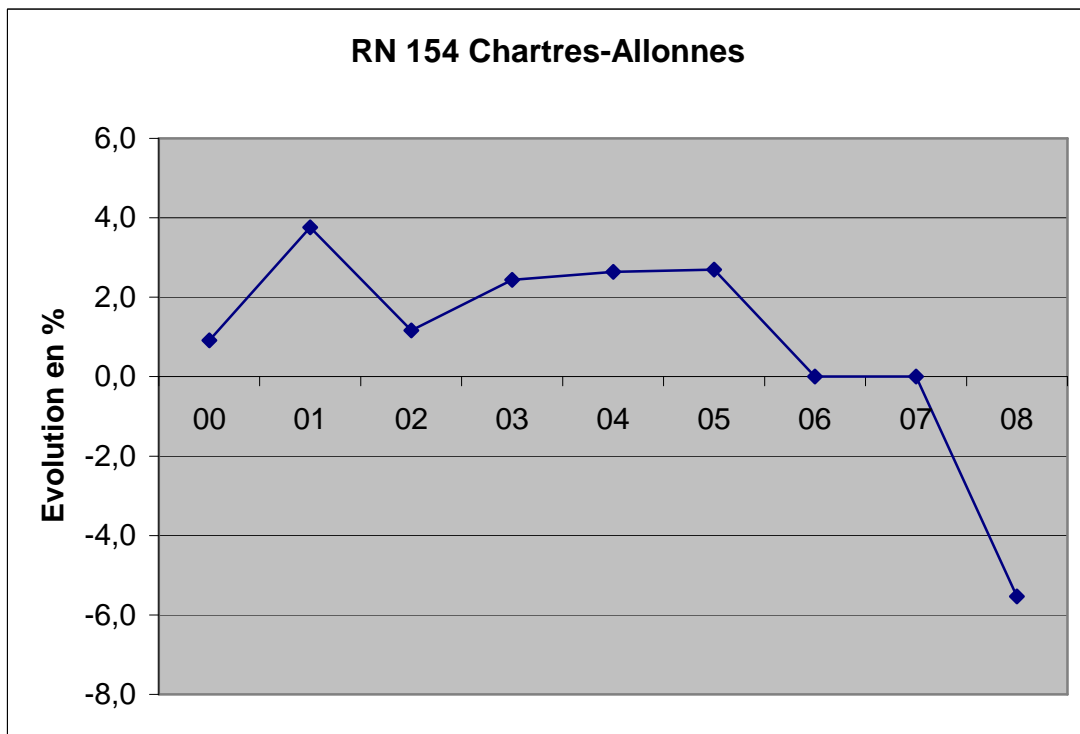
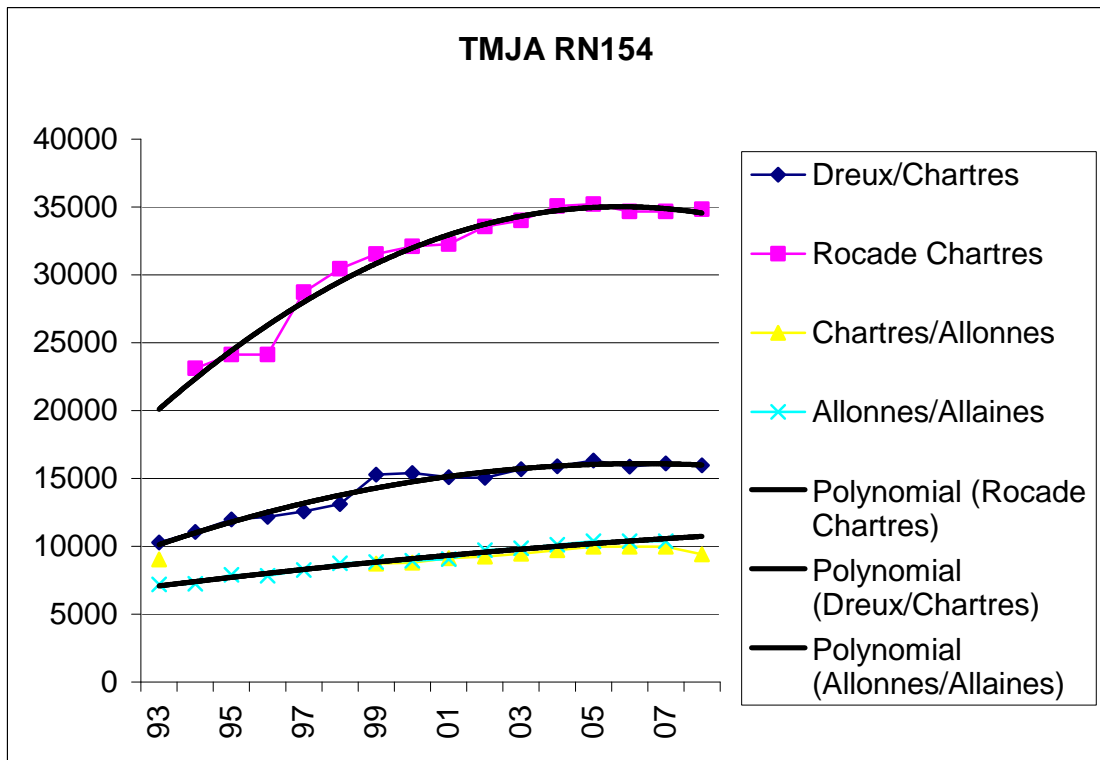
Beaucoup de choses ont changé depuis.

Le maître d'ouvrage délégué est parfaitement conscient de cette réalité. **Ces modélisations obsolètes sont-elles présentées pour répondre à la nécessaire estimation de la subvention d'équilibre, à l'équilibre financier indispensable à une telle mise en concession ?** Si tel est le cas, l'A154 ne sera rentable pour aucun concessionnaire.

Ce problème se doit d'être évoqué et soulevé.

Comment la DRE a-t-elle calculé le nombre de véhicules empruntant les voies de substitution ? A quel modèle répondent ces chiffres.

6. Annexes :

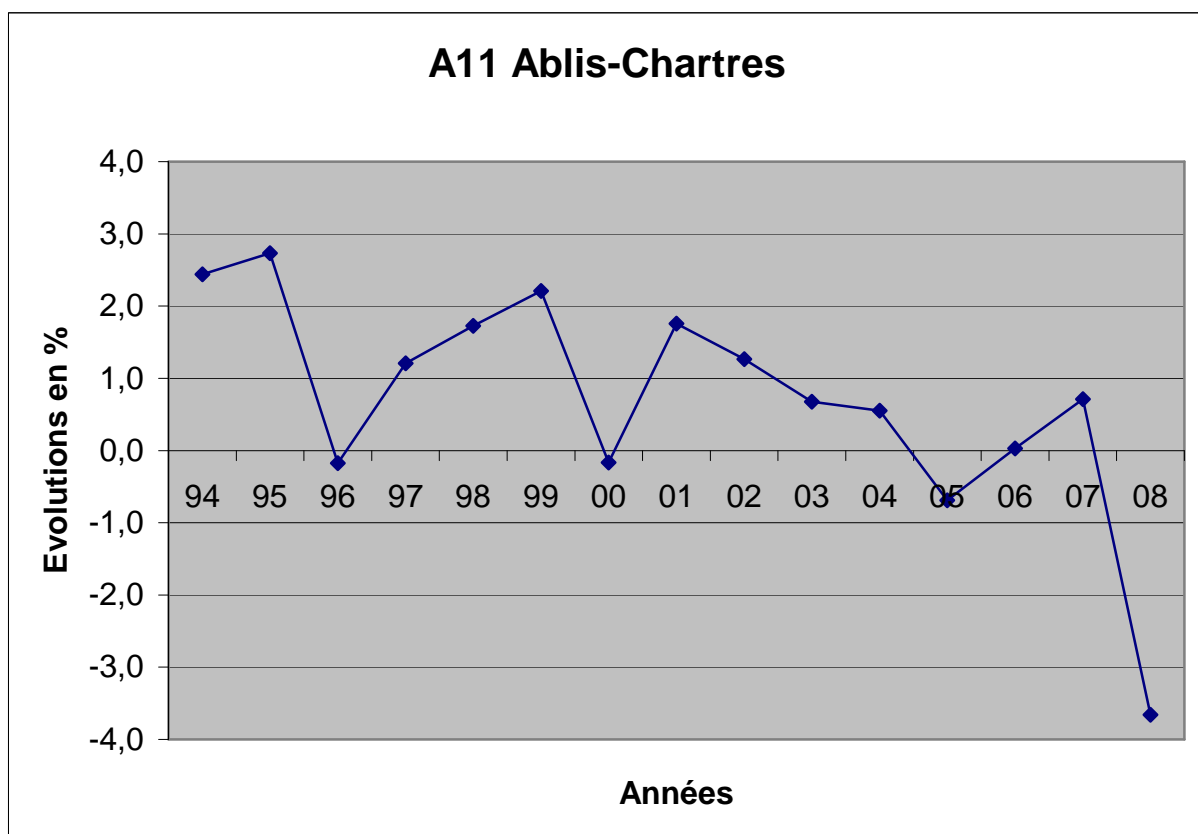
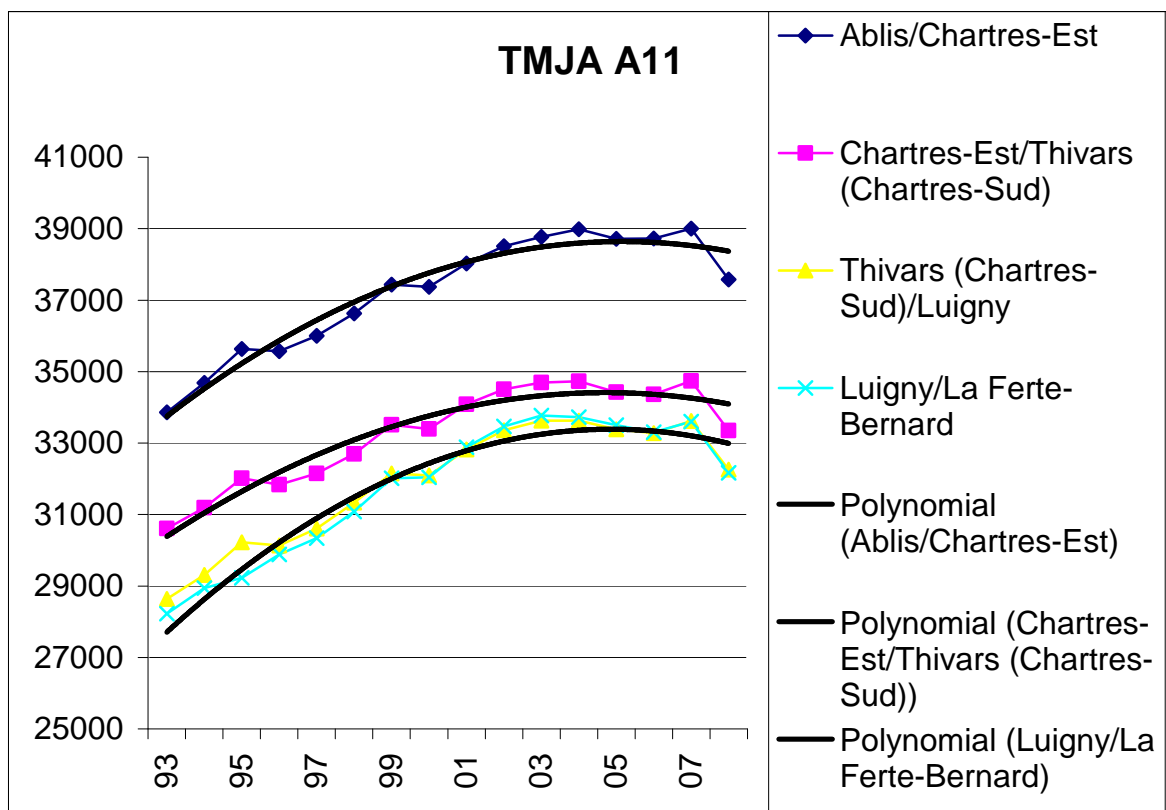


Droite de tendance de l'évolution du trafic depuis 15 ans

$$Y = -0,3x + 4,5$$

Nous pouvons dire : La croissance est en baisse moyenne de 0,65% par an

En moyenne le trafic est en décroissance depuis 2005

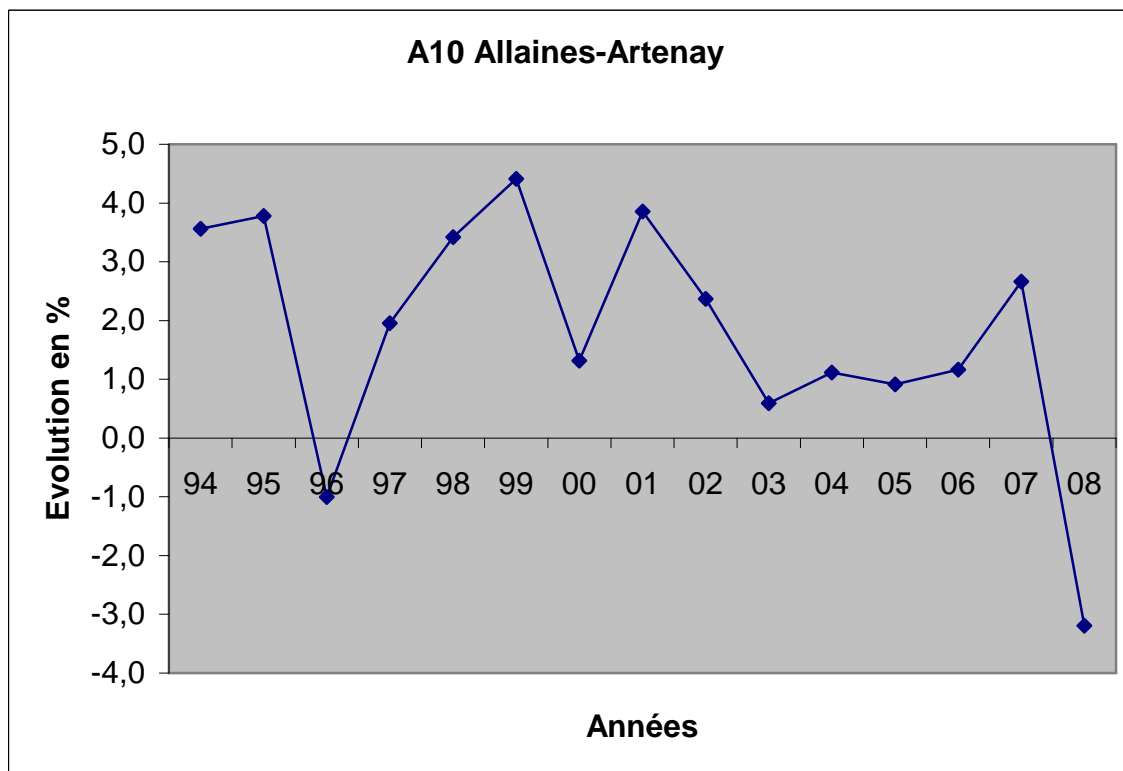
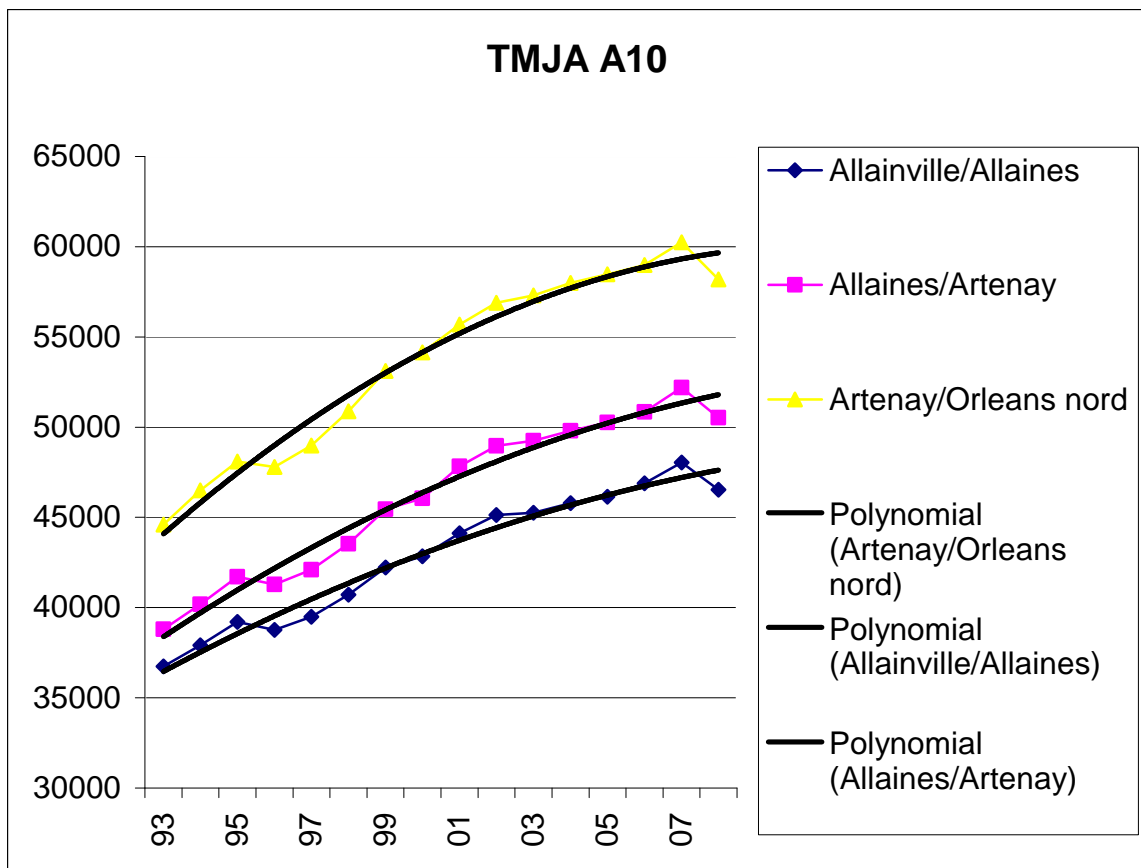


Droite de tendance de l'évolution du trafic depuis 15 ans

$$Y = -0,3x + 4,5$$

Nous pouvons dire : La croissance est en baisse moyenne de 0,3% par an

En moyenne le trafic est en décroissance depuis 2008



Droite de tendance de l'évolution du trafic depuis 15 ans

$$Y = -0,3 x + 4,5$$

Nous pouvons dire : La croissance est en baisse moyenne de 0,22% par an

En moyenne le trafic est en décroissance depuis 2008-2009