

Les trafics du prolongement de la Francilienne à l'horizon 2020

Avis sur la méthodologie des prévisions de trafic

Sound analysis, inspiring ideas

présentation par

Ambrosius Baanders,
consultant principal

ECORYS Transport (Rotterdam, Pays-Bas)

Cergy-Pontoise, le 30 mai 2006

Quatre questions

1. Les méthodes utilisées sont-elles à la hauteur de ce qui est pratiqué dans d'autres pays d'Europe pour ce type d'études ?
2. Les hypothèses essentielles utilisées sont-elles plausibles ?
3. Les résultats des prévisions sont-ils plausibles ?
4. Les prévisions de trafic sont-elles capables de répondre aux questions de l'étude ?

Approche

- étude des documents
- discussions avec la DREIF
- présentation globale
(le moins technique possible)

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?

Le modèle produit des chiffres en fonction d'hypothèses.

Les plus importantes:

- le nombre d'habitants et d'emplois par zone, avec différentes caractéristiques
- le coût d'usage par km des voitures, des transports en commun, des poids lourds
- le revenu réel (= corrigé de l'inflation) des ménages
- le nombre de voitures en possession des ménages

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

- le nombre d'habitants et d'emplois par zone, avec différentes caractéristiques
- le coût d'usage par km des voitures, des transports en commun, des poids lourds

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

- le nombre d'habitants et d'emplois par zone, avec différentes caractéristiques
→ hypothèses plausibles
- le coût d'usage par km des voitures, des transports en commun, des poids lourds

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

- le nombre d'habitants et d'emplois par zone, avec différentes caractéristiques
→ hypothèses plausibles
- le coût d'usage par km des voitures, des transports en commun, des poids lourds
→ hypothèses plausibles

→ hypothèses plausibles

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

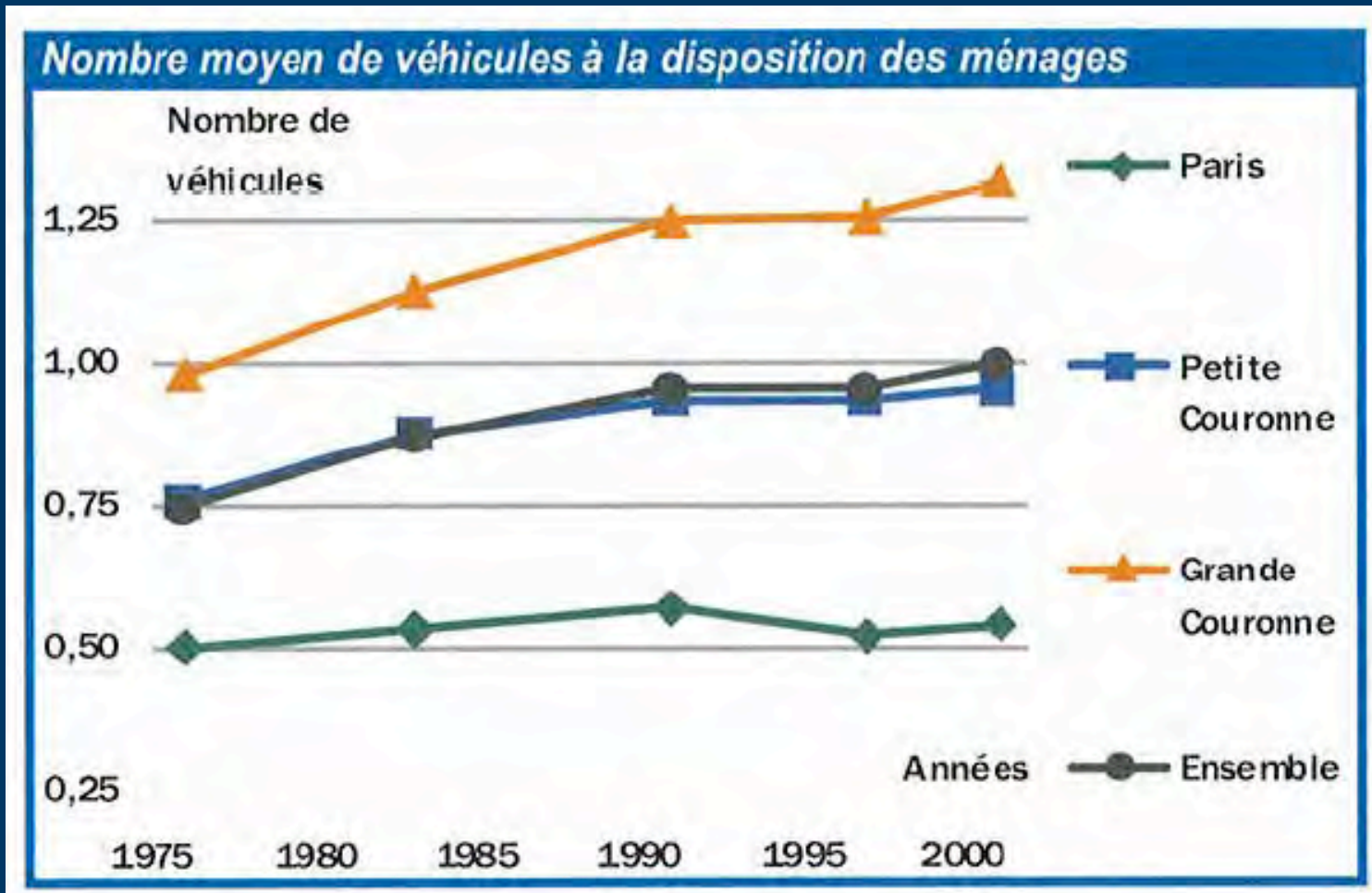
- le revenu réel (= corrigé de l'inflation) des ménages
- le nombre de voitures en possession des ménages

2. Hypothèses essentielles plausibles?

Les hypothèses les plus importantes:

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

2. Hypothèses essentielles plausibles?



source: Enquête Globale Transport

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**

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?

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 %

3. Résultats plausibles?



3. Résultats plausibles?

- la structure de l'Ile de France est très caractéristique

-

3. Résultats plausibles?

- la structure de l'Île de France est très caractéristique
- l'évolution prévue pour les voyages couronne à couronne paraît plausible (même ordre de grandeur dans d'autres études)

4. Réponses aux questions de l'étude?

Les objectifs du prolongement de la Francilienne:

1. Desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activités économiques
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne
3. Décharger les routes proches de la Francilienne
4. Améliorer la sécurité routière

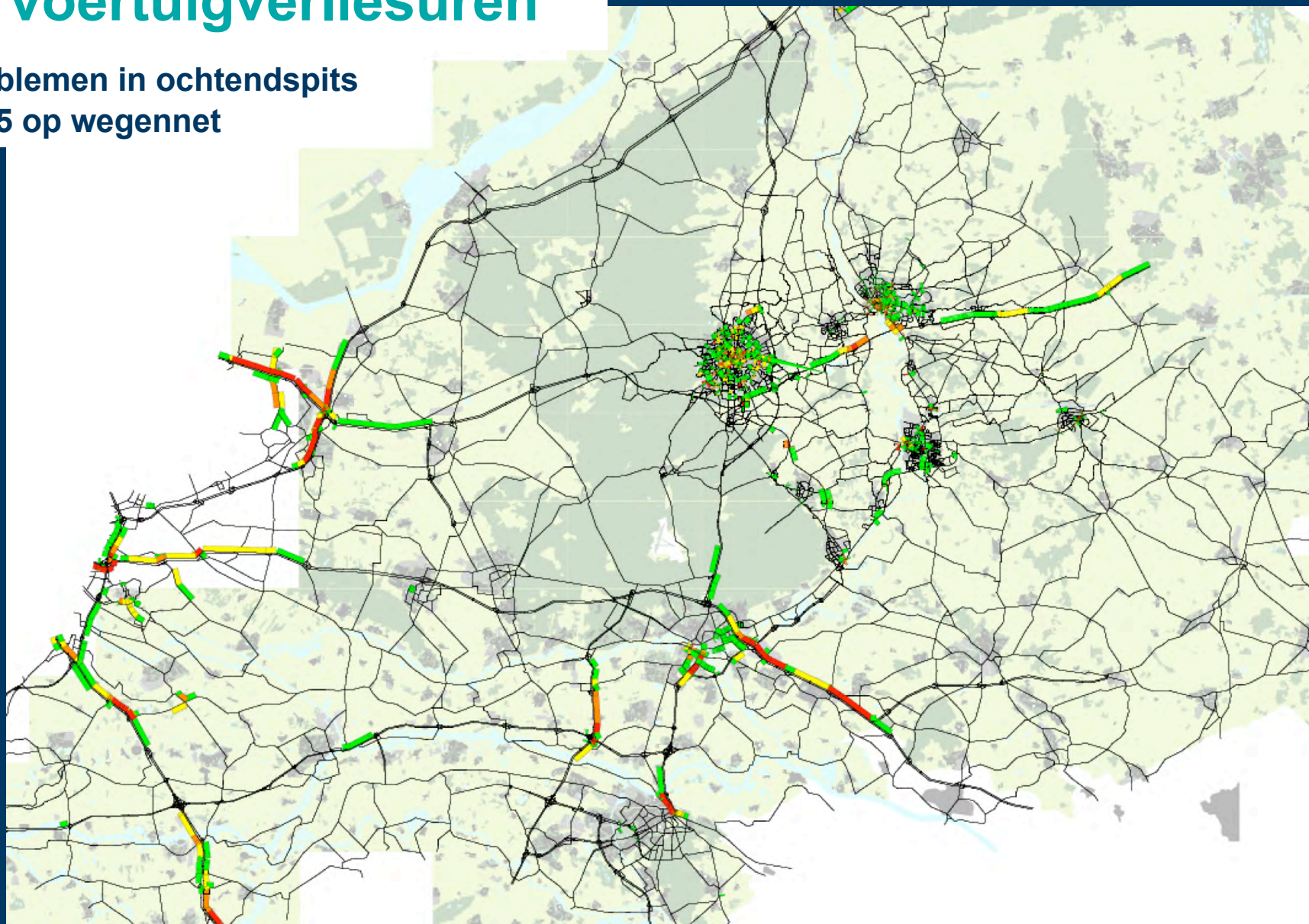
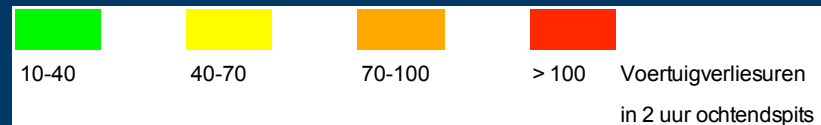
4. Réponses aux questions de l'étude?

Les objectifs du prolongement de la Francilienne:

1. Desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activités économiques
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne
 - durée des trajets
 - heures perdues par rapport au trafic fluide

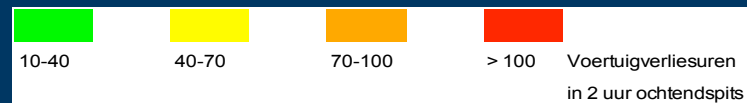
Analyse schakels: voertuigverliesuren

Problemen in ochtendspits
2005 op wegennet



Analyse schakels: voertuigverliesuren

Problemen in ochtendspits
2020 op wegennet



4. Réponses aux questions de l'étude?

Les objectifs du prolongement de la Francilienne:

3. Décharger les routes proches de la Francilienne
4. Améliorer la sécurité routière

→ résultats clairement utilisés dans le rapport

4. Réponses aux questions de l'étude?

Qu'est-ce qui manque dans le rapport?

aspect le plus important:

- le rôle potentiel des transports en commun

Le modèle est multimodal →

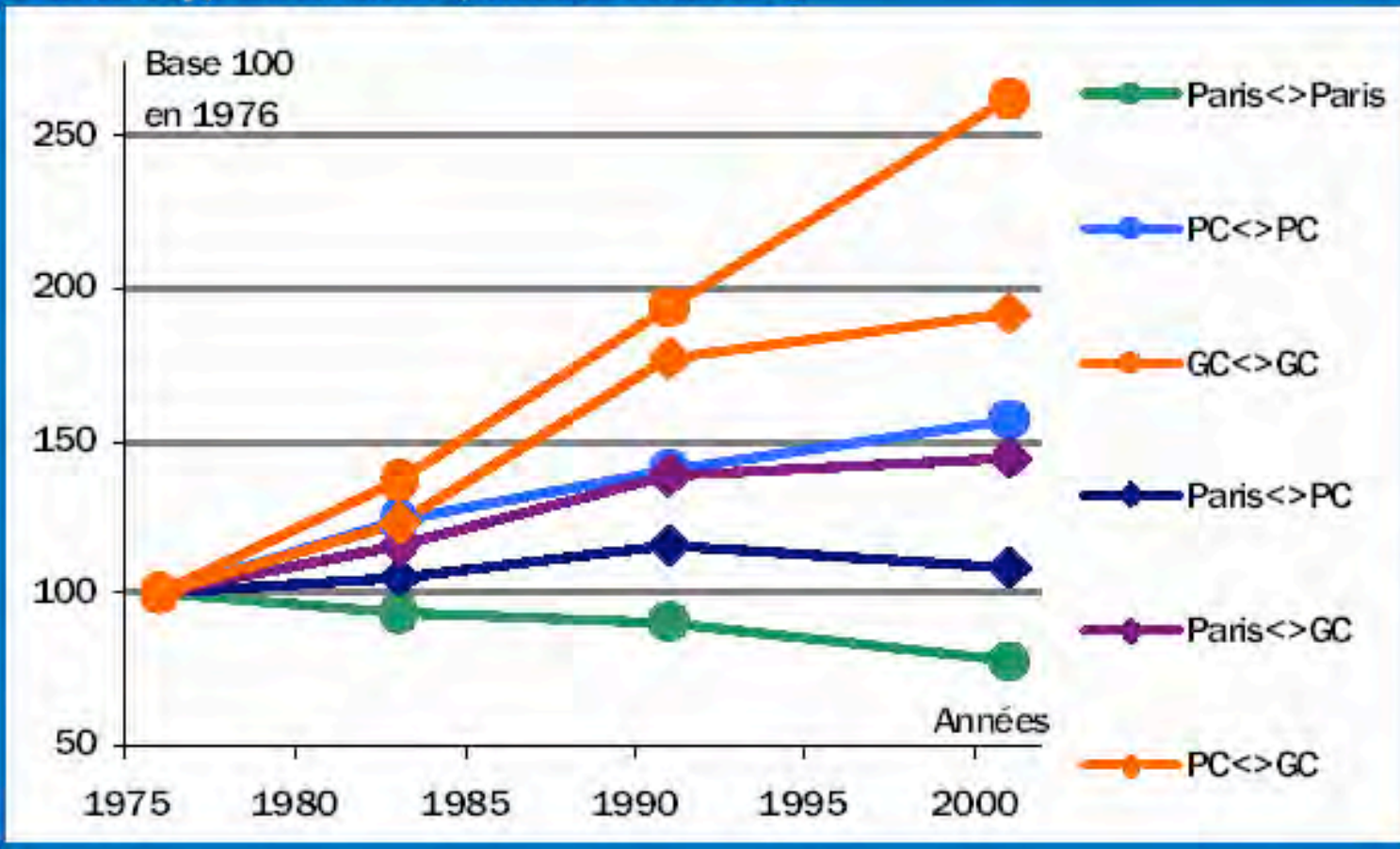
peut calculer également les déplacements en TC

broos.baanders@ecorys.com



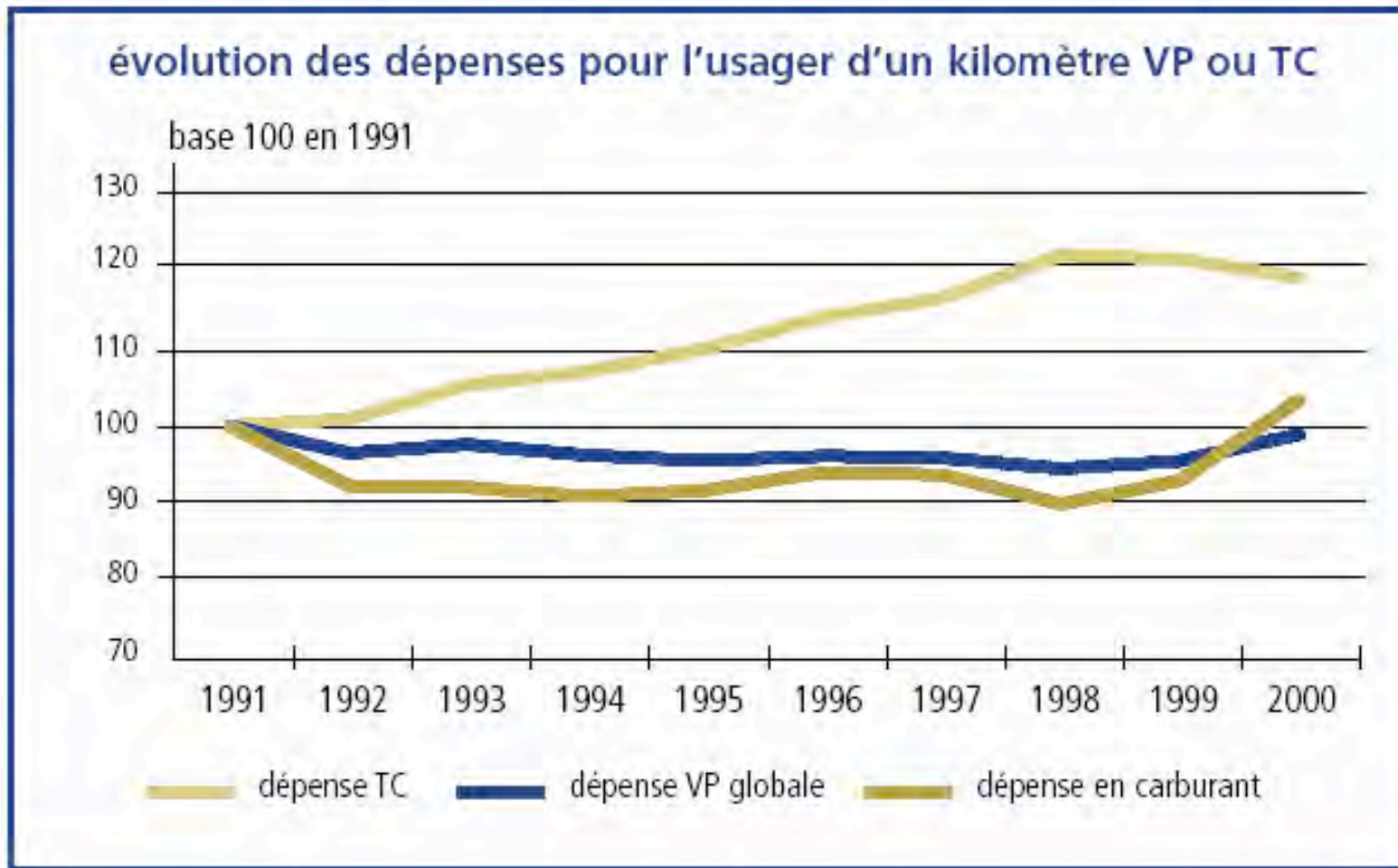
La question du prix du pétrole

Évolution des distances totales parcourues en véhicule particulier, selon le type de liaison (base 100 en 1976)



source: Enquête Globale Transport

La question du prix du pétrole



source: STIF