

André Pujol

311, rue Pasteur 78955 Carrières-sous-Poissy

Deux contributions :

1. Observations sur la réponse du maître d'ouvrage

Influence du prix des carburants sur le trafic attendu.

Il est évident que si on n'offre aucune autre alternative que la voiture, crédible, pour les déplacements, les franciliens utiliseront leur voiture, quoiqu'il leur en coûte, obligés de se restreindre sur d'autres postes. Inutile de faire de savants calculs et sondages pour obtenir ce résultat. D'autres scénarios doivent être étudiés pour publier des chiffres honnêtes et utilisables dans une étude complète.

Prix des carburants

Ce prix à la pompe est, en faible partie lié au prix à la production, les taxes représentant l'essentiel de ce prix. Quelles hypothèses avez vous choisie sur la politique de l'état à ce sujet pour arriver au résultat annoncé ?

Le prix de départ est corrélé à la quantité disponible. Il n'y a pas de relation simple entre ces deux grandeurs, le prix peut croître sans limite alors que la disponibilité tend vers zéro.

La disponibilité dépend des réserves estimées en fonction du prix - rapport calculable - mais aussi des ambitions des pays émergents - la Chine espère atteindre le niveau des USA à la fin du siècle - et des réserves stratégiques, extraites mais surtout in situ, que les états constitueront - c'est un débat politique en Norvège , exploiter ou garder ? Dans les disponibilités, il faut ajouter le charbon - les Allemands n'ont jamais manqué de carburant lors de la dernière guerre - et retirer

les carburants bio - en dehors de l'exploitation de sous produits tels que les mélasse de sucrerie, il faut un litre de pétrole pour obtenir un litre de carburant si on ne veut pas épuiser rapidement les terres. C'est donc un sujet très complexe dont l'aspect technique est biaisé par les groupes de pression et qui dépend énormément des politiques des états. Il est certains que les carburants naturels ou synthétique auront une fin, les pessimistes disent dans 20 ans, les optimistes dans 40 ans, et qu'il faudra définir des priorités.

Solutions de remplacement.

A l'heure actuelle, aucune fiable et d'un prix acceptable n'existe. On peut croire en l'invention d'un accumulateur miracle qu'on cherche depuis deux siècles !

On peut prolonger le malade avec des voitures hybrides ou autres.

Personne n'ose parler d'un petit réacteur atomique individuel ou d'un très gros qui produirait l'hydrogène.

Il ne restera que la réglementation - limitation de vitesse, voiture avec un seul passager interdite, réorganisation autoritaire des flux de marchandises - camouflée sous le nom de préférence nationale ou autre - et transports en commun électriques

Et, tout cela dans un avenir à l'échelle humaine, bien plus court que l'espérance de vie d'une autoroute ? Curieusement, en tant que maître d'ouvrage, vous ne voyez que l'aspect technique, extrapolation simpliste de la situation actuelle, autoroutier uniquement et non l'aspect économique et politique du sujet, les déplacements pour les quelques décennies à venir.

Il n'y a pas d'argent pour la réouverture de la grande ceinture et il y en aurait pour une autoroute. Expliquez nous ce paradoxe.

2. Remarques au président de la CPDP sur la question du péage

Vous avez déclaré, au cours de plusieurs réunions de la CNDP qu'il vous semblait préférable que la future et éventuelle autoroute A104 ne soit pas à péage. Ainsi, elle serait plus utilisée et il en résulterait une diminution des accidents.

C'est un point de vue, qui en apparence est logique.

Mais, il n'est pas en accord avec la déontologie de la commission qui ne doit pas avoir d'avis, mais simplement rapporter ceux de la population

Ce point de vue résiste t-il à une analyse sérieuse.

Une autoroute est moins accidentogène que la voirie classique, la base du ratio choisi étant le véhicule /kilomètre. Pourquoi ne pas avoir choisi le temps passé sur autoroute, c'est à dire l'heure/ voiture - total des temps de chaque voiture entre entrée et sortie - ou tout autre ratio - technocratique- selon le résultat souhaité .

Un accident est d'abord un cas humain et c'est un ratio humain qui doit être utilisé, en clair, le voyage. Voyage composé du trajet vers l'autoroute, de l'utilisation de l'autoroute et de la sortie vers la destination finale.

Sur un grand trajet, Paris Marseille par exemple, la part autoroutière est largement prépondérante. Il n'en est pas de même dans le cas d'une autoroute périurbaine.

Le trajet kilométrique total, avec utilisation de l'autoroute périurbaine est en général supérieur au trajet sans, car, sauf cas particulier, il faut aller la chercher.

Les trajets d'approche ne sont plus négligeables par rapport à la part autoroutière. Ils peuvent être du même ordre

L'autoroute périurbaine est plus accidentogène que la même en rase campagne à cause des nombreuses entrées et sorties, des fluidités en accordéon, des nombreuses voies parallèles.

Enfin, à la sortie, il faut oublier le 130 et accepter le 90 et souvent le 30.

Et surtout, si on roule plus vite, on va créer le besoin d'aller plus loin

Le résultat : baisse du nombre d'accidents ? Pas si sûr que cela.

Le samedi 13 mai 2006