



AGIRR - FNAUT Lorraine

Aménagement et Gestion des Infrastructures dans le Respect des Ressources
Association agréée de Protection de l'Environnement et d'Intérêt Général

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports - FNAUT

En mairie de Vigy, Place de l'Eglise 57640 VIGY - contact@agirr.org

8^{ème} contribution

Des prévisions de gains de temps de parcours présentées en trompe-l'œil

1) Une description laborieuse et floue du temps perdu

Déjà les chiffres sont multiples et le résumé se contredit à lui tout-seul. Sur le même tronçon nord le matin, de Richemont à la frontière, les temps de parcours actuels sont décrits tantôt de 15 à 40 minutes, tantôt de 15 à 25 minutes. Seul le temps de parcours de 15 minutes en heures creuses (en conditions de circulation normales) est constant. Quant aux gains de temps à attendre, il serait question tantôt d'un gain de 12 minutes (et 4 minutes le soir) ; tantôt d'un gain de 8 à 9 minutes (pièce F p 108), puis de 27 minutes (p110), tantôt d'un gain de minutes au total de 20 minutes (sur un aller-retour quotidien ?), puis finalement de 30 minutes sur un seul aller le matin (pièce B p 13).

On ne sait plus où donner de la tête), d'autant que beaucoup de ces chiffres n'apparaissent plus dans les détails des calculs.

Dossier d'enquête publique, pièce B - 2-6-1-2, p13

Cette amélioration s'observe également en période de pointe du soir, où la vitesse moyenne passe de 60 km/h à 85 km/h grâce au projet entre la frontière et Kanfen, et de 65 km/h à 90 km/h entre Kanfen et Élange.

De plus, le projet permet une réduction **des aléas de la variabilité des temps de parcours** (à ne pas confondre avec les gains de temps théorique) de l'ordre de 12 minutes sur l'itinéraire Richemont-frontière le matin, et de l'ordre de 4 minutes en sens inverse le soir.

La mise en œuvre du secteur Nord du projet A31bis permet, malgré une circulation dense, une réduction globale du temps passé en véhicule d'environ 20 minutes en moyenne par jour. Les études de trafic démontrent un effet bénéfique et pérenne du projet sur les conditions de circulation entre Richemont et le Luxembourg. Sur ce trajet, au plus fort de l'heure de pointe du matin, vers 7 heures, les études estiment un gain de temps de près de 30 minutes grâce au projet.

Essayons de comprendre toute cette tambouille.

1-1) Le temps de parcours en heures creuse : c'est le temps de parcours en conditions de circulation normales, lorsqu'aucune minute n'est perdue dans les bouchons. Sur le tronçon Richemont – frontière, tous les documents l'estiment à **15 minutes**, y compris pour les différentes projections.

1-2) Les « temps de parcours VP » en heure de pointe : Il s'agit ici probablement du temps moyen mesuré sur l'année. Sur notre tronçon Richemont – frontière, il est donné à 25 minutes, soit 10 minutes de plus (+67%) qu'en conditions normales, donc indique **10 minutes de perdues dans les bouchons**. En 2030 (ou plutôt à l'ouverture de l'A31bis) cette durée redescendrait à 18 minutes (+3min), puis remonterait quasiment à sa valeur 2018, à 23 minutes d'ici 2050.

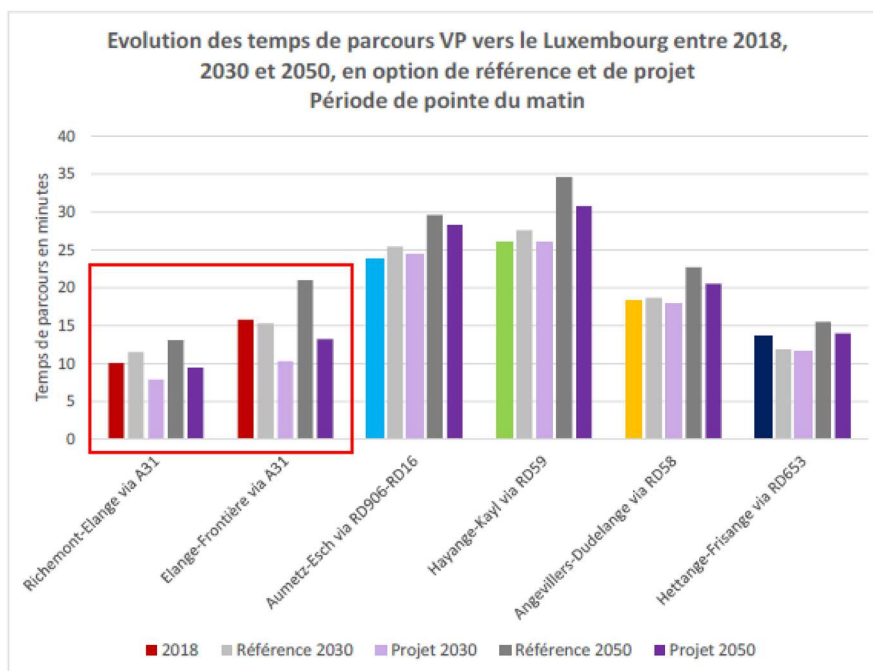


Figure 113 | Temps de parcours frontaliers en PPM, aux 3 horizons, en option de référence et de projet

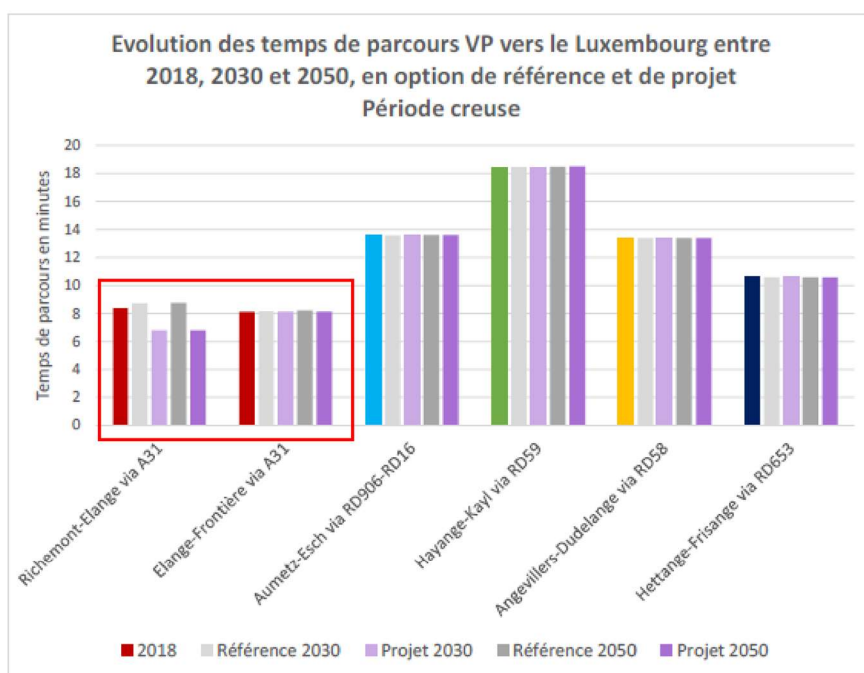


Figure 115 | Temps de parcours frontaliers en PC, aux 3 horizons, en option de référence et de projet

trajet Richemont - frontière

- 2018 en HP : 25 minutes
- 2050 avec A31bis (HP): 23 minutes
- en circulation normale (HC) : 15 minutes.

	HC	HP 2018	HP projet 2030	HP projet 2050
temps Richemont-frontière (min)	15	25	18	23
temps perdu (min)	0	10	3	8
% temps perdu (HP vs HC)	0%	67%	20%	53%
temps gagné vs 2018 (min)	—	0	-7	-2
% temps gagné vs 2018	—	0%	-28%	-8%

1-3) Les variabilités des aléas des temps de parcours : il doit s'agir de la différence entre les temps de parcours les plus faibles et les plus importants mesurés sur les heures de pointe du matin, et aussi des écarts au sein des heures de pointe (jusqu'au « pic »), que la moyenne ne montre pas. On suppose que la valeur maximale est celle des 40 minutes évoquée ci-dessous, et le projet ferait baisser cette valeur maximale de 12 minutes (évoquées avant).

extrait pièce B - 2-4-1-1 p11

Ainsi, des embouteillages quotidiens sont observés aux heures de pointe au niveau des échangeurs de la traversée de Thionville ou à proximité de la frontière luxembourgeoise. Cette situation ne permet pas de garantir un temps de parcours fiable (temps de parcours entre Richemont et la frontière oscillant entre 15 et 40 minutes en situation actuelle en fonction de la période de la journée) et engendre des difficultés de déplacement pour les usagers et une perte de compétitivité pour le territoire.

1-4) Les scénarii « de référence » 2030 et 2050 sont une projection théorique où le Maître d'Ouvrage prend le trafic attendu sur l'A31bis élargie, lui-même provenant de prévisions socio-économiques, et l'applique sur l'A31 dans sa configuration actuelle.

Dans la pratique, **ces scénarii ne pourront jamais se produire, car les niveaux de trafics qu'ils prévoient** (jusqu'à 110 véhicules par jour entre Thionville et la frontière, soit le double d'aujourd'hui, sur 2x2 voies) **seraient physiquement impossible à absorber.**

Ces situations ne pourront pas exister. Mais elles sont utilisées par le Maître d'Ouvrage non seulement pour faire des pronostics catastrophistes (voir 1^{ère} contribution, n°787), mais aussi ici pour servir parfois de base de comparaison avec l'A31bis, pour augmenter le différentiel. Méfiance, certains gains ne sont pas donnés par rapport à la situation actuelle mais par rapport à ces fictions.

2) Des bases de comparaisons encore plus opaques

Des chiffres sont donnés à la volée dans les paragraphes descriptifs des gains de temps de parcours (pièce F, chapitre 3-2-3). Ceux des temps de parcours, déjà, ne précisent pas rigoureusement ce que c'est, alors qu'ils peuvent dire plein de choses (cf. ci-dessus). Ceux **des gains de temps de parcours sont encore plus flous et encore moins précis sur ce qu'ils représentent.**

2-1) Des gains par rapport à quoi ?

Les chiffres de gain de temps de parcours précisent rarement **par rapport à quelle durée initiale ils sont mesurés.**

Par défaut **le public imagine qu'ils sont donnés par rapport à la situation actuelle**, alors qu'en fait ils sont souvent calculés par rapport au « scénario de référence », ces fameuses situations virtuelles catastrophistes mais impossible à se produire en réalité. Ce qui augmente artificiellement les gains. Les sciences théoriques sont magiques !

Par exemple, sur la « figure 113 » (ci-avant) sur les temps de parcours entre Richemont et Élange en période de pointe du matin (graphique le plus à gauche), on voit que le temps de parcours à l'horizon 2050 avec projet estimé entre 9 et 10 minutes. Comparé au scénario «Référence 2050», on voit un gain de temps de 4 minutes (soit -30%), alors que comparé à la situation 2018, **le gain est inférieur à une minute !**

*Les gains de temps de parcours donnés sont souvent gonflés par l'utilisation de chiffres théoriques et surtout **donnent une lecture trompeuse.***

2-2) Camouflage du temps encore perdu après

Quelle que soit la base de comparaison, il s'agit toujours d'une situation en heure de pointe lourdement congestionnée. Donner des chiffres de gain de temps de parcours par rapport à cela **permet de cacher les minutes perdues** dans les embouteillages **restantes**.

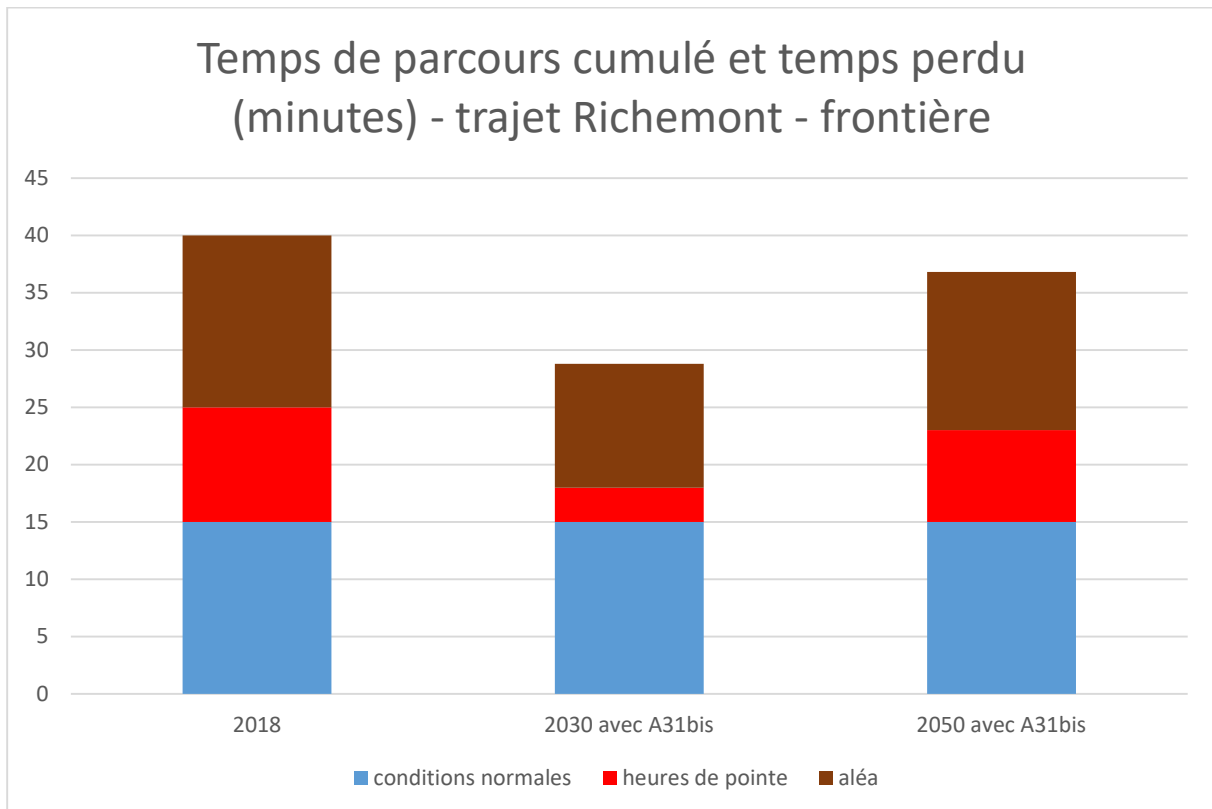
Sur la figure 115 (graphique ci-avant), on observe que le Maître d'Ouvrage prévoit, dans son scénario 2050, un niveau de congestion qui ait quasiment rattrapé celui d'aujourd'hui (malgré 2x3 voies), et un temps gagné par rapport à aujourd'hui redevenu insignifiant (23 minutes au lieu de 25 aujourd'hui...). Tandis que le même trajet aux heures creuses prendrait toujours 15 minutes, **on perdrait dans le futur « seulement » 8 minutes dans les bouchons là où on y perd actuellement 10 minutes.**

3) On est loin d'éliminer la congestion.

Ce que deviendraient ces 40 minutes (au maximum de l'aléa) n'est pas précisé sur les scénarii 2030 et 2050. Cependant si on estime les aléas futurs dans les mêmes proportions mesurées actuellement (25 minutes de temps de trajet Richemont – frontière en HP du matin au lieu de 15 en creuses, et un aléa pouvant porter ce temps jusqu'à 40 minutes), ces pointes d'aléa seraient de l'ordre de **29 minutes en 2030 et 37 minutes en 2050**, soit respectivement **encore 14 et 22 minutes de perdues dans les bouchons.**

	HC	HP 2018	HP projet 2030	HP projet 2050
temps Richemont-frontière (min)	15	25	18	23
pointe max (min)	–	40	28,8	36,8

On peut tirer la synthèse suivante :



Il s'agit de temps cumulé. Jusqu'à 15 minutes (en bleu), on ne perd pas de temps du tout. La partie rouge représente le temps supplémentaire perdu dans les bouchons, et la partie pourpre les pointes maximales d'aléa.

On voit que le scénario 2030 présente une allure assez favorable. C'est normal, cette date est proche et correspondrait à l'inauguration de la troisième voie avec grosso-modo le trafic actuel. Mais finalement **le gain de temps, de seulement de 7 minutes en 2030, serait rapidement reperdu d'ici 2050**. Enfin on voit aussi et surtout que dans tous les cas les temps de parcours restent largement supérieurs aux 15 minutes de la partie bleue, et que **la congestion restera omniprésente**.

A ceci faut-il rappeler que le niveau de trafic attendu pour 2050, même avec 2x3 voies, est envisagé par le Maître d'Ouvrage uniformément réparti sur la journée, alors qu'il devrait se concentrer aux heures de pointe au moins comme aujourd'hui. La saturation sur ces heures de pointe serait dépassée avant le trafic journalier attendu pour 2050 (voir 1^{ère} contribution, n°787)

Comme souvent, le diable se cache dans les détails de la rhétorique. Le dossier n'affirme jamais explicitement que la réalisation de l'A31bis fera disparaître les bouchons, mais qu'elle a pour objectif de « réduire la congestion ».

extrait dossier d'enquête publique, pièce B chapitre "objectifs" 2-4-1-1, p11

Le projet vise ainsi à réduire la congestion et donc les temps de parcours des automobilistes et à rendre ces derniers plus réguliers et fiables.

L'interprétation hâtive de chacun fait le reste du travail avec un gros raccourci.

*La présentation du projet prête à confusion. Les gains de temps annoncés ne le sont pas par rapport à la situation actuelle, mais par rapport à des projections catastrophistes théoriques qui ne pourront physiquement jamais voir le jour, pour mieux **masquer qu'il restera beaucoup de temps perdu dans les bouchons**. L'A31bis réduira la congestion de manière à peine perceptible, et très peu de temps.*