NON À L'AUTOROUTE

A28-A13 : Synthèse sur les gains de temps surestimés.

Documents étudiés:

- **Avis délibéré de l'Autorité environnementale** sur le contournement Est de Rouen - Liaison A28 - A13 (76 et 27) ;
- **Pièce F : étude socio-économique ;**
- **Pièce K : Avis du CGI ;**
- **Pièce K : mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.**
- **CASE** – Assistance et conseils portant sur l'intégration du projet de liaison A28 – A13 sur le territoire de l'agglomération Seine-Eure – Cahier des prescriptions techniques

Gains de temps : 1,5 Md€ à trouver pour justifier la rentabilité de l'infrastructure.

Etant donné que les gains de temps sont censés représenter la quasi entièreté de la rentabilité du projet, *« même si une dérive des coûts sur les postes ouvrages d'art et mesures compensatoires environnementales a lieu »,* il semblerait indispensable au préalable de prouver les calculs, et d'en expliquer les méthodes.

La décomposition de la VAN-SE non stressée se répartit, pour les avantages, dans 3 postes :

- gains de temps : 1507 M€ ;
- gains environnementaux : 31 M€ ;
- gains de sécurité : 47 M€.

Tous les autres postes sont négatifs, bien que nombre de postes n'aient pas été analysés (les impacts environnementaux seront étudiés en 2019, par exemple).

- Avantages carburant -128 M€ ;
- Coûts entretien et dépréciation des véhicules -234 M€ ;
- Coûts d'investissement -523 M€ ;
- Coûts entretien et exploitation des infrastructures -92 M€.

Seule reste une hypothétique valeur résiduelle de 110 M€ qui représente la valeur des actifs pour la collectivité à l'issue de la concession : soit entre 2074 et 2079. Sera-ce un gain en cette fin de siècle ou un coût ? C'est impossible à dire.

Objectifs du maître d'ouvrage :

- Evolution des flux internes analysée par différence entre la matrice de flux de véhicules légers en situation avec projet et la matrice de flux de véhicules légers de l'option de référence à horizon 2024 entre les différentes zones de l'agglomération (et plus particulièrement entre les secteurs de Louviers – Val-de-Reuil et Vallée de l'Andelle) ;
- Desserte des zones d'activités et pôles d'emploi (Isneauville, Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray (Seine-Sud), Alizay, Val-de-Reuil, Incarville…) ;
- Favoriser les relations entre Rouen et Louviers-Val de Reuil avec une **amélioration des temps de parcours en heure de pointe (de l'ordre de 10 minutes pour les véhicules légers en heure de pointe du soir dans le sens Cité administrative de Rouen vers Louviers ou Rond point aux Vaches vers Louviers).** Pour les circulations PL, le trajet entre Louviers et le Rond Point aux Vaches se ferait avec un gain de temps d'environ un quart d'heure, faisant passer **le temps de parcours d'environ 35 minutes à un peu plus de 20 minutes** ;
- Temps de parcours (et gains de temps) avec et sans le projet entre la Vallée de l'Andelle (Fleury sur Andelle) et le centre-ville de Rouen (ou le rond point aux Vaches). Par exemple, le projet permet aux véhicules légers de gagner une demi-heure de temps de trajet entre Fleury sur Andelle et le rond point aux Vaches à l'heure de pointe du matin et du soir, le temps de parcours passant **de 50 minutes à 20 minutes**.

Outre le fait que l'on peut se poser la question des trajets étudiés où le trafic est marginal (Fleury-sur-Andelle – Rond point des vaches, par exemple ?), la question de l'évaluation des temps actuels sur les axes existants, de la méthodologie et de la transparence, est posée.

Nous pouvons tout d'abord regretter que les plaquettes de l'Observatoire des déplacements sur l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe **(**OSCAR**),** réalisées par le CEREMA, et mises en place par l'État, le département 76 et la CREA, ne fournissent plus dorénavant les temps de parcours par tronçons. Cela permettrait de profiter d'une transparence, et d'un suivi des causes et effets sur la circulation.

La méthode utilisée est expliquée par le CGI : Afin de construire le bilan socio-économique du projet, la maîtrise d'ouvrage a exploité un utilitaire de calcul socio-économique développé sous Scilab, un langage informatique en licence libre, qui permet de prendre en compte le référentiel d'évaluation des projets de transports défini dans l'instruction de juin 2014.

Cet utilitaire opère sous les conditions suivantes :

- Il utilise en entrées : les typologies par voie, une structure de réseau, les données par arc et par O/D (origine/destination) et les temps de parcours calculés par le modèle de trafic.
- Il permet la prise en compte du trafic induit et d'une segmentation de trafic PL/VL.

Mais le modèle :

- ne s'applique **qu'à des données issues de modèles de trafic routier monomodaux** (point discuté auparavant dans le rapport) ;
- n'est appliqué **que sur des trafics moyens journaliers annuels : périodes horaires non prises en compte**, suppose constant le parc de véhicules ;
- **ne permet pas de disposer de l'ensemble de la chaîne de calcul** comme dans un tableur classique.

Pour le CGI, « ***le modèle pâtit de l'effet « boîte noire » et rend plus difficile le travail de contrôle.*** *La rigidité du programme peut également être une limite à son utilisation pour des projets complexes ou atypiques (en particulier* ***le calcul ne fonctionne que pour des projets routiers monomodaux****). Au total, la* ***construction et le paramétrage du calculateur socio-économique sont conformes aux partis pris et hypothèses prises jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage****.*
Le CGI regrette de ne pas avoir pu interagir directement avec les données en entrée du calculateur pour conduire ses propres analyses. Il recommande à la maîtrise d'ouvrage d'utiliser à l'avenir des tableurs avec lesquels l'on puisse interagir de l'extérieur. »

La CASE, sur la base d'éléments transmis par la DREAL, a commandé une étude sur les gains de temps pour les usagers en provenance du bassin de vie de l'agglomération Seine-Eure.
Cette étude identifie les 10 minutes de gains de temps, et un quart d'heure de temps fiable, comme cité par le maître d'ouvrage pour les trajets Louviers – Rouen droite.
La méthodologie est expliquée clairement, et a le mérite de la transparence, en laissant à chaque citoyen le moyen de vérifier les données :

« Dans le cas d'un trajet depuis la Case jusqu'à la rive droite de Rouen, les temps de parcours et valeurs de temps de chaque itinéraire préférentiel ont été estimées (de la mairie de Louviers à Rouen RD) à partir d'hypothèses de temps de parcours pour les itinéraires actuels comme projetés :

- Itinéraire 1 : hors du réseau autoroutier, par la D6015 le long de la rive droite de la Seine ;
- Itinéraire 2 : par l'A13 puis la E46 le long de la rive gauche de la Seine ;
- Itinéraire 3 : par l'A13 puis la N338 ;
- Itinéraire 4 : empruntant la nouvelle infrastructure jusqu'à l'échangeur du Manoir puis la D6015 le long de la rive droite de la Seine ;
- Itinéraire 5 : empruntant la nouvelle infrastructure jusqu'à l'échangeur de St-Etienne du Rouvray puis la E46 le long de la rive gauche de la Seine.

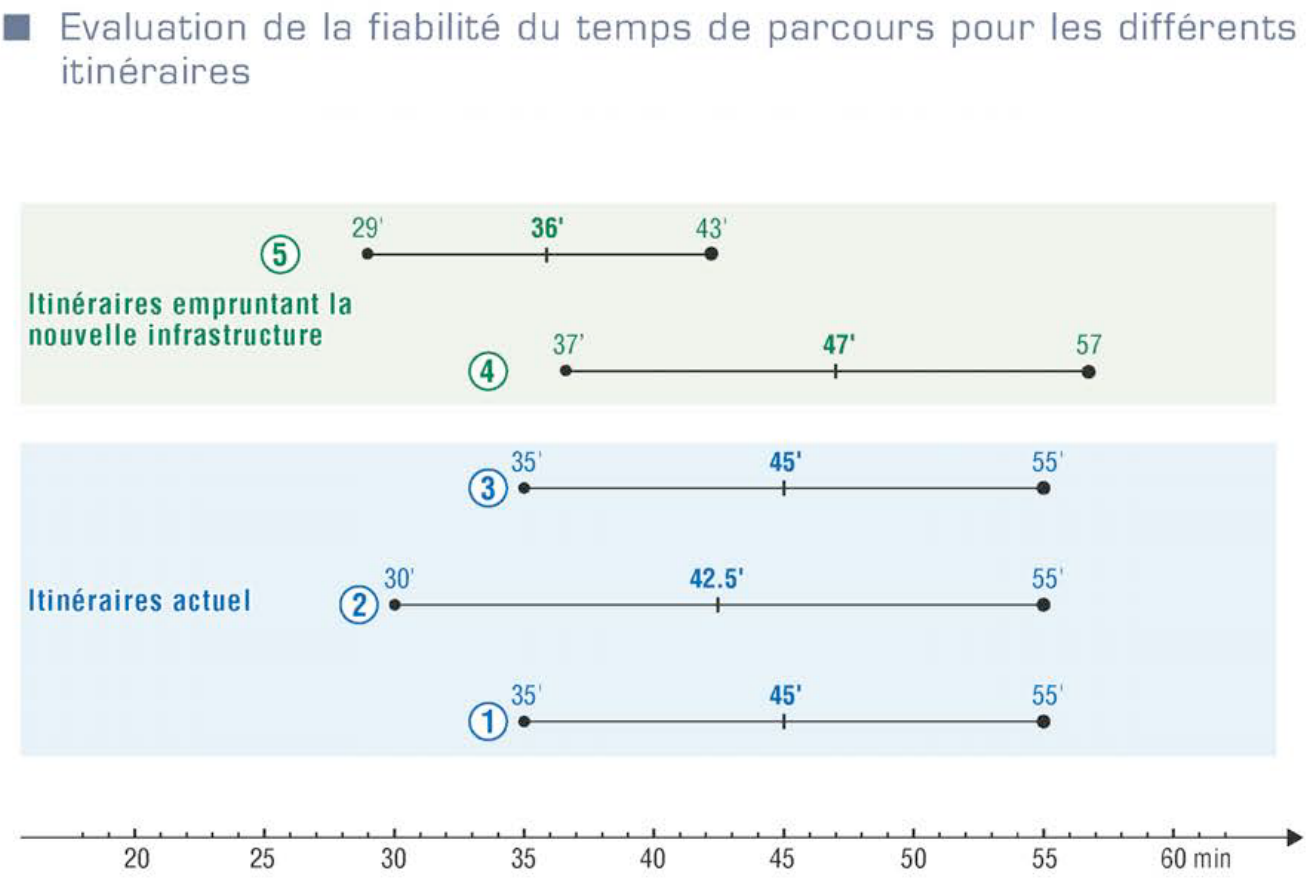
Des hypothèses de temps de parcours basées sur les estimations Google Maps (*) actuelles permettent de comparer les différents itinéraires en termes de durée et de fiabilité du temps de parcours*. Ces estimations sont réalisées à l'heure de pointe du matin d'un jour de semaine pour tenir compte de la pendularité.*

Une analyse à l'heure de pointe du soir dans le sens "Rouen – Case" donne des résultats similaires. On note des temps de parcours et une fiabilité de cette durée similaires pour les trois itinéraires actuels. L'itinéraire 4 ne semble pas avantageux pour l'usager puisqu'aussi long et moins fiable que les itinéraires actuels.
L'itinéraire 5 semble quant à lui plus avantageux puisque plus court d'une dizaine de minutes en moyenne et plus fiable (fourchette de 14 minutes contre 20 à 25 minutes pour les itinéraires actuels). »

La destination des 5 itinéraires est quai de Paris, près de la place Saint-Paul à Rouen RD.

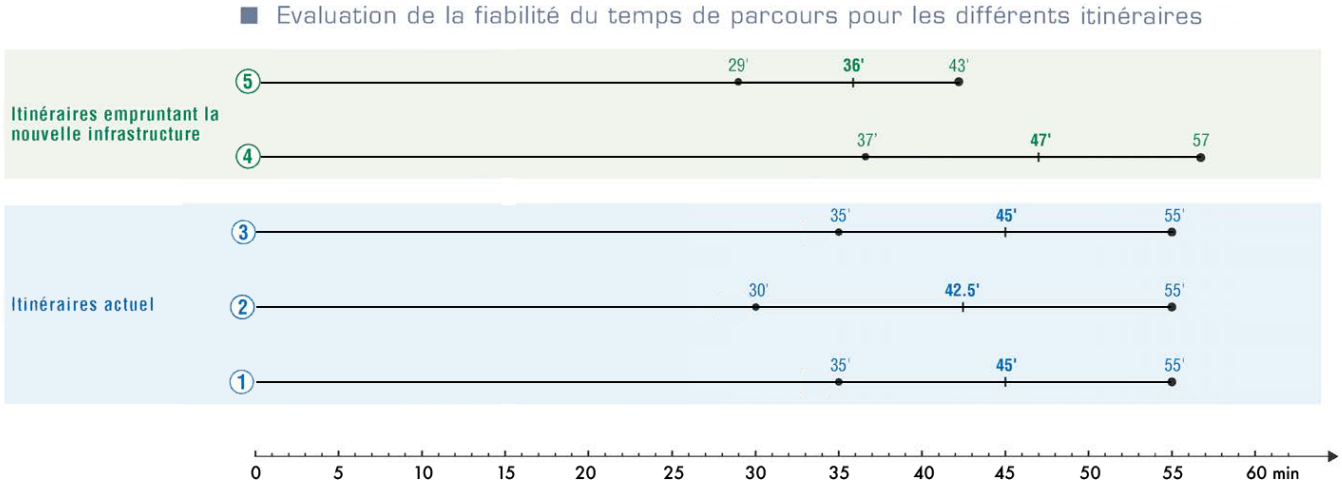
Un des deux itinéraires passant par l'A28-A13 est éliminé car le pire itinéraire parmi les 5 (3 existants, 2 hypothétiques).
L'autre itinéraire empruntant l'A28-A13 part de la place Thorel (Mairie de Louviers) emprunte l'A154, puis l'A28-A13 où les usagers devraient traverser un premier viaduc d'une longueur de 1740 m (vitesse limitée pour effets environnementaux), sur un trajet plus long que l'A13, 2 péages (péage fermé : entrée-sortie), puis des Authieux-sous-le-Port-St-Ouen jusqu'à Oissel, traversée d'un viaduc de 1170 m avec une dénivellation de 60 m (pente de 5 à 6%) , avant d'emprunter un viaduc passant au dessus de la voie de chemin de fer.
Ce trajet est en compétition avec les 3 trajets passant, soit par l'A13 d'Incarville au Rond Point des Vaches - fluide jusqu'au Rond Point ; A13 vers la Sud III, fluide jusqu'à la Sud III ; ou la RD6015 vers Rouen, fluide jusqu'à Amfreville-la-mi-Voie, avec un passage congestionné aux heures de pointes sur le pont de Pont de l'Arche. L'itinéraire est gratuit, ce qui amène les usagers à le préférer, malgré les difficultés sur le pont aux horaires pendulaires.

Voici la représentation qui est faite à l'usage du public de la comparaison entre les trajets :



C'est très difficilement compréhensible pour le public, qui est pourtant la destination. On semble y voir des durées de trajet 2 fois plus courtes. Il faut y regarder de près, dans le détail, pour comprendre la représentation, qui est tronquée, et dont l'échelle apparaît, tronquée elle aussi, en dessous.

Y a-t-il volonté de cacher la totalité de l'information au citoyen, ou n'est-ce qu'une façon flatteuse de promouvoir des gains de temps ?



Le modèle, basé sur des temps évalués avec Google Maps, et non un logiciel à effet « boite noire », est possible à vérifier en un instant. Ce que nous avons fait, et les résultats contredisent ceux de l'étude, selon leur propre méthodologie :

1ère étape : le trajet de la place Thorel à Louviers vers le Rond Point des vaches.
Puisque le nouvel itinéraire serait capable de faire gagner 10 minutes de temps et un quart d'heure

fiable, en se rendant de cette même place Thorel à Louviers jusqu'au même Rond Point des vaches.

La question est : **comment gagner 10 minutes sur un trajet d'environ 25 km et qui ne prend selon Google Maps que 16 à 22 minutes par l'A13 ?** (23 minutes en PL un mardi à 8h du matin – Mappy)

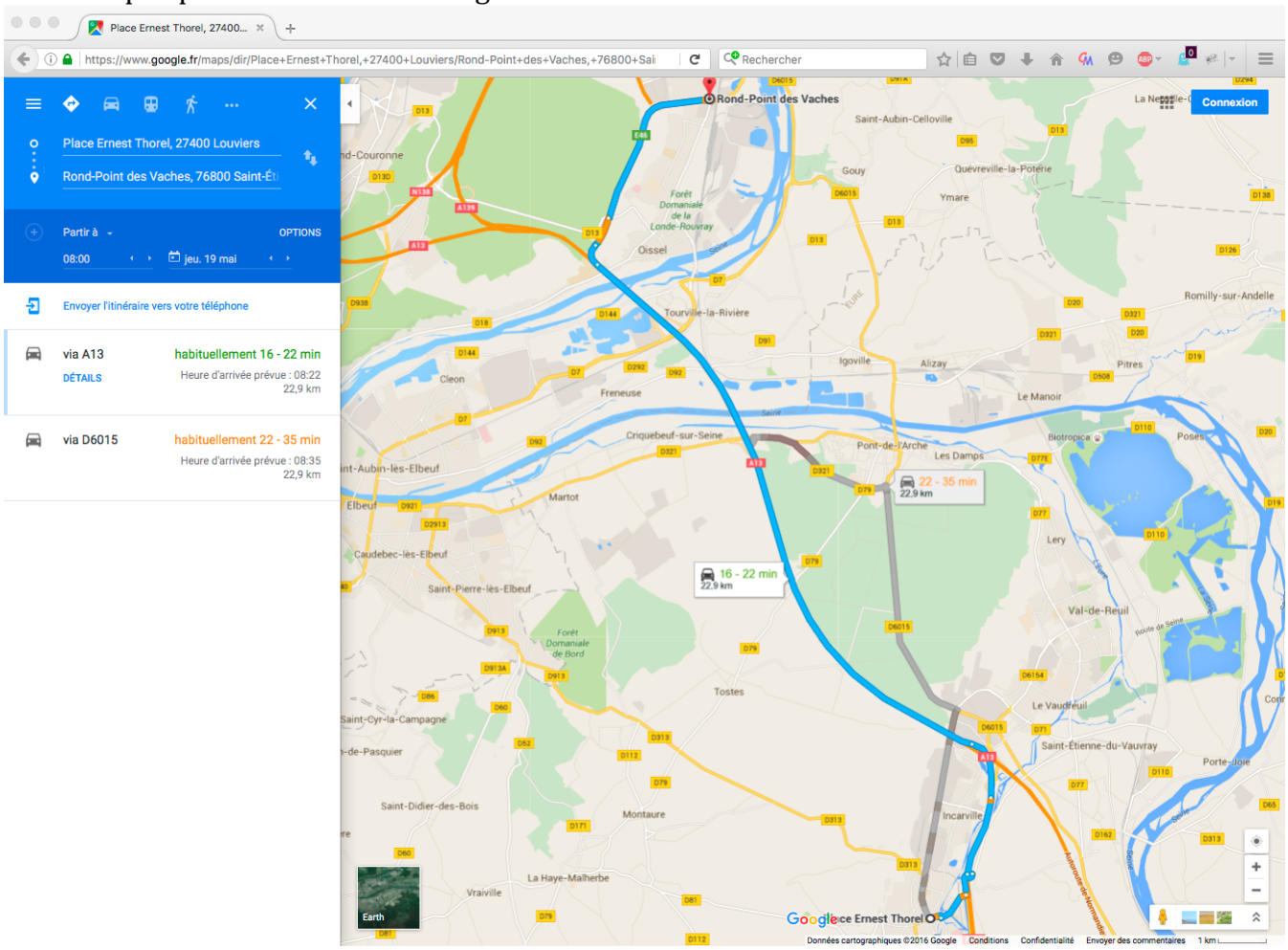
En partant du centre-ville de Louviers vers l'autoroute, puis directement au Rond Point des vaches : il faudrait faire le trajet d'environ 25 km, avec 3 viaducs, dont un de 1,7 km au dessus de la Seine et de l'Eure – près de la base de loisirs de Poses -, un autre de plus de 1 km avec une pente à plus de 5% des Authieux à Oissel, et celui au dessus du chemin de fer, en 6 à 12 minutes ? En traversant 2 échangeurs ?

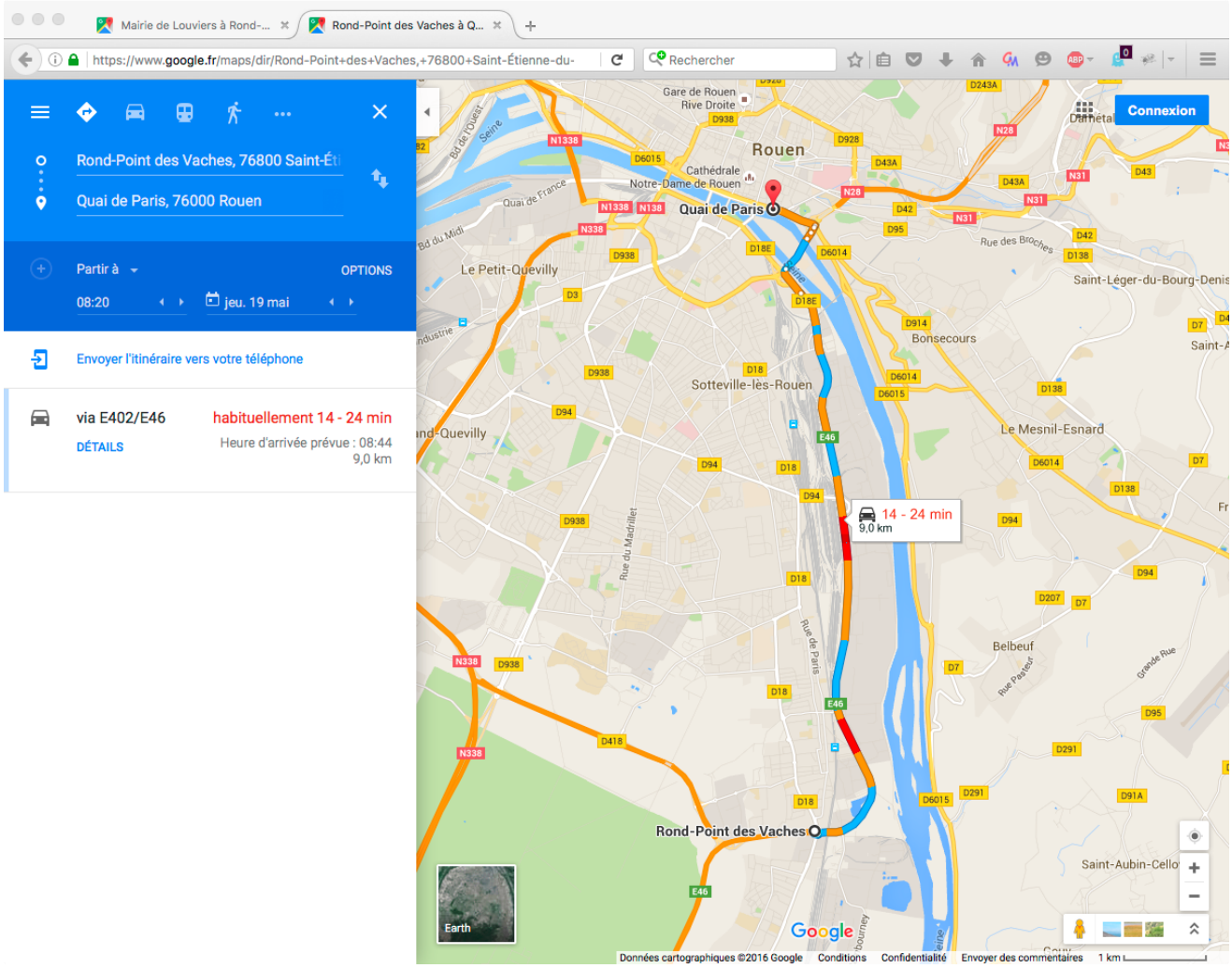
La réponse est : **c'est impossible**. Même le pire jour en heure de pointe.

La première partie du trajet, via l'A13, est fluide, mais l'autre partie du trajet, du Rond Point des vaches, à Saint-Etienne du Rouvray jusqu'au centre ville de Rouen connaît des congestions auxquelles l'A28-A13 n'apporte aucune solution.

Pire, avec l'augmentation du trafic induit, et celle qui serait ajouté du fait d'une périurbanisation non anticipée et maîtrisée, sans solution de report modal, comme l'estime l'étude d'impact, la congestion de cet axe Rd18e pourrait s'en trouver aggravée, puisque le trafic d'échange de l'A28-A13 arrive précisément au Rond-Point des vaches en direction de la Rd18e.

La saturation de cet axe structurant (RD18e) du fait de la confluence de nombreux trafics a-t-elle été anticipée par la maîtrise d'ouvrage ?





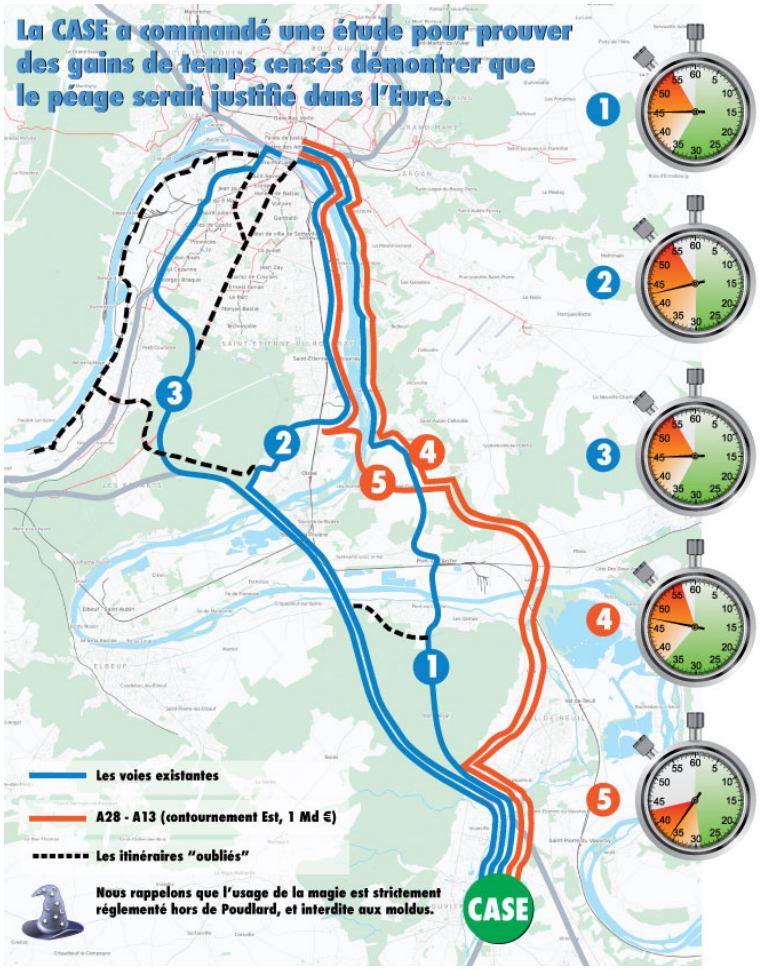
Ce seul tronçon, d'une longueur de 9 km, représente près de la moitié du temps de parcours. 12 à 22 min à 8h du matin, de 14 à 24 min à 8h20 pour ceux qui seraient partis de Louviers à 8 h. C'est sur ce tronçon que le problème est posé, et non sur l'A13, et là rien n'est fait pour soulager les usagers : report modal, optimisation du contournement par l'ouest.

L'étude commandée par la CASE, sur la base des éléments transmis par la DREAL, fournit 5 trajets avec des temps de parcours estimés annoncés comme ayant été relevés sur Google Maps.

Afin de vérifier les données, nous avons utilisé plusieurs outils :

- celui cité en référence, Google Maps, qui permet de choisir les dates et horaires de départ, mais ne permet pas de simuler les temps de parcours PL ;
- Mappy, qui permet à la fois de simuler les trafics PL et VL et de choisir dates et horaires ;
- ViaMichelin, qui ne permet pas de choisir la date et l'heure, mais permet la simulation PL.

Les 3 outils révèlent des temps comparables avec des différences de l'ordre de 3 minutes selon les trajets.
Les 3 sont donc fiables, mais nous avons éliminé Via Michelin du fait de son incapacité à choisir les dates et heures, nous avons utilisé Google Maps de préférence pour respecter le modèle étudié, et utilisé Mappy pour les trajets PL.



L'étude utilise Google Maps comme modèle pour les temps.
Facile à vérifier d'un simple clic. Faisons donc cette vérification :

1 - Via la RD6015 : fiable, gratuite, et agréable à l'oeil :
Temps de parcours cités par l'étude : **35 min - 45 min - 55 min**

Le modèle utilisant Google Maps, une vérification s'impose :
8 h du matin : habituellement **35 - 50 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **35 - 40 min** (source Google Maps)
De 5 à 11 minutes de moins que les chiffres cité, même en heure de pointe.

2 - Louviers - A13 - Rond Point des vaches - RD18e - Rouen RD
Temps de parcours cités par l'étude : **30 min - 42,5 min - 55 min**

Vérification du modèle avec les données Google Maps :
8 h du matin : habituellement **28 - 45 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **26 - 40 min** (source Google Maps

De 10 à 15 minutes de moins que les chiffres cité, même en heure de pointe.

3 - Louviers - A13 - Sud III - Rouen RD :
Temps de parcours cités par l'étude : **35 min - 45 min - 55 min**

Vérification du modèle avec les données Google Maps :
8 h du matin : habituellement **28 - 45 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **26 - 35 min** (source Google Maps)

De 10 à 15 minutes de moins que les chiffres cité, même en heure de pointe.

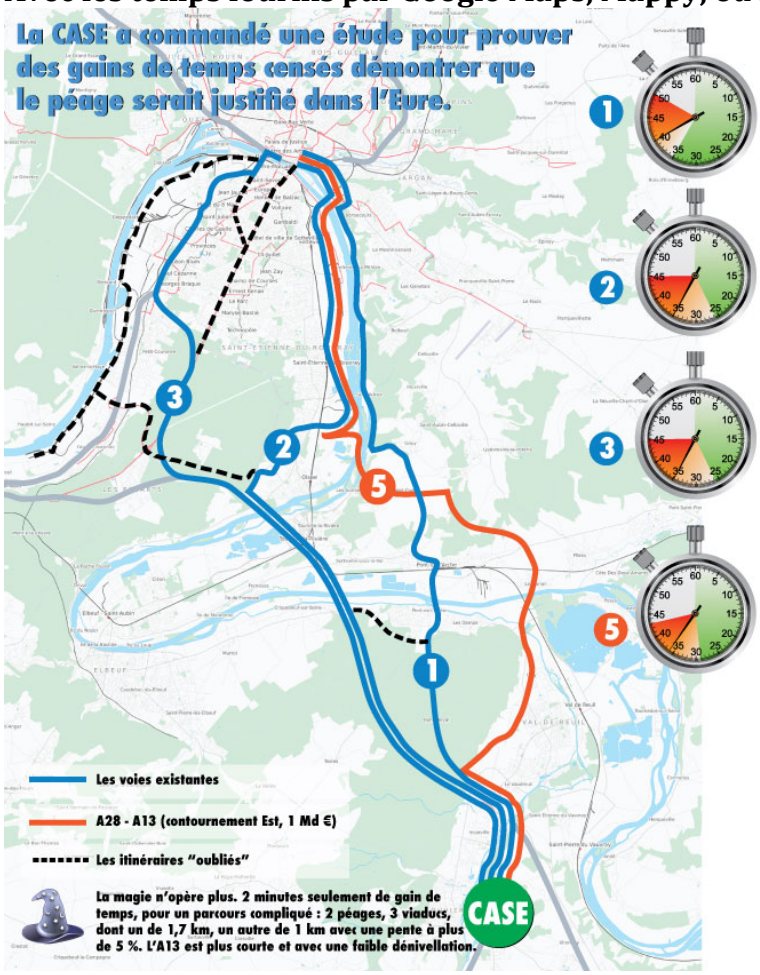
4 - Louviers - A28 - A13 - RD6015
Temps de parcours cités par l'étude : **37 min - 47 min - 57 min**
L'étude invalide cette hypothèse d'itinéraire.

5 - Louviers - A28 - A13 - Rd Pt des vaches - RD18e - Rouen RD
Temps de parcours cités par l'étude : **29 min - 36 min - 43 min**
L'étude semble prouver que l'on gagnerai gagnerait 10 minutes de trajet, et 14 minutes de temps fiable.

Mais les différences de relevés des temps de parcours en utilisant la méthodologie citée en référence par l'étude et les chiffres cités par l'étude vont de 10 à 15 minutes. Les temps de parcours des itinéraires actuels sont rallongés, poussant l'étude à démontrer des gains de temps qui n'existent pas en pratique.
Ce gain de temps de 10 minutes pour les VL est cité dans l'étude d'impact socio-économique, mais sans citer les temps de parcours VL.
Le parcours PL est estimé passer de 35 à 20 minutes entre Louviers et le rond point des vaches. Là encore ce temps de 35 min est largement surestimé, mappy nous donne 23' en PL à 8h. Un gain là encore illusoire

Quels gains de temps justifient 1507 millions € annoncés ?

Avec les temps fournis par Google Maps, Mappy, ou Michelin, le gain de temps est effacé :



L'étude utilise Google Maps comme modèle pour les temps.
Facile à vérifier d'un simple clic. Faisons donc cette vérification :

1 - Via la RD6015 : la plus économique pour l'usager :
Temps de parcours obtenu sur Via Michelin : 40 min.
Temps de parcours obtenu sur Mappy (8 h) : 36 min.

Vérification du modèle avec les données Google Maps :
8 h du matin : habituellement **35 - 50 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **35 - 40 min** (source Google Maps)

2 - Louviers - A13 - Rond Point des vaches - RD18e - Rouen RD
Temps de parcours obtenu sur Via Michelin : 30 min.
Temps de parcours obtenu sur Mappy (8 h) : 37 min.

Vérification du modèle avec les données Google Maps :
8 h du matin : habituellement **28 - 45 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **26 - 40 min** (source Google Maps

3 - Louviers - A13 - Sud III - Rouen RD :
Temps de parcours obtenu sur Via Michelin : 29 min.
Temps de parcours obtenu sur Mappy (8 h) : 45 min.

Vérification du modèle avec les données Google Maps :
8 h du matin : habituellement **28 - 45 min** (source Google Maps)
9 h du matin : habituellement **26 - 35 min** (source Google Maps)

5 - Louviers - A28 - A13 - Rd Pt des vaches - RD18e - Rouen RD
Temps de parcours cités par l'étude : **29 min - 36 min - 43 min**

L'étude voulait prouver que l'on gagnerait 10 minutes de trajet, et 14 minutes de temps fiable, le gain de temps est simplement effacé.

Où est l'intérêt pour les Casois, et plus généralement les Eurois, usagers comme contribuables ? Avec plus consommation de carburant, et un montant du péage inconnu...

Ces temps sont quasiment similaires, avec un temps toutefois plus long pour l'itinéraire via la RD 6015, le plus court, le plus économique en carburant et en usure et dépréciation des véhicules, et en pollution émise. Le plus agréable aussi.

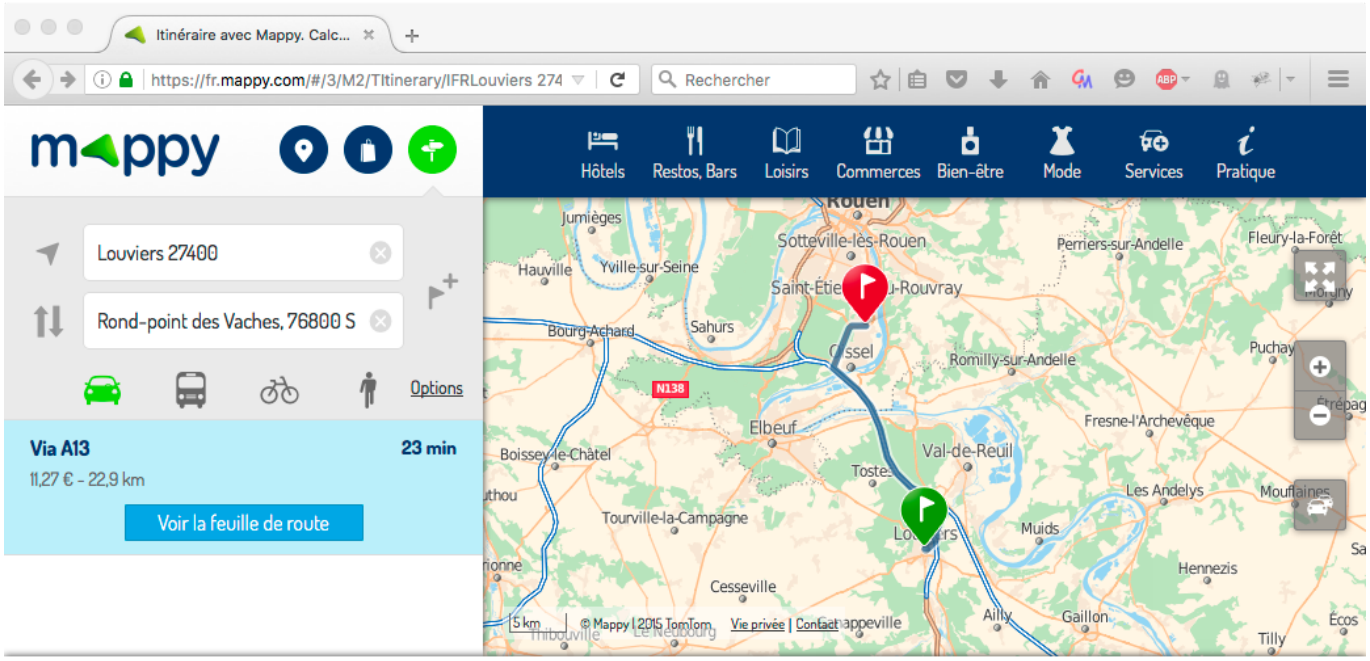
Comment les auteurs de l'étude, mais aussi le maître d'ouvrage peuvent-ils justifier une telle différence avec les outils que tout le monde utilise ?
Le maître d'ouvrage utilise un logiciel avec effet "boîte noire" (source CGI) qui rend les calculs impossibles à contrôler par les autorités de contrôle.
Les résultats surestiment les temps de parcours par rapport aux outils disponibles, et sous-estiment peut-être les temps via une autoroute qui n'existe pas.

Où sont les gains de temps qui justifient 1,5 Md € annoncé ?

Après l'étude de la CASE, qui peine à justifier quelque gain de temps que ce soit pour les Casois, et plus généralement les Eurois, la DREAL reprend le chiffre de 10 minutes, et ajoute un temps de parcours (le seul temps de parcours cité sur cet itinéraire) :
« Pour les circulations PL, le trajet entre Louviers et le Rond Point aux Vaches se ferait avec un gain de temps d'environ un quart d'heure, faisant passer le temps de parcours d'environ 35 minutes à un peu plus de 20 minutes. »
Dans le reste de l'étude socio-économique, le maître d'ouvrage préfère parler uniquement de gains de temps, pas de temps de parcours, sauf en de rares fois, qu'on va pouvoir analyser.

Google Maps, donne de 16 à 22 minutes pour relier les deux destinations, mais n'indique pas précisément les temps pour un poids lourd. Nous avons retenu l'outil Mappy, qui permet de choisir un itinéraire pour un PL 3 essieux PTAC > 12t, qui partirait un mardi à 8 h, heure de pointe.

Le résultat indique 23 minutes, dont 8 min de retard trafic, pour un coût de plus de 11 € (carburant 5,87 ô, et péages 5,4€).
Il n'y a pas plus de gains de temps pour les PL que pour les VL : un peu plus de 20 minutes avec l'A28-A13, contre 23 minutes actuellement. C'est le même temps de parcours, la même durée. Un coût sans doute moindre par le trajet actuel pour les PL, comme c'est le cas pour les VL, du fait de la consommation augmentée sur l'A28-A13, et malgré un tarif de péage encore inconnu.



Sans doute, *« la construction et le paramétrage du calculateur socio-économique conformes aux partis pris et hypothèses prises jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage »* devraient être revus, et accessibles au public.

Comment est-il possible de valider une utilité publique, si le public n'est pas en mesure de vérifier

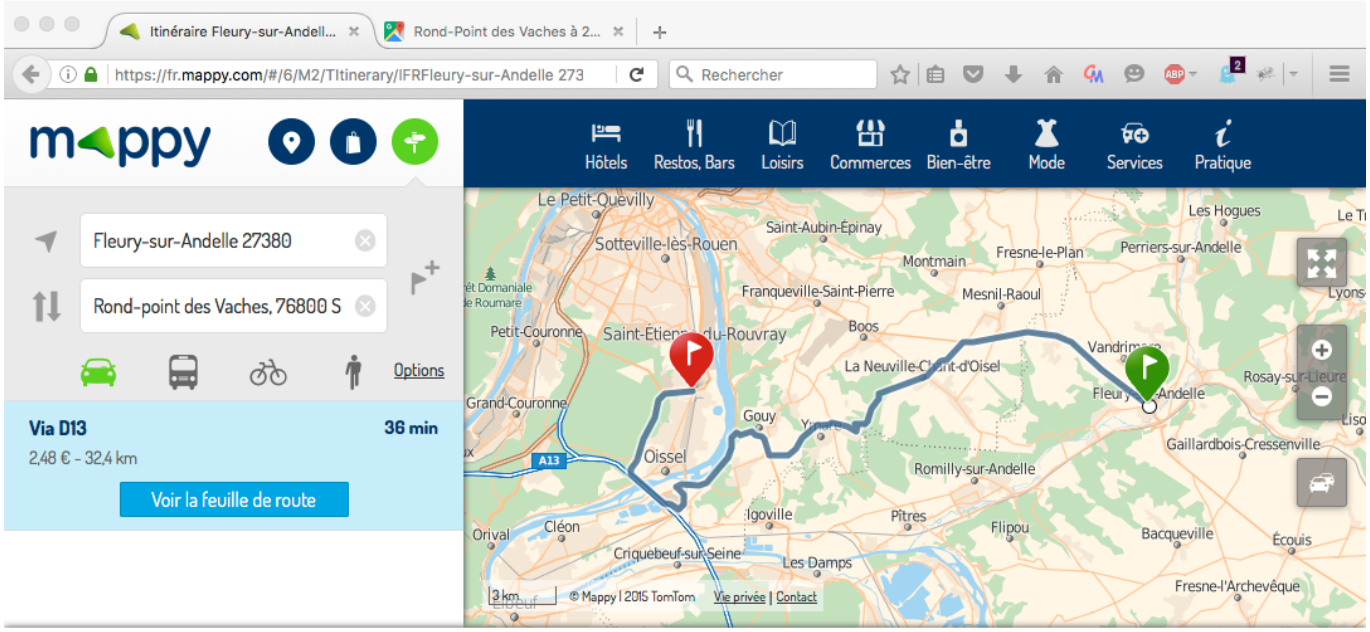
l'utilité, ni d'apporter son expertise d'usage ?
Les données GPS collectées par les outils Google Maps, Michelin et Mappy font partie de cette expertise d'usage, même lorsqu'elles sont collectées parfois à l'insu des usagers. La méthode est fiable.

Autre trajet cité : le projet entre la Vallée de l'Andelle (Fleury sur Andelle) et le centre-ville de Rouen (ou le rond point aux Vaches).
« Par exemple, le projet permet aux véhicules légers de gagner une demi-heure de temps de trajet entre Fleury sur Andelle et le rond point aux Vaches à l'heure de pointe du matin et du soir, le temps de parcours passant de 50 minutes à 20 minutes. »

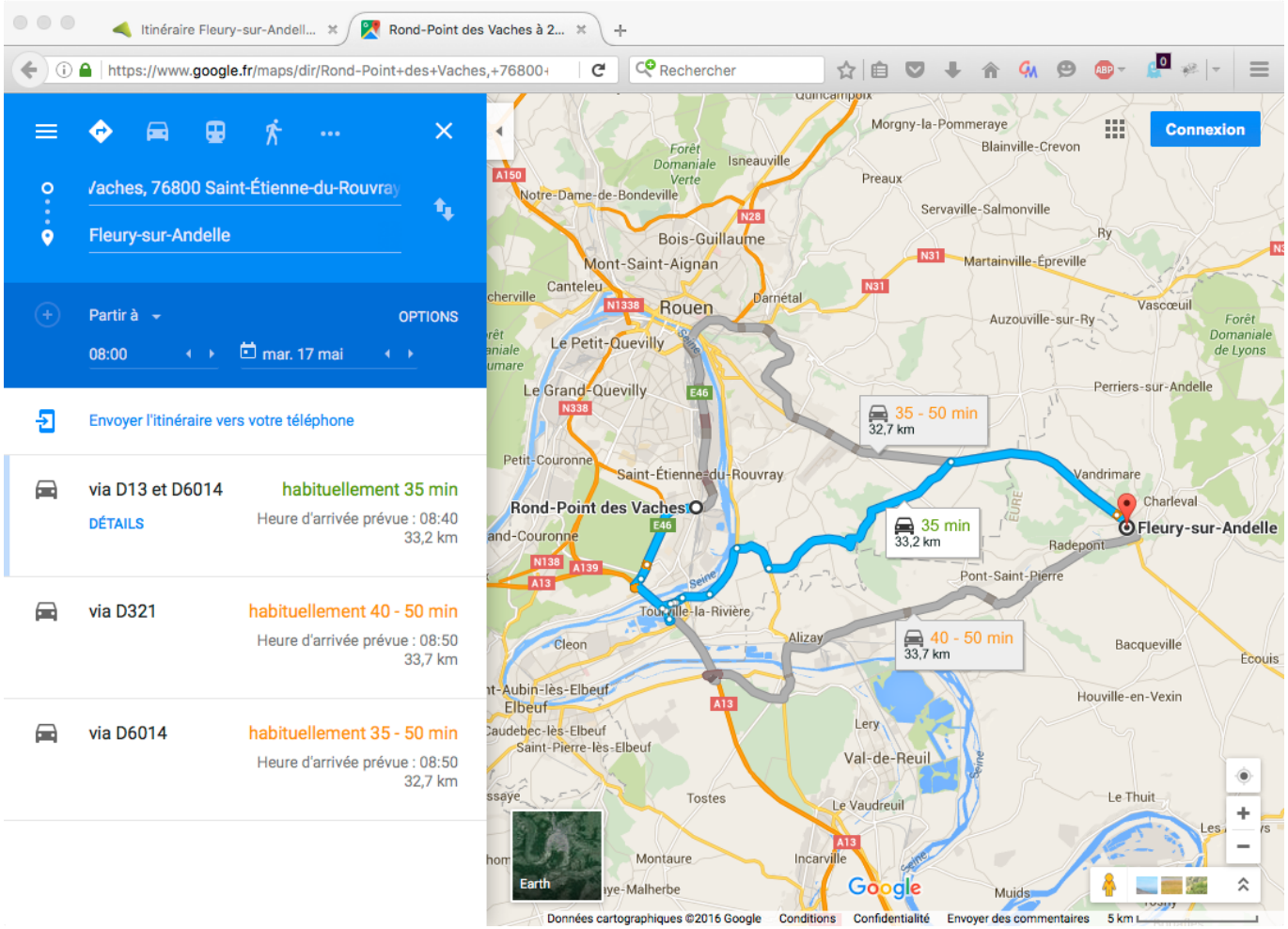
Itinéraire, type de véhicules, temps de parcours et estimation de gain de temps sont bien précisés :
Il s'agit de :
- VL ;
- partant à l'heure de pointe de Fleury sur Andelle au Rond Point des Vaches ;
- temps de trajet actuel : 50 minutes, selon le maître d'ouvrage ;
- objectif : faire gagner ½ heure à l'usager.

Nous allons vérifier les temps de trajet fournis par les 2 outils d'itinéraires qui prennent en compte :
- Google Maps : 35 minutes à 8 h du matin un jour ouvré ;
- Mappy : 36 minutes à 8 heures du matin le même jour ;

Les outils sont cohérents entre eux, mais ne correspondent pas aux données fournies par le maître d'ouvrage qui donne 15 minutes de plus.
Sans doute n'a-t-il pas fait le même choix d'itinéraire. L'usager approcherait des 50 minutes s'il choisissait la D13 vers Oissel.



L'usager qui se rend de Fleury sur Andelle à Saint-Etienne du Rouvray a intérêt à prendre l'A13, d'autant que le tronçon est gratuit à cet endroit. Pour ceux qui se rendent à la technopole ou au grand port maritime ou rejoignent la Sud III rive gauche, il permet de prendre la D13 au Rond Point des 4 colonnes, gagnant du temps encore. Les gains de temps annoncés ne sont pas là.



Nous constatons de grandes disparités entre les estimations de temps de parcours entre la « boîte noire » développée sous Scilab, dont la construction et le paramétrage du calculateur socio-économique sont **conformes aux partis pris et hypothèses** prises jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage, et les outils disponibles au public dont on peut apprécier la fiabilité.

Pas de gains de temps pour les usagers qui font l'échange entre la CASE et la zone d'emploi de Rouen, et un gain de temps minimisé pour les usagers de Fleury sur Andelle, les deux temps de parcours pris en exemples par le maître d'ouvrage.

En ce qui concerne la CASE, on constate que beaucoup d'usagers préfèrent shunter le péage d'Incarville, passant par Criquebeuf et perdant 10 minutes de temps de parcours, pour effectuer le trajet gratuitement.
En ce qui concerne Fleury sur Andelle jusqu'au Rond Point des vaches, le trajet est gratuit.
Les usagers seraient-il prêts à payer un péage, dont le concessionnaire n'a pas fixé le montant (puisque l'appel d'offres n'est pas encore passé), pour économiser 15 minutes, si tant est qu'il puissent réellement réaliser le parcours Fleury sur Andelle – Rond Point des vaches en 20 minutes.

Le maître d'ouvrage a-t-il évalué le trafic réel d'usagers pratiquant la pendularité entre le Rond point des vaches et Fleury-sur-Andelle sur les 1 400 actifs de Fleury concernés par la zone d'emploi de l'agglomération rouennaise, et les risques de shunt ont-ils été correctement évalués, en tenant compte des gains de temps minimisés ?

Pour ce qui est du trafic entre Isneauville et le Rond Point des vaches, selon l'Autorité environnementale, « *il apparaît peu vraisemblable que le plus important des flux de poids lourds prévus sur la liaison, à savoir celui qui l'emprunterait entre l'A28 (extrémité nord) et le rond-point des Vaches (extrémité ouest), s'y reporte spontanément et massivement, étant donnés la faiblesse du gain de temps et le montant du péage* ».

Si seules des interdictions de trafic aux poids lourds en transit peuvent pousser ceux-ci à emprunter cette autoroute (ou bien l'A29 – A150 – Sud III, moins long et moins cher pour accéder à la zone portuaire), il paraît peu vraisemblable que les véhicules en échange ou VL s'y reportent spontanément et massivement, étant donnés la faiblesse du gain de temps et le montant du péage.

Nous ne pouvons que conseiller de revoir le modèle du calculateur afin d'analyser ces distorsions entre les outils de calcul d'itinéraires, le calculateur socio-économique ayant chiffré un gain de temps de **1 507 millions d'euros, soit la quasi-entièreté des avantages présentés pour s'assurer de la rentabilité du projet**.

Les gains de temps ne sont manifestement pas au rendez-vous.
Les résultats obtenus ne correspondent pas du tout avec les chiffres fournis par les outils usuels.

Ces gains de temps constituant le principal avantage et justifiant la rentabilité de l'autoroute (1,5 Md €), si ces gains de temps ne sont pas totalement justifiés, **sur chaque tronçon**, la rentabilité n'est pas assurée, alors que le projet intègre un risque systémique, et est financé au moins par 55 % d'argent public de plus en plus rare.

Il semble à minima prudent de **décaler la chronologie des autorisations sollicitées dans l'attente que des réponses soient apportées** à ces doutes sérieux et justifiés, et notamment de **reporter la déclaration d'utilité publique jusqu'au moment où le maître d'ouvrage aura apporté des réponses probantes sur les gains de temps** réellement attendus, et non espérés.

(*) Google a racheté en 2013 le réseau WAZE, une application de trafic et de navigation communautaire ayant la plus grande communauté dans le monde, pour 1,3 Md $.
L'application Waze n'a pas la même philosophie que Google Maps, et ne se place pas en concurrent. Waze a profité de Google Maps pour les calculs d'itinéraires, et utilise les réseaux sociaux pour ajouter l'expérience utilisateurs. Waze indique, sans se soucier de la légalité, contrôles de police, contrôles d'alcoolémie, radars fixes ou radars mobiles, accidents, bouchons, en temps réel, selon les préférences de l'utilisateur.
En échange, Google Maps et Waze partagent leurs données de trafics, basées sur les données GPS et interactions sociales, trajets préférentiels et temps de parcours. Ce qui rend Google d'ores et déjà performant et fiable, mettant en danger la concurrence du fait de la qualité et la quantité de données.
Nous sommes en 2016. En 2024, dans 8 ans, avec des innovations accrues et l'expérience accumulée, quels services seront proposés à l'utilisateur ? Déjà on permet à tout usager, même muni d'un simple smartphone, de choisir ses options : gratuité, meilleurs itinéraires, itinéraires préférés, temps de parcours, services, en évitant tout contrôle et toute interdiction.
Google base son business model sur la qualité et la fiabilité des données, gratuitement, afin d'y adjoindre ses services commerciaux.
Pourquoi le modèle du calculateur socio-économique de la maîtrise d'ouvrage, la *« boîte noire »,* n'intègre-t-il pas ces données, et pourquoi les résultats sur les temps et itinéraires connaissent-ils une telle distorsion ? En utilisant ces données, la rentabilité, et même la VAN non stressée de l'infrastructure est mise à mal, sinon détruite.
L'usager ou le chauffeur utilisera-t-il les assistants à la conduite qui lui indiqueront temps et coût en temps réel, ou préfèrera-t-il regarder les panneaux et se laisser enfermer dans un système à péage fermé ? La question, sitôt posée, semble résolue : les usagers comme les entreprises baseront leurs choix sur les coûts et leurs préférences, et non sur la volonté d'une autorité, qui a refusé les moyens de contrôle en rejetant les portiques écotaxe.