

Contribution au débat public du REGL Enjeux de mobilité en région

saturation du réseau routier

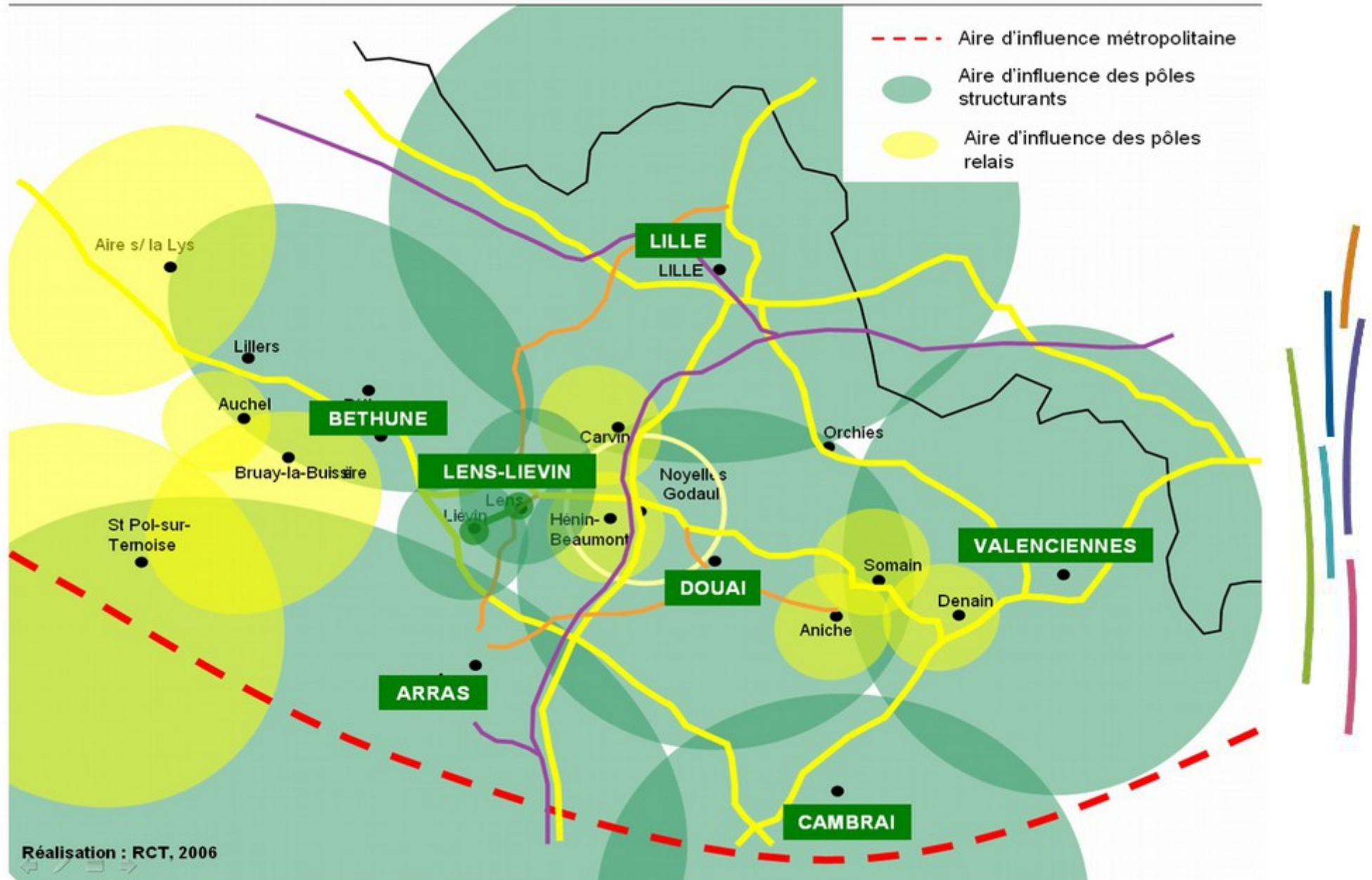
**politique d'amélioration du niveau de service à
l'horizon de 2020**

Atelier du 7 mai 2015

DREAL Nord-Pas de Calais
Service Déplacements Intermodalité et Infrastructures
Michel Leblanc

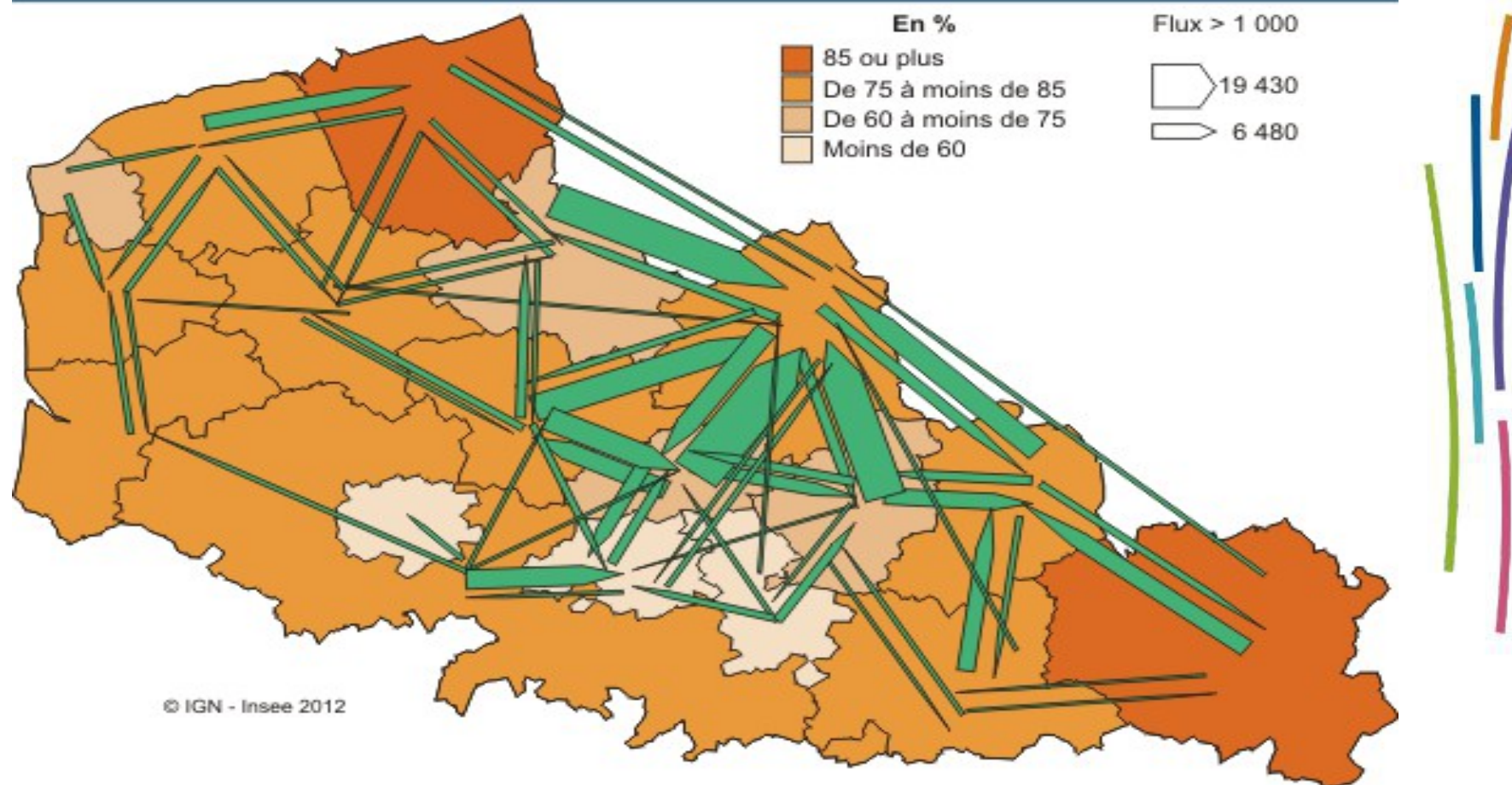


Un constat : l'aire métropolitaine de Lille est organisée suivant un système urbain multipolaire



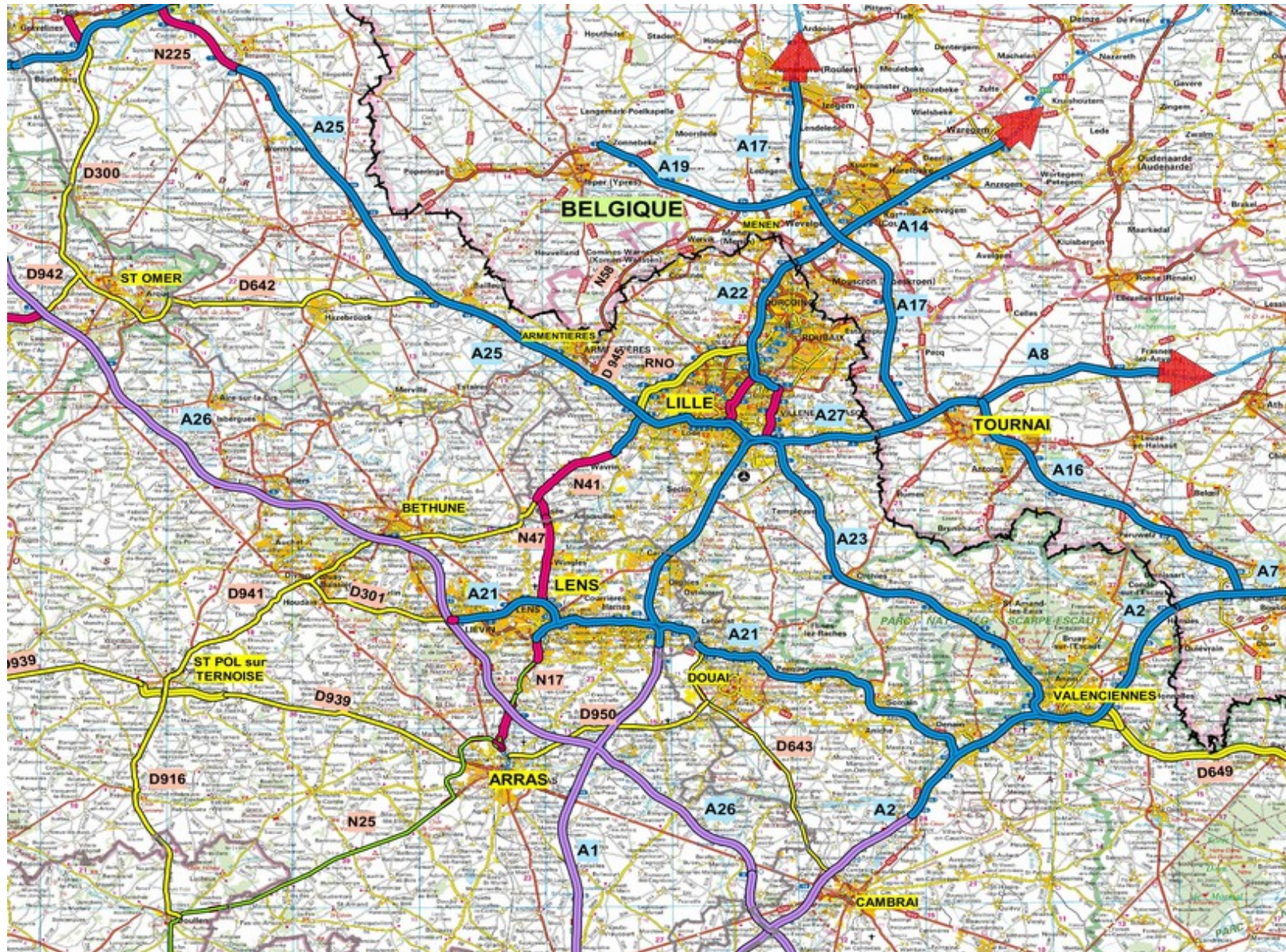
La mobilité pour le travail s'est généralisée en région autour de Lille et du Bassin minier

Carte 30 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 2008



Source : recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire (Insee).

Un réseau autoroutier dense et gratuit dans le territoire de l'aire métropolitaine de Lille a favorisé les échanges entre territoires

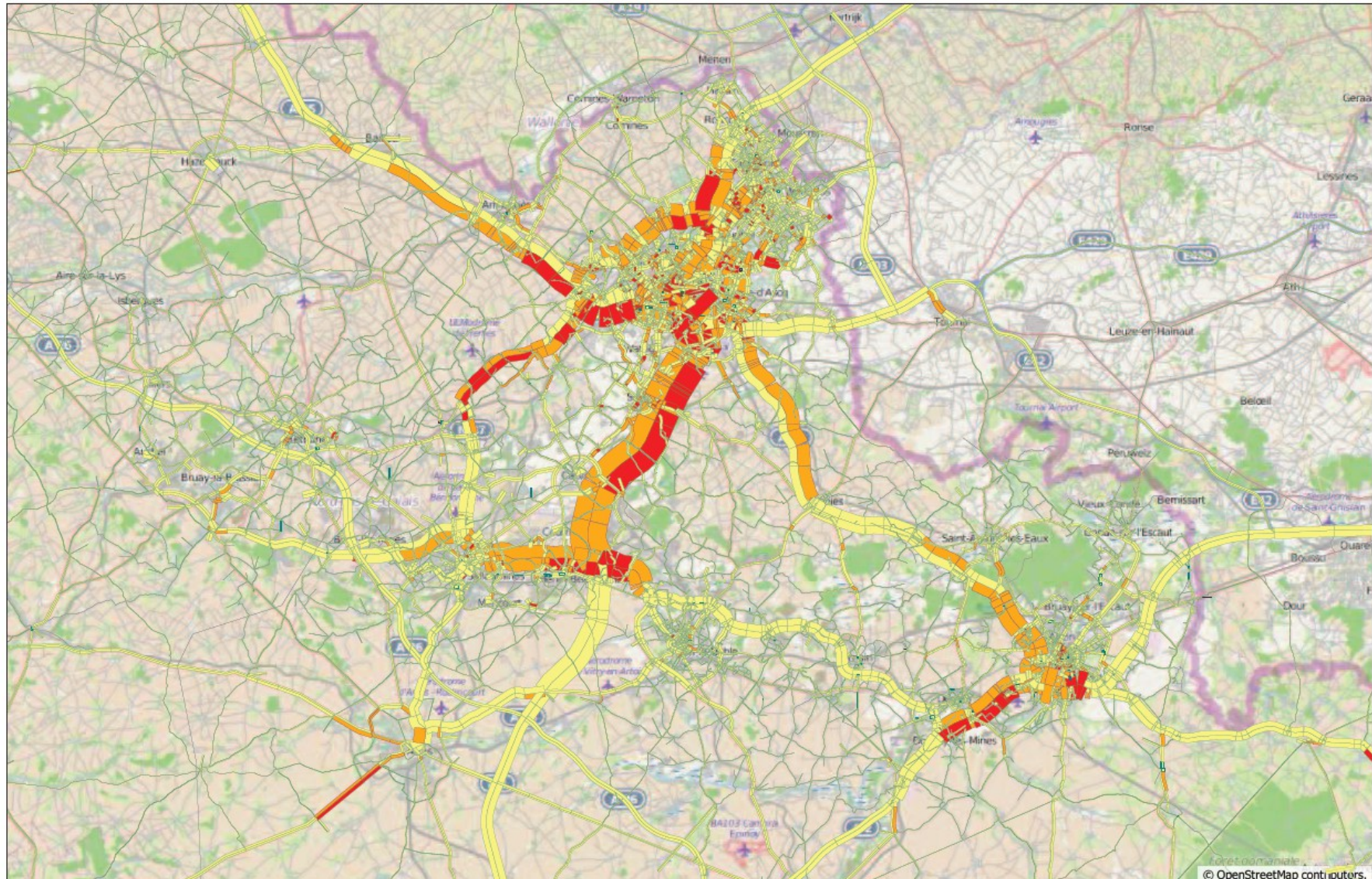


Éléments de caractérisation de l'usage du réseau autoroutier



Un réseau autoroutier avec des zones de congestion en progression

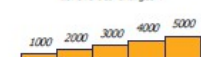
Congestion des accès à la métropole Lilloise à l'heure de pointe du matin



REG6-Test Matrices Cordon 2011 Mars 2015
Scénario 2: V0 réseau actuel (REG6) MatA72011A (congestion)
Date : 2015-03-27
Source : D.R.E.A.L / S.D.I.I / C.D.R.U. / AMx (andré.mortreux)

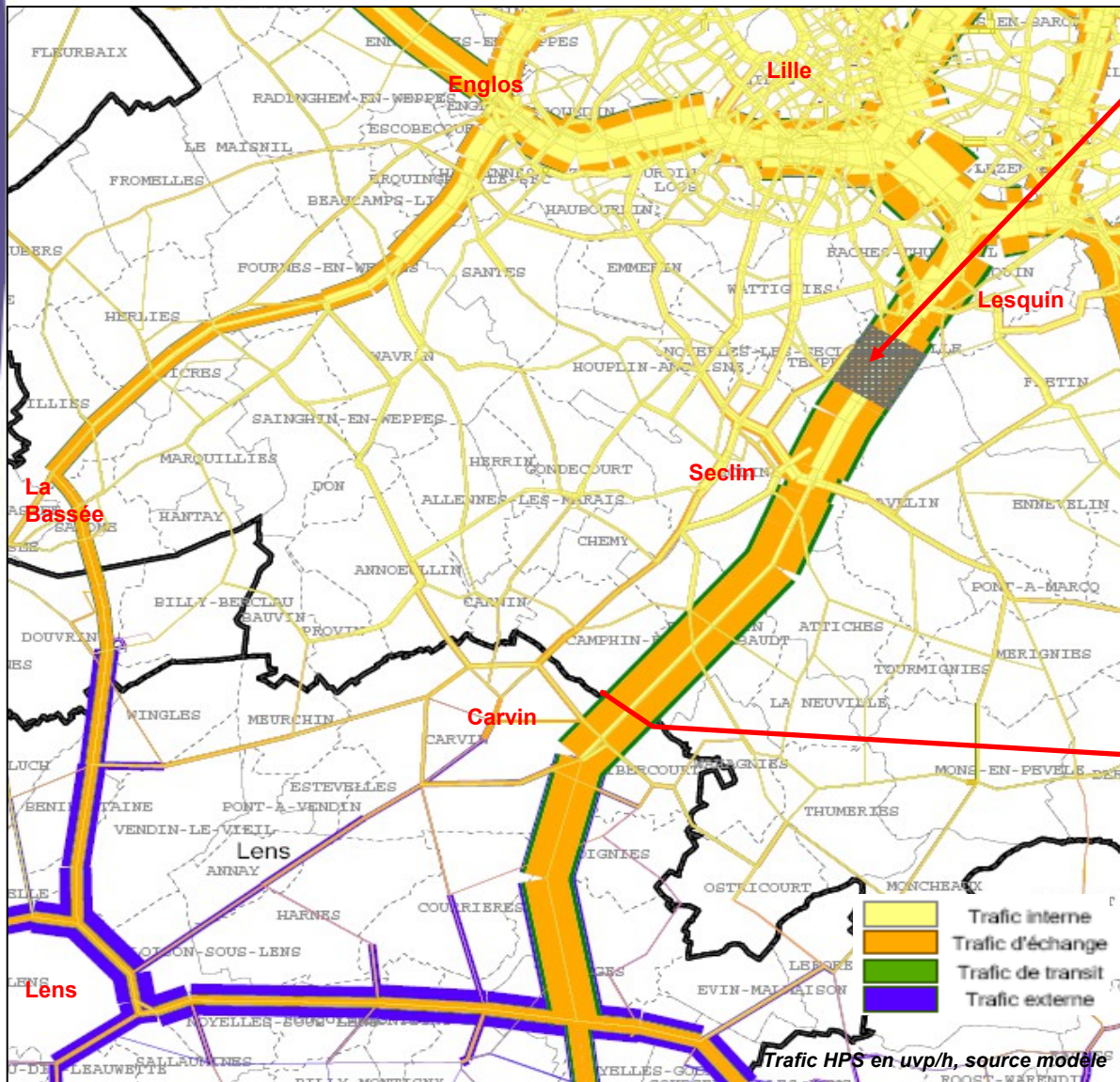
gêne forte
gêne ponctuelle
pas de gêne

Echelle des charges :



Qui circule sur l'autoroute A1 ?

Entre Seclin et Lesquin, 1/3 du trafic de A1 est interne à l'agglomération de Lille, et 1/3 est issu du bassin minier



Les trafics de transit, d'échange et internes à l'arrondissement de Lille

A hauteur de Templemars

Fonction de l'autoroute A1 en milieu urbain entre Seclin et Fâches Thumesnil (à l'heure de pointe du soir):	Part
Interne arrondissement de Lille	27%
Relations Arrondissement de Lille - SCOT Lens-Lievin-Hénin-Carvin	22%
Relations Arrondissement de Lille - SCOT Grand Douaisis	11%
Relations Arrondissement de Lille - France Hors Région	11%
Relations Arrondissement de Lille - Arrondissement d'Arras	8%
Relations Arrondissement de Lille - reste de la Région	7%
Transit arrondissement de Lille	14%
Autres	1%
Total	100%

33%

Trafic HPS en uvp/h, source: modèle de trafic

A hauteur de Phalempin:

La moitié du trafic PL recensé en limite d'arrondissement est en transit

	VL	PL	Total
Echange	84 500	13 470	97 970
Transit	8 900	14 110	23 010
Total	93 400	27 580	120 980

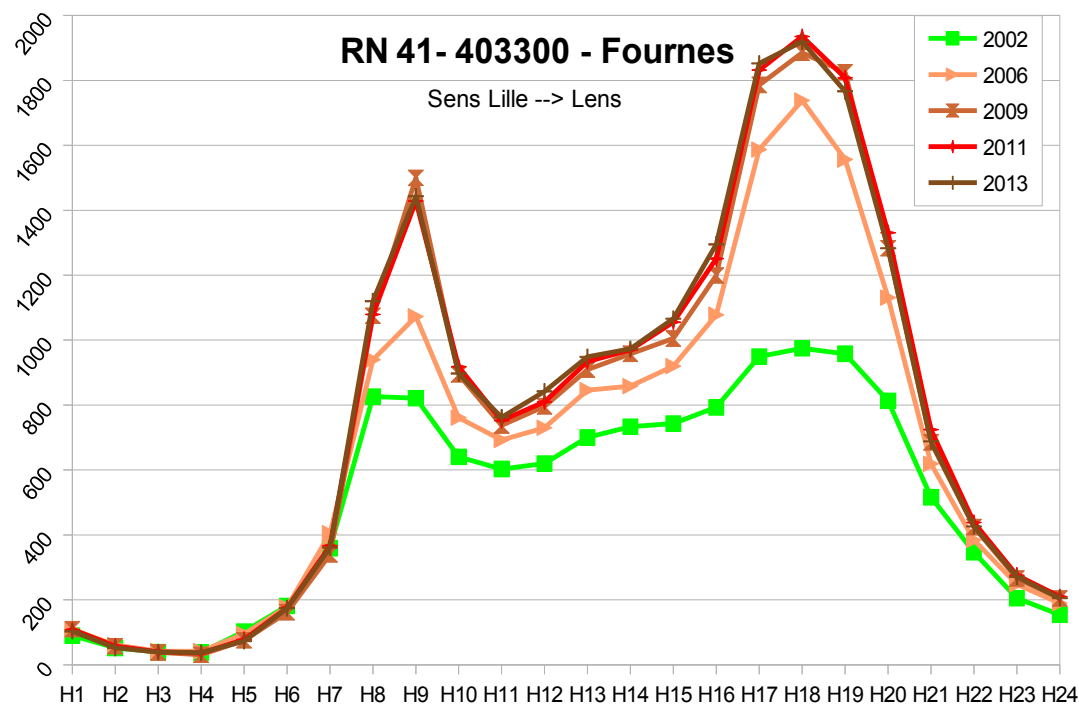
Trafic mjo en véh/j, source ECAM 2006

Malgré la congestion les trafics sur le réseau routier structurant continuent à croître

Entre 2006 et 2012 les évolutions de trafics ont encore été positives :

- Sur les autoroutes saturées les évolutions sont faibles :
 - 1,6 % sur A23 entre Orchies et Lesquin (50 500 veh/j), et sur A22 entre Tourcoing et Marcq (92 700 veh/j)
 - 2 % sur A25 entre La Chapelle d'Armentières et Englos (82 500 veh/j)
 - 2,9 % sur A1 entre Seclin et Lesquin (129 000 veh/j) alors que le trafic entre Carvin et Seclin a baissé de 7 % (99 700veh/j) lien avec la périurbanisation ?
- Sur les autoroutes les moins saturées les taux restent élevés :
 - 13 % sur A27 entre Villeneuve d'Asq et Baisieux (36 200 veh/j)
 - 17 % sur A21 entre Aubry et Dourges (56 400 veh/j)

Les effets de maillage et de concentration de trafics sur le réseau structurant de l'Etat sont perceptibles dès la mise en service d'aménagements capacitaires ex RN41 entre La Bassée et Englos



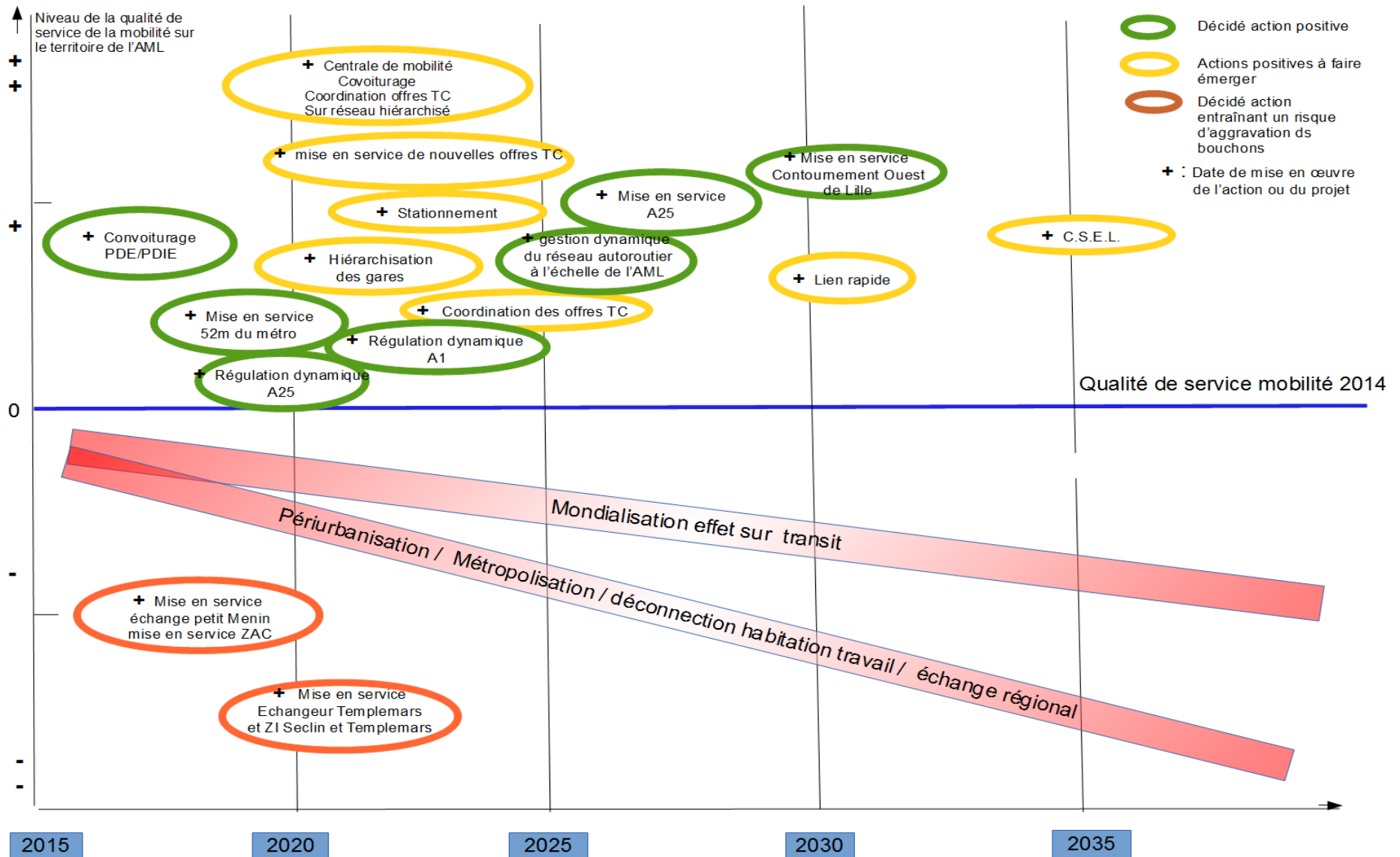
Amélioration du niveau de service des infrastructures et de la qualité des déplacements à l'horizon de 2020

Projets

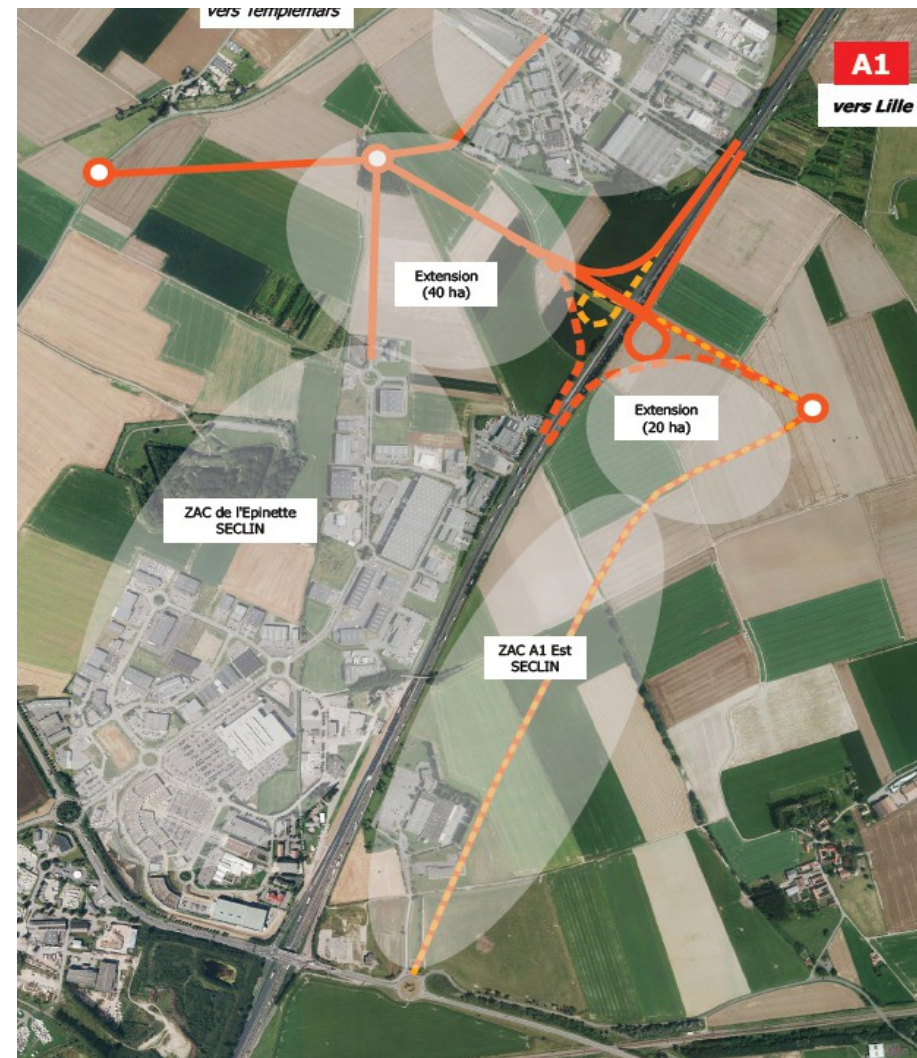
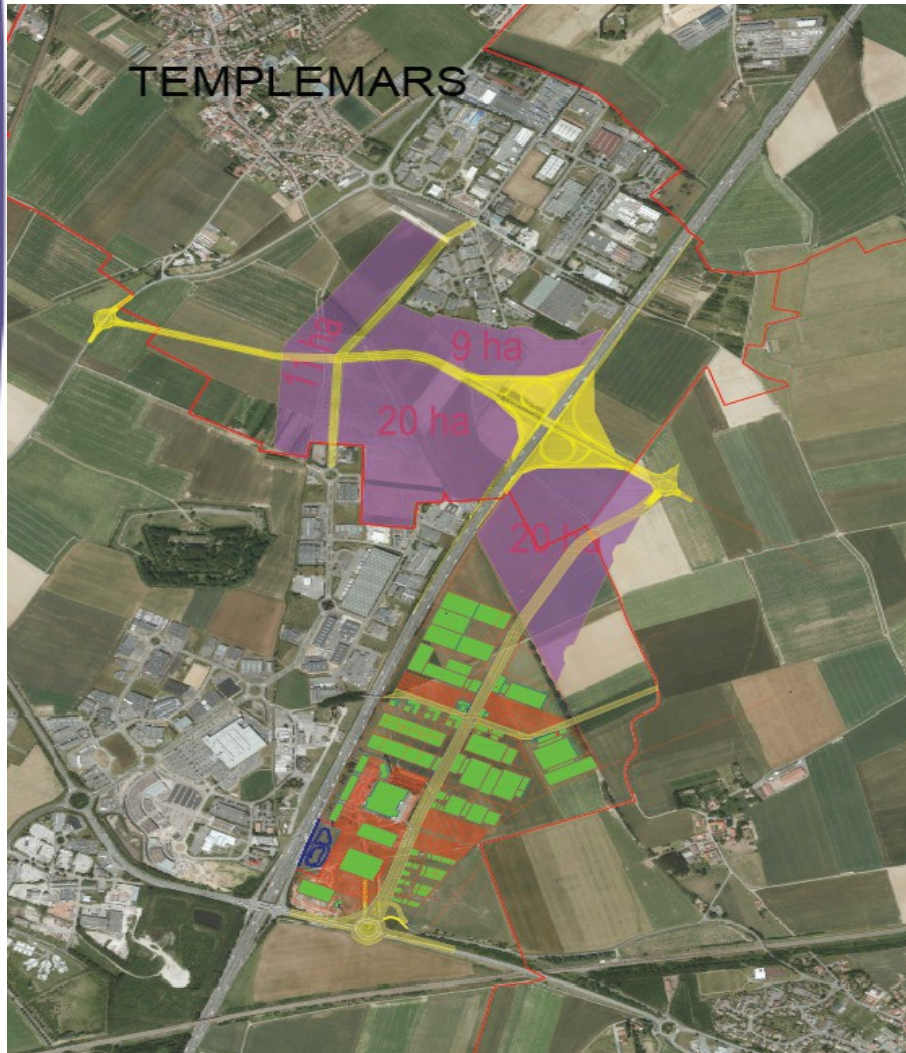
Offres de service



Quel Projet, son effet, sa temporalité



Comment concilier demande d'aménagement du territoire à vocation économique et enjeux mobilité



Par une réponse technique : l'échangeur sera construit en plusieurs phases temporelles, au fur et à mesure de la demande de desserte locale, mais en lien avec des projets et des offres de service qui doivent décongestionner l'autoroute A1 (projets de transport collectif, barreau de liaison A1 A27, covoiturage...)

Quelle stratégie à court terme pour réduire la congestion : le covoiturage

L'état a affiché, dans le cadre des études du schéma de cohérence à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille, la nécessité d'aller sur une stratégie covoiturage à l'échelle de la région.

Pourquoi :

- Les enjeux de mobilité dépassent l'échelle de territoire d'arrondissement
- Pour réussir une politique ambitieuse, il faut réunir les «voyageurs » en travaillant à une échelle qui permet une synergie et la possibilité de trouver des origines et destinations communes
- La cible principale pour la congestion étant le potentiel des déplacements domicile travail , domicile études, il faut travailler à partir des destinations (zone d'emploi dense, université) et mettre en place une politique d'animation forte pour initier la démarche et pérenne pour en conserver son effet et le démultiplier. Cette politique passe par les PDA, PDE et PDIE

Démarches en cours, après des expérimentations portées par la MEL et la CCI, notamment sur le secteur de lesquin

- Action par les CCI auprès des zones d'activité et SMRIT avec les AOT dans le cadre de la centrale de mobilité (L'Etat subventionne 2 ETP auprès de ces 2 structures)
- Les 2 départements se sont engagés dans une étude partenariale sur des aires de covoiturage dans les territoires par un examen des demandes actuelles de stationnement, en associant l'Etat et les Collectivités locales
- La DREAL a engagé une étude exploratoire sur les objectifs à atteindre pour améliorer le niveau de service sur les autoroutes



le covoiturage

1^{er} élément d'information sur l'étude DREAL

l'étude exploratoire est menée sur l'A25 sur la base du modèle routier DREAL et des mesures de trafic et de niveau de service des stations de mesure de la DIR sur le réseau routier.

1^{er} constat :

- Pour améliorer le niveau de service à 70km/h, pendant les heures de pointe du matin (trafic très majoritairement domicile travail) le taux d'occupation des véhicules doit passer de 1,17 à 1,60. (valeur minimale sans effet report lié à l'amélioration du niveau de service)
- Sur ce créneau d'heure de pointe, pendant 1h, 3450 veh sur les 5500 veh (soit 6400 voyageurs) qui transitent entre Englos et Loos ont des déplacements supérieurs à 20km/h:
 - 150 viennent de la RNO
 - 1200 viennent de la RN41
 - 2100 viennent de l'A25

Objectif de covoiturage sur la cible des usagers parcourant plus de 20 Km

- Avec l'objectif du taux d'occupation moyen des véhicules de 1,60 le nombre de véhicules devrait être ramené à 4200 veh/h,
- Compte tenu des usagers parcourant moins de 20 Km soit 2150 veh/h, le nombre souhaitable de véhicules parcourant plus de 20km doit être ramené de 3450 à 1870
- **Le taux d'occupation pour ces usagers doit passer de 1,17 à 2,15, ce qui revient à dire qu'un automobiliste sur 2 accepte de covoiturer.**



Pour compléter votre information le site de la DREAL :

Etudes de déplacement

Étude sur le fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une accessibilité à la métropole lilloise réalisée par le CETE, juillet 2012

Journée d'études Les Dimensions Sociales de la Mobilité

Analyses des trafics routiers

Enquêtes

Cartes de trafic

Analyse d'amélioration du contournement Ouest de Lille

Déplacements en transports en commun

Une base de données régionale sur l'offre de transports en commun

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Deplacements-intermodalite-et-securite-routiere->



Contribution au débat public du REGL Enjeux de mobilité en région

saturation du réseau routier

politique d'amélioration du niveau de service à
l'horizon de 2020

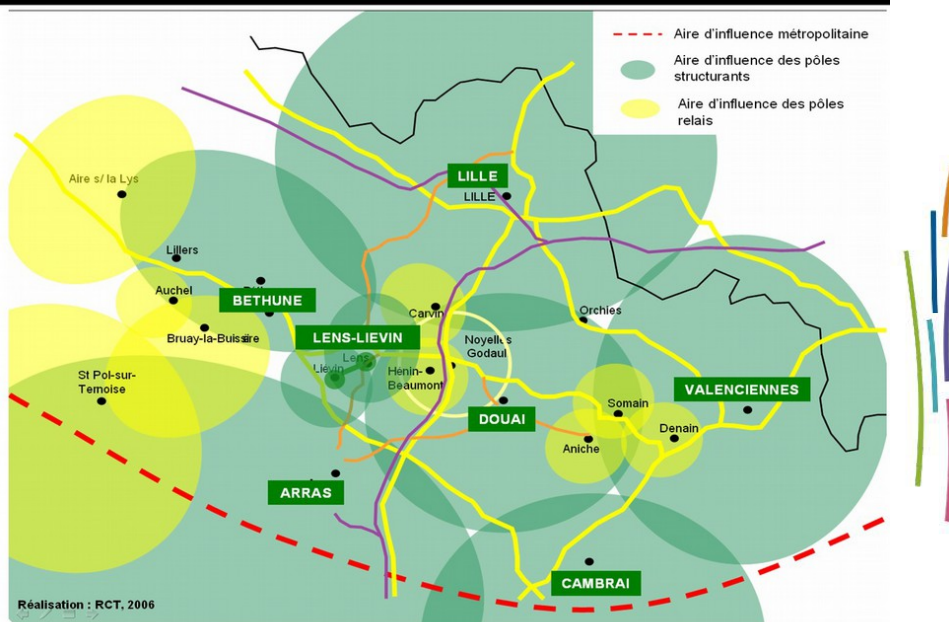
Atelier du 7 mai 2015

DREAL Nord-Pas de Calais
Service Déplacements Intermodalité et Infrastructures
Michel Leblanc



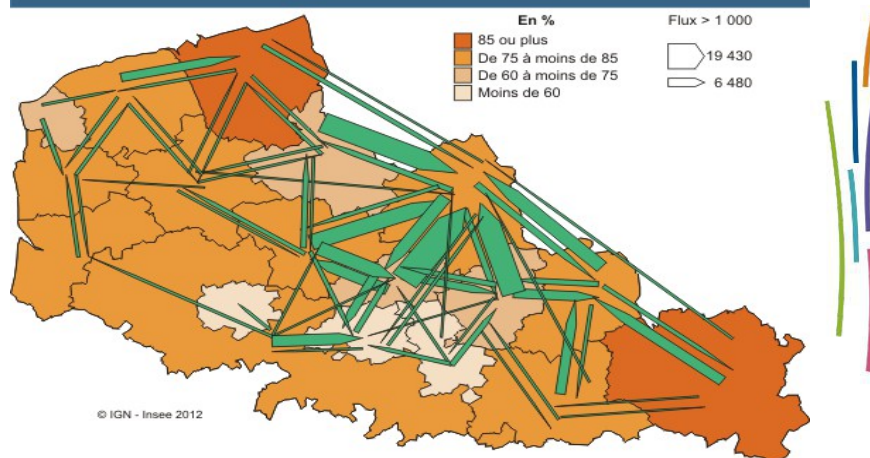
- **Etat des lieux de la mobilité dans l'aire métropolitaine de Lille** (domicile-travail et vie quotidienne),
 - > la congestion du réseau autoroutier
 - > les limites de l'offre ferroviaire

Un constat : l'aire métropolitaine de Lille est organisée suivant un système urbain multipolaire



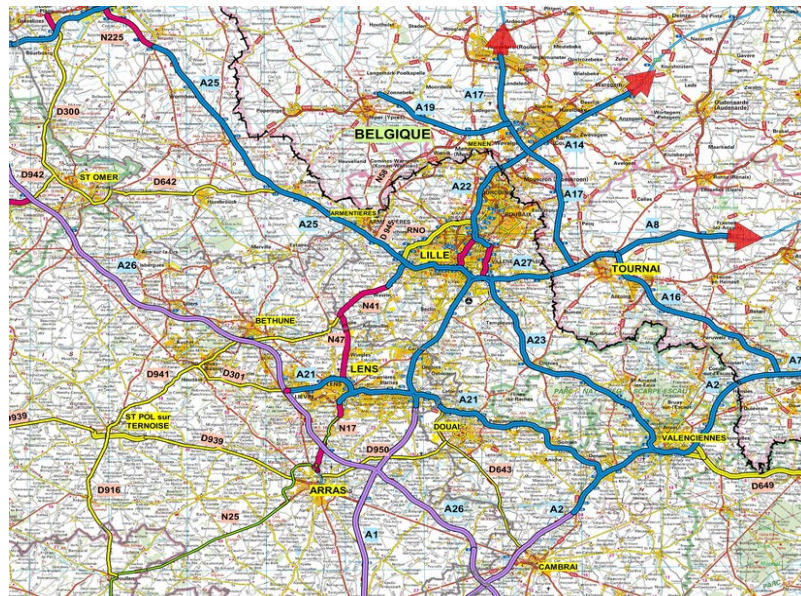
La mobilité pour le travail s'est généralisée en région autour de Lille et du Bassin minier

Carte 30 : Taux de stabilité des actifs occupés et principaux flux intérieurs des Scot du Nord-Pas-de-Calais en 2008



Source : recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire (Insee).

Un réseau autoroutier dense et gratuit dans le territoire de l'aire métropolitaine de Lille a favorisé les échanges entre territoires

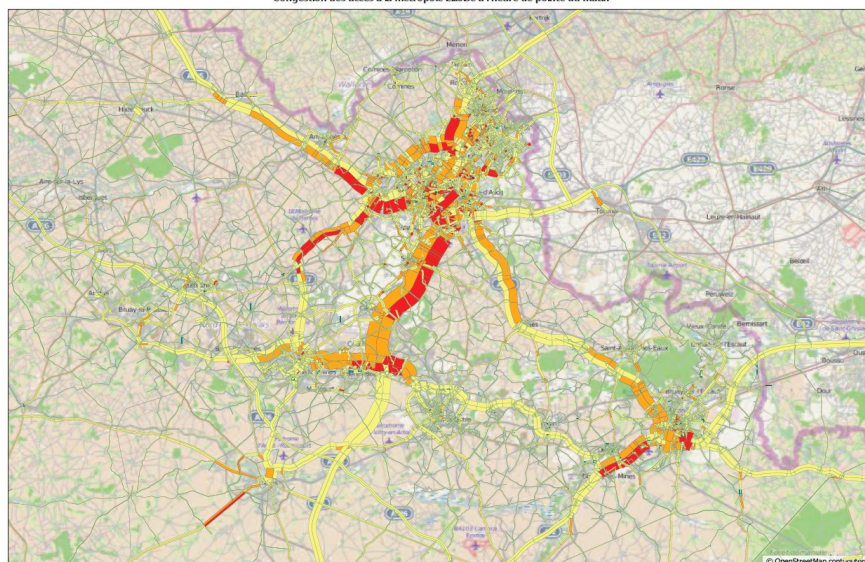


Éléments de caractérisation de l'usage du réseau autoroutier



Un réseau autoroutier avec des zones de congestion en progression

Congestion des accès à la métropole Lillebe à l'heure de pointe du matin



RDG/Trac Historique, Carte 2011, Mars 2013
Système de coordonnées UTM, PROJ. PROJ4321LA (longueur)
Date : 2016-08-25
Source : IGN, S.A. / SDI / CEA / AN / (voir notice)

gêne forte
gêne possible
pas de gêne

© OpenStreetMap contributors

Échelle des charges :

0 2000 4000 6000

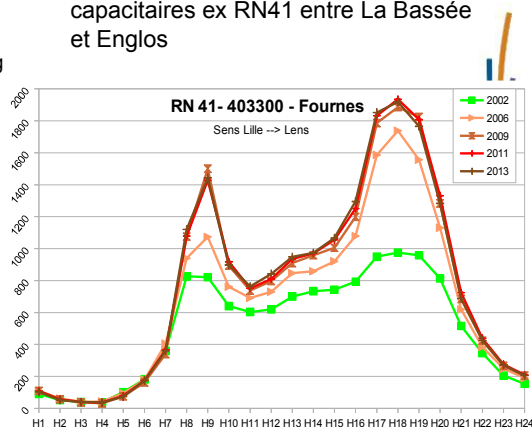


Malgré la congestion les trafics sur le réseau routier structurant continuent à croître

Entre 2006 et 2012 les évolutions de trafics ont encore été positives :

- Sur les autoroutes saturées les évolutions sont faibles :
 - 1,6 % sur A23 entre Orchies et Lesquin (50 500 veh/j), et sur A22 entre Tourcoing et Marcq (92 700 veh/j)
 - 2 % sur A25 entre La Chapelle d'Armentières et Englos (82 500 veh/j)
 - 2,9 % sur A1 entre Seclin et Lesquin (129 000 veh/j) alors que le trafic entre Carvin et Seclin a baissé de 7 % (99 700veh/j) lien avec la périurbanisation ?
- Sur les autoroutes les moins saturées les taux restent élevés :
 - 13 % sur A27 entre Villeneuve d'Asq et Baisieux (36 200 veh/j)
 - 17 % sur A21 entre Auby et Douges (56 400 veh/j)

Les effets de maillage et de concentration de trafics sur le réseau structurant de l'Etat sont perceptibles dès la mise en service d'aménagements capacitaires ex RN41 entre La Bassée et Englos



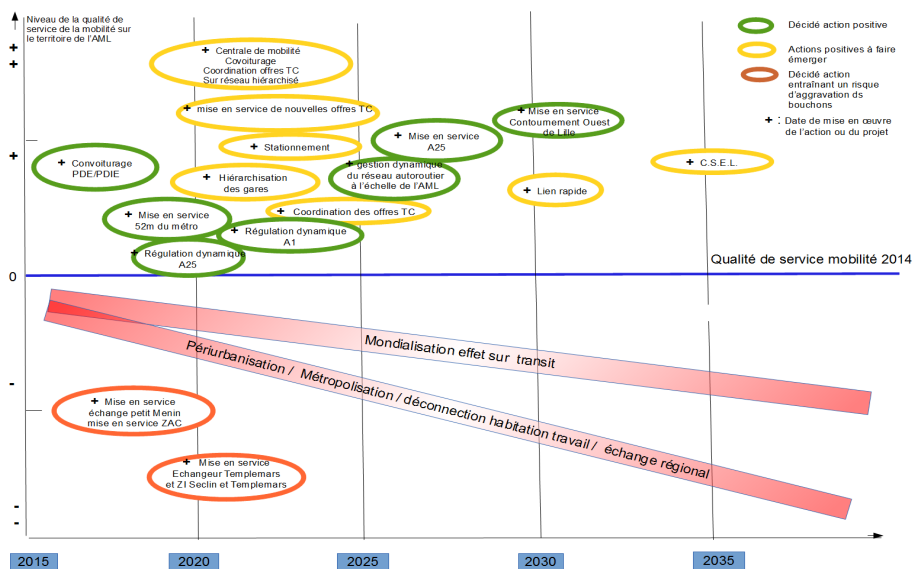
Amélioration du niveau de service des infrastructures et de la qualité des déplacements à l'horizon de 2020

Projets

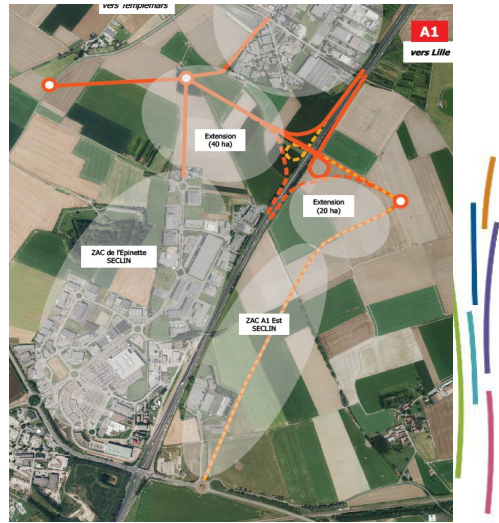
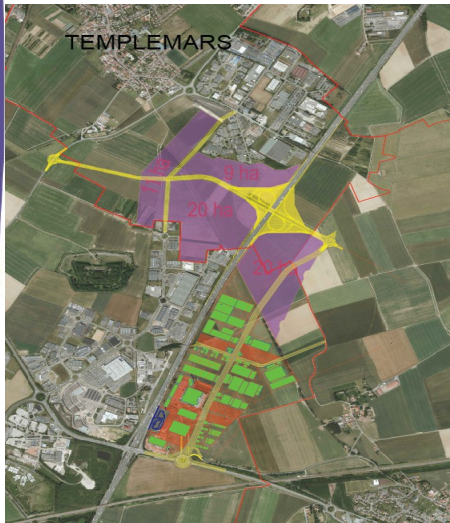
Offres de service



Quel Projet, son effet, sa temporalité



Comment concilier demande d'aménagement du territoire à vocation économique et enjeux mobilité



Par une réponse technique : l'échangeur sera construit en plusieurs phases temporelles, au fur et à mesure de la demande de desserte locale, mais en lien avec des projets et des offres de service qui doivent décongestionner l'autoroute A1 (projets de transport collectif, barreau de liaison A1 A27, covoiturage...)

Quelle stratégie à court terme pour réduire la congestion : le covoiturage

L'état a affiché, dans le cadre des études du schéma de cohérence à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille, la nécessité d'aller sur une stratégie covoiturage à l'échelle de la région.

Pourquoi :

- Les enjeux de mobilité dépassent l'échelle de territoire d'arrondissement
- Pour réussir une politique ambitieuse, il faut réunir les « voyageurs » en travaillant à une échelle qui permet une synergie et la possibilité de trouver des origines et destinations communes
- La cible principale pour la congestion étant le potentiel des déplacements domicile travail, domicile études, il faut travailler à partir des destinations (zone d'emploi dense, université) et mettre en place une politique d'animation forte pour initier la démarche et pérenne pour en conserver son effet et le démultiplier. Cette politique passe par les PDA, PDE et PDIE

Démarches en cours, après des expérimentations portées par la MEL et la CCI, notamment sur le secteur de lesquin

- Action par les CCI auprès des zones d'activité et SMRIT avec les AOT dans le cadre de la centrale de mobilité (L'Etat subventionne 2 ETP auprès de ces 2 structures)
- Les 2 départements se sont engagés dans une étude partenariale sur des aires de covoiturage dans les territoires par un examen des demandes actuelles de stationnement, en associant l'Etat et les Collectivités locales
- La DREAL a engagé une étude exploratoire sur les objectifs à atteindre pour améliorer le niveau de service sur les autoroutes



le covoiturage

1^{er} élément d'information sur l'étude DREAL

l'étude exploratoire est menée sur l'A25 sur la base du modèle routier DREAL et des mesures de trafic et de niveau de service des stations de mesure de la DIR sur le réseau routier.

1^{er} constat :

- Pour améliorer le niveau de service à 70km/h, pendant les heures de pointe du matin (trafic très majoritairement domicile travail) le taux d'occupation des véhicules doit passer de 1,17 à 1,60. (valeur minimale sans effet report lié à l'amélioration du niveau de service)
- Sur ce créneau d'heure de pointe, pendant 1h, 3450 veh sur les 5500 veh (soit 6400 voyageurs) qui transitent entre Englos et Loos ont des déplacements supérieurs à 20km/h:
 - 150 viennent de la RNO
 - 1200 viennent de la RN41
 - 2100 viennent de l'A25

Objectif de covoiturage sur la cible des usagers parcourant plus de 20 Km

- Avec l'objectif du taux d'occupation moyen des véhicules de 1,60 le nombre de véhicules devrait être ramené à 4200 veh/h,
- Compte tenu des usagers parcourant moins de 20 Km soit 2150 veh/h, le nombre souhaitable de véhicules parcourant plus de 20km doit être ramené de 3450 à 1870
- Le **taux d'occupation pour ces usagers doit passer de 1,17 à 2,15**, ce qui revient à dire qu'un **automobiliste sur 2 accepte de covoiturer**.



Pour compléter votre information le site de la DREAL :

Etudes de déplacement

Étude sur le fonctionnement de pôles d'échanges ferroviaires périurbains pour une
accessibilité à la métropole lilloise réalisée par le CETE, juillet 2012
Journée d'études Les Dimensions Sociales de la Mobilité

Analyses des trafics routiers

Enquêtes

Cartes de trafic

Analyse d'amélioration du contournement Ouest de Lille

Déplacements en transports en commun

Une base de données régionale sur l'offre de transports en commun

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?-Deplacements-intermodalite-et-securite-routiere->

