

Contribution au débat public du REGL Enjeux de mobilité en région

saturation du réseau routier

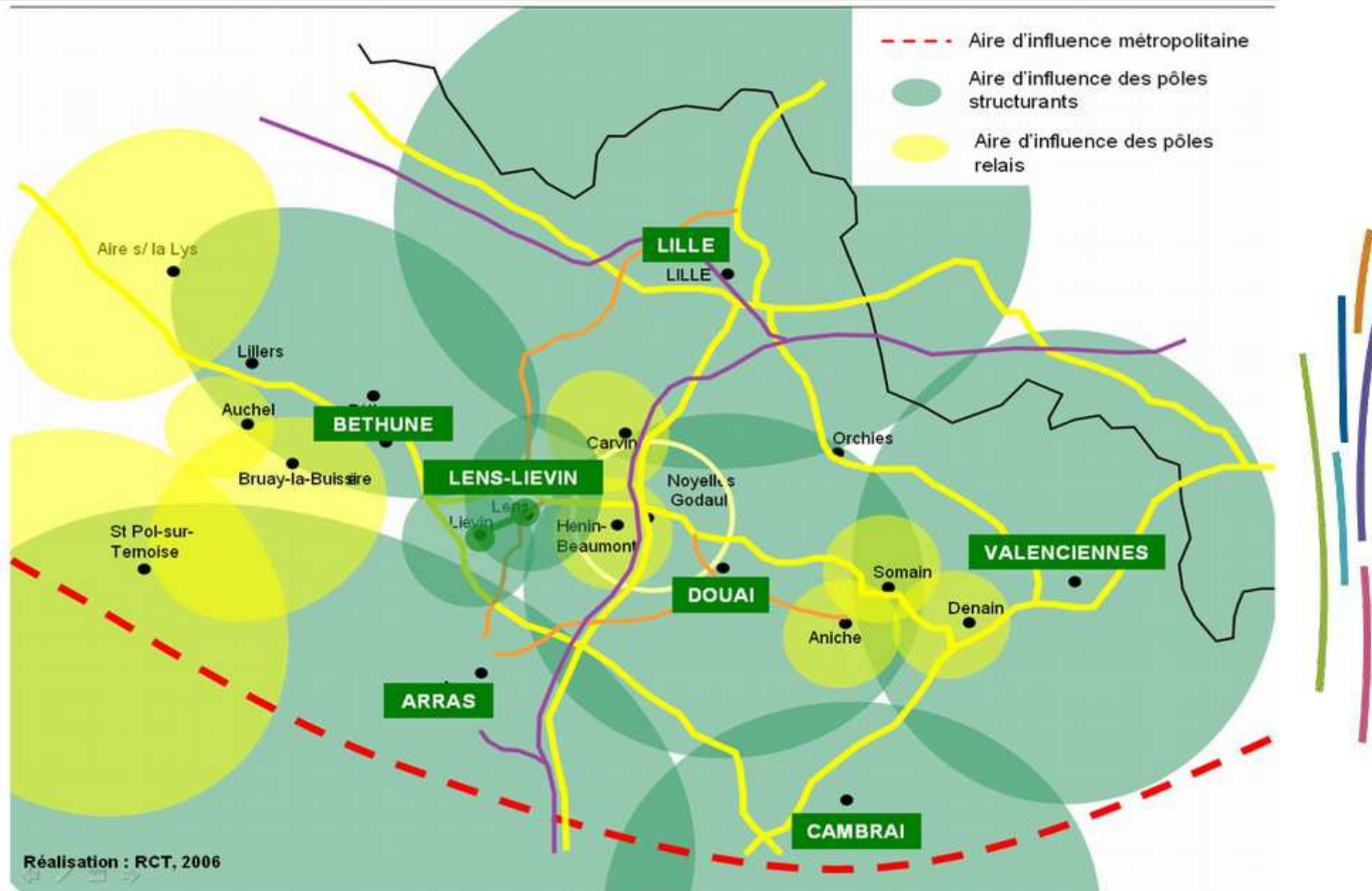
**politique d'amélioration du niveau de service à
l'horizon de 2030**

Atelier du 20 mai 2015

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

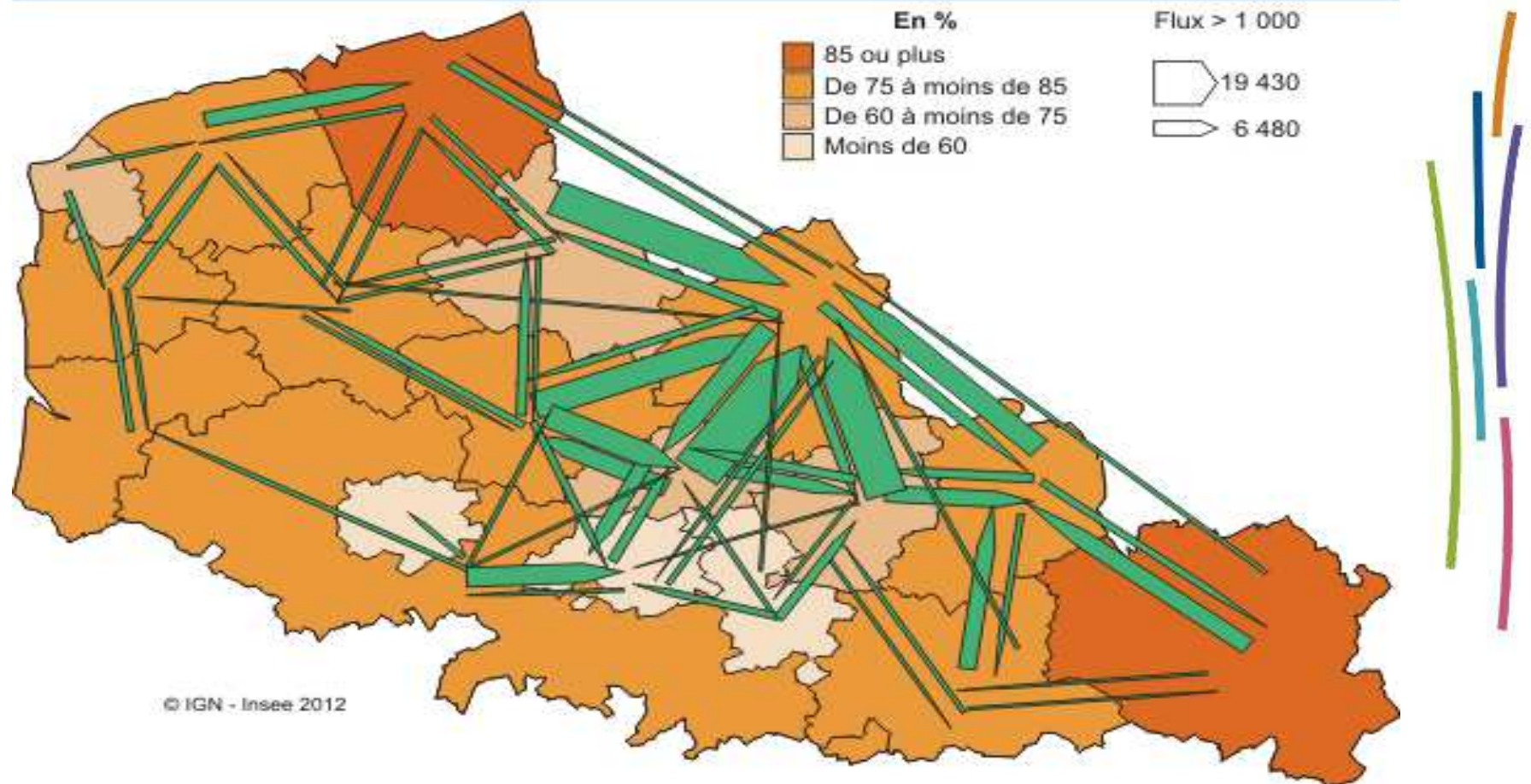


Un constat : l'aire métropolitaine de Lille est organisée suivant un système urbain multipolaire



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

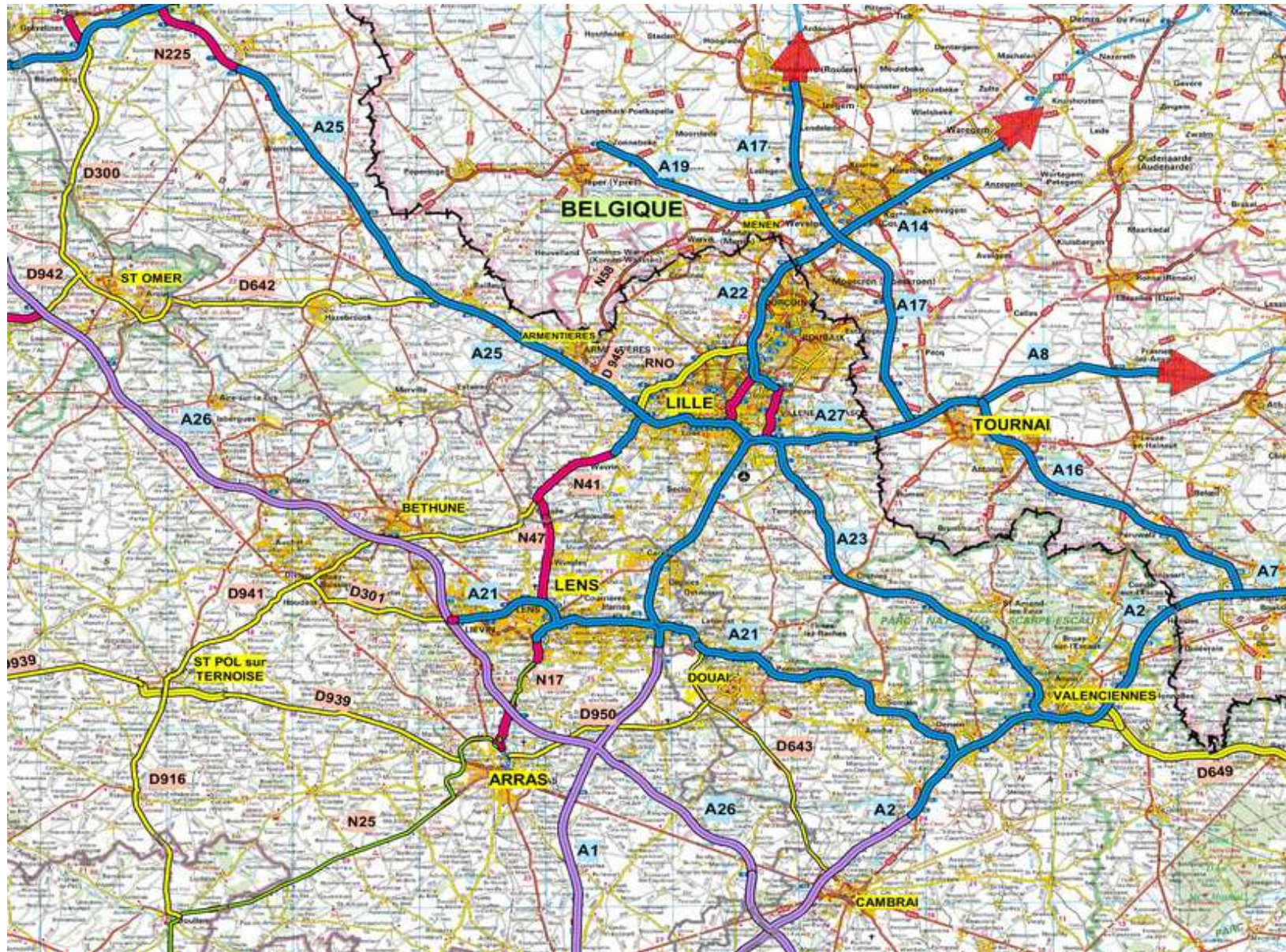


Source : recensement de la population de 2008, exploitation complémentaire (Insee).

Éléments de caractérisation de l'usage du réseau autoroutier

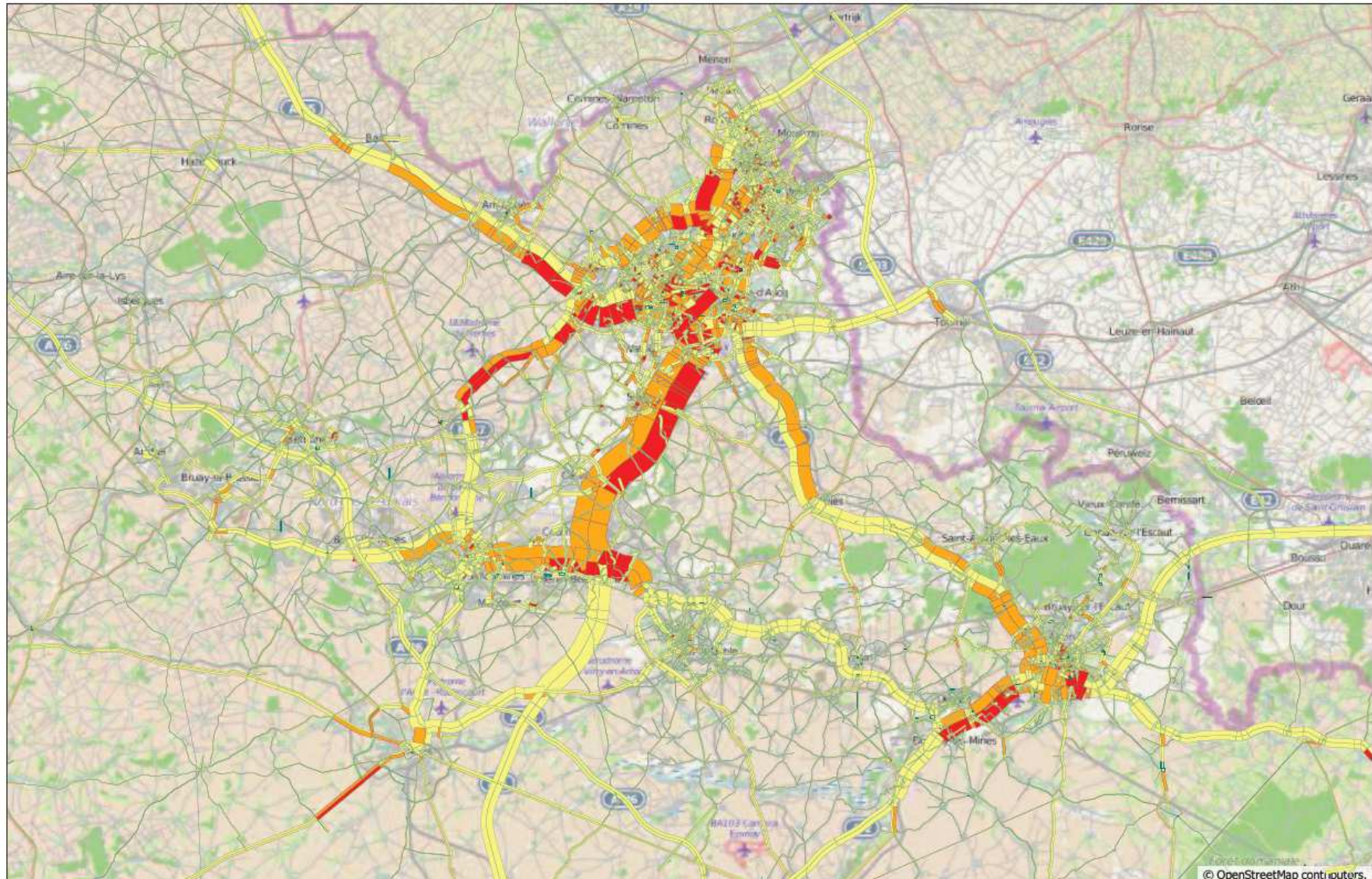


Un réseau autoroutier dense et gratuit dans le territoire de l'aire métropolitaine de Lille a favorisé les échanges entre territoires



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 Cordan 2011 Mars 2015
Scénario 2: V0 réseau actuel (REG6) MatAF2011A (congestion)
Date : 2015-03-27
Source : D.R.E.A.L./ S.D.I.I / C.D.R.U. / AMx (andre.mortreux)

■ gêne forte
■ gêne ponctuelle
■ pas de gêne



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

De 1970 à 2000 le trafic sur le réseau routier national a fortement augmenté, accompagnant l'intense mutation du tissu économique de l'aire métropolitaine. Depuis 2000, Cette évolution se poursuit de façon plus différenciée. La situation entre 2006 et 2012 se présente comme suit :

Quelques sections voient leur trafic stagner ou baisser localement en amont de zones fortement congestionnées.

- 7 % sur A1 entre Carvin et Seclin (99 700 veh/j) (effet maillage RN41-RN47?)

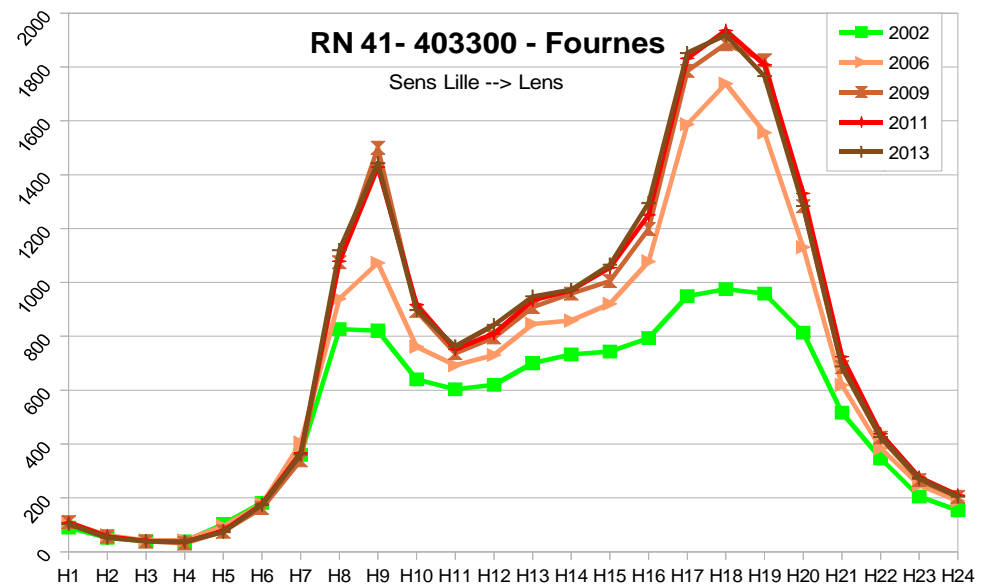
Sur les sections d'autoroutes saturées aux abords de Lille, le trafic routier continue d'augmenter, avec des taux d'évolutions faibles :

- 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).

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 RN47 (2007) et RN41 (2005) entre La Bassée et Englos

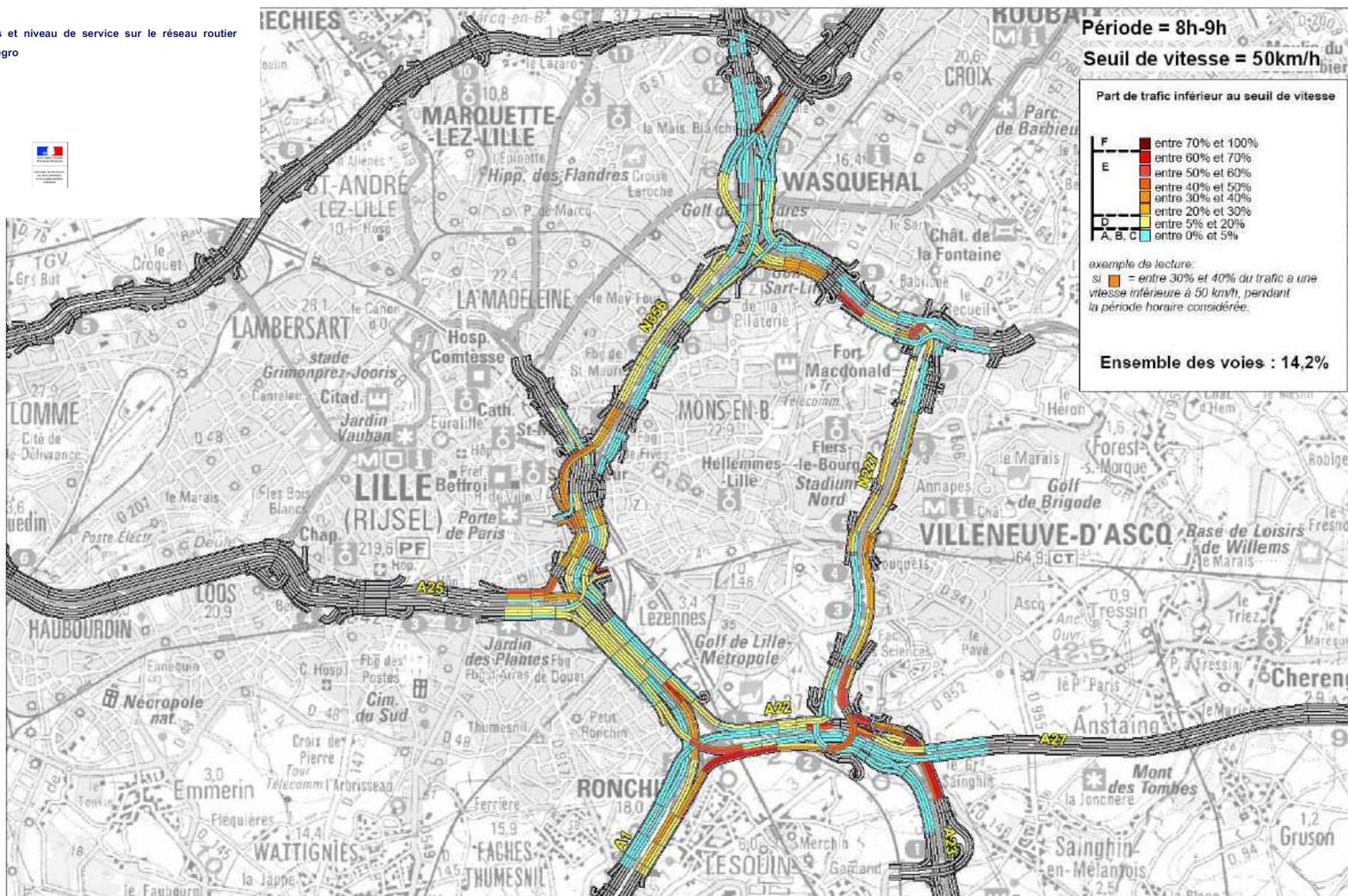


Part de trafic (par voie) dont la vitesse est inférieure au seuil de vitesse considéré
jour ouvrable moyen, hors vacances scolaires, période de novembre 2006 à avril 2007

Cartographie des vitesses et niveau de service sur le réseau routier couvert par le système Allegro

période d'observation novembre 2006 - avril 2007

Date: novembre 2007



Période = 8h-9h
Seuil de vitesse = 50km/h

Part de trafic inférieur au seuil de vitesse

| | |
|---|-------------------|
| F | entre 70% et 100% |
| E | entre 60% et 70% |
| D | entre 40% et 50% |
| C | entre 30% et 40% |
| B | entre 20% et 30% |
| A | entre 5% et 20% |

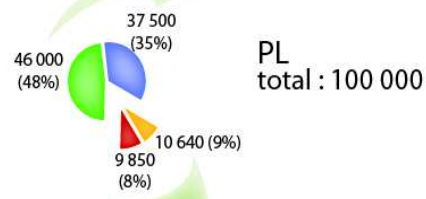
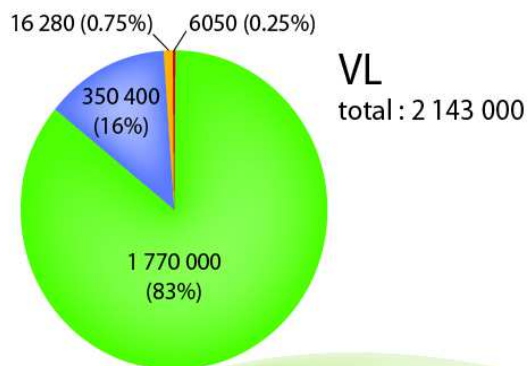
exemple de lecture:
si [orange box] = entre 30% et 40% du trafic à une vitesse inférieure à 50 km/h, pendant la période horaire considérée.

Ensemble des voies : 14,2%

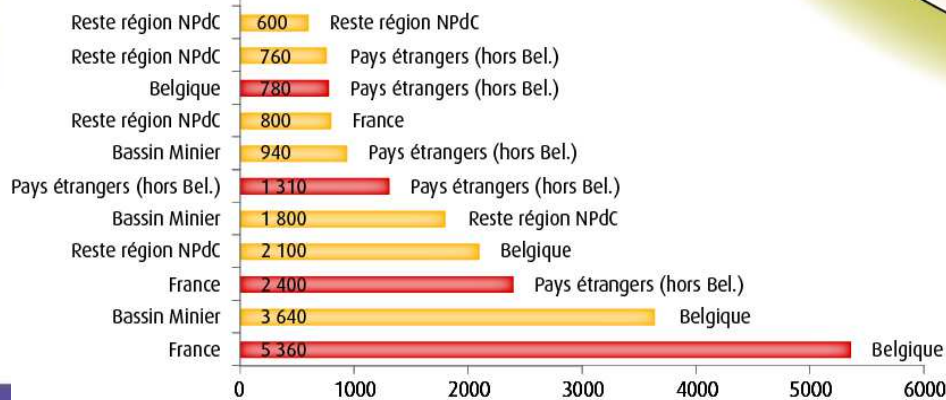
| | Période de Nuit | | | | | | | Pointe Matin | | | Période Creuse | | | | | Pointe du Soir | | | | Période de Nuit | | | | Jour | |
|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|--------------|-------|-------|----------------|------|------|------|------|----------------|-------|-------|-------|-----------------|------|------|------|------|-------|
| | 00h | 01h | 02h | 03h | 04h | 05h | 06h | 07h | 08h | 09h | 10h | 11h | 12h | 13h | 14h | 15h | 16h | 17h | 18h | 19h | 20h | 21h | 22h | | 23h |
| part totale des véhicules dont la vitesse est inférieure à 70 km/h, sur l'ensemble des voies. | 4,2% | 4,1% | 3,8% | 3,9% | 3,8% | 3,8% | 5,4% | 24,4% | 39,0% | 19,6% | 8,5% | 7,4% | 8,1% | 8,6% | 8,7% | 9,8% | 21,7% | 35,3% | 30,9% | 14,6% | 6,4% | 4,9% | 5,2% | 5,2% | 17,5% |
| part totale des véhicules dont la vitesse est inférieure à 50 km/h, sur l'ensemble des voies. | 0,2% | 0,3% | 0,2% | 0,2% | 0,2% | 0,1% | 0,2% | 4,8% | 14,2% | 5,8% | 0,6% | 0,5% | 0,9% | 0,6% | 0,8% | 1,0% | 5,9% | 14,2% | 12,6% | 4,0% | 0,7% | 0,3% | 0,5% | 0,4% | 4,9% |

Enjeux de la circulation de poids lourds dans l'arrondissement de Lille

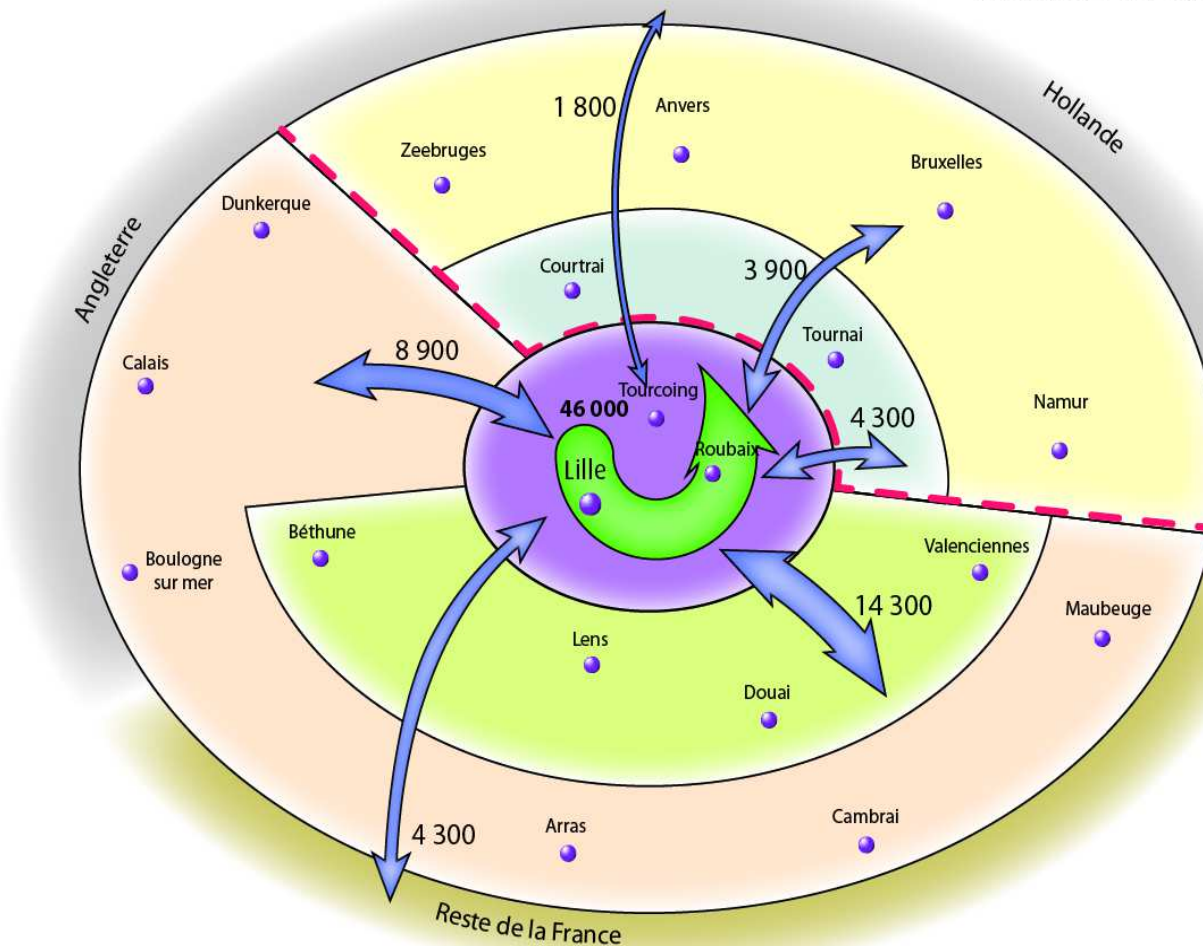
Rappel des flux dans l'arrondissement de Lille



Analyse des flux de transit

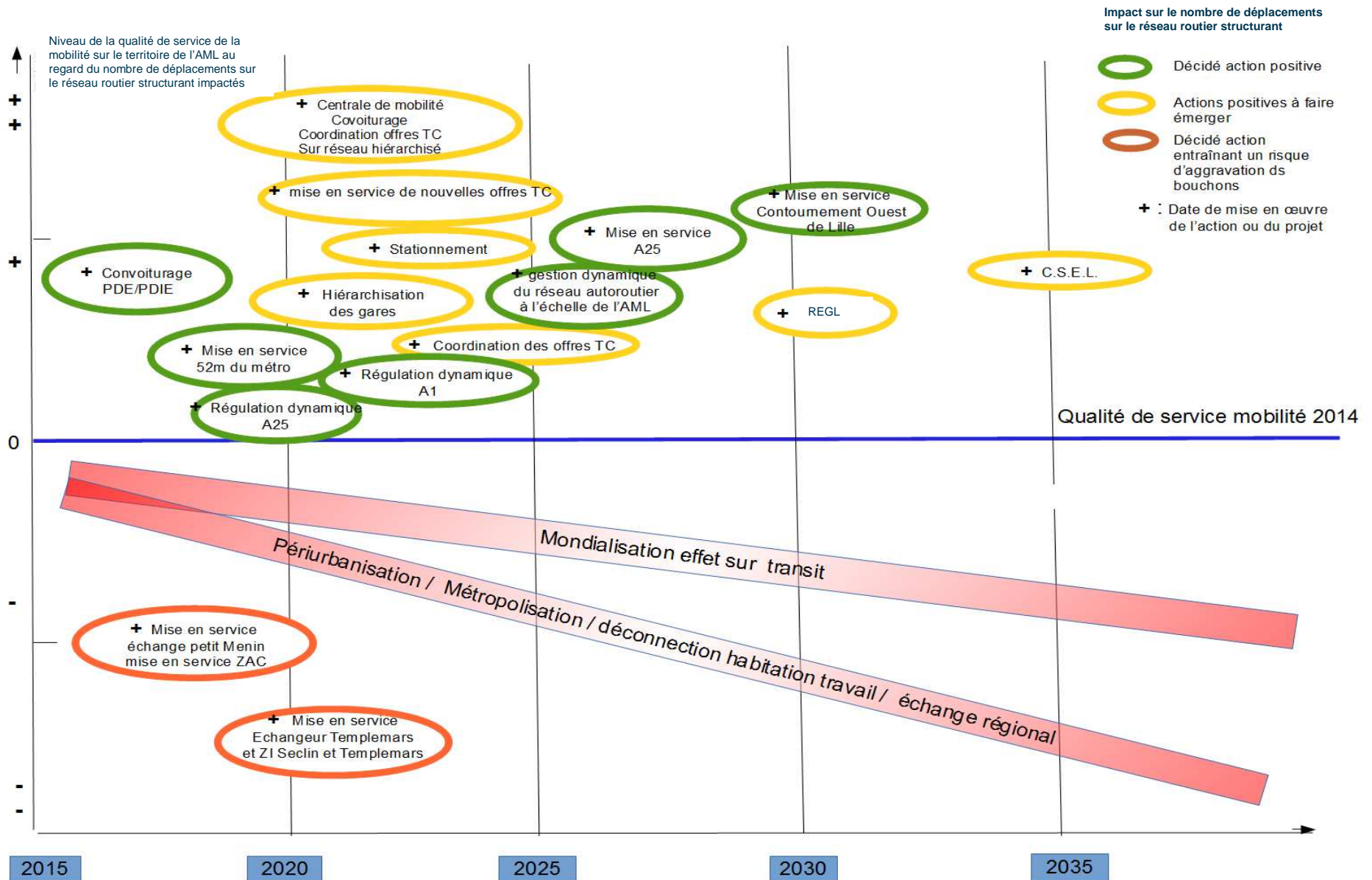


Analyse des flux d'échanges et internes de Poids Lourds dans l'arrondissement de Lille (En nombre de PL / jour ouvrable)



■ **Interne** : déplacements effectués par les résidents de l'arrondissement de Lille dans l'arrondissement
■ **Échange** : déplacements ayant une extrémité dans l'arrondissement et une à l'extérieur
■ **Transit régional**
■ **Transit national & international** } : déplacements traversant l'arrondissement sans s'y arrêter

Projets impactant les niveaux de congestion



Un scénario de référence...

Les éléments suivants ont été introduits sous la forme de variation ponctuelle ou généralisée du trafic sur l'aire d'étude :

Les aménagements projetés dans le cadre du scénario n°1 du PDU de Lille avec leurs résultats attendus conduisent à définir des évolutions particulières pour cette zone (-24 % du trafic VL et PL en interne et +13 % VL et +20 % PL pour le trafic d'échange) (pour rappel inscription de projets lourds de TC , doublement métro en cours, Train Tram, BHNS, covoiturage avec un objectif de 1,6, développement modes actifs, cohérence de l'urbanisation , hiérarchisation des pôles d'échanges en approche de la MEL....)

Les hypothèses nationales de croissance de la demande de mobilité à l'horizon 2030 déclinées sur la Région, sont les suivantes :

+25 % trafic VL et +20 % trafic PL pour les longues distances

+20 % pour le trafic VL et PL pour les moyennes distances

+4 % pour le trafic VL et PL pour les courtes distances (en agglomération et hors mise en œuvre de politique particulière, cf PDU de LMCU)

Cette déclinaison régionale des hypothèses nationales prend en compte :

Les hypothèses de reports modaux induits par les aménagements ferroviaires à l'échelle nationale

les résultats attendus des politiques en faveur d'une utilisation plus raisonnée de la voiture (covoiturage)

Un scénario de référence...

Les hypothèses conduisent, en 2030, aux variations de trafic suivantes:

Pour l'Aire Métropolitaine Lilloise, hors LMCU :

- trafic de transit VL +25% ; PL +20%
- trafic d'échange VL +20% ; PL +20%
- trafic interne VL +4% ; PL +4%

pour LMCU :

- trafic de transit VL +25% ; PL +20%
- trafic d'échange VL +13% ; PL +20%
- trafic interne VL -24%. PL -24%

Ces évolutions se traduisent sur le réseau par :

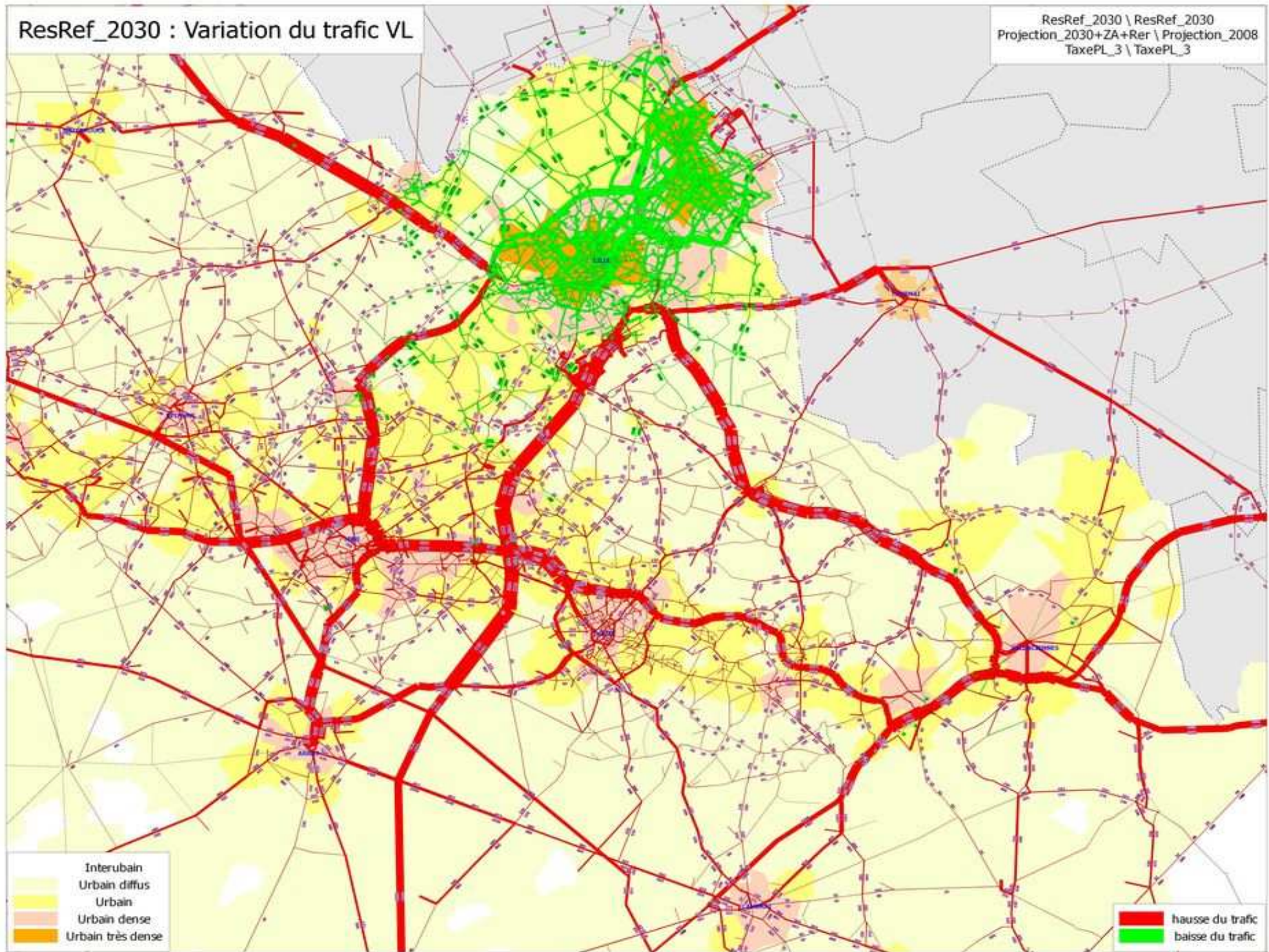
une augmentation assez uniforme du trafic PL d'environ 20% (hors LMCU, où ce trafic est sensiblement stable)

Une augmentation du trafic VL interurbain et périurbain de 20% (hors LMCU, où ce trafic baisse de 15%)



ResRef_2030 : Variation du trafic VL

ResRef_2030 \ ResRef_2030
Projection_2030+ZA+Rer \ Projection_2008
TaxePL_3 \ TaxePL_3

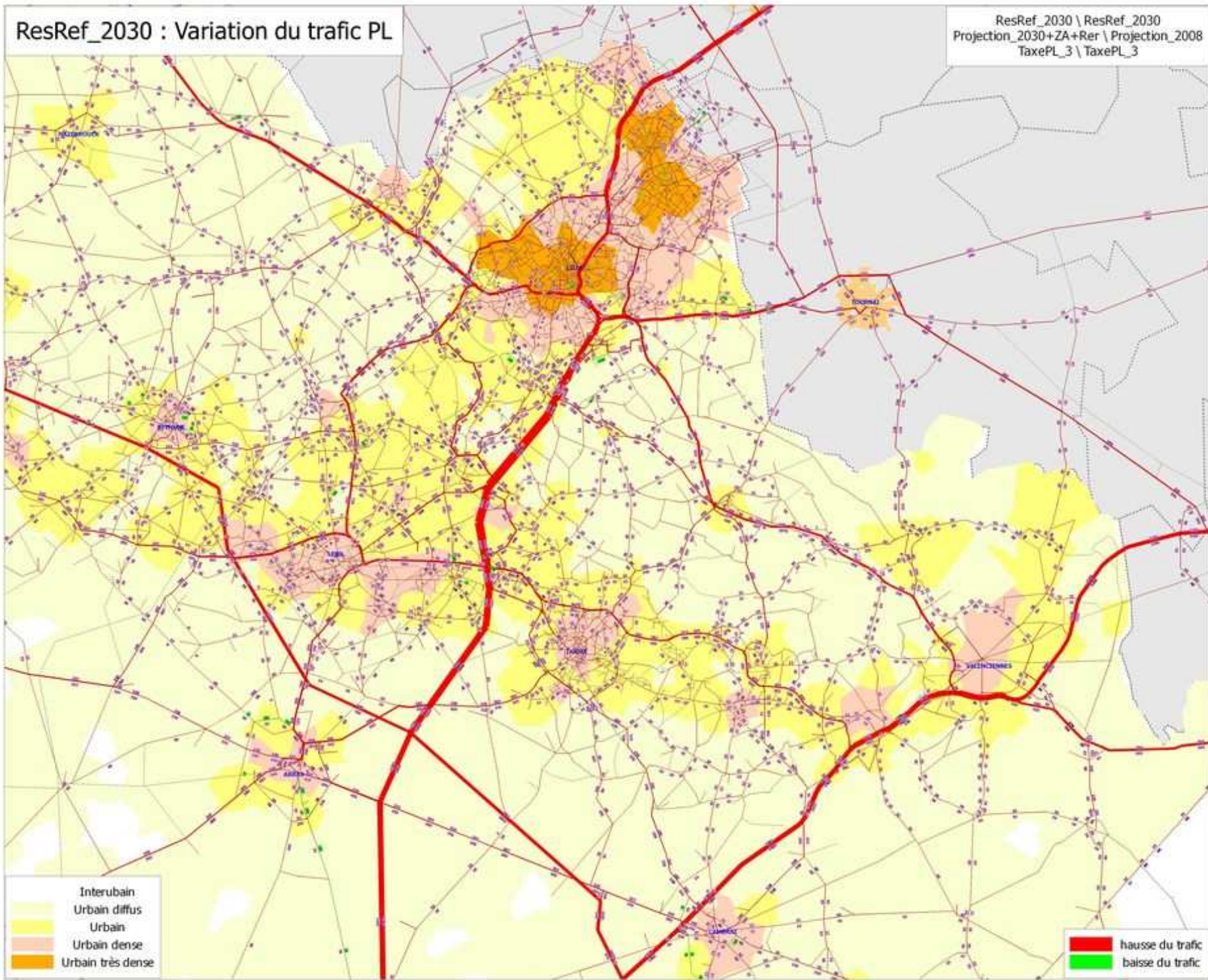


Interurbain
Urbain diffus
Urbain
Urbain dense
Urbain très dense

hausse du trafic
baisse du trafic

ResRef_2030 : Variation du trafic PL

ResRef_2030 \ ResRef_2030
Projection_2030+ZA+Rer \ Projection_2008
TaxePL_3 \ TaxePL_3



Amélioration du niveau de service des infrastructures et de la qualité des déplacements à l'horizon de 2030

Projets structurants
et
Offres de service



La stratégie d'évolution de l'offre autoroutière de l'aire métropolitaine lilloise

Sur l'aire métropolitaine, la stratégie consiste à **traiter les points de congestion**, pour permettre la **préservation des fonctions de transit et d'échanges** nécessaires au dynamisme de l'économie de plate-forme internationale de l'aire métropolitaine avec un objectif de niveau de service **limitant la création de trafic induit**.

A cette fin **des aménagements autoroutiers renforceront à moyen terme la capacité** :

- de l'A25 et de l'itinéraire RN41-RN 47 reliant Lens à Lille par l'Ouest ;
- de raccordement de l'A1 sur l'A27 au Sud Est de la MEL.

A plus court terme, une politique d'optimisation des autoroutes existantes de l'aire métropolitaine se traduira par :

- la mise en place de dispositifs de gestion dynamique des vitesses, des accès,

- la mise en œuvre de voies supplémentaires par des



Amélioration des liaisons A25 -Lens versant Ouest de la métropole

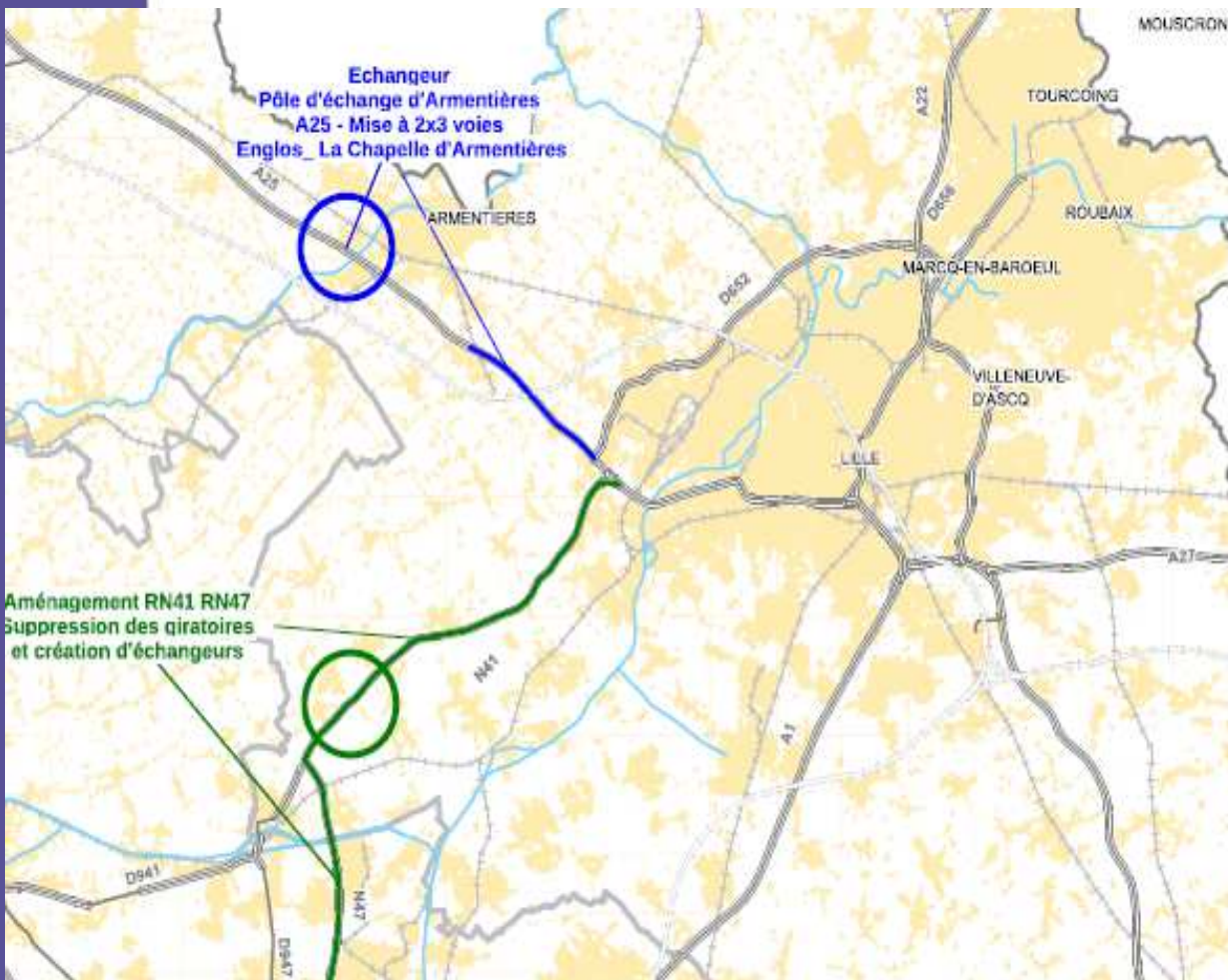
Objectifs :

Réduire les points de congestion récurrents et offrir un maillage grande maille pour les liaisons entre le bassin minier et le versant ouest de la métropole Lilloise et la Flandre

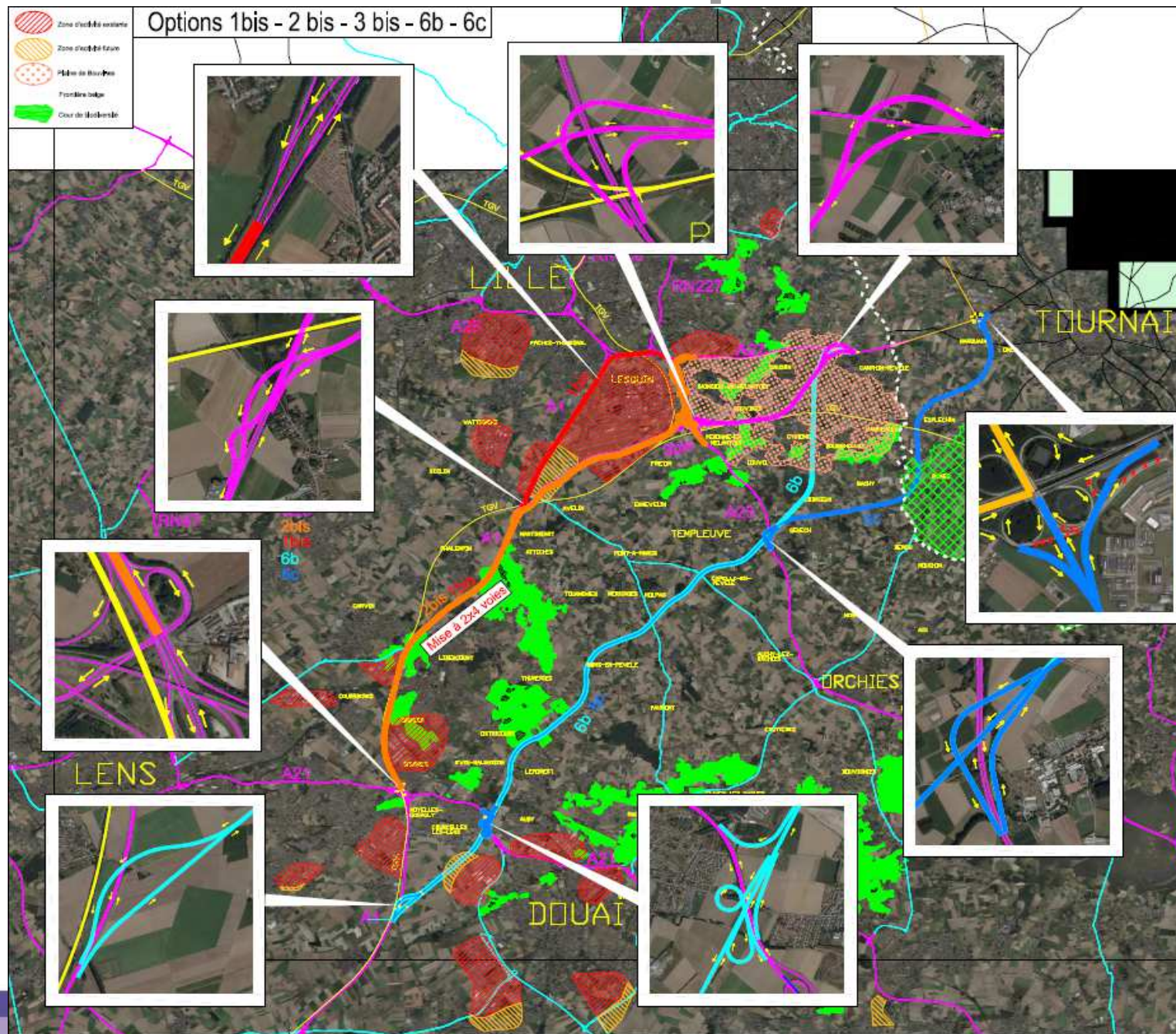
Projets :

Traiter la zone d'entrecroisement entre La Chapelle d'Armentières et Englos, par la mise à 2x3 voies de l'A25

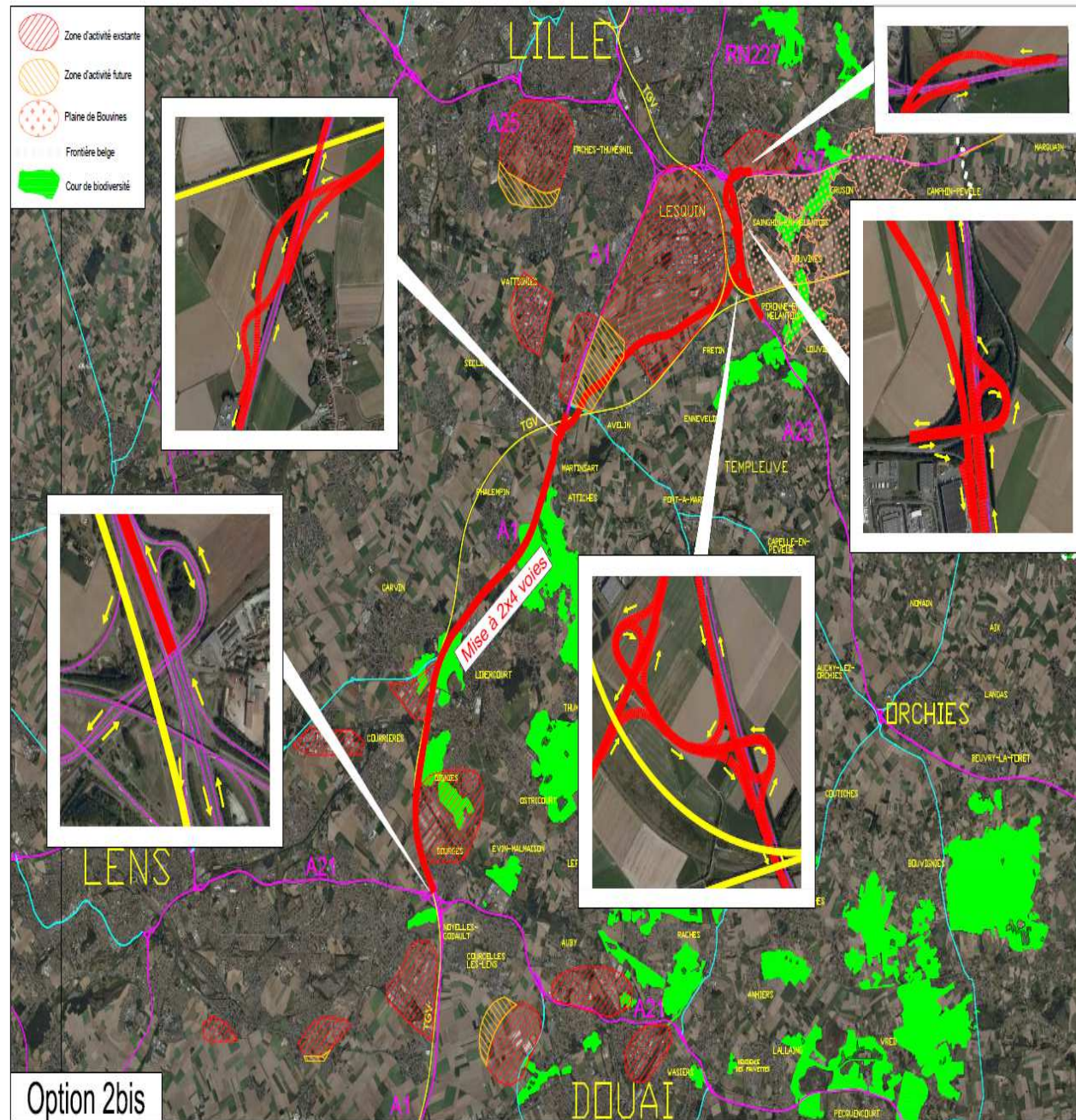
Améliorer l'itinéraire constitué par les RN41 et RN47 en dénivellant les derniers giratoires



Amélioration des liaisons entre Douai-Lens et la métropole MEL



Amélioration des liaisons entre Douai-Lens et la métropole MEL



Objectifs : Améliorer

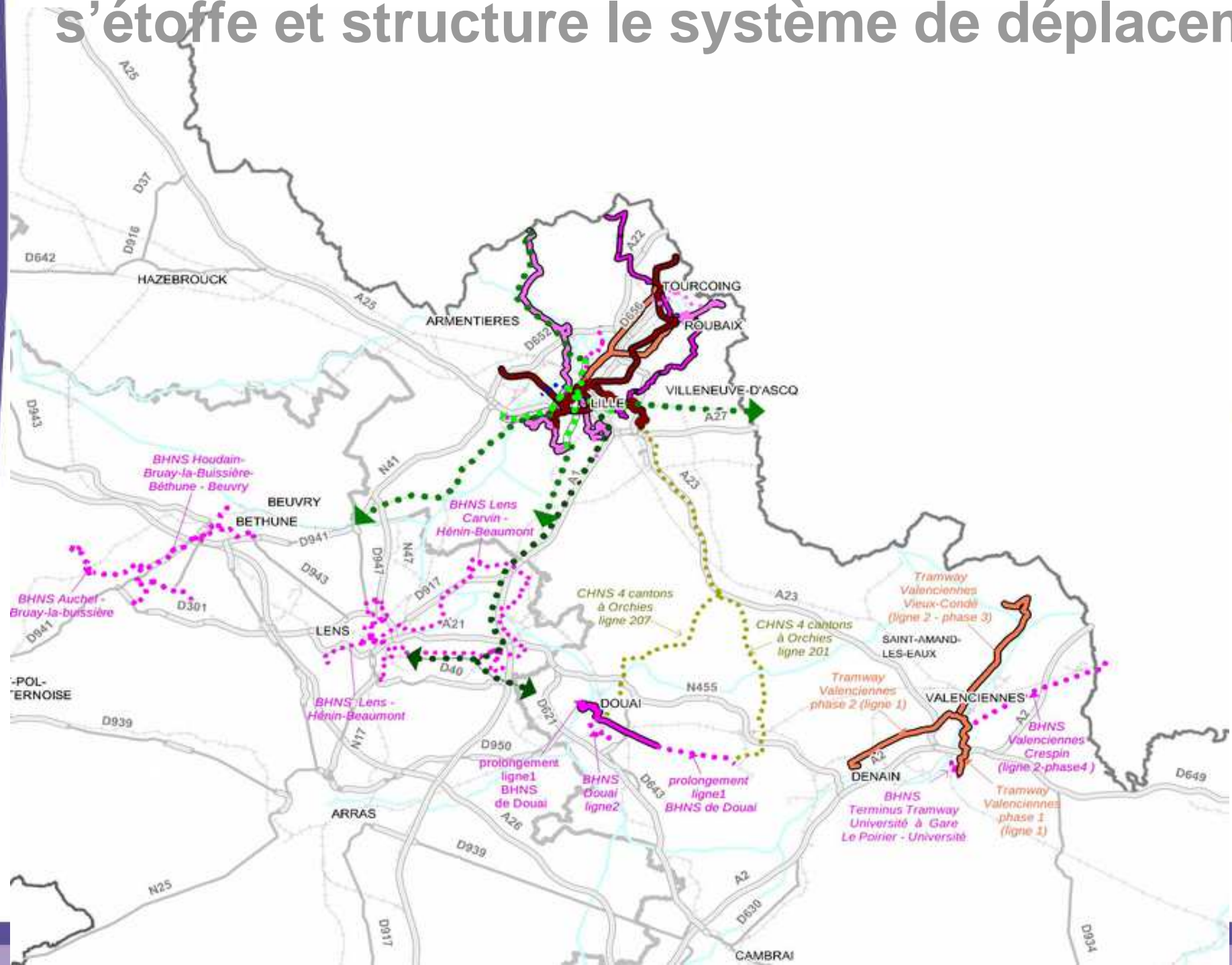
- les liaisons entre le bassin minier et Lille
- les conditions de circulation dans l'AML
- la desserte du tissu économique

Lever les points de congestion récurrent en particulier l'entrecroisement A22 et offrir un maillage grande maille pour les liaisons entre le bassin minier et la métropole européenne de Lille

Comment ?

Traiter la zone d'entrecroisement de l'A22 entre l'A1 et l'A27 (Tournai) par la réalisation d'un barreau de

Un réseau de transport collectif en site propre qui s'étoffe et structure le système de déplacement



La question de la saturation du réseau routier ne sera pas résolue avec les seuls leviers des infrastructures et services de transport

Dans l'aire métropolitaine lilloise les stratégies d'évolution de l'offre autoroutière et les stratégies de développement de l'offre structurante de transport collectif ne seront efficaces que si elles sont accompagnées de politiques alternatives à l'autosolisme (utilisation d'une voiture par son seul conducteur) :

- **Incitation forte au covoiturage : animation de terrain, centrale de mobilité, avantages dédiés co-voitureurs (stationnement, voiries réservées)**
- **Politique de stationnement coordonnée pour les pôles émetteurs mais surtout pour les pôles générateurs de trafic, et aux abords des nœuds du réseau de TC**
- **limitation de l'offre routière à chaque fois qu'une offre alternative compétitive est mise en place.**



Les orientations pour l'aménagement économique et le développement urbain à l'horizon de 2030 sont structurantes sur les conditions de déplacement

Au delà de la stratégie d'aménagement des offres de service transports collectif qui ont un impact financier très fort sur les finances publiques, l'ensemble des acteurs publics et privés doivent s'inscrire dans une politique

- **De limitation de l'étalement urbain pour l'habitat par une densification autour des pôles structurant des TC (à mettre en place une politique de hiérarchisation adapté au type de TC) et des axes de TC (poursuivre et généraliser les contrats d'axes)**
- **d'organisation et de développement des zones économiques favorables à une logistique orientée vers le ferroviaire et la voie d'eau, et accessibles par les TC ou aménagées pour les modes actifs (marche à pied, vélo, covoiturage..)**



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->

