

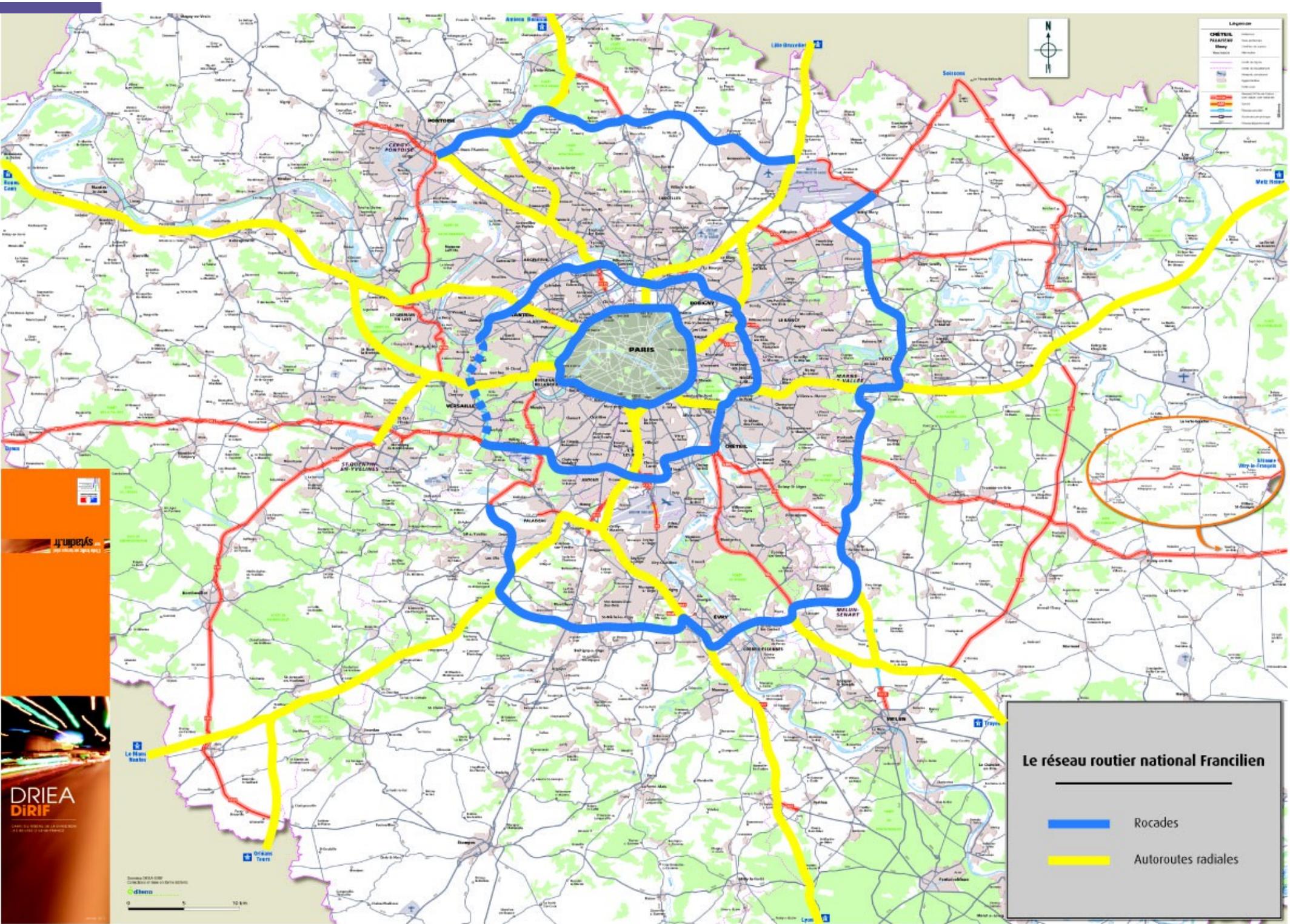
Le contexte routier Nord Francilien

Débat Public Europacity

**Atelier accès au site en
enjeux de circulation**

31 mai 2016





Legende

CHATEL	PLACEMENT	Itinéraire
	Itinéraire de secours	Itinéraire de secours
	Itinéraire principal	Itinéraire principal
	Itinéraire alternatif	Itinéraire alternatif
	Itinéraire de secours	Itinéraire de secours
	Itinéraire de secours	Itinéraire de secours
	Itinéraire de secours	Itinéraire de secours

Le réseau routier national Francilien

- Rocades
- Autoroutes radiales

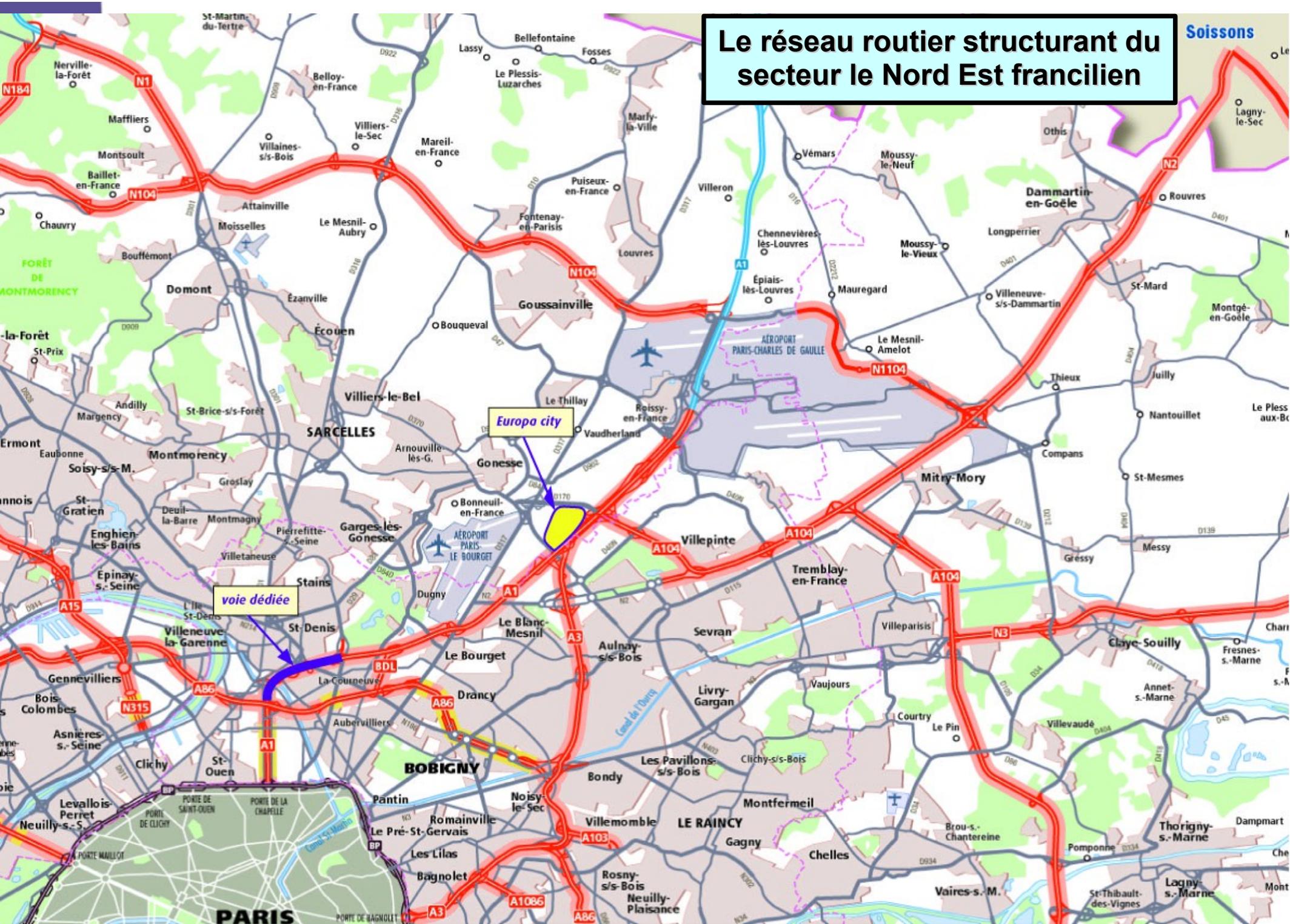
Logo of the Île-de-France region and the DRIEA DIRIF (Direction Régionale Interdépartementale de l'Équipement et de l'Infrastructure).

DRIEA DIRIF

Le réseau national

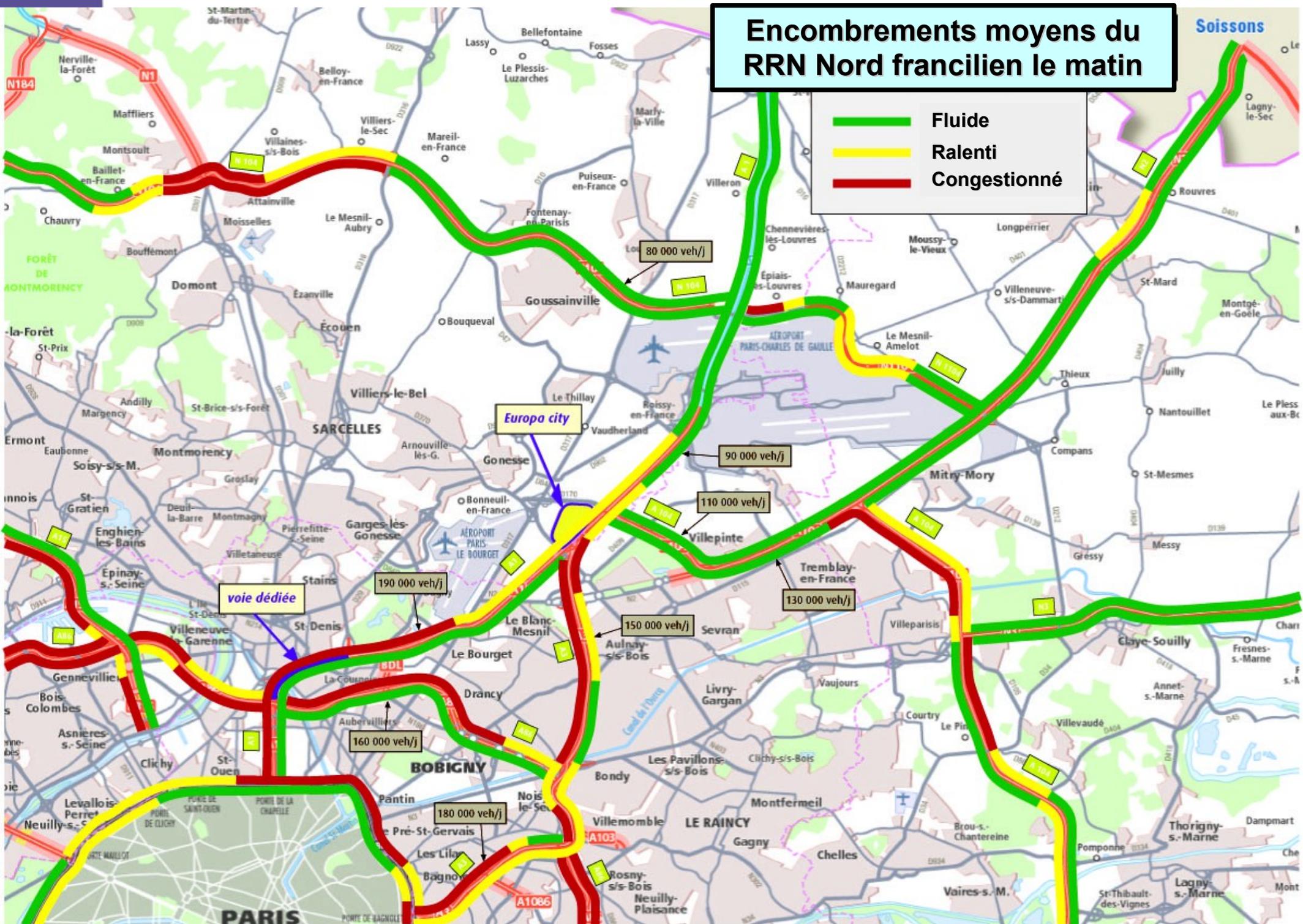
Logo of the Île-de-France region

Le réseau routier structurant du secteur le Nord Est francilien

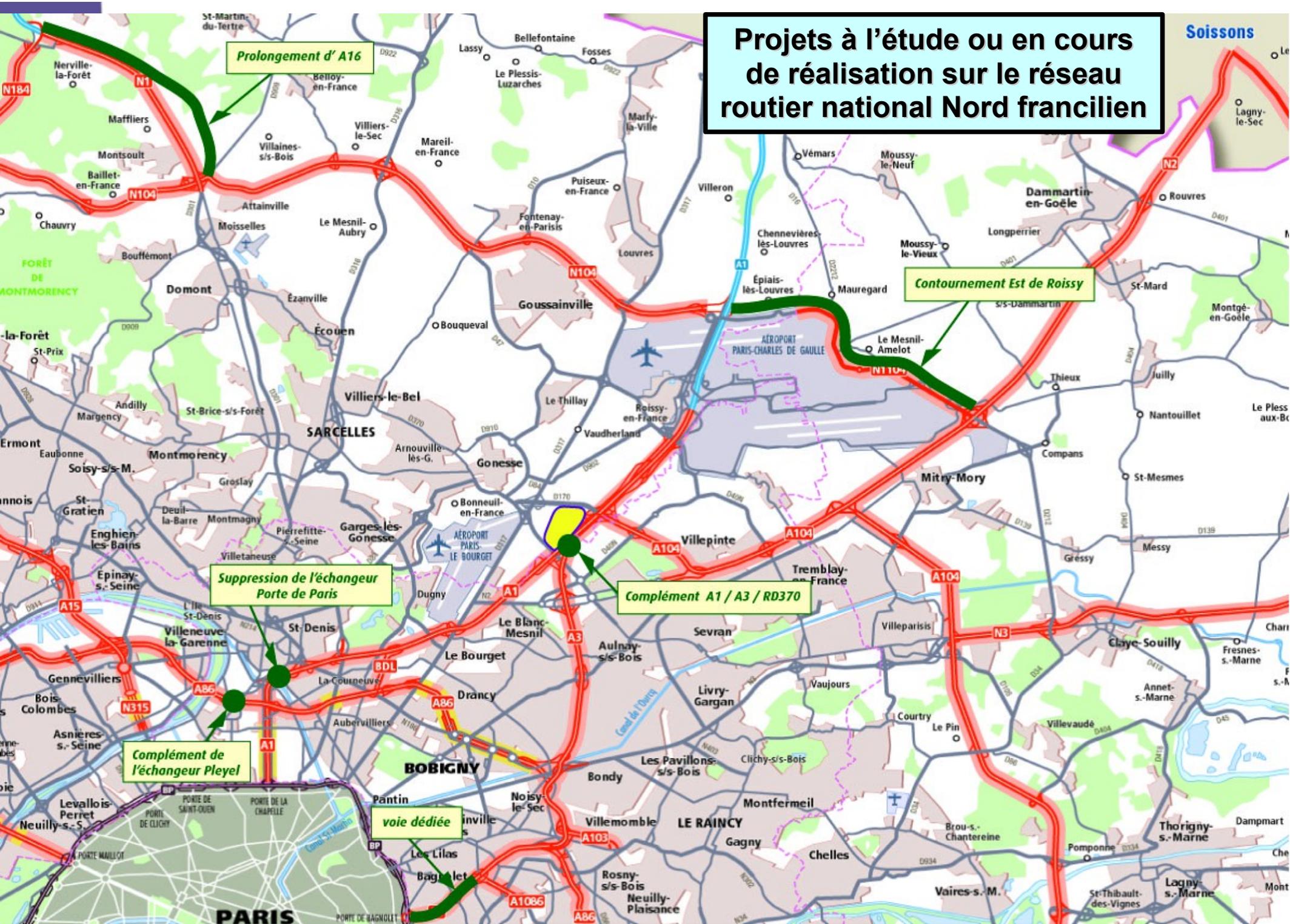


Encombres moyens du RRR Nord francilien le matin

- Fluide
- Ralenti
- Congestionné



Projets à l'étude ou en cours de réalisation sur le réseau routier national Nord francilien



Prolongement d' A16

Contournement Est de Roissy

Suppression de l'échangeur Porte de Paris

Complément A1 / A3 / RD370

Complément de l'échangeur Pleyel

voie dédiée

Objectif

Alimenter la connaissance du corridor autour de l'A1 (entre la Porte de la Chapelle et l'aéroport Charles de Gaulle) :

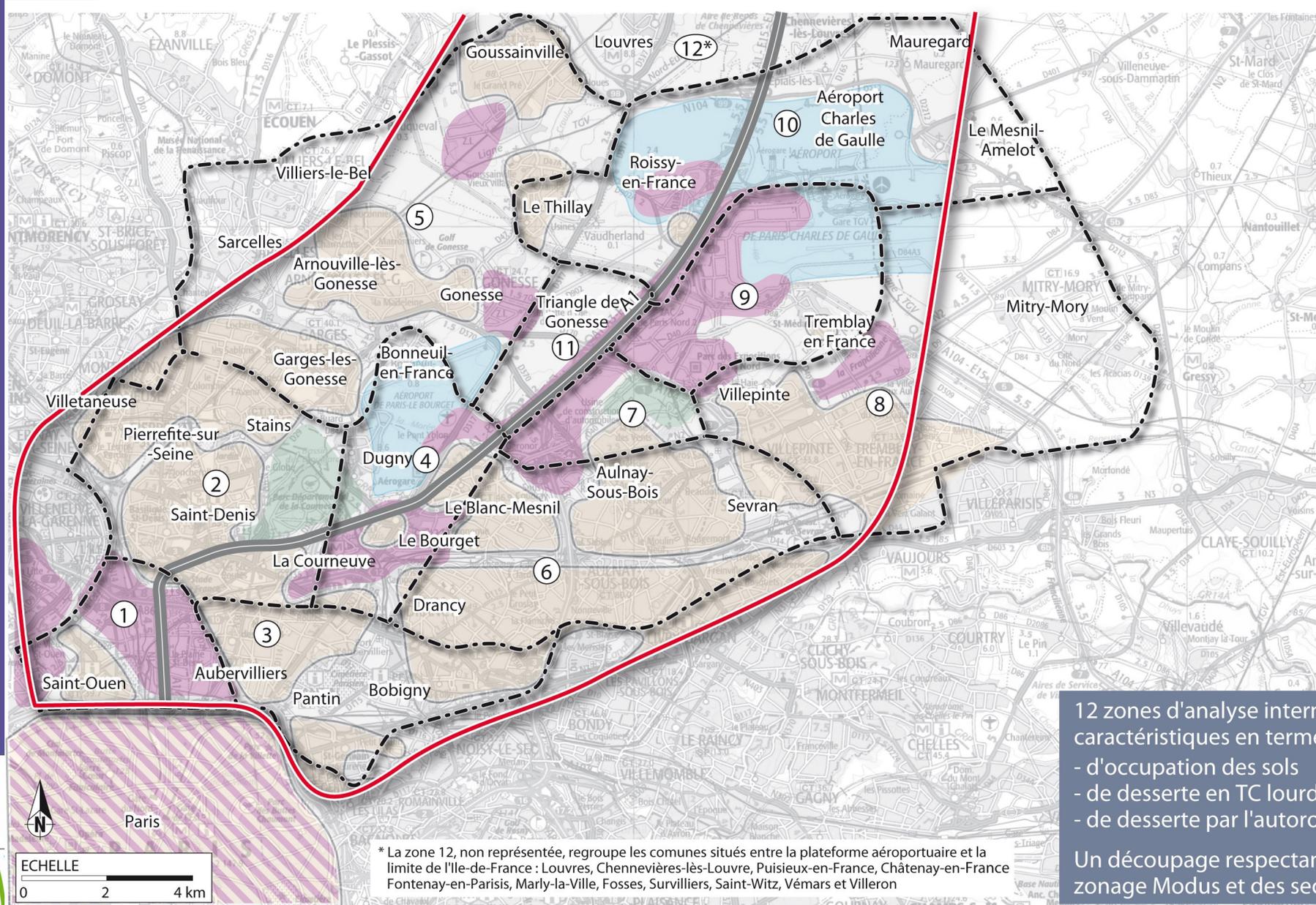
- estimer l'évolution prévisionnelle du trafic routier ;
- mettre en lumière le fonctionnement de l'A1, et ses potentialités d'évolution.

Horizons d'étude

2020, 2025, 2030

Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

Périmètre



Légende

- Autoroute A1
- Corridor de l'autoroute A1
- Zones d'analyse des flux de déplacements
- Numéro de la zone d'analyse

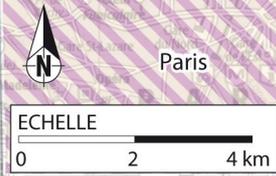
Mode principal d'occupation des sols (INSEE 2008)

- Habitat
- Bureaux/Activités
- Plateforme aéroportuaire
- Parc

12 zones d'analyse internes au corridor, caractéristiques en termes :

- d'occupation des sols
- de desserte en TC lourds
- de desserte par l'autoroute A1.

Un découpage respectant les limites du zonage Modus et des secteurs de projets.



* La zone 12, non représentée, regroupe les communes situés entre la plateforme aéroportuaire et la limite de l'Île-de-France : Louvres, Chennevières-lès-Louvre, Puisieux-en-France, Châtenay-en-France Fontenay-en-Parisis, Marly-la-Ville, Fosses, Survilliers, Saint-Witz, Vémars et Villeron

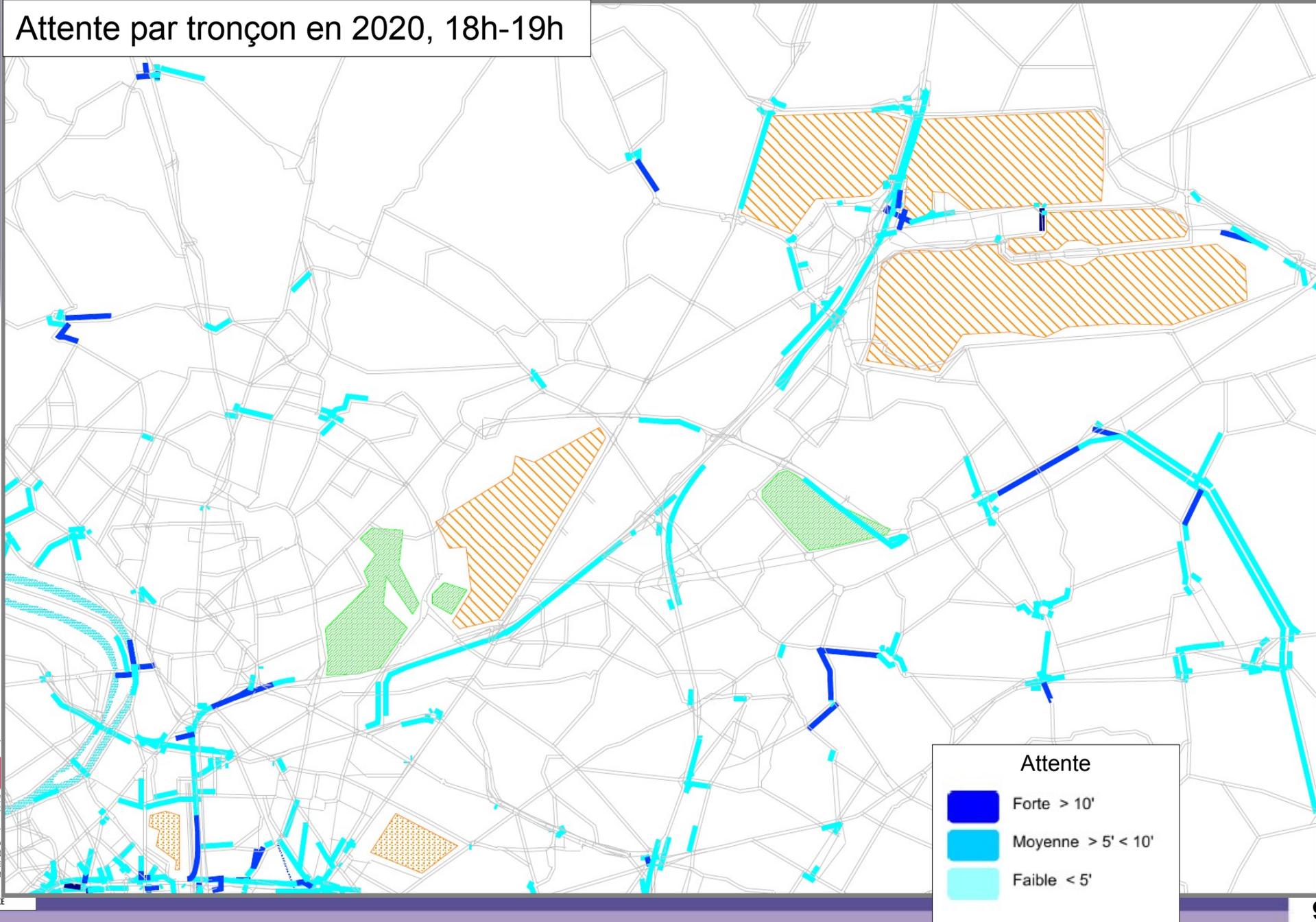
Principaux éléments de diagnostic actuel du territoire et de sa desserte en transports

- Une desserte en transports inégalement répartie et contrainte par de multiples coupures urbaines
- Trois territoires particulièrement dépendants actuellement de l'autoroute (Plateforme aéroportuaire de Roissy, Nord d'Aulnay-sous-Bois, Nord de Plaine Commune)
- Un développement des territoires en forte croissance d'ici 2030
- L'aggravation de la congestion routière, peu acceptable dans le scénario de référence 2030, exige des mesures volontaristes en faveur du report modal

Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

Résultats de modélisation du scénario optimisé

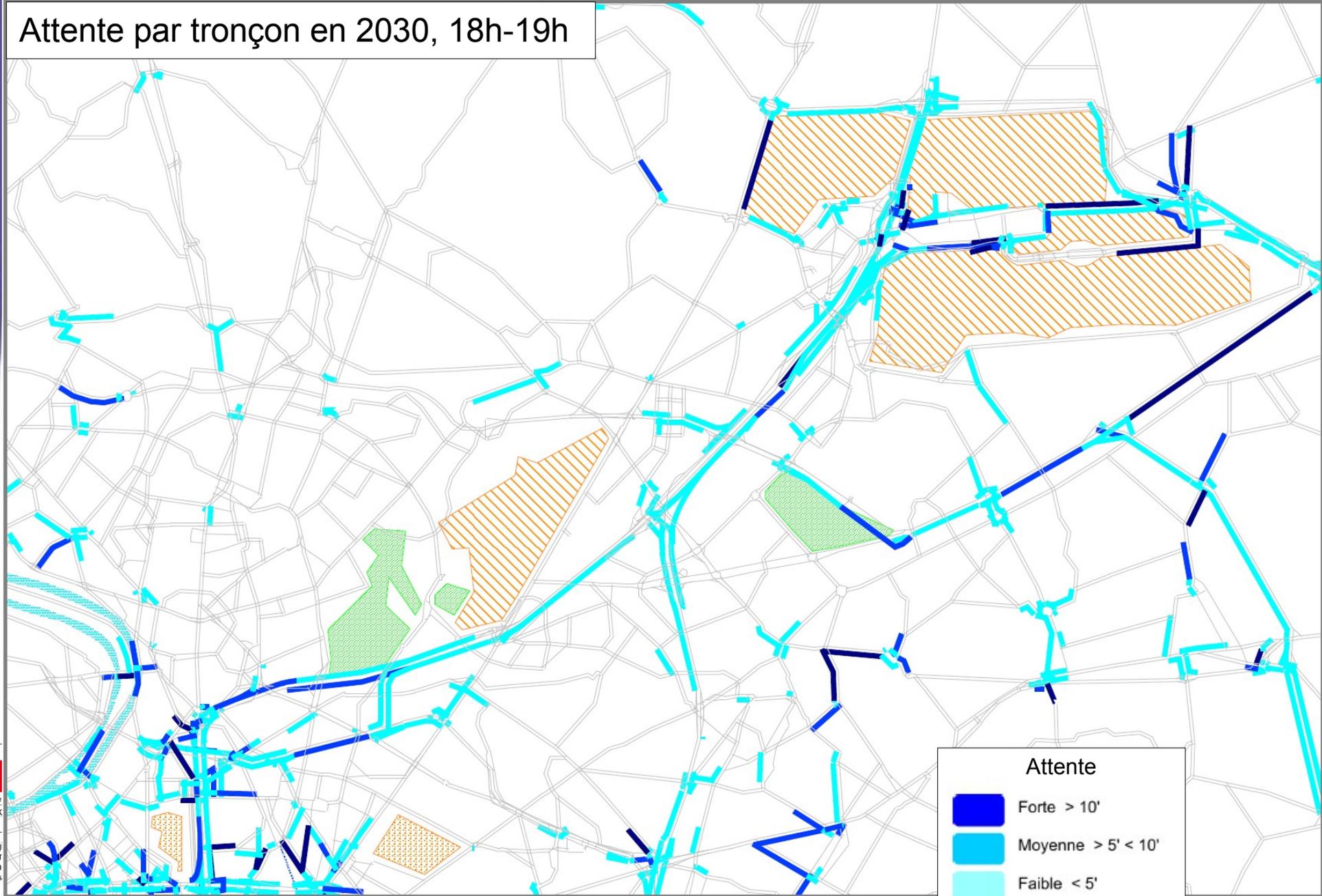
Attente par tronçon en 2020, 18h-19h



Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

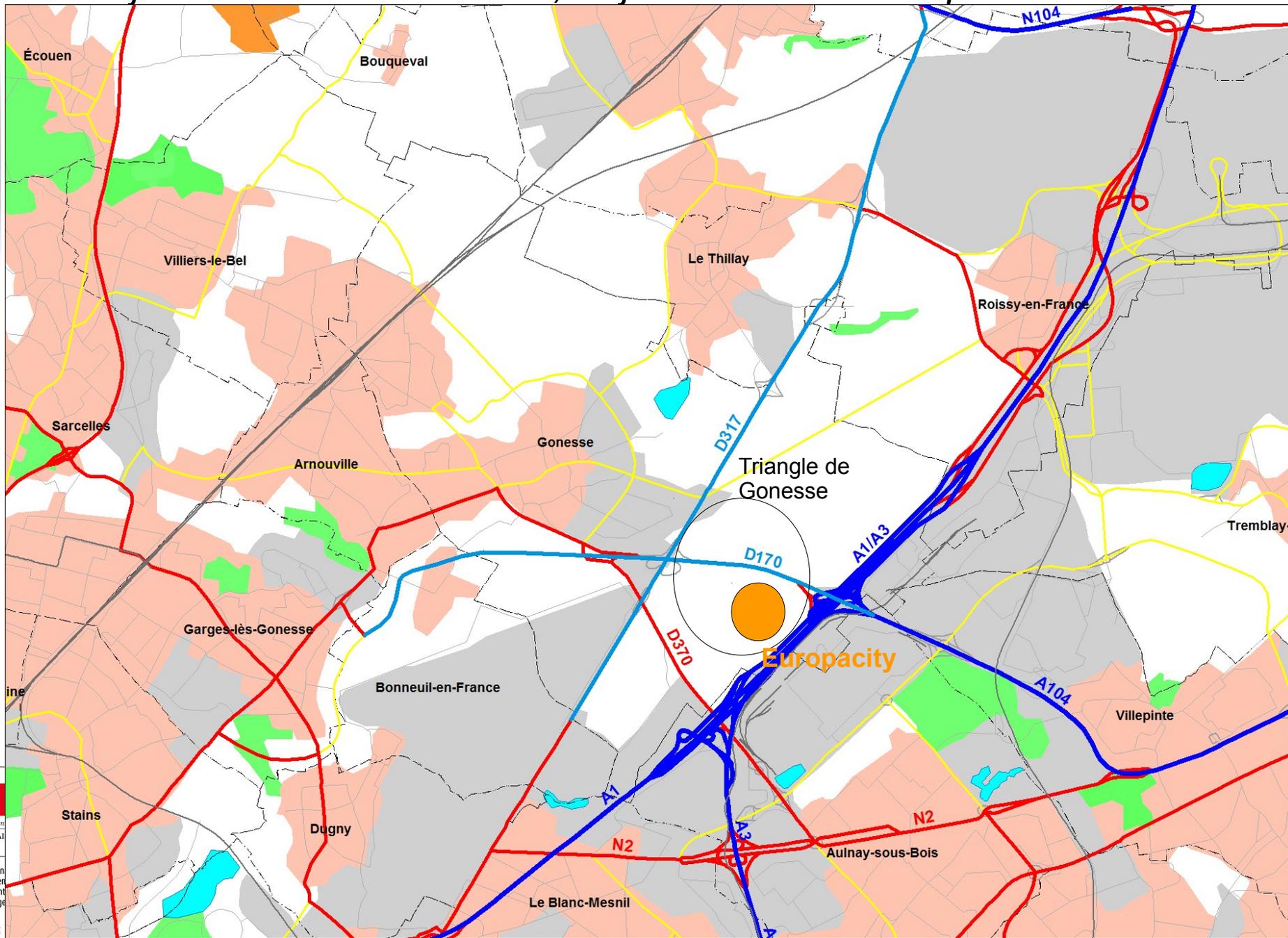
Résultats de modélisation du scénario optimisé

Attente par tronçon en 2030, 18h-19h



Hiérarchisation actuelle du réseau routier

Enjeu de liaison est-ouest, aujourd'hui assurée par le BIP



Conclusion

- Un nombre important de projets de développement du territoire
- Possibilité de congestion généralisée du réseau routier magistral en 2030

si de nouvelles actions ambitieuses de diversification modale des déplacements ne sont pas engagées en complément des actions déjà prévues

- Nécessité d'une limitation de l'usage du mode routier et d'un effort de report vers d'autres modes

Exemples d'actions possibles de la part des acteurs des territoires :

- Politiques de stationnement
- Amélioration de l'offre de bus, création de sites propres
- Réseau cyclable performant
- Rabattement en bus et à vélo sur les gares de réseaux de transports en commun lourds
- Plans de déplacements interentreprises

Pour aller plus loin

L'étude complète ainsi que sa synthèse sont disponibles sur le site internet de la DRIEA :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>



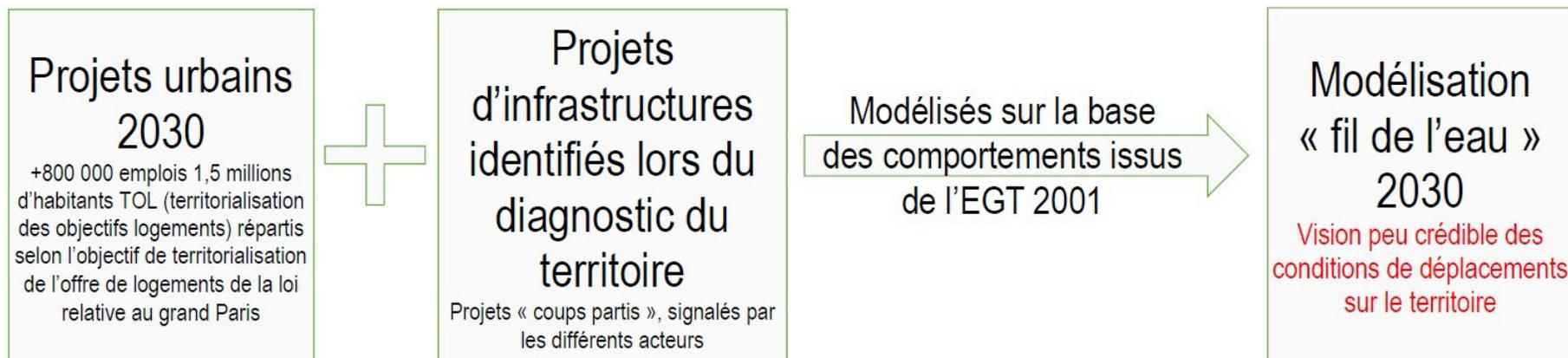
[Cliquer sur : Aménagements, Bâtiments, Villes Durables > Aménagement ville durable > Les études]

Annexes

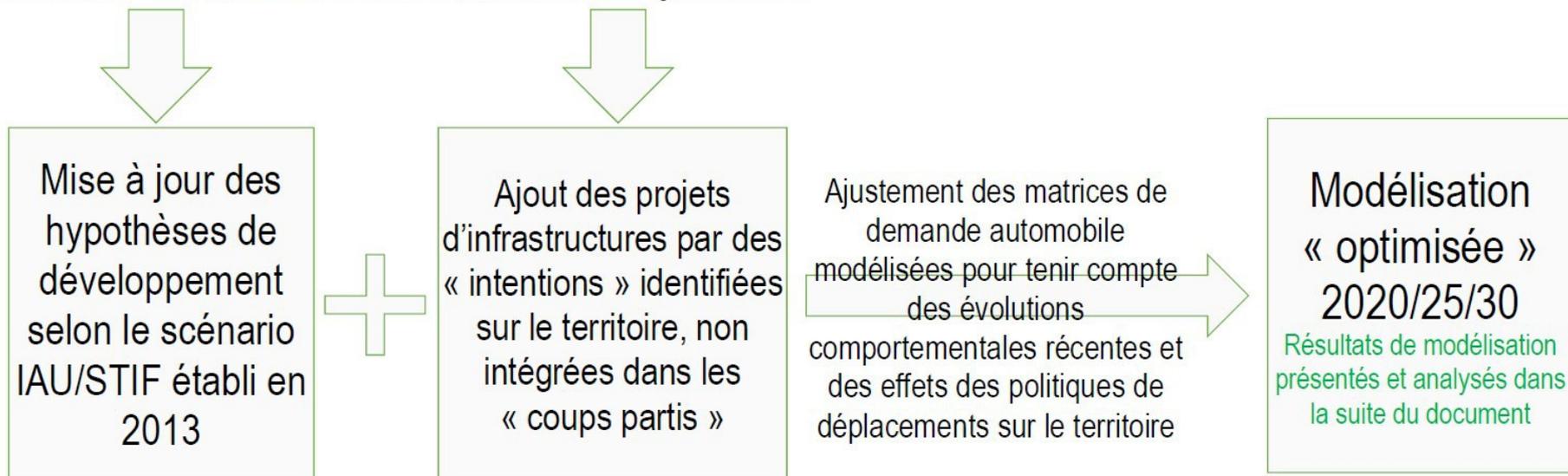


Méthode et outils

Méthode d'établissement du scénario « fil de l'eau »



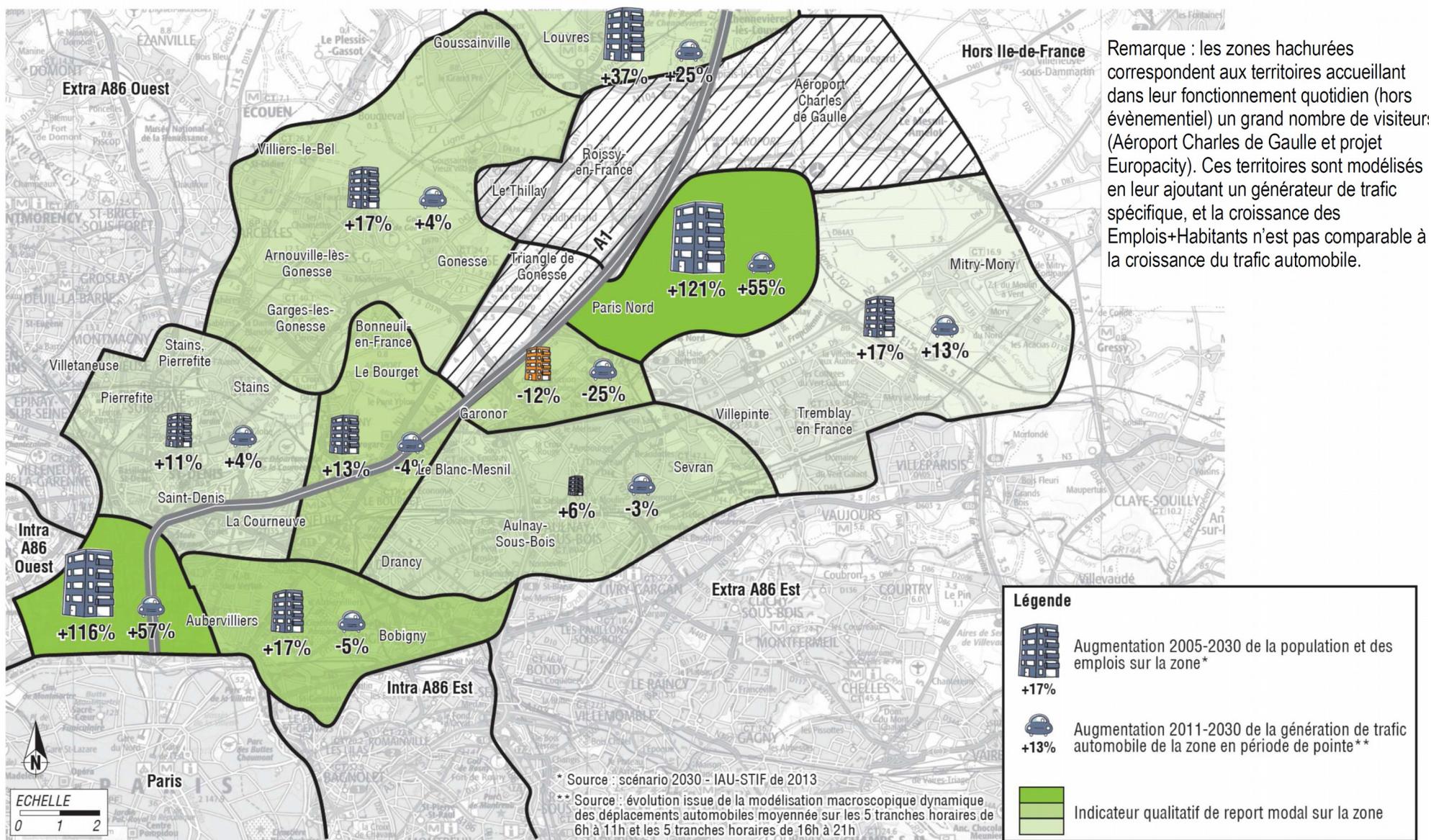
Méthode d'établissement du scénario « optimisé »



Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

Hypothèses

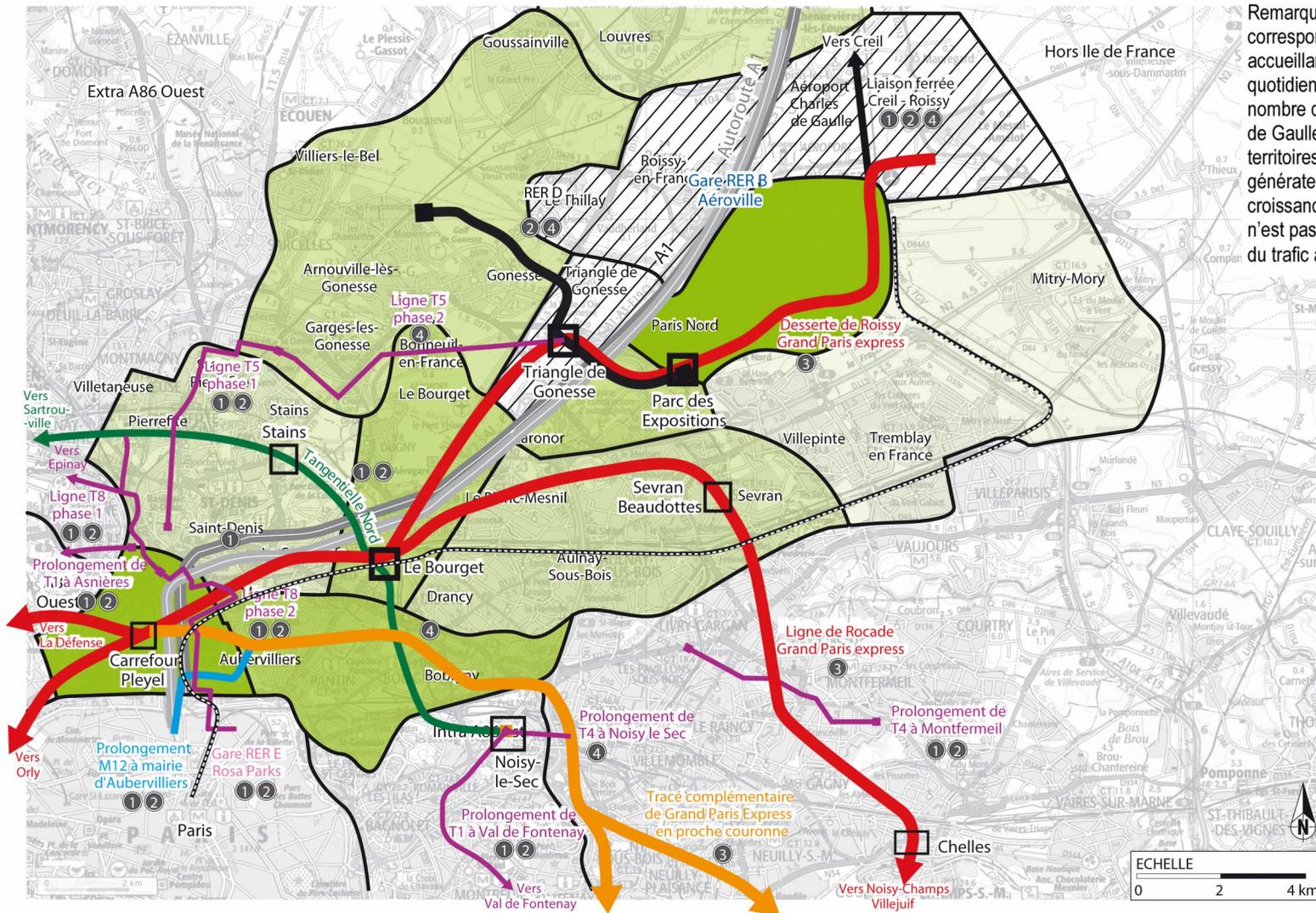
Figure 23 – Indicateur d'effort modal : Comparaison des projections de croissance des populations et emplois des territoires et de la demande automobile



Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

Hypothèses

Mise en perspective de l'effort modal avec les projets de transports collectifs sur le territoire



Remarque : Les zones hachurées correspondent aux territoires accueillant dans leur fonctionnement quotidien (hors événementiel) un grand nombre de visiteurs (Aéroport Charles de Gaulle et projet Europacity). Ces territoires sont modélisés à travers un générateur de trafic spécifique et la croissance des Emplois+Habitants n'est pas comparable à la croissance du trafic automobile.

Légende

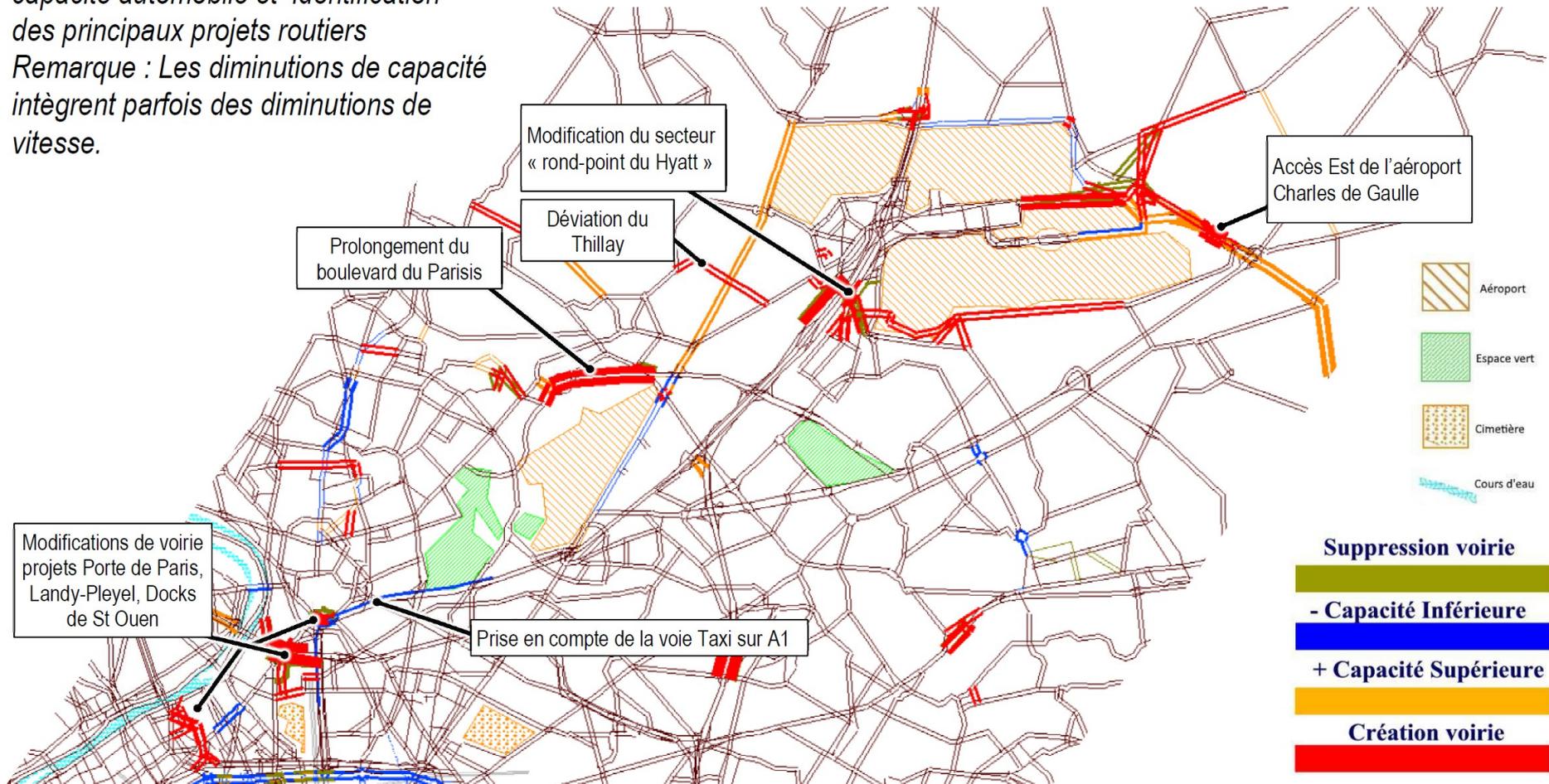
- Métro
- Tram
- Tram-train
- RER
- Grand Paris Express
- CdG Express
- Pôle de correspondance créé ou renforcé
- Indicateur qualitatif de report modal sur la zone

- Sources :
- ① CPER 2007-2013 CPRD 2007-2013
 - ② Plan de mobilisation pour les transports en Ile de France
 - ③ Réseau de transport du grand Paris
 - ④ SDRIF 2013

Hypothèses routières

Figure 14 – Evolution du réseau routier de 2011 à 2020 dans le scénario « optimisé »

Cartographie des différences de capacité automobile et identification des principaux projets routiers
Remarque : Les diminutions de capacité intègrent parfois des diminutions de vitesse.

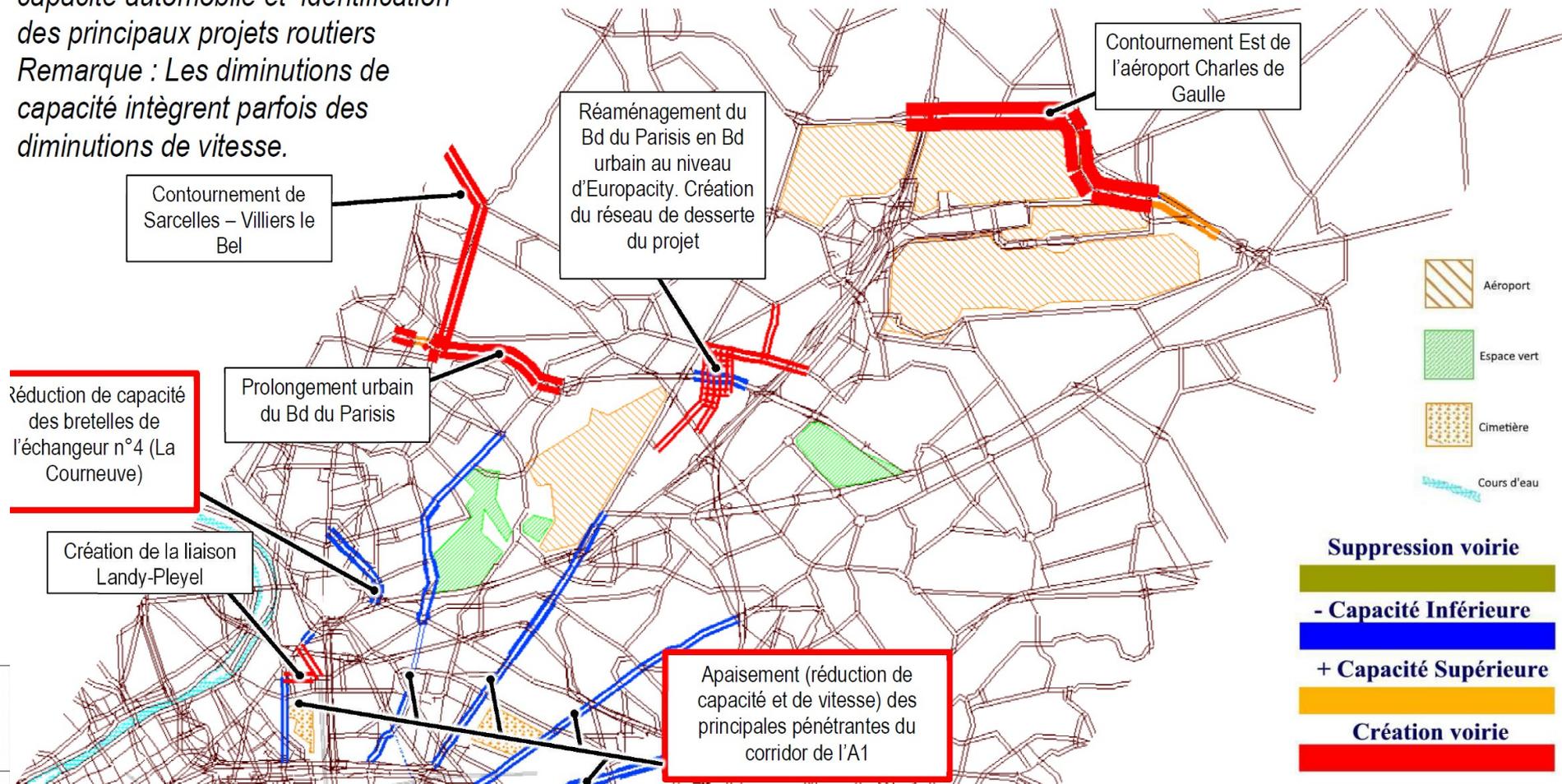


Hypothèses routières

Figure 15 – Evolution du réseau routier de 2020 à 2025 dans le scénario « optimisé »

Remarque : les évolutions encadrées en rouge signalent les ajouts effectués par rapport au scénario d'offre routière « fil de l'eau »

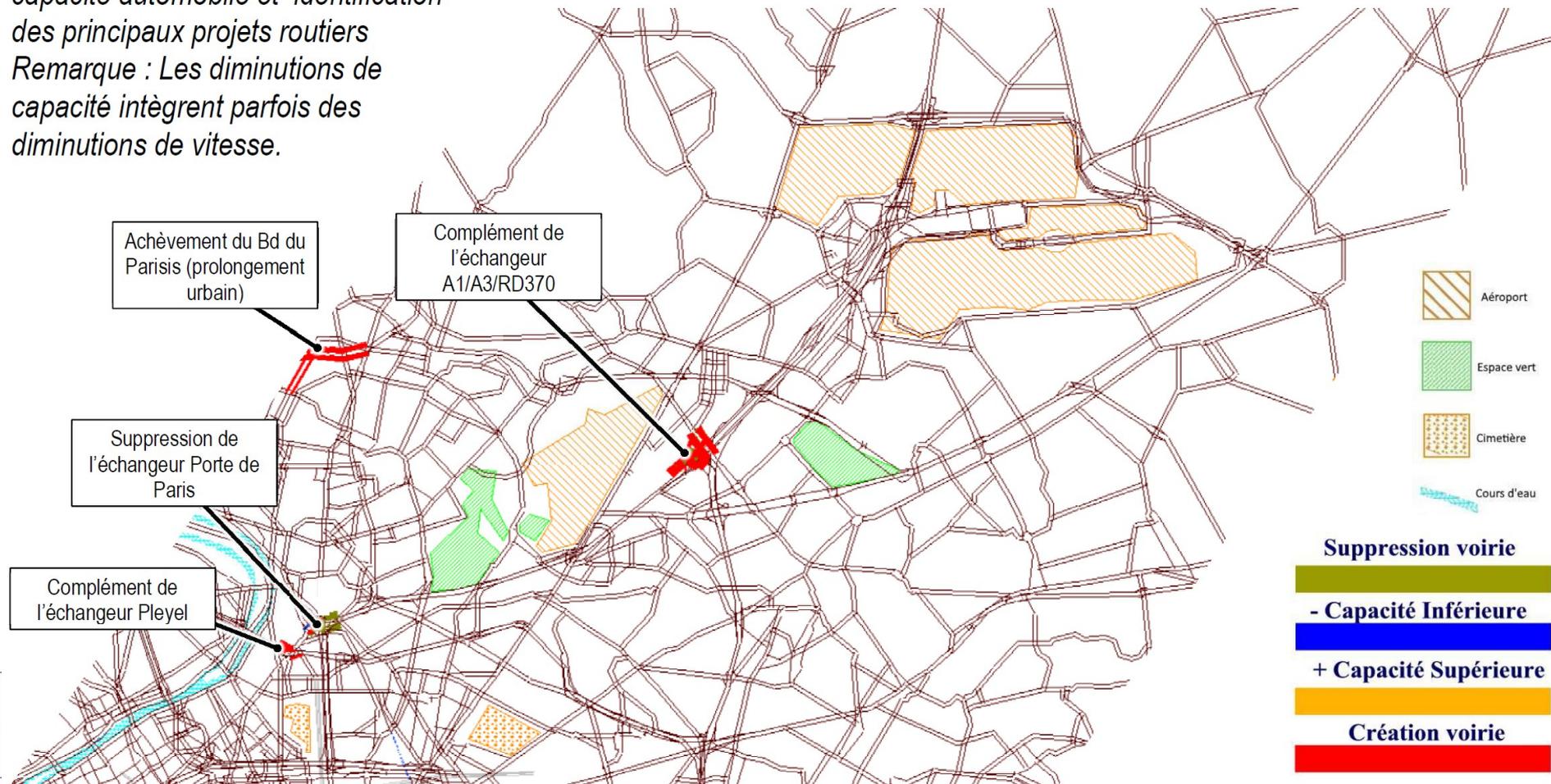
Cartographie des différences de capacité automobile et identification des principaux projets routiers
Remarque : Les diminutions de capacité intègrent parfois des diminutions de vitesse.



Hypothèses routières

Figure 16 – Evolution du réseau routier de 2025 à 2030 dans le scénario « optimisé »

Cartographie des différences de capacité automobile et identification des principaux projets routiers
Remarque : Les diminutions de capacité intègrent parfois des diminutions de vitesse.



FIN

