

Étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien

Synthèse de l'étude d'un scénario optimisé d'offre et de demande aux horizons 2020, 2025 et 2030

Janvier 2016

L'étude d'aménagement et de déplacements du Nord Francilien a pour objectif d'alimenter la connaissance du corridor autour de l'A1 entre la Porte de la Chapelle et l'aéroport Charles de Gaulle, en particulier s'agissant de l'évolution prévisionnelle du trafic routier. Elle met en lumière les fonctions du système autoroutier dans le territoire, ses interactions avec ce dernier et leurs potentialités d'évolution.

L'étude met en évidence que les projets de développement des territoires peuvent conduire à une congestion généralisée du réseau routier magistral en 2030 dans la situation dite de référence si de nouvelles actions ambitieuses de diversification modale des déplacements ne sont pas engagées en complément des actions déjà prévues.

La présente publication explore l'évolution des territoires sur trois horizons (2020, 2025 et 2030) selon un scénario optimiste de développement. Dans ce scénario, les objectifs de report modal sont en grande partie atteints. Cela permet de tirer des enseignements sur les fonctions futures de l'A1, ses usages, ses liens avec les territoires, les principaux enjeux et les conditions de réussite de l'aménagement du secteur.

Un nombre important de projets de développement est en cours de réalisation ou à l'étude sur le secteur, engendrant de forts besoins en déplacements. Ces besoins ne pourront être satisfaits qu'en envisageant une politique tout aussi ambitieuse de limitation de l'usage du mode routier et une diversification des pratiques vers des modes plus efficaces en termes d'usage de l'espace public dont la ressource est limitée.



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France



Un corridor en forte croissance, desservi par un système autoroutier important mais d'ores et déjà saturé

L'autoroute A1 est l'un des principaux axes radiaux du réseau autoroutier francilien, en particulier entre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, premier aéroport français, et Paris. Les conditions de circulation sur cet axe, qui subit aujourd'hui une saturation chronique aux périodes de pointe, constituent un enjeu stratégique à l'échelle régionale. Or, les différents documents cadres d'urbanisme ainsi que le projet du Grand Paris prévoient un accroissement très important de la population et de l'emploi autour de cet axe à l'horizon 2030, avec un fort développement de l'activité sur les zones de la Plaine-Saint-Denis, du Triangle de Gonesse, sur et autour des plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy, directement desservies par l'autoroute A1.

Dans ce contexte, l'objet de l'étude a été d'analyser en détail le fonctionnement actuel et futur de l'autoroute A1, tant à l'échelle macroscopique qu'à l'échelle microscopique, afin de pouvoir proposer des objectifs de reports modaux permettant d'assurer le développement du territoire dans des conditions d'accessibilité soutenables. Elle confirme la nécessité d'élaborer des politiques multimodales à l'échelle du corridor et de proposer une stratégie d'aménagement de l'infrastructure pour répondre à la demande future sur le corridor de l'autoroute, tout en garantissant une qualité de service acceptable sur l'axe, à l'horizon 2030.

A cette fin, la DRIEA a mandaté le groupement constitué de Transitec Ingénieurs Conseil, Patrick Morelli Ingénieur Conseil et le bureau d'études SCE Aménagement & Environnement.

Diagnostic du territoire et de sa desserte en transports

Un territoire dominé par deux pôles majeurs dans un tissu urbain monofonctionnel

L'autoroute A1 traverse un territoire dominé par deux pôles majeurs situés à ses extrémités, Paris et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, dans un tissu urbain divisé en zones d'activités et en zones résidentielles. Cet aménagement du territoire est générateur, d'une part, d'une forte demande en déplacements radiaux vers Paris, à laquelle répond l'architecture actuelle des infrastructures de transports collectifs et routiers – au premier rang desquels l'autoroute A1, et d'autre part d'une demande en déplacements tangentiels, entre les zones d'habitat de première et seconde couronnes du corridor et le pôle d'emplois de Roissy et au-delà, la Défense ou Marne-la-Vallée. Essentiellement captées par les infrastructures de transport routier, ces « lignes de désir » de déplacements tangentiels ne bénéficient actuellement pas d'une desserte performante en transports collectifs, même si les projets de modernisation (RER D et RER B notamment) et de développement des infrastructures de transports collectifs (L 16 et 17 et Charles de Gaulle Express principalement) prévus d'ici à 2030 viendront améliorer les liens radiaux.

Une desserte multimodale inégalement répartie et contrainte par de multiples coupures urbaines

Modes actifs :

Le grand territoire est marqué par des coupures importantes et multiples. Or, la forte mono-fonctionnalité des zones implique le franchissement de ces coupures urbaines pour l'essentiel des déplacements domicile-travail, ce qui entrave le potentiel d'usage des modes actifs y compris pour les courtes distances. La pratique des modes actifs est ainsi très faiblement mise à profit comme mode de rabattement vers les transports collectifs. Elle dispose d'un fort potentiel de progression.

Transports collectifs (TC) :

La desserte en mode ferré est essentiellement radiale, avec une architecture particulièrement performante sur la desserte de Paris depuis les bassins de population du corridor. La première section de la Tangentielle nord et le développement du tramway préfigurent un réseau mieux maillé en proche couronne. Le réseau de lignes de bus est dense en première couronne, fortement interconnecté aux pôles d'échanges et intégré dans un système d'information aux voyageurs performant et unifié. En revanche, la desserte lourde unique sur le pôle Roissy-Charles de Gaulle, associée à une desserte en bus actuellement peu développée et insuffisamment attractive à destination des zones d'habitat liées à ce bassin d'emplois, se traduit par un « dernier kilomètre » difficile sur ce secteur entre les gares et les lieux d'emplois.

Déplacements par mode routier :

Axe radial Paris-Lille-Bruxelles au nord de la Francilienne, l'A1 se ramifie à l'intérieur de l'A104 pour irriguer le centre de l'agglomération via l'A3 et le barreau de liaison avec l'A86. Le lien partiel assuré avec l'A86 et l'absence de bouclage de l'A104 au nord de Roissy rendent cependant incomplet le maillage du territoire et suscitent des cumuls de fonctions sur certains tronçons. Le tronçon commun A1/A3 est le lien prépondérant entre les deux pôles d'emplois majeurs encadrant le territoire : la plateforme aéroportuaire de Roissy et Paris. La très bonne desserte, par l'autoroute A1 des zones d'activité du secteur, développées sur des territoires aménagés avec des caractéristiques très routières, accentue la concurrence avec les modes alternatifs.

Un axe autoroutier fortement congestionné entouré d'un réseau routier secondaire faiblement attractif

L'analyse géométrique et capacitaire de l'infrastructure a mis à jour sept points sensibles, au niveau desquels des pertes de capacité importantes sont corrélées à des aménagements aux caractéristiques dérogatoires. Le rôle de goulot d'étranglement joué par le boulevard périphérique en direction de Paris est également un point majeur à traiter à l'échelle de l'autoroute. L'analyse des niveaux actuels de trafic sur l'autoroute a mis en évidence la congestion aiguë en heure de pointe du matin, nettement plus marquée que le soir. Au-delà des points noirs habituellement cités, la modélisation met en évidence la grande faiblesse du réseau de voiries secondaires autour de Roissy, ce qui a d'importantes répercussions sur l'écoulement des flux au niveau de la sortie de l'échangeur vers Paris-Nord 2 (dit « du Hyatt ») et pénalise les transports collectifs routiers.

Trois territoires particulièrement dépendants de l'autoroute

L'autoroute A1 assure en moyenne entre 12 % et 20 % de la desserte routière des zones qu'elle traverse, avec la dépendance particulière de trois zones :

- **la plateforme aéroportuaire de Roissy** : 18 % des échanges routiers entre cette zone et l'extérieur transitent par l'autoroute A1. L'importance des flux générés par la zone et sa forte dépendance à l'autoroute expliquent son importante contribution aux trafics l'empruntant en période de pointe. En moyenne, 4 500 uvp/h* empruntent l'autoroute A1 en période de pointe pour quitter cette zone ou s'y rendre ;
- **le nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois** : environ 800 uvp/h empruntent l'autoroute pour quitter cette zone ou s'y rendre en période de pointe. La faiblesse de la desserte en transports collectifs, alors même que cette zone accède facilement à l'autoroute A1 apparaît nettement responsable de sa dépendance à l'autoroute ;
- **le nord de Plaine Commune** : un véhicule sur cinq émis ou reçu par la zone transite par l'autoroute A1. Environ 4 500 uvp/h empruntent l'autoroute en moyenne en période de pointe pour rejoindre ou quitter cette zone car, contrairement à Roissy, le nord de Plaine-Commune est largement déficitaire en emplois. Toutefois, il bénéficie d'une desserte en transports collectifs contrastée (car la zone considérée est grande), mais globalement performante, permettant de garantir une part modale globale de l'automobile inférieure à 60 % sur l'ensemble des modes motorisés.

Des projets d'infrastructures de transports en commun prédominants

Les projets de lignes du Grand Paris Express (L 15, 16 et 17), de la Tangentielle nord, du Barreau de Gonesse, de la liaison Charles de Gaulle Express et les prolongements du tramway T1 vont renforcer la capacité des liaisons radiales et multiplier les possibilités de liaisons tangentielles au sein de la première couronne et, dans une moindre mesure, de la seconde. Ces projets viendront compléter la modernisation des RER (B et D) et auront un effet très positif. Les projets structurants sur le réseau viaire sont moins nombreux que sur le réseau de transports collectifs et ne permettront pas un délestage notable de l'autoroute A1. Il s'agit principalement du prolongement du boulevard du Parisis vers Sarcelles, du contournement est de Roissy, de l'élargissement de l'accès ouest et de l'accès à la plateforme aéroportuaire de Roissy depuis le contournement est. Il convient toutefois de noter la tendance au resserrement des capacités sur le réseau en proche couronne (apaisement des axes urbains, limitation des voies automobiles au profit de voies bus ou cyclables, etc.), qui laisse de faibles marges de manœuvre sur la diffusion du trafic supplémentaire attendu à l'horizon 2030 sur les axes secondaires.

Un développement des territoires en forte croissance en 2030

Les objectifs de production de logements et d'emplois sur le territoire ont été compilés dans une projection IAU / STIF réalisée en 2013, afin d'alimenter les modélisations des projets de transports effectuées par la DRIEA et le STIF. Avec près de 400 000 habitants et emplois supplémentaires à l'horizon 2030 (par rapport à une situation actuelle issue du recensement 2005), la croissance sur le corridor de l'autoroute A1 est supérieure à 25 % sur 25 ans, hors croissance des flux de voyageurs générés par l'aéroport Charles de Gaulle et hors flux de visiteurs du projet Europacity qui comptent parmi les plus importants développements du secteur. Ces derniers mis à part, les secteurs de projets de Saint-Denis-Pléy et Paris Nord 2 / CDG Sud absorbent à eux seuls la moitié de la croissance projetée pour la zone.

*« uvp » signifie « unité de véhicule particulier » et permet de décrire un flux routier agrégé incluant les poids-lourds. Une voiture est comptée pour un uvp et un poids-lourd pour deux.

Une méthode et des outils innovants

L'étude s'appuie sur un usage imbriqué à deux échelles de la modélisation des flux de déplacements : l'échelle macroscopique (le territoire et plus particulièrement le corridor de l'autoroute A1) et l'échelle microscopique (l'infrastructure seule d'A1). Deux types de **modèles dynamiques routiers** ont été utilisés en interaction, ce qui représente une démarche inédite et permet d'apporter des résultats enrichis.

Trois périmètres d'étude sont définis, du plus étendu au plus réduit :

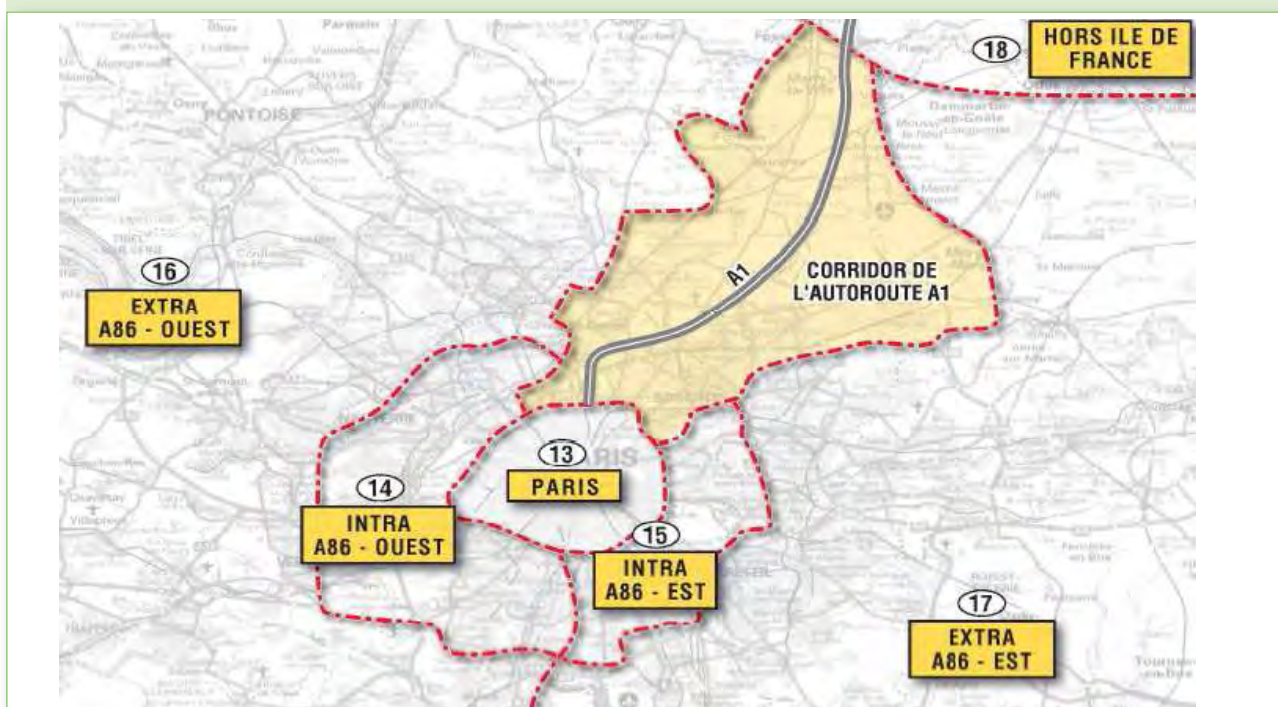
- un périmètre élargi d'affinage et de calage du modèle macroscopique dynamique routier
- un périmètre de diagnostic multimodal et de recensement des projets de développement et d'infrastructures, ci-après nommé "corridor de l'autoroute A1" ;
- un périmètre d'analyse géométrique et de modélisation microscopique des flux routiers, restreint à l'A1 et à ses échangeurs, depuis la porte de la Chapelle jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle.

Le corridor de l'autoroute A1 regroupe 41 communes sur une bande d'environ 4 km de part et d'autre de l'autoroute. Les analyses effectuées sur ce corridor reposent sur un regroupement en 12 macro-zones au sein de ce territoire, plus cinq zones pour le reste de l'Île-de-France, soit au total 18 zones d'analyses (cf. cartes ci-après), qui ont permis notamment d'élaborer les indicateurs de contribution et dépendance.

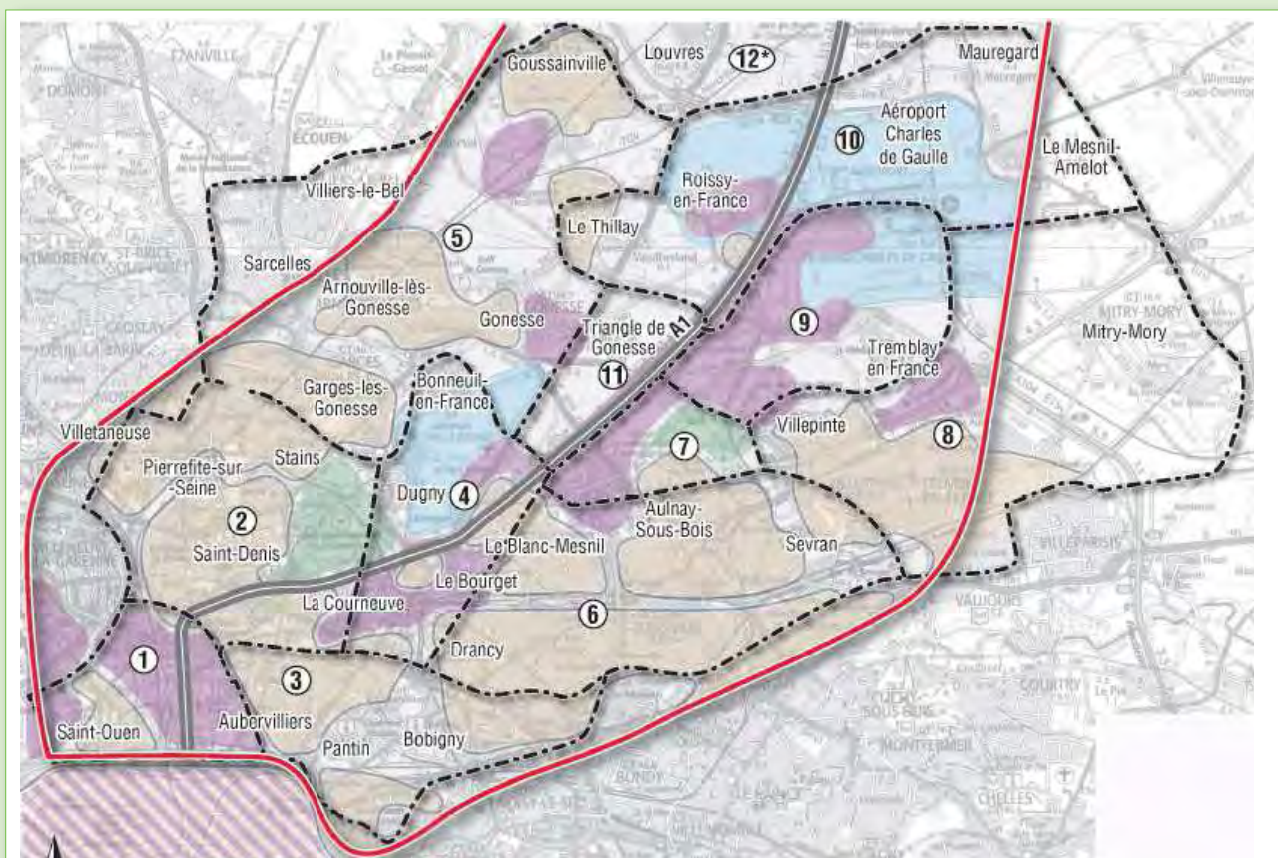
La modélisation macroscopique des flux à l'échelle du territoire a été effectuée sur la base des matrices de déplacements issues du modèle régional multimodal de déplacements MODUS de la DRIEA. Les matrices de déplacements routiers ont ensuite été travaillées à l'aide d'un **modèle macroscopique dynamique** qui travaille sur un enchaînement de cinq tranches horaires le matin et cinq le soir, afin d'apporter à la modélisation une finesse accrue dans la prise en compte de la congestion du réseau routier et de ses effets sur les pratiques de déplacements des automobilistes. Celle-ci permet en particulier de mettre en évidence le phénomène de report de la demande automobile non satisfaite, en raison de la congestion des infrastructures, sur des tranches horaires antérieures ou postérieures. Cela correspond à l'étalement des heures de pointe observé depuis plusieurs décennies sur les différentes enquêtes globales transports en Île-de-France. Cette modélisation macroscopique alimente en données de trafic une modélisation microscopique à l'échelle de l'autoroute A1. Cette dernière, calée sur les comptages et les vitesses de circulation actuels, est réalisée sur un modèle de l'infrastructure précisé par le diagnostic géométrique de l'autoroute.

L'étude prend en compte les poids lourds et les véhicules utilitaires légers mais ne les distingue pas. Ils sont intégrés dans l'ensemble des véhicules sans différenciation. Les questions de l'organisation du fret et de la logistique ne sont pas traitées dans cette étude.

Les 18 zones d'étude



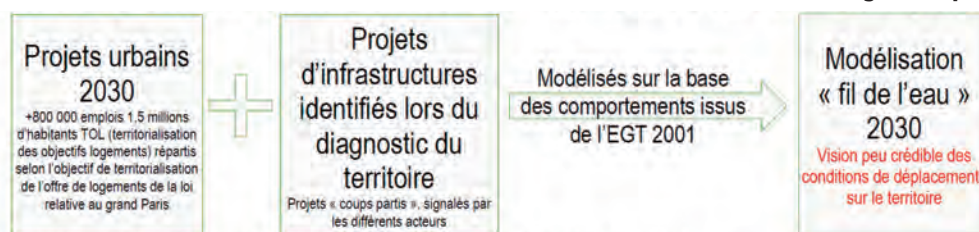
Les 18 zones d'étude



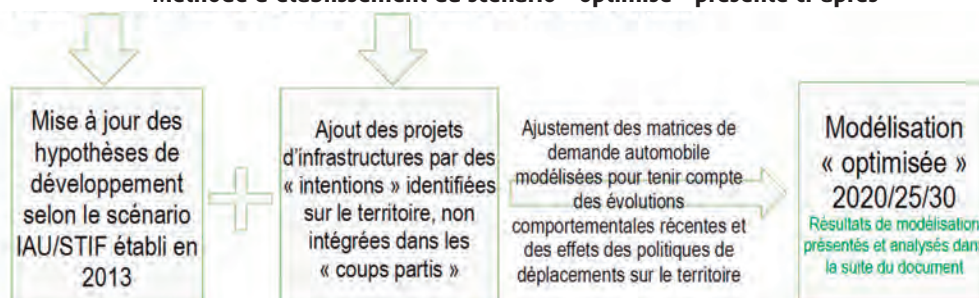
Remarque sur le périmètre de l'étude

Cette étude étant antérieure à la candidature de la Ville de Paris aux Jeux Olympiques de 2024, ses hypothèses aux différents horizons n'incluent pas l'impact sur les projets de territoire qu'impliquerait l'organisation des Jeux. Cette dernière aurait pour principal effet d'occuper une partie du foncier dédié au développement, donc de retarder certains projets. A contrario, elle pourrait accélérer certains projets d'infrastructures de transports du secteur, notamment les réaménagements d'échangeurs routiers. Il émergera ainsi, par rapport aux scénarios de cette étude, une situation avec une demande de transport plus faible et une offre plus forte. Cette situation serait plus favorable que ce qui est décrit dans l'étude Nord Francilien en termes de déplacements, notamment au niveau de la congestion routière.

Méthode d'établissement du scénario « fil de l'eau » modélisé dans le cadre du diagnostic prospectif



Méthode d'établissement du scénario « optimisé » présenté ci-après



L'aggravation de la saturation, peu acceptable dans le scénario de référence 2030, exige des mesures volontaristes en faveur du report modal

L'étude met en évidence qu'une stratégie globale de déplacements à l'échelle du corridor est impérative, le développement des transports collectifs ne permettant pas à lui seul d'endiguer la croissance de la demande automobile générée par les projets. **Les modélisations montrent en effet une saturation généralisée du réseau routier magistral, avec des augmentations de temps de parcours très importantes***, causant une diffusion importante de la demande sur le réseau principal non autoroutier, ainsi qu'un besoin massif d'étalement des heures de pointe.

Sur les quatre leviers identifiés pour agir, qui sont l'optimisation de l'infrastructure, l'accroissement du report modal, les reports d'itinéraires et le lissage de la demande dans le temps, les deux derniers sont déjà à l'œuvre mais de façon subie. L'étalement des pointes conduit à un coût social pour certains usagers contraints de partir plus tôt. La diffusion sur les réseaux non-autoroutiers semble incompatible avec les besoins de limiter la capacité routière pour les voitures au profit des TC et modes actifs.

Une telle situation « au fil de l'eau » ne constitue à l'évidence pas un scénario acceptable pour le territoire à l'horizon 2030, mais confirme la nécessité d'élaborer un scénario volontariste pour accompagner le développement du corridor. Ce scénario doit s'appuyer sur des objectifs et un concept de déplacements globaux, déclinés localement dans les politiques d'aménagement des différents territoires.

Les objectifs proposés pour une optimisation des déplacements sur le corridor de l'autoroute A1

Les principaux enjeux issus du diagnostic sur le corridor de l'A1, en termes de déplacements, sont :

- préserver le lien stratégique entre Paris, l'aéroport Charles de Gaulle et le nord de la France ;
- assurer un certain niveau de service sur l'ensemble de l'A1 en fiabilisant les temps de parcours ;
- garantir l'accessibilité de l'ensemble des territoires aux mouvements de rocade (A86) et aux radiales dans le sens Paris-Province.

Ces constats nécessitent de réduire d'autant plus l'usage de l'A1 que l'on s'approche de Paris, grâce aux grands contournements et aux alternatives possibles offertes par les TC et les modes actifs. Cela conduit à optimiser la capacité voyageurs de la section courante de l'A1 compte tenu de la limitation de sa sortie sur le boulevard périphérique, à renforcer le rôle de l'A86 et de la Francilienne face au boulevard périphérique dans les mouvements de rocade et à optimiser les entrées des échangeurs.

L'utilité d'une optimisation de l'A1 est cependant assujettie à la mise en œuvre d'un ensemble de projets en dehors du réseau routier national (RRN), tels que la réalisation des projets de TC lourds, l'amélioration du rabattement vers ces derniers, l'amélioration de l'attractivité du réseau TC secondaire, des actions permettant le transfert du transport routier de marchandises sur les modes ferroviaire et fluvial, mais aussi la maîtrise des flux automobiles sur le cœur d'agglomération et des développements d'infrastructures routières autour du Grand Roissy.

Un scénario « optimisé » à l'échelle du corridor de l'autoroute A1

Un travail d'ajustement de la demande routière estimée par le modèle régional de déplacements MODUS aux horizons futurs a dû être réalisé, afin de prendre en compte les évolutions de tendances et les politiques ambitieuses de report modal que le modèle de projection, basé sur l'Enquête Globale Transport de 2001, ne pouvait pas prévoir. Ces ajustements ont été déclinés au niveau de chacune des 18 zones d'étude (et entre elles), en fonction de potentialités des territoires (en termes de rabattement sur les TC lourds, de cyclabilité en fonction des coupures et axes aménageables et des politiques d'ores et déjà affichées sur le stationnement, etc.).

* De l'ordre de + 50 % sur les autoroutes A1 et A3 entre CDG et respectivement Porte de la Chapelle et Porte de Bagnole.

Une dégradation des conditions générales de circulation aux heures de pointe en 2030 surtout le soir

C'est à la période de pointe du soir que les conditions générales de circulation sont les plus mauvaises, particulièrement à l'horizon 2030. En effet, les développements importants autour de la plateforme de Roissy vont générer une forte augmentation de la demande routière dans le secteur et entraîner de grandes difficultés d'accessibilité à cette zone. Les deux cartes ci-après représentent les temps d'attente par tronçon routier à l'heure la plus chargée (entre 18 et 19 h) et montrent bien la dégradation attendue des temps de parcours entre Paris et Roissy.

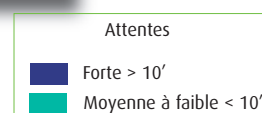
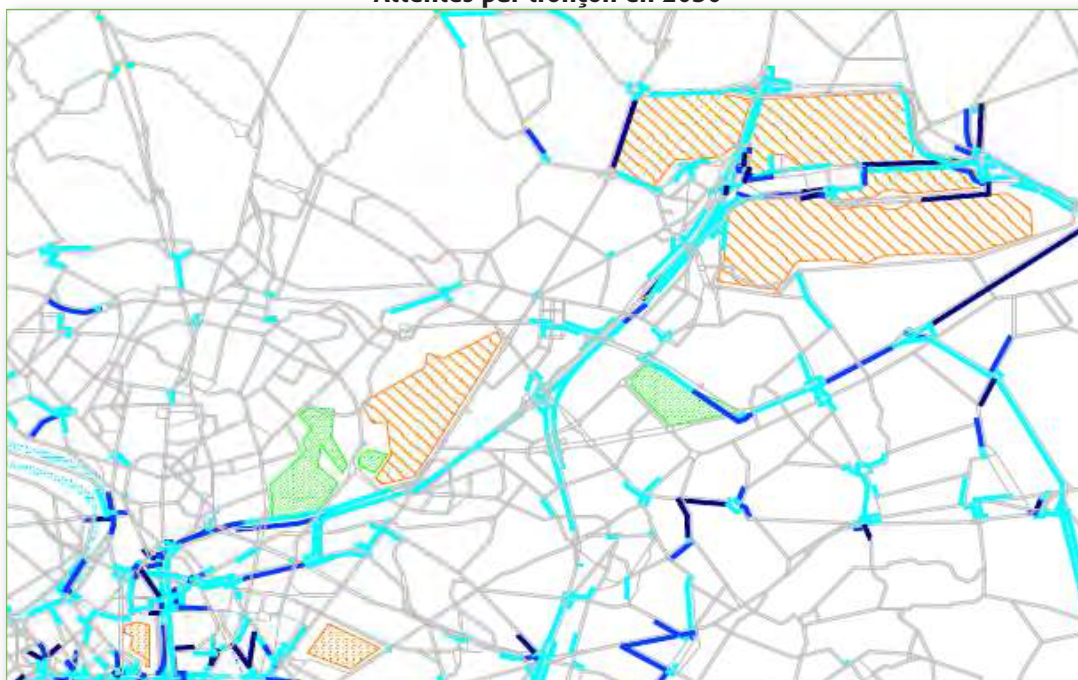
Plus au sud, entre le boulevard périphérique de Paris et le barreau de liaison A1-A86, l'autoroute A1 va également connaître un fort accroissement des congestions le soir, dans les deux sens.

En période de pointe du matin, les difficultés apparaissent plus ponctuelles. Elles traduisent le renforcement de la dégradation de la situation actuelle en deux points particuliers : le tunnel du Landy et les accès à la plateforme de l'aéroport de Roissy.

Attentes par tronçon en 2020



Attentes par tronçon en 2030



Un effort de report vers d'autres modes nécessaire de la part des acteurs des territoires

Sur la période 2011-2030, à l'échelle de l'ensemble du territoire, la croissance de la population et des emplois atteint 26 % (hors croissance des voyageurs de l'aéroport et arrivée des visiteurs d'Europacity), tandis que la croissance du trafic automobile aux périodes de pointe se limite, quant à elle, à 17 % sur la même période (avec les visiteurs d'Europacity et la croissance du trafic aéroportuaire). Cela traduit ainsi, en creux, la progression globale de la part des transports collectifs sur le territoire, liée d'une part au développement du Grand Paris Express et d'autres projets de transports collectifs lourds, d'autre part à l'hypothèse de réduction de la demande automobile résultant des ambitions locales affirmées par les collectivités.

L'effort de report modal important projeté ne peut pas être aujourd'hui considéré comme un « acquis » issu des grands projets d'infrastructures franciliens en transports en commun. Il sera une résultante de la mise en œuvre volontariste par les pouvoirs publics, y compris locaux, et par les acteurs économiques, publics et privés, d'actions complémentaires visant à limiter la dégradation des conditions globales de déplacement sur leurs territoires à l'horizon 2030.

Un étalement des heures de pointe, conséquence d'une demande en déplacements automobiles non satisfaite

En raison de la congestion des réseaux routiers principal et locaux, le secteur de l'aéroport Charles de Gaulle élargi se distingue à chacun des horizons projetés par un taux important de demande non satisfaite. À l'horizon 2030, 8 % de la demande théorique entre 17 h et 19 h est reporté sur la tranche horaire précédente ou suivante. Ce taux représente plus 3 000 uvp/h. Ainsi, un double effort de report modal est nécessaire dans ce secteur : d'une part pour les déplacements domicile-travail, d'autre part pour les générateurs importants de déplacements que sont l'aéroport et le centre de loisirs Europacity.

Des indicateurs choisis pour représenter la desserte des territoires dans le futur

Plusieurs indicateurs ont été étudiés :

- évolution des flux automobiles en lien avec le corridor ;
- évolution des flux automobiles empruntant l'A1 ;
- évolution des flux de zone à zone empruntant l'A1 entre 2011 et 2030 ;
- contribution des territoires à la demande sur l'autoroute A1 ;
- dépendance des territoires à l'autoroute A1.

Le point majeur résultant de l'analyse des flux automobiles empruntant l'A1 est leur très forte augmentation entre l'Aéroport Charles-de-Gaulle et Paris. Elle se traduit par une augmentation de près de 30 % de la contribution¹ de ces deux territoires à la demande routière sur l'autoroute et s'explique par l'ambition des projets de développement de la plateforme aéroportuaire et en particulier des flux dépendants de l'automobile.

A contrario, la contribution des zones d'Aubervilliers / Pantin / Bobigny, Plaine Commune Nord et Villiers-le-Bel, Gonesse, Goussainville baisse du fait de la fermeture de l'échangeur de la Porte de Paris, avec une réduction en moyenne de près de 30 % entre 2011 et 2030.

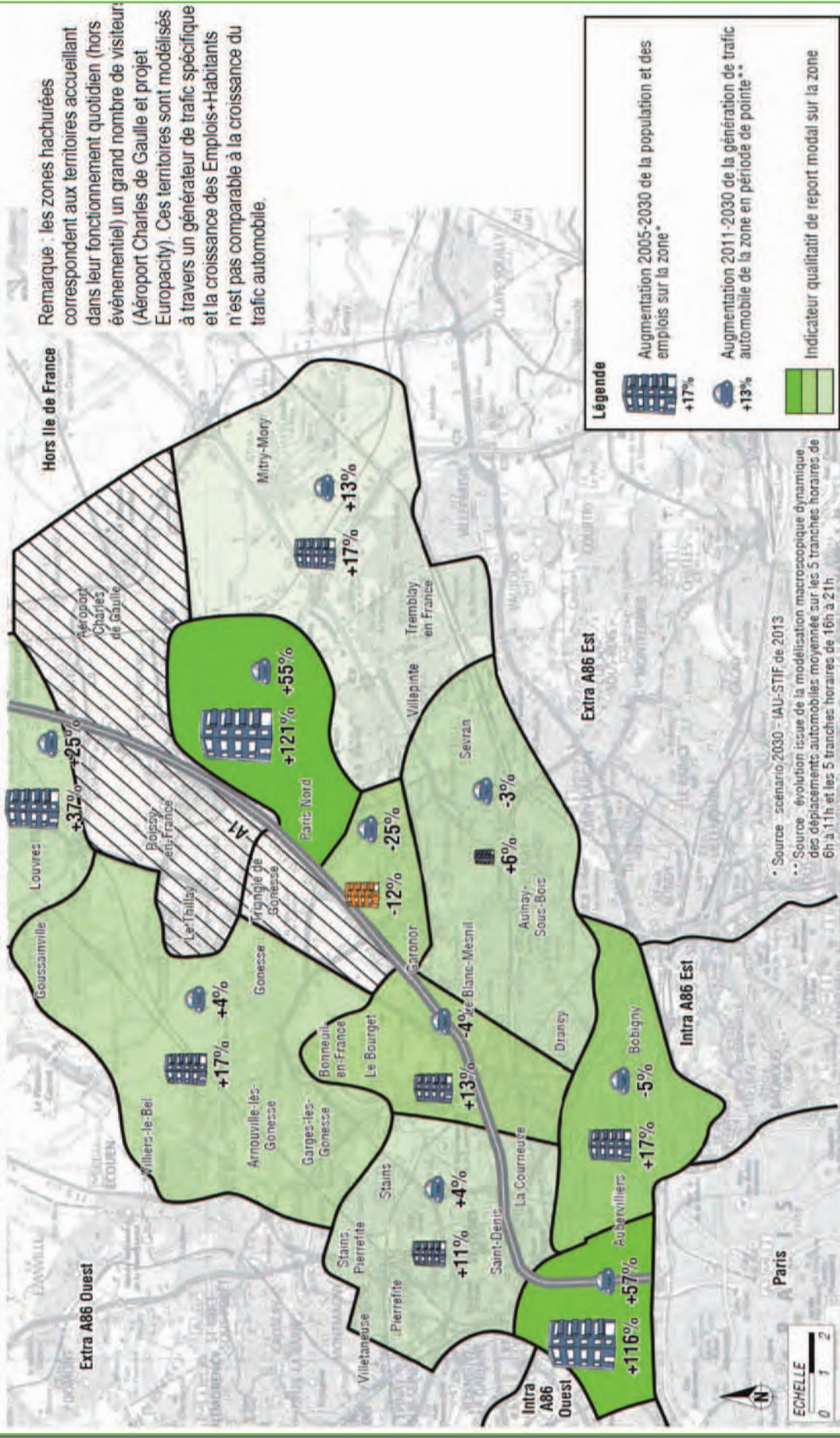
L'accélération du développement sur les secteurs de Plaine Saint-Denis/Saint-Ouen, de l'aéroport Charles de Gaulle et du Triangle de Gonesse accentue les contrastes entre les zones en matière d'évolution du trafic automobile global. Le développement très important de la zone Paris-Nord entre 2025 et 2030 va engendrer une forte génération de trafic automobile, compensant sur l'ensemble de la période 2011-2030 la baisse impulsée par l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express jusqu'à son terminus au terminal 2 de Charles de Gaulle à l'horizon 2025.

La dépendance² des territoires à l'autoroute sur les parties septentrionale et médiane du corridor (aéroport, Garonor, Gonesse et le Bourget) s'accroît d'abord fortement puis s'atténue pour se stabiliser en 2030 à une hausse modérée de 10 % par rapport à 2011. Au sud du corridor, la dépendance de Plaine Commune diminue de plus de 30 % en 2030 par rapport à 2011. Par ailleurs, compte tenu de la croissance hétérogène des flux automobiles générés par chaque territoire dans le futur, le volume routier issu de chacune de ces zones et empruntant l'autoroute varie peu en valeur absolue.

¹ La contribution d'un territoire (zone d'analyse, cf encadré sur la méthode) à l'A1 est ici définie par la part du flux routier en lien avec ce territoire dans le flux routier total de l'A1.

² La dépendance d'un territoire à l'A1 est ici définie par la part du flux routier en lien avec A1 dans le flux routier total de ce territoire.

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



Synthèse sur les territoires clés

Plaine Saint-Denis – Saint-Ouen

Principal pôle de croissance de la population et des emplois sur le secteur d'étude, la zone de la Plaine Saint-Denis – Saint-Ouen est également, avec la zone de Paris Nord 2, celle sur laquelle il convient de porter l'effort de report modal le plus fort.

Dans le scénario étudié ici, cette très forte croissance urbaine se traduit, malgré l'effort de report modal, par un accroissement très sensible de la génération de trafic automobile globale de la zone. Ces nouveaux flux se retrouvent en revanche très peu sur l'autoroute A1, en cohérence avec les objectifs fixés pour la desserte du cœur d'agglomération. La croissance du trafic automobile est diffusée vers d'autres infrastructures routières qui peuvent être l'A86, le boulevard périphérique et, plus vraisemblablement, vers le réseau routier secondaire dont le niveau de service risque de se dégrader.

Une double réponse peut être adressée à cette problématique, consistant essentiellement en l'approfondissement des orientations déjà suivies sur ce territoire :

- dans les études des projets, une exploration des possibilités d'accompagnement du report modal allant au-delà des ambitions générales des documents cadres (plan de déplacement urbain, plans locaux de déplacements, etc.). Il convient en particulier de se détacher des solutions « fil de l'eau » sur la recherche de dispositifs innovants de gestion du stationnement, principal levier pour encourager tout à la fois l'usage des modes alternatifs chez les employés du secteur et la démotorisation des ménages ;
- dans l'aménagement du réseau viaire, par une adaptation de la hiérarchisation du réseau routier local. À croissance nulle de la population et des emplois, la génération de trafic automobile tend à diminuer sur l'ensemble de l'agglomération dense. Il est ainsi cohérent et nécessaire d'ambitionner une diminution des besoins en déplacement automobile des zones urbaines moins porteuses de développement entre lesquelles s'insèrent les projets du secteur. Dans les secteurs de projet, la configuration du réseau routier local (hiérarchie et plan de circulation) devra évoluer vers un accroissement des fonctions collectrices et de desserte locale au détriment du trafic de transit en provenance des secteurs voisins. Une telle révision de la hiérarchie routière au profit des fonctions locales dans les secteurs densifiés nécessite cependant une étude approfondie des impacts sur l'accessibilité aux secteurs voisins (notamment sur leurs modalités d'accès au réseau magistral).

Le Bourget

Les hypothèses conduisent à un équilibre entre le développement du territoire et l'augmentation de son flux routier, l'analyse en détail des flux de ce secteur est par conséquent moins éclairante.

Cependant, ces hypothèses sont volontaristes et reposent sur la mise en œuvre d'offres alternatives, notamment des transports en commun en site propre, des pistes cyclables, l'apaisement des ex-RN radiales (aujourd'hui départementales) comme l'ex-RN2, etc.

Certaines propositions ont été développées dans l'étude « Schéma Viaire Roissy – Le Bourget » conduite par l'Établissement public d'aménagement Plaine de France, fin 2013, en lien avec les opérateurs et les partenaires du territoire.

Roissy en France, Tremblay en France, Triangle de Gonesse, Parc des expositions

Trois zones concentrent l'essentiel des projets de développement du secteur et voient leur génération de déplacements automobiles se développer fortement aux différents horizons d'étude :

- Triangle de Gonesse : développement faible en 2020, réalisé à moitié en 2025 et terminé en 2030 ;
- Paris Nord 2, Parc des expositions, sud de la plateforme aéroportuaire : développement essentiellement entre 2025 et 2030 ;
- Aéroport Charles de Gaulle : deux tiers du développement en 2020 et achèvement en 2025.

Sur les trois zones confondues, l'accroissement global de la demande automobile projetée par rapport à 2011 atteint 32 % en 2020, 46 % en 2025 et 65 % en 2030. Ramené à une base annuelle, le rythme de croissance s'avère relativement constant sur chacune des trois périodes malgré les différences de temporalités locales. La dépendance globale des trois zones considérées à l'autoroute A1 reste à peu près constante sur chacun des horizons, montrant ainsi que l'autoroute parvient à accompagner le développement du secteur, en cohérence avec les objectifs fixés. Cependant, étant

donné leur niveau élevé de dépendance à l'A1 (environ 20 % en moyenne), la forte croissance de ces zones s'exprime également par une augmentation très forte de leur part dans les flux globaux sur l'autoroute (+ 57 % sur la contribution moyenne des trois zones de 2011 à 2030). La modélisation met ainsi en évidence une spécialisation de l'infrastructure autoroutière dans la desserte de la seconde couronne.

Par ailleurs, l'analyse des flux non satisfaits montre une forte proportion de report horaire dans le secteur, et ce dès 2020. Cet indicateur du lissage des heures de pointe montre que même si l'A1 parvient a priori à accompagner la croissance du trafic, en bout de course la congestion de la trame viaire locale ne permet pas à ce dernier de s'écouler correctement aux heures de pointe.

Enfin, l'indicateur « d'effort modal » est très élevé pour la zone de Paris Nord 2, du parc des expositions et du sud de la plateforme aéroportuaire (avec notamment la ZAC Aérolians). Cet objectif de report modal est cohérent avec le développement des transports collectifs lourds sur le territoire, qui vient tisser des liens vers les différents points du corridor, que ce soit vers Paris ou le reste de l'Île-de-France. Cependant, le diagnostic territorial a montré une faiblesse du réseau de transports de surface dans l'ensemble du secteur, qui ne facilite pas la distribution des usagers des transports collectifs depuis les pôles d'échange vers les emplois. Le CDT Cœur Économique Roissy Terre de France, signé en février 2014, affirme son ambition de développement d'un réseau de surface à niveau de service élevé s'appuyant en cela sur les réflexions menées par le STIF.

Les liaisons de surface structurantes évoquées dans le contrat de développement territorial comprennent une douzaine de lignes de bus (dont le projet Comet) visant à la mise en relation des zones plus résidentielles aux emplois du corridor. L'étude sectorielle du STIF de 2013 sur les besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy a abouti à une proposition d'aménagements phasés. Le scénario de modélisation présenté ici, bien que très macroscopique dans son approche, devrait permettre d'optimiser ce phasage ainsi que les choix des tronçons nécessitant des aménagements. En effet, à court terme, la demande automobile non satisfaite apparaît essentiellement sur la plateforme aéroportuaire et s'étend ultérieurement au triangle de Gonesse, puis à la zone de Paris Nord 2, au Parc des expositions et à l'ensemble du sud de la plateforme aéroportuaire.

Sur ce territoire, comme sur celui du Bourget, il semble pertinent que les acteurs du territoire donnent suite à l'étude « Schéma Viaire Roissy – Le Bourget ». Il apparaît également nécessaire qu'ils se saisissent de l'organisation du fret et de la logistique pour mieux gérer les flux de poids lourds et de véhicules utilitaires légers.

Cette étude a été pilotée par le service connaissances études et prospective (SCEP) de la DRIEA, et a fait appel à un groupement composé des bureaux d'études :

Transitec - Ingénieurs Conseil (analyses, interprétations, conceptualisation cartographique) ;

PMIC - Patrick Morelli Ingénieur Conseil (modélisation routière macroscopique dynamique) ;

SCE - Aménagement & Environnement (géométrie routière et modélisation microscopique dynamique).

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France
21/23 rue Miollis
75732 PARIS cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80

