

# Etude de trafic de la RN2

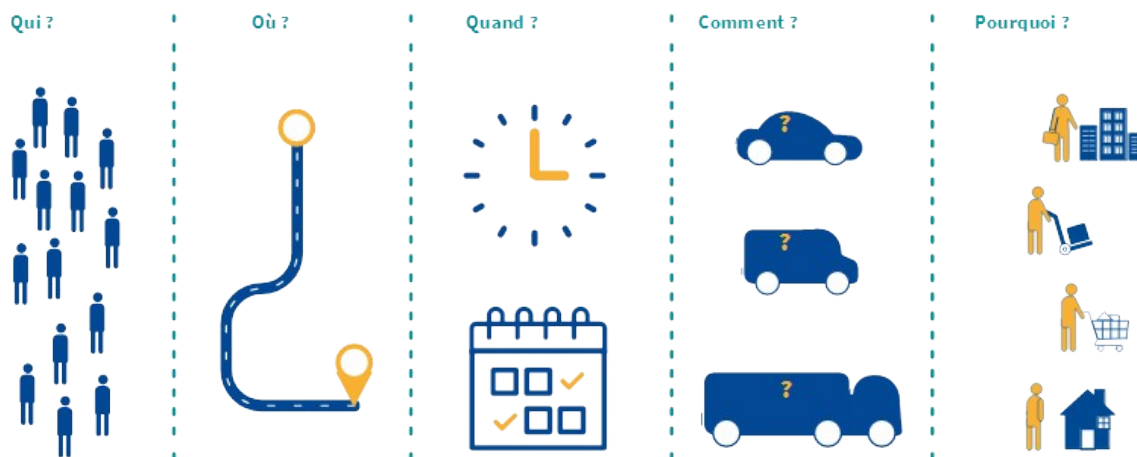
*Pourquoi enquêter sur les déplacements ?*



Conformément à son engagement pris suite à la concertation préalable en 2022 de la mise à 2x2 voies de la route nationale 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ([bilan de la concertation](#)), la DREAL prévoit d'actualiser les études de trafic de la RN2 en s'appuyant sur la construction d'un modèle de trafic dédié.

Pour cela, la DREAL organise tout d'abord une enquête de déplacements d'envergure aux alentours de la RN2 depuis la frontière belge au Nord de Maubeuge jusqu'aux portes de Paris en complément d'autres données sur les déplacements déjà disponibles. La DREAL tiendra compte des routes locales, des grands axes de circulation du nord de la France (autoroute A1, A34...) et des pays limitrophes (Belgique, Luxembourg...).

L'enquête de circulation donnera dans un premier temps une photographie précise des trafics routiers et de leur nature, permettra de savoir qui se déplace, où, quand, comment et pourquoi.



En particulier, les données collectées participeront à construire un modèle numérique de déplacement routier spécifique à la RN2. Il permettra de donner une vision de l'état actuel de la circulation routière sur la RN2, et précisera la part du trafic poids-lourds et la part de trafic de transit. Le modèle permettra également de réaliser des simulations des différents scénarios prospectifs sur l'évolution des trafics de la RN2 et des axes avoisinants, et aidera ainsi à orienter les politiques publiques d'aménagement en recherchant à optimiser le service aux usagers.

*Adapter les politiques publiques au territoire*

L'enquête de circulation est une source précieuse d'informations. Le croisement et l'analyse des données recueillies permettront aux pouvoirs publics d'acquérir une meilleure compréhension du territoire et de ses besoins. Cette phase de recueil est un préalable nécessaire à l'élaboration des politiques publiques.

En effet, l'ensemble des acteurs publics (État, SNCF, collectivités, autorités organisatrices de la mobilité...) pourront s'appuyer sur les données issues de l'enquête pour adapter les politiques d'investissement pour l'aménagement du territoire. Associées aux autres études de mobilités, elles participeront à comprendre finement les pratiques et les besoins des citoyens, augmenteront l'efficacité de l'action publique, par des investissements ciblés, adaptés aux enjeux du territoire.

### *Comment les données sont-elles recueillies ?*

L'enquête de circulation est inopinée de manière à retranscrire le plus fidèlement possible les habitudes de déplacements en journée. Elle consiste à interviewer des automobilistes et des chauffeurs de poids lourds, sur un point de leur trajet, sur la base d'un questionnaire d'enquête. Les questions posées portent sur les origines et destinations des déplacements, le motif de déplacement, le type de véhicule utilisé et la présence d'un chargement. Un recueil visuel est également assuré par les enquêteurs pour relever le nombre d'occupant dans le véhicule, le type de véhicule et le pays d'immatriculation.



Le travail de collecte des données est effectué par des équipes d'enquêteurs qui se postent sur différents points de circulation stratégiques sur et aux alentours de la RN2. Chaque poste d'enquête n'est interrogé qu'une fois, au cours d'une journée complète. Pour éviter les reports de circulation risquant de fausser les résultats de l'enquête, la localisation précise de ces postes n'est pas communiquée préalablement.

La sécurisation des équipes d'enquêteurs ainsi que des usagers de la route est la priorité de l'enquête de circulation. Pour cette raison, le dispositif mis en place pour arrêter les véhicules et les réinsérer dans le trafic est étudié pour limiter les risques. Lorsque le niveau de trafic et la configuration de la route le permettent, l'arrêt des véhicules s'effectue sur la route avec des feux de chantiers. Les équipes de police et de gendarmerie pourront aussi être amenées à participer à l'opération pour certains points d'enquête qui relèvent de leur zone d'intervention.

L'enquête de circulation concernera une vingtaine de postes d'enquête. Pendant ce laps de temps, des usagers de la route, professionnels ou particuliers, seront rencontrés et interrogés. Afin d'éviter une gêne trop importante sur le trafic et ne pas nuire aux déplacements quotidiens, le questionnaire d'enquête durera 30 secondes environ. L'ensemble du dispositif est construit conjointement avec les gestionnaires routiers pour ne pas entraver la circulation sur les postes d'enquête.



Sur chacun des points d'arrêt, les équipes d'enquêteurs extrairont de la circulation entre 5% et 30% des usagers. Malgré l'organisation mise au point et la durée très courte du questionnaire, des ralentissements localisés et ponctuels pourraient survenir. Les organisateurs de l'enquête et leurs partenaires remercient par avance les usagers de leur patience et de leur coopération à cette étude, en vue d'améliorer durablement des déplacements de tous.

### *Phasage et exploitation de l'enquête*

Ce type d'enquête se réalise sur le terrain usuellement sur 2 périodes dans l'année, de mars à juin, puis de septembre à octobre, pendant un jour ouvré, après obtention des autorisations des gestionnaires et des arrêtés de circulation. Les jours fériés, congés scolaires, événements particuliers ou conditions météorologiques défavorables sont proscrits car susceptibles d'influer sur les déplacements habituels des usagers.

Pour la RN2, l'enquête de circulation se réalisera de mars à juin 2024.

En matière d'aménagement et de politiques des mobilités, l'exploitation des résultats sera utile au territoire pour les 10 à 15 prochaines années.

### *Partenaires*

La mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2 est un projet du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.



## *Foire aux questions*

### **Avec les moyens techniques d'aujourd'hui, pourquoi mettez-vous encore des enquêteurs sur la route ?**

Ce sont des outils complémentaires. Les autres technologies à disposition, même si elles ont des intérêts et montent en puissance, ne suffisent pas encore pour collecter l'ensemble du niveau d'information que fournit une enquête routière par interview, en particulier sur les lieux d'origine, de destination, les motifs du déplacement en cours, taux d'occupation des véhicules (covoiturage), informations sur les marchandises transportées.

Les enquêtes par interviews restent encore aujourd'hui un outil à part entière comme les nouvelles technologies dans la connaissance des flux, utilisées dans les autres régions, et dans le reste du monde même si les approches peuvent varier un peu.

### **Pourquoi ne faites-vous pas d'enquête par internet ?**

Les retours d'expériences passées montrent que le taux de réponse à un questionnaire internet en auto-administré n'est pas maîtrisable, généralement faible et donc insuffisant pour une telle enquête de mobilité.

De plus cela contraindrait l'utilisateur enquêté à avoir la mémoire de leurs déplacements voire des axes routiers empruntés (en particulier ceux ciblés par l'enquête). Aucune aide extérieure ne peut lui être apportée en cas d'incompréhension de certaines questions.

Encore, ce type d'enquête n'est pas adapté au recueil des données sur les déplacements de poids-lourds ou d'usagers de la route étrangers.

L'échantillonnage obtenu par une enquête sur internet n'est pas représentatif des réels déplacements et les conclusions qui pourraient en ressortir seraient peu fiables et aléatoires.

### **Et les données GPS ou de téléphonie mobile etc... ?**

Les données Floating Car Data (GPS...) sont certes une source d'information riche mais qui ne répond pas aux besoins : motifs de déplacement inconnus, pas d'identification fiable des origines et destinations (le GPS est-il mis en fonctionnement au début du trajet ? Perte de signal momentanée), représentativités temporelle (dans la journée) et géographique (axe, déplacements courte ou longue distance...) variable en fonction du taux d'équipements des véhicules composant le trafic.

Comme les FCD, les données Floating Mobile Data (téléphonie mobile...) ne permettent pas d'identifier les motifs de déplacements. De plus le mode de transport est inconnu. Par exemple, comment différencier un déplacement en voiture, utilitaire, poids-lourds ou transport en commun ? Si plusieurs téléphones sont connectés dans un même véhicule, cela fait autant de traces et donc une sur-représentativité du déplacement ; en effet nous nous intéressons aux déplacements du point de vue du conducteur du véhicule.

Si une voie ferrée longe une route, la précision des données obtenues ne permet pas toujours d'identifier les positions exactes et de savoir si les traces sont celles d'un train ou d'un véhicule.

Tout ceci fait que les données GPS sont aujourd'hui utilisées comme compléments d'autres outils comme les enquêtes, ou alors pour un usage très spécifique comme l'observation des vitesses au cours d'une journée.

### **Et les dispositifs automatiques de comptages aux bords des routes ?**

Ces dispositifs permettent de relever les volumes de trafics et/ou les vitesses de véhicules en un point donné du réseau routier, ce qui est utile mais insuffisant.

Les systèmes automatiques de Relevé des Plaques d'Immatriculation des véhicules (RPM) placés en ceinture d'un territoire, apportent de la connaissance sur les flux d'échange et de transit dans un territoire. Cependant cette connaissance se limite aux portes d'accès de ce territoire. Les origines et destinations précises des déplacements ne sont pas connues comme dans une enquête par interview, et là encore, les motifs de déplacements sont inconnus.

### **Pourquoi n'avez-vous pas averti à l'avance de la réalisation de ces enquêtes ?**

Un communiqué de presse a été publié avant le démarrage des enquêtes, donnant les zones et la période d'enquête.

L'objectif est d'avoir une photographie des déplacements habituellement réalisés sur les axes routiers enquêtés. La non publicité à l'avance sur les dates et lieux d'enquête a pour but de limiter les changements de comportement induits par la réalisation d'un poste d'enquête qui fausserait complètement les résultats et leurs interprétations futures. Au final, une communication précise desservirait le territoire.

### **Ces enquêtes gênent les usagers, les bouchons génèrent de la pollution.**

Nous utilisons tous des infrastructures publiques pour nos déplacements du quotidien. Celles-ci doivent répondre à un besoin, être réfléchies, construites dans les règles de l'art et entretenues. Pour être performants, les aménagements en matière de mobilités (route, train, bus, tram, voie réservée etc.) nécessitent d'avoir une connaissance fine des déplacements des particuliers et professionnels, des habitudes et des motifs, c'est pourquoi le code de la voirie routière prévoit la réalisation de ce type d'enquête. L'objectif est d'obtenir une photographie des déplacements, avec un recueil d'informations aux points stratégiques dont les axes à forts trafics, et en particulier aux heures de pointe pour connaître les moments les plus critiques. L'enquête a été autorisée par arrêté préfectoral.

Une telle enquête ne se fait malheureusement pas sans quelques désagréments, nous en sommes conscients et désolés. Nous faisons en sorte de réduire au maximum la gêne, mais comme lors de travaux d'entretien d'une route, pour les axes à fort trafic, l'enquête peut créer un ralentissement plus important qu'à l'ordinaire.

Cependant ces enquêtes sont exceptionnelles et toujours utiles aujourd'hui par l'apport d'éléments de connaissances des flux que les nouvelles technologies ne permettent pas encore de capitaliser. Cette connaissance est fondamentale pour alimenter les politiques de transports durables (ex : réalisation de nouvelles infrastructures bien dimensionnées ou adaptation d'infrastructures (ex : voie réservée covoiturage ou TC), diminution des émissions de polluants ou de gaz à effet de serre, réduction de la circulation dans une traversée d'agglomération...).

En contribuant à cette enquête, vous aidez les acteurs publics à vous aider demain dans vos déplacements quotidiens. Les désagréments de la journée d'enquête sont à comparer aux bénéfices que le territoire pourra tirer de l'enquête.