



Enquête de circulation par caméras LAPI

Principaux résultats

Décembre 2018

Une enquête de circulation pour répondre au besoin d'actualisation des connaissances identifié dans la mission du CGEDD

Décembre 2014 : suite à une demande conjointe du Président de la MEL et du Préfet de région, lancement d'une mission d'expertise CGEDD au sujet de l'accessibilité à la Métropole Lilloise

Novembre 2015 : le rapport de la mission d'expertise met en lumière la nécessité d'améliorer la connaissance du trafic routier, notamment PL

2017 – 2018 : par délégation du Préfet de région, la DREAL pilote une enquête de circulation innovante par caméras LAPI pour caractériser le trafic d'échange et de transit, selon trois principaux objectifs :

- 1 – Actualiser la connaissance des trafics sur le périmètre de la MEL
- 2 – Évaluer l'impact de l'arrêté préfectoral d'interdiction de transit PL
- 3 – Quantifier les flux routiers qui seraient déportés par un itinéraire de délestage situé au sud de Lille

22 caméras de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI) déployées sur 11 sites pour caractériser le trafic d'échange et de transit sur la MEL

Implantation des caméras de lecture automatisée de plaques d'immatriculation

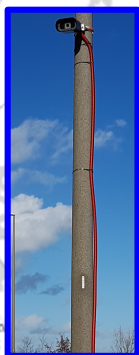


CAMERA LAPI

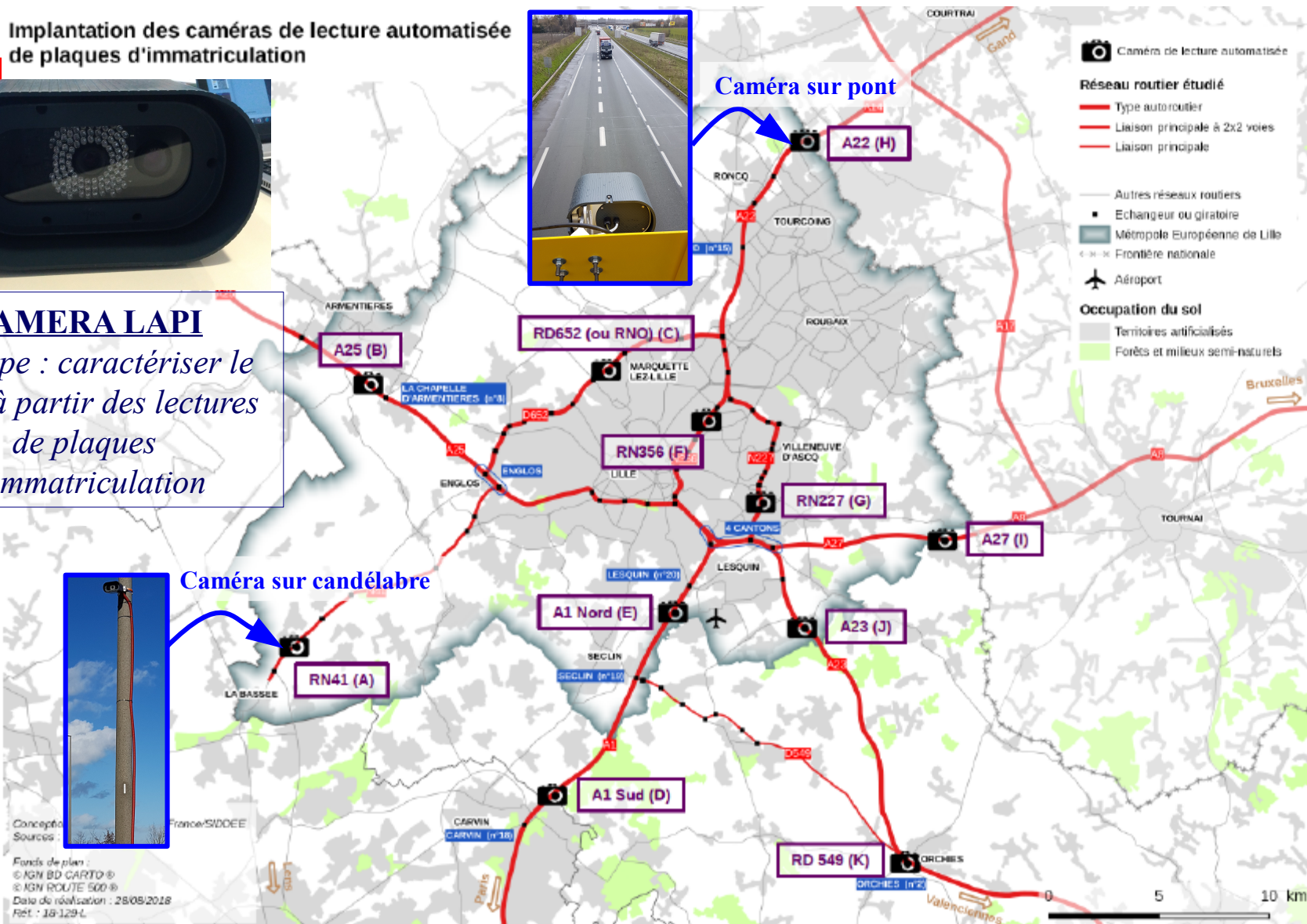
Principe : caractériser le trafic à partir des lectures de plaques d'immatriculation



Caméra sur pont



Caméra sur candélabre



8 jours de recueil de données exploitables et analysés par la DREAL

- Différentes étapes visant à fiabiliser les données ont été conduites :
- comparaison des données LAPI et des comptages manuels
 - comparaison des données LAPI et des comptages ALLEGRO
 - vérifications spécifiques menées dans la base de données
 - redressement des données LAPI (y compris le transit), sur la base des constats issus des contrôles
- Obtention de 8 jours complets de données (6 jours ouvrés, un samedi et un dimanche)

Les résultats exposés dans la suite de la présentation ont été établis à partir des trafics moyennés sur les 6 jours ouvrés exploitables de la période de recueil, et sauf mention contraire, au niveau des points périphériques du plan de déploiement (A1 Sud, A22, A23, A25, A27, RN41 et RD549)



Les trafics en 2018

Part des PL aux heures de pointe

Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion



Les trafics en 2018

Part des PL aux heures de pointe

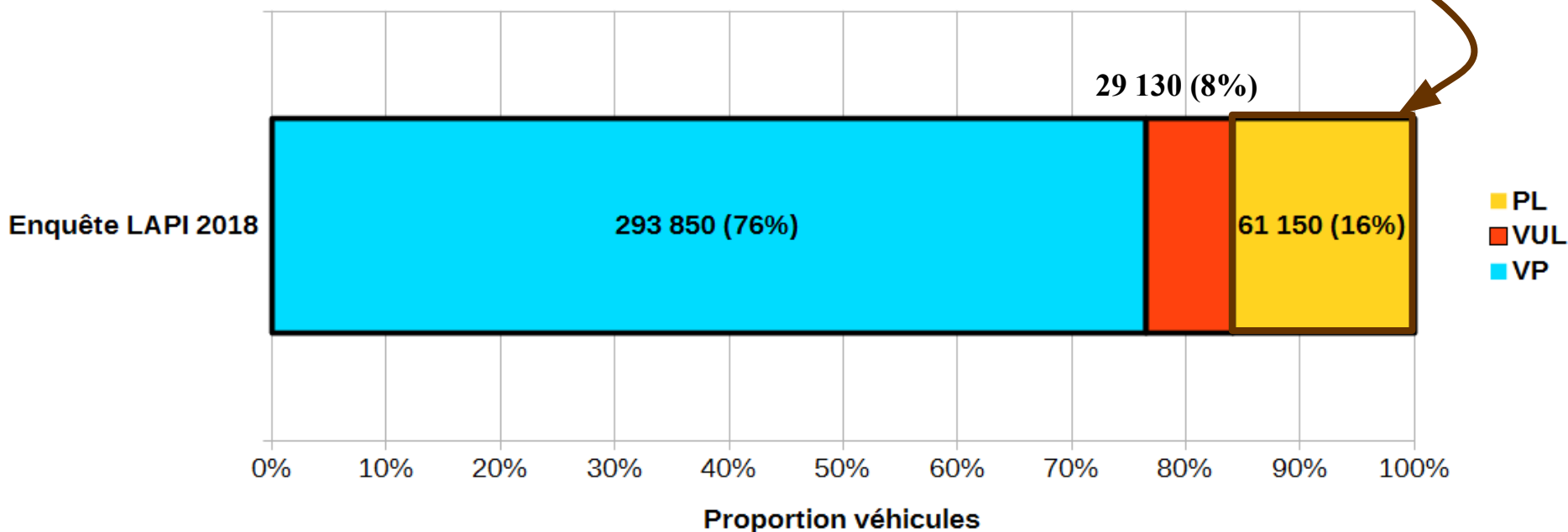
Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion

En 2018, 1 véhicule sur 6 entrant et/ou sortant de la MEL un jour ouvré est un poids lourds

En 2018, 16 % des véhicules entrant et/ou sortant de la MEL sont des poids lourds

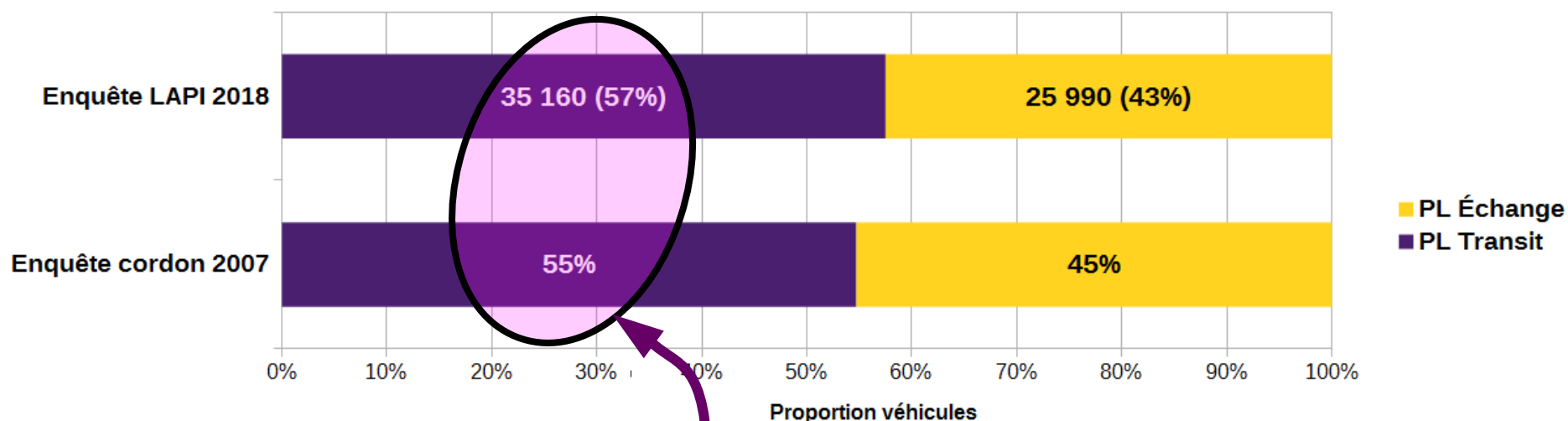
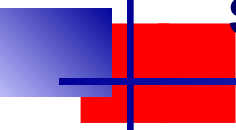


La comparaison des trafics en volume entre l'enquête cordon de 2007 et l'enquête LAPI 2018 serait inopportune car :

- 1 – les périodes d'enquête et les technologies déployées sont différentes
- 2 – la manière dont les VUL ont été classifiés en 2007 n'est pas connue



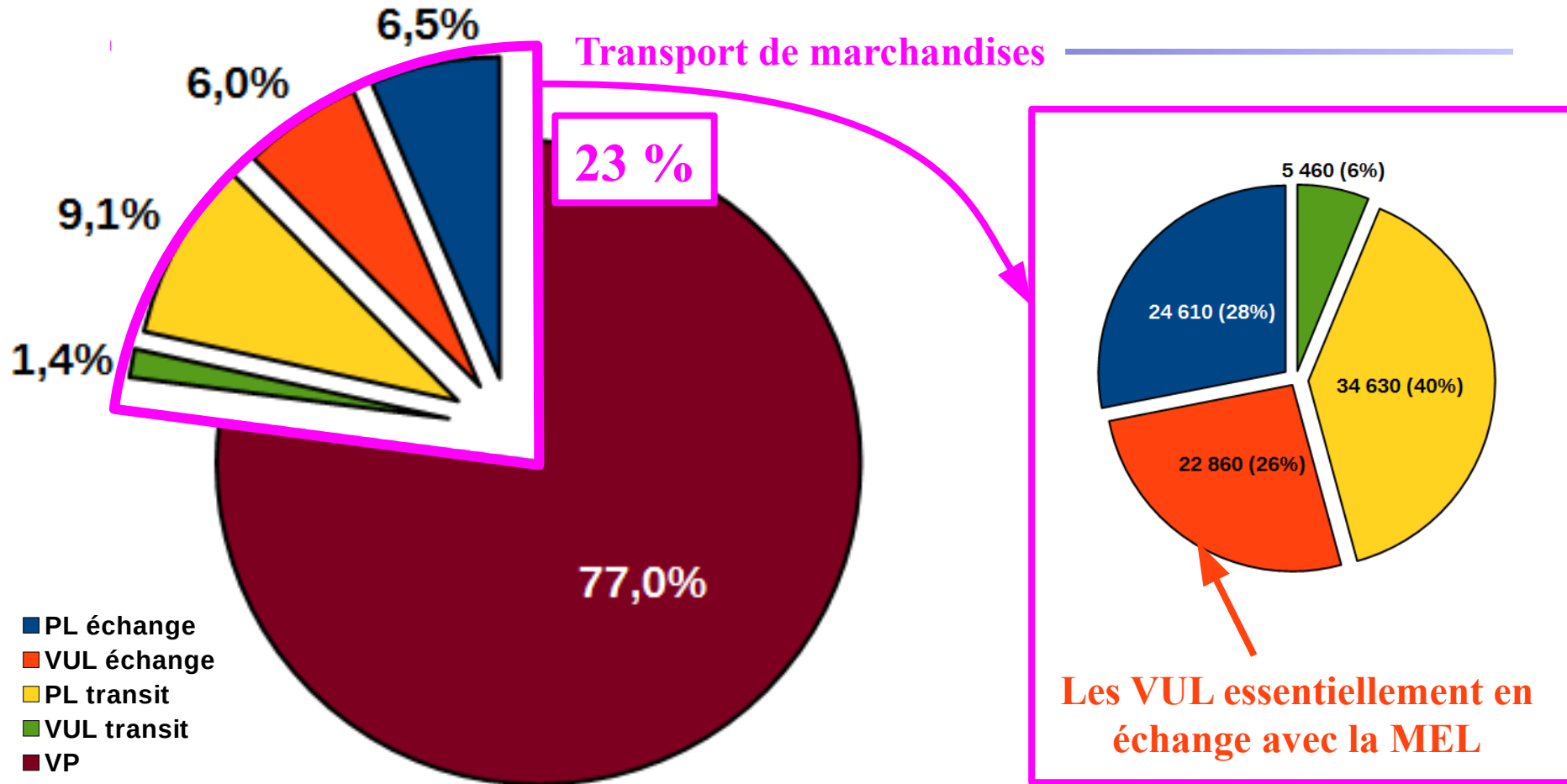
En 2018 comme en 2007, environ 6 poids lourds sur 10 entrant et/ou sortant de la MEL un jour ouvré sont en transit sur la MEL



Entre 2007 et 2018, stabilisation en proportion des PL en transit sur la MEL dans le trafic total de PL

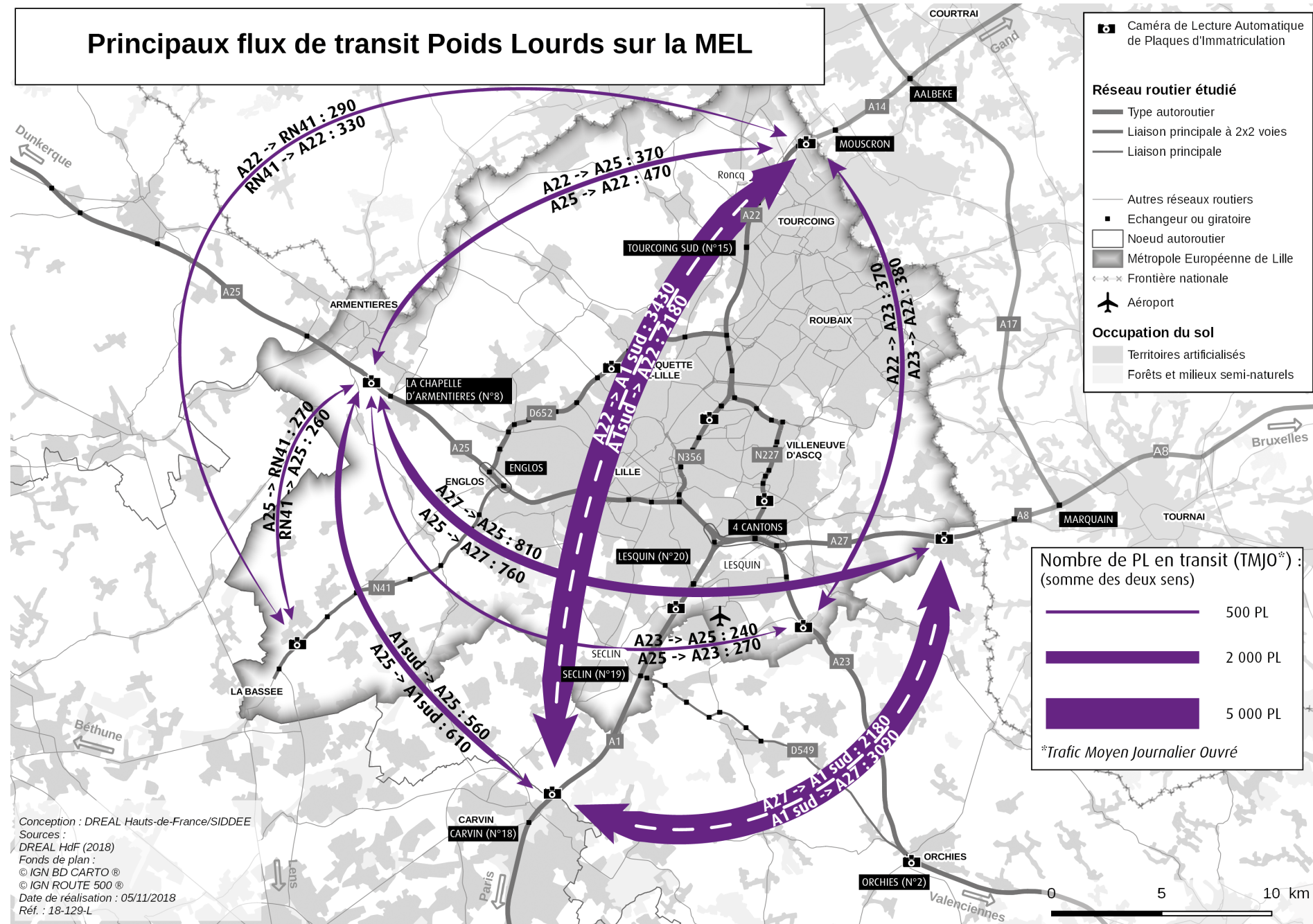
NB : il est possible de réaliser une comparaison entre l'enquête cordon de 2007 et l'enquête LAPI 2018 en proportion (pas en volume), car les méthodes utilisées (interviews en 2007, couplage de plaques en 2018) ont normalement peu d'influence sur les résultats

En 2018, environ 1 véhicule sur 4 en échange ou en transit sur la MEL
un jour ouvré fait du transport de marchandises, les VUL
essentiellement pour de l'échange, les PL à la fois pour de l'échange
et du transit



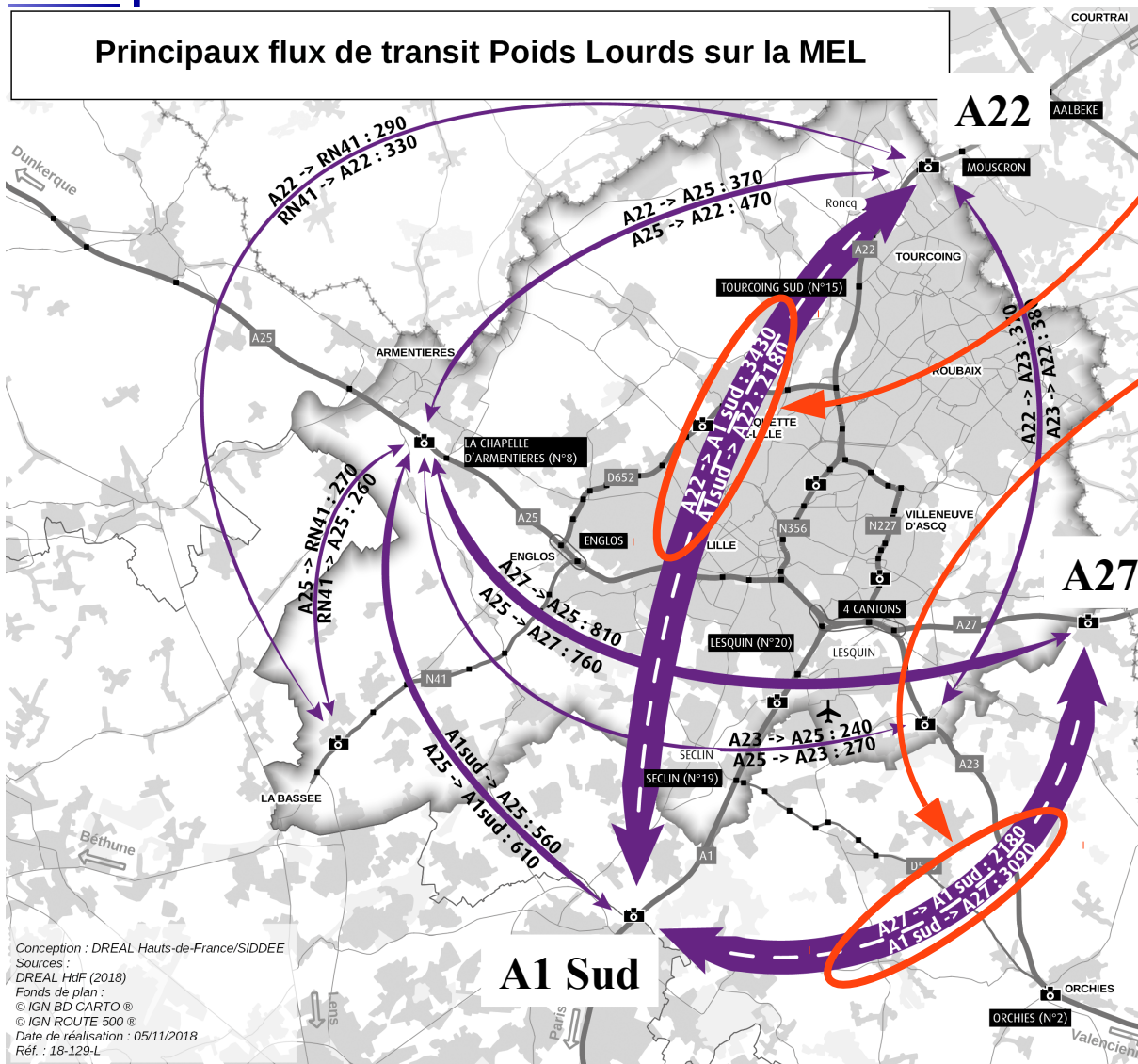
**Fort enjeu lié au trafic d'échange nécessitant des actions concrètes en
matière de logistique urbaine**

Principaux flux de transit Poids Lourds sur la MEL

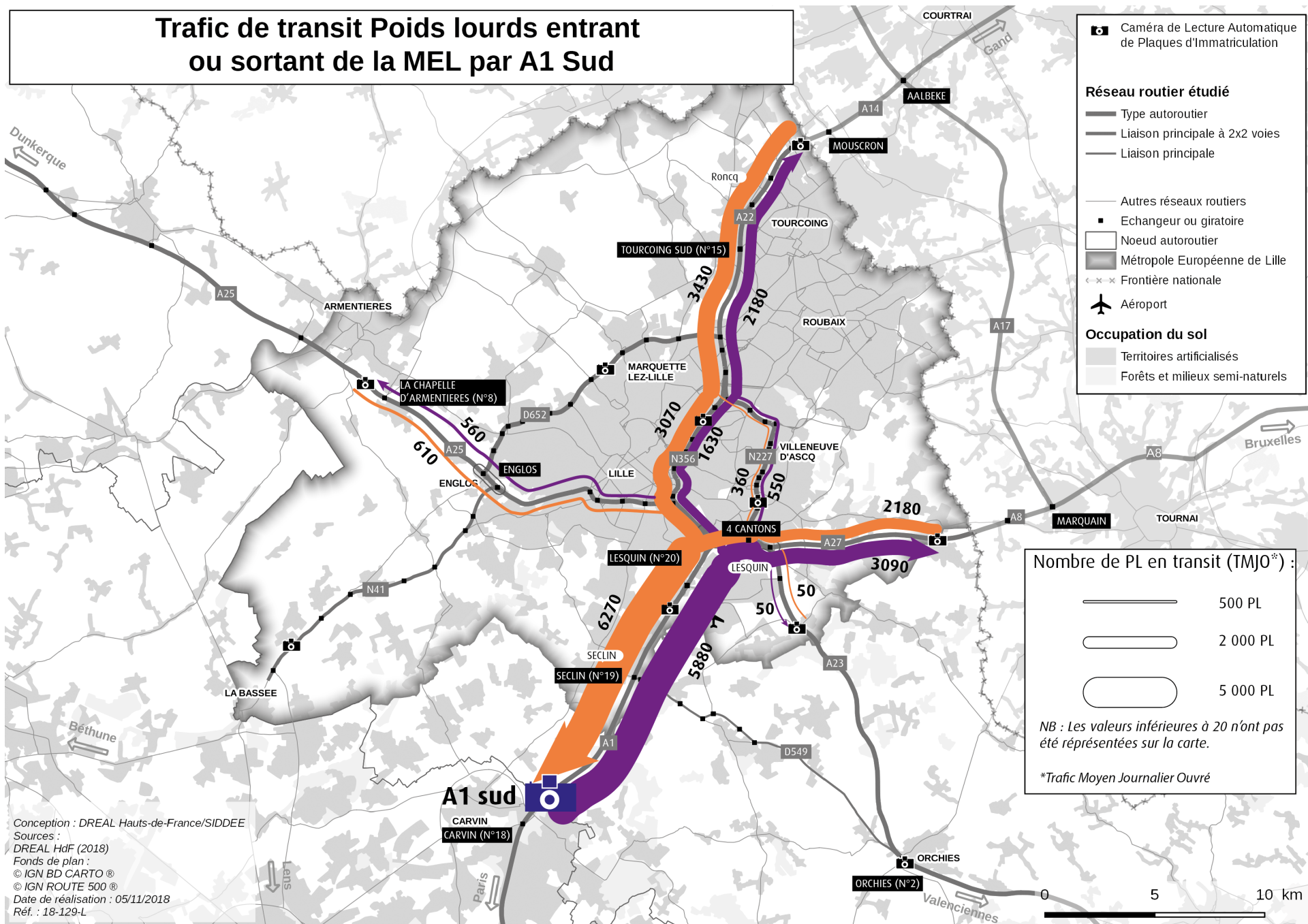


Les deux principaux axes de transit PL sur la MEL sont l'A1-A22 et l'A1-A27, et représentent 2/3 du transit PL total sur la MEL

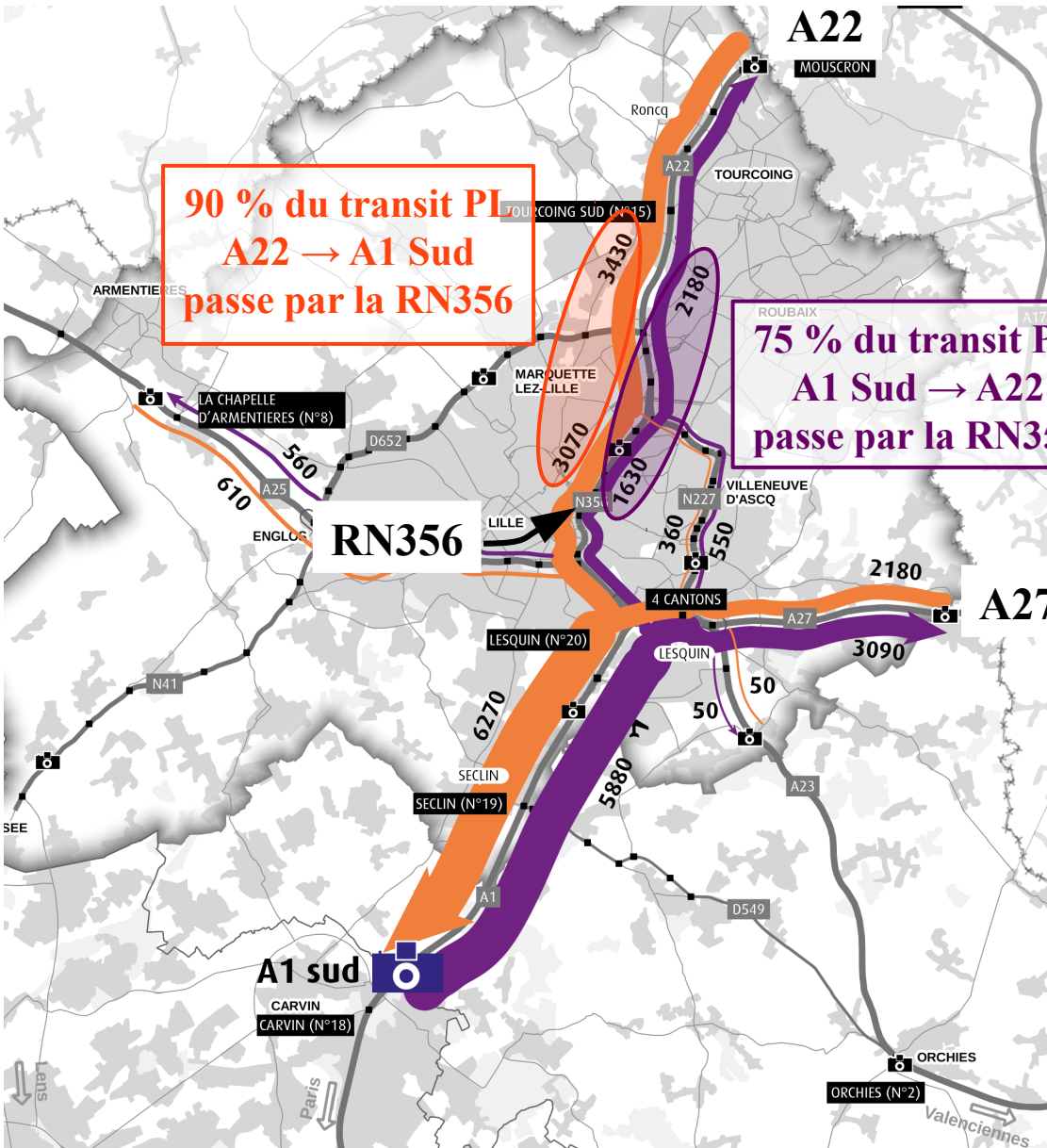
Principaux flux de transit Poids Lourds sur la MEL



Trafic de transit Poids lourds entrant ou sortant de la MEL par A1 Sud



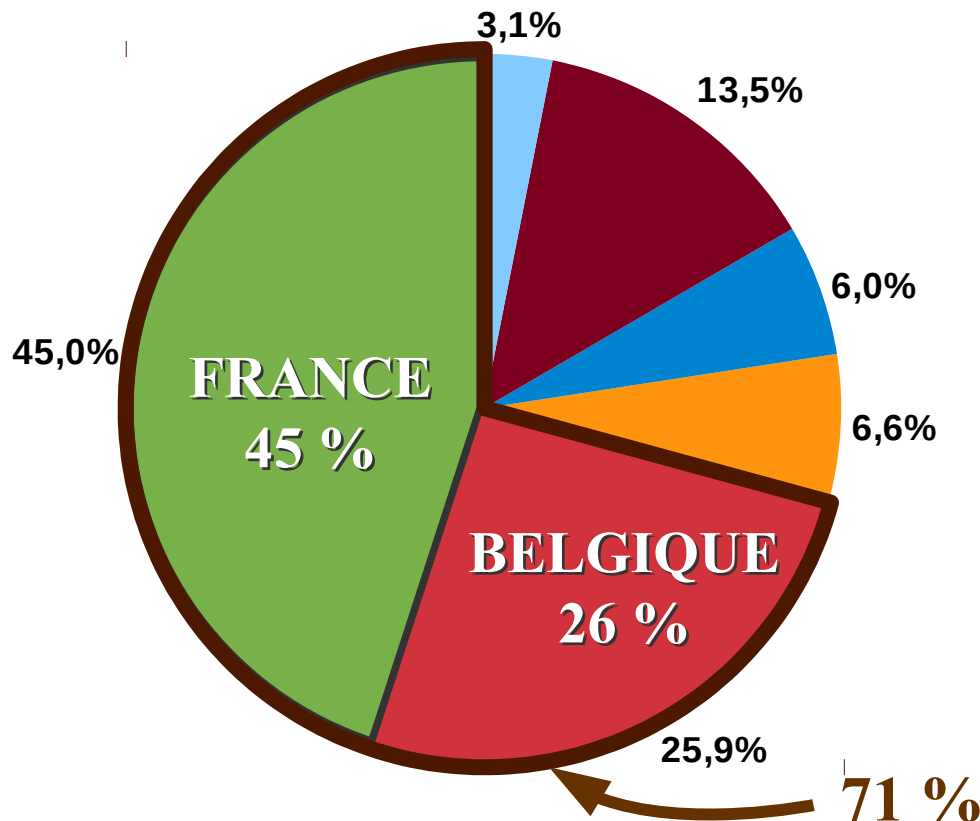
L'axe RN356 est privilégié pour le transit PL entre A1 Sud et A22



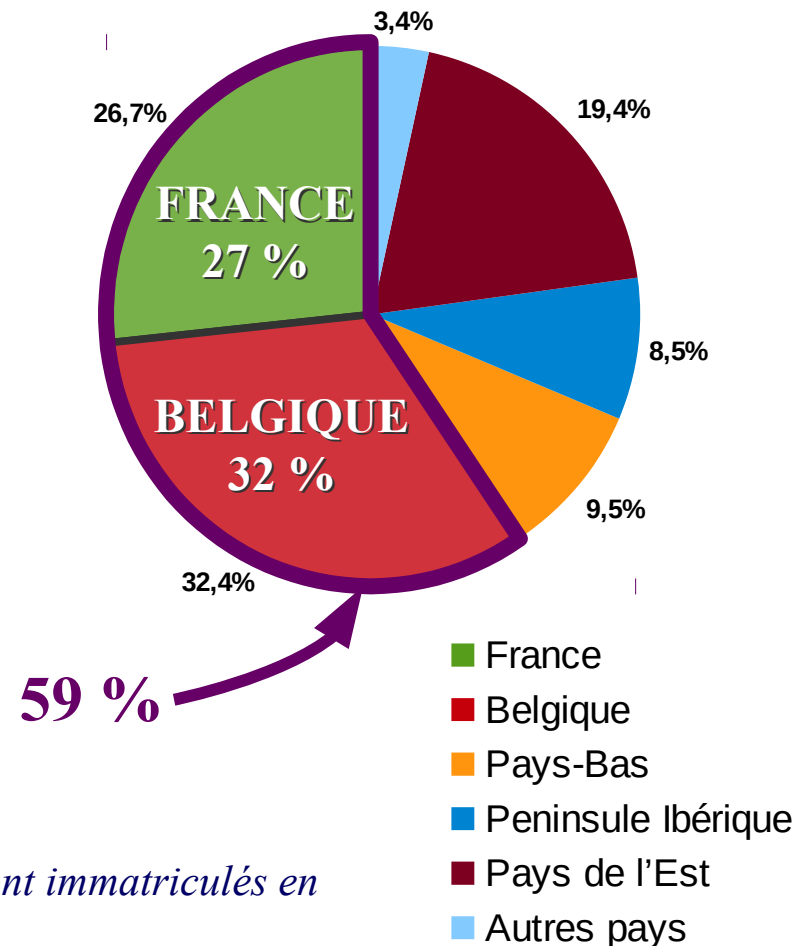
NB : attention, le point A1 Sud est situé en dehors de la zone couverte par l'arrêté préfectoral d'interdiction de transit PL Sud – Nord, dont les principaux éléments seront présentés dans la suite de la présentation

Environ 70 % de l'ensemble des PL et 60 % des PL en transit un jour ouvré sur la MEL sont immatriculés en France ou en Belgique

Poids Lourds



Poids Lourds en transit



NB : environ 90 % des poids lourds en échange avec la MEL sont immatriculés en France ou en Belgique



Les trafics en 2018

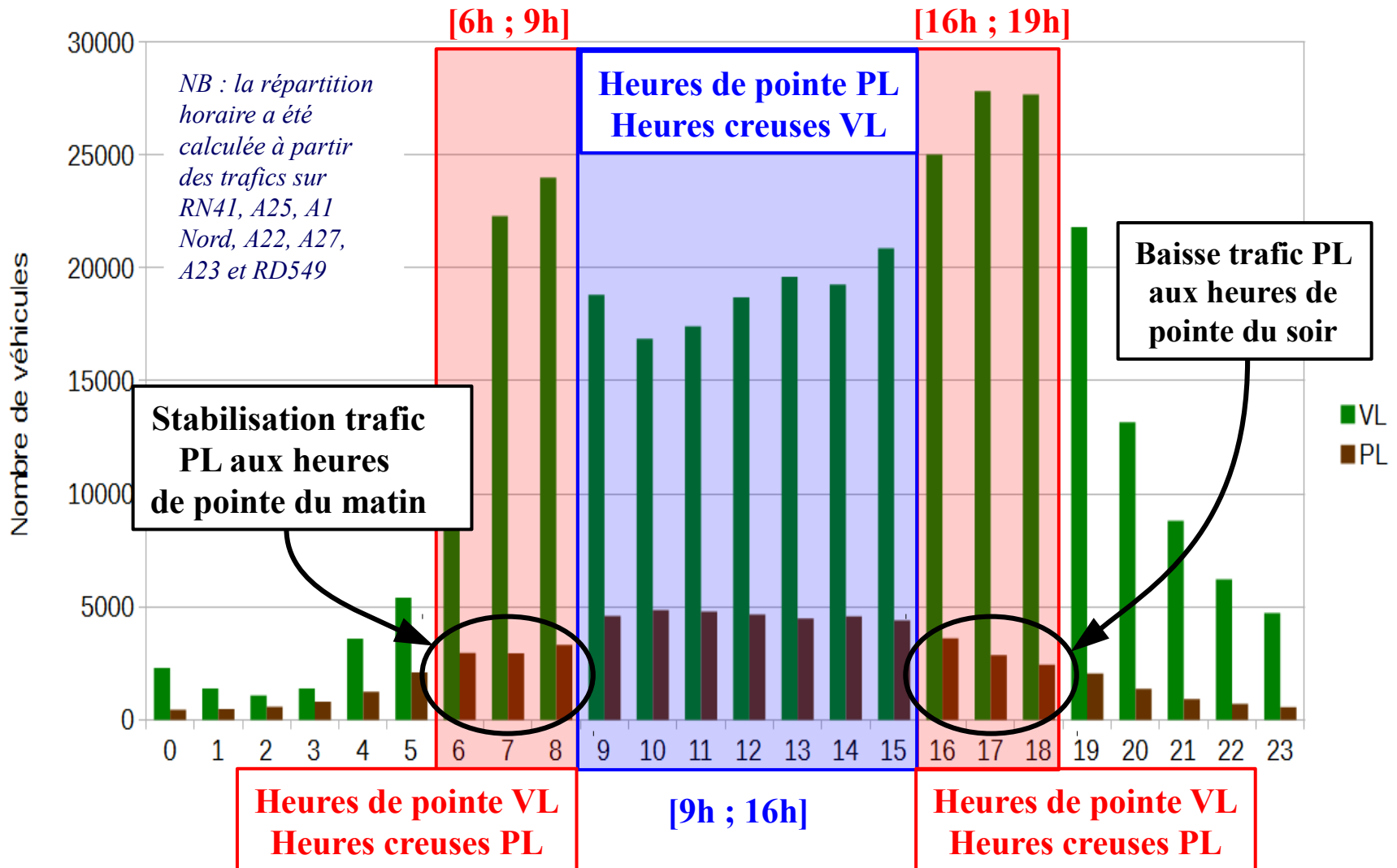
Part des PL aux heures de pointe

Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion

Des heures de pointe PL distinctes des heures de pointe VL



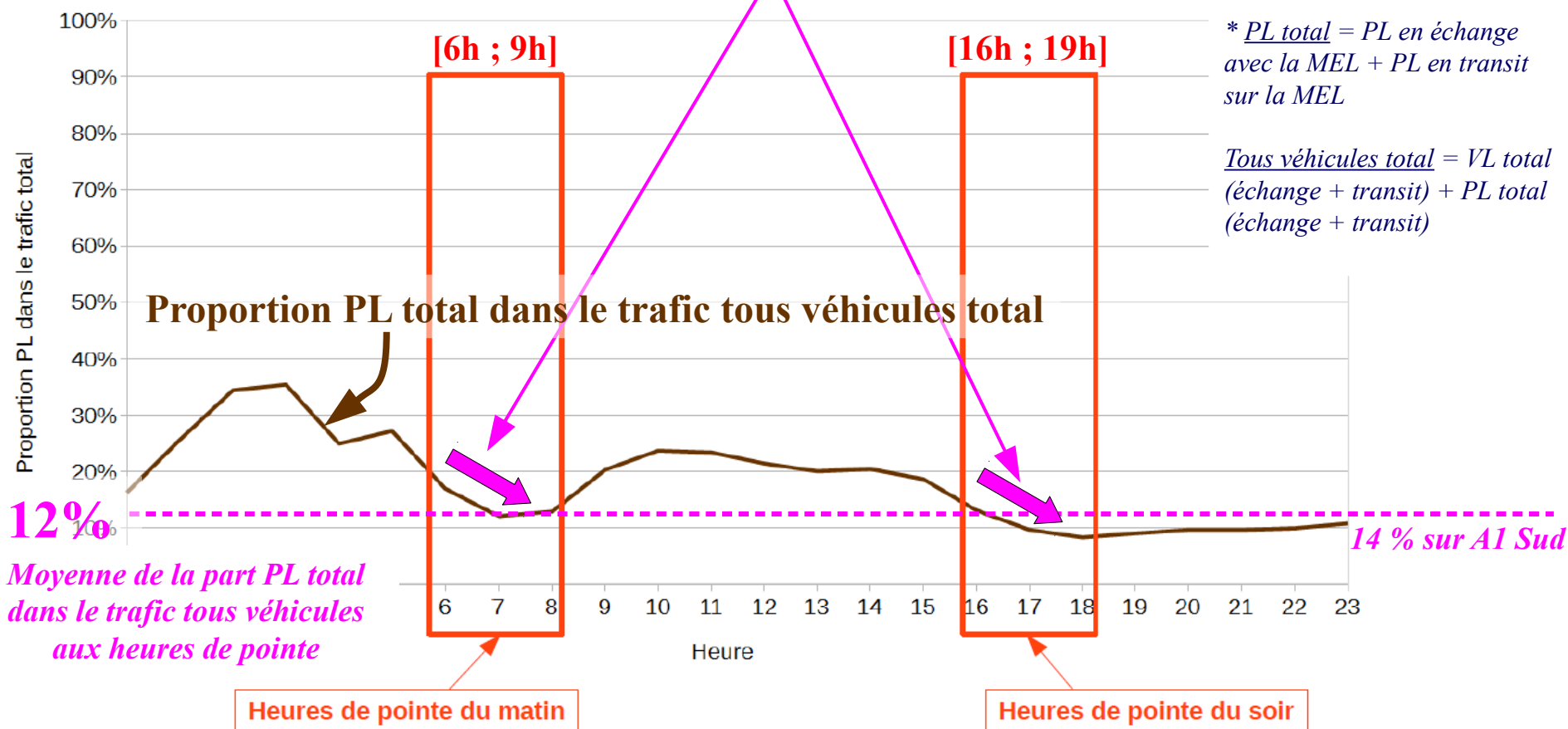
NB1 : le trafic VL de pointe du soir est plus important que celui du matin

NB2 : le trafic VUL suit la même tendance que le trafic VP

NB3 : le trafic poids lourds entre 9h et 16h (respectivement aux heures de pointe du matin et du soir) représente plus de la moitié (respectivement environ 30 %) du trafic poids lourds de l'ensemble de la journée

Une part de PL total dans le trafic tous véhicules total qui chute à environ 12 % aux heures de pointe du matin et du soir*

Chutes de la part de PL total aux heures de pointe



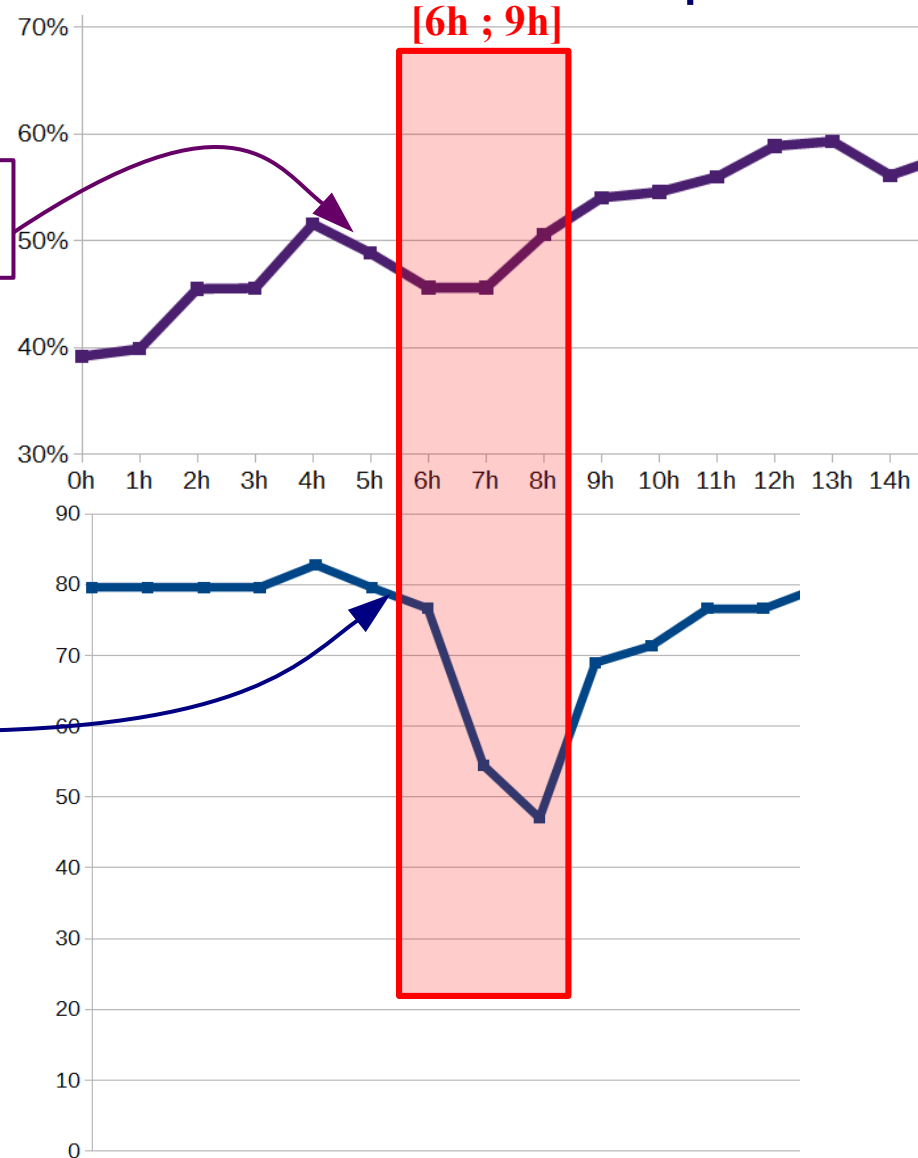
NB : durant les heures de pointe, il est constaté une nette augmentation de la part de VUL (essentiellement en échange avec la MEL) dans le trafic global de transport de marchandises (PL + VUL)

Sur l'A1 en entrée de Lille, des conditions de trafic le matin qui se dégradent lorsque la part de transit PL sur la MEL dans le trafic PL total est au plus bas

Baisse de la part des PL en transit sur la MEL dans le trafic PL total

NB : de 6h à 9h sur l'A1 Sud (entrée Lille), 7 % de l'ensemble des véhicules sont des PL en transit sur la MEL, et 8 % de l'ensemble des véhicules sont des PL en échange avec la MEL

Baisses de la vitesse moyenne des PL entrant sur Lille par l'A1





Les trafics en 2018

Part des PL aux heures de pointe

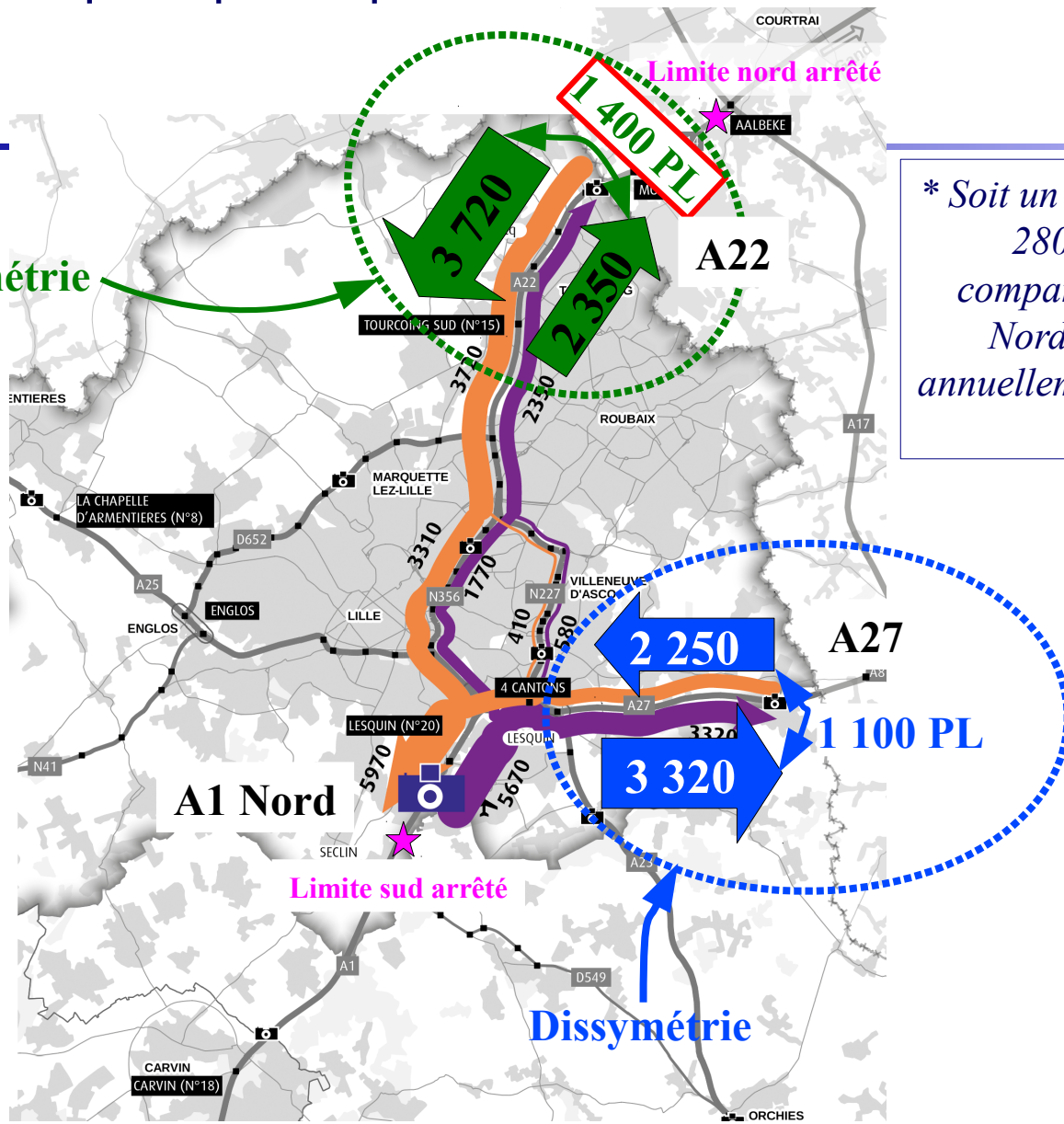
Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion

Un nombre de PL entrant et sortant du périmètre de la MEL
dissymétrique sur A22 et A27 du fait de l'arrêté préfectoral d'interdiction
de transit PL qui déporte quotidiennement 1 400 PL de l'A22*

Dissymétrie



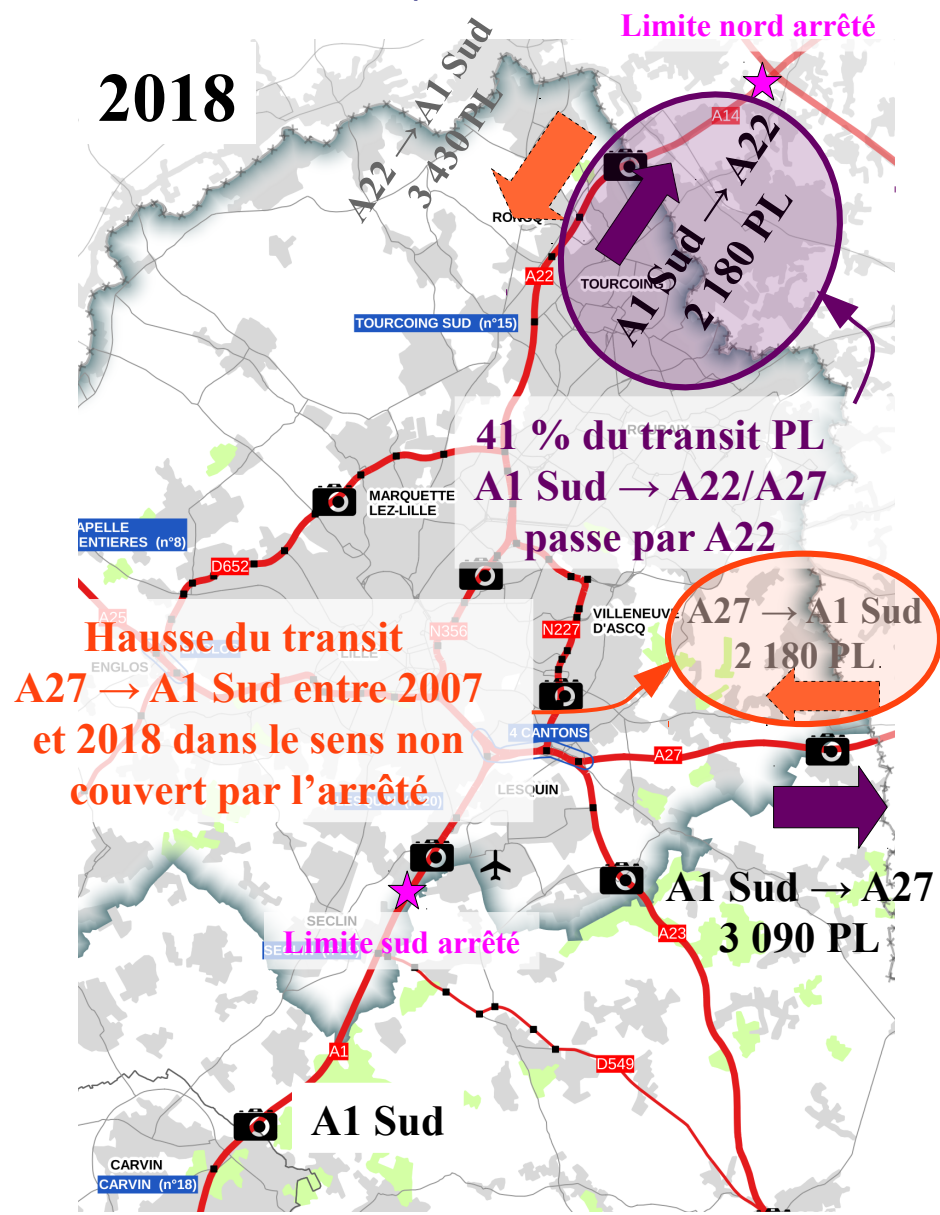
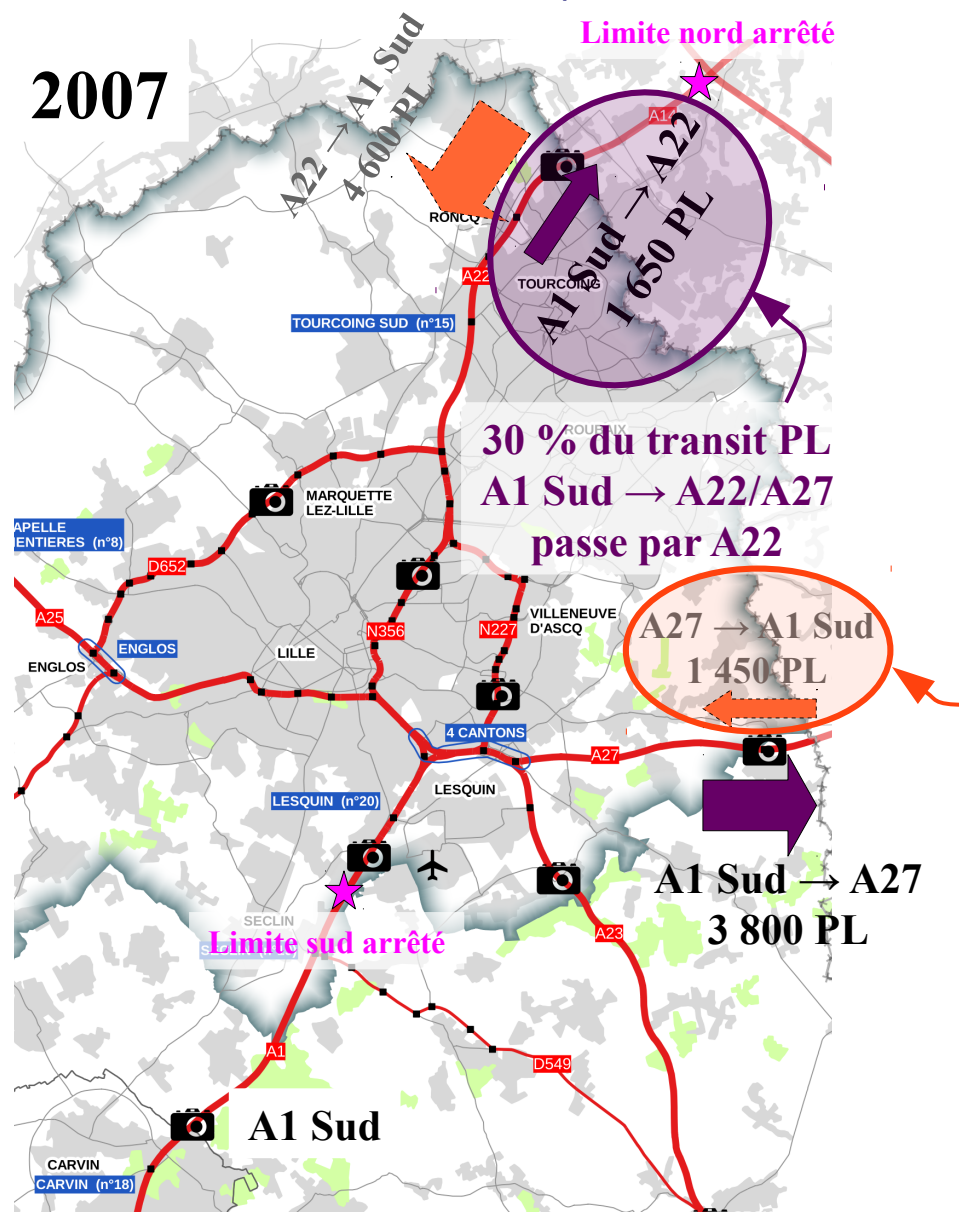
* Soit un déport annuel d'environ
280 000 PL (à titre de
comparaison, le Canal Seine
Nord Europe « retirera »
annuellement environ 500 000 PL
de l'A1)

NB : l'arrêté
préfectoral
s'applique dans le
sens sud – nord
entre l'échangeur
de Faches –
Thumesnil sur A1
et l'échangeur
d'Aalbeke sur A14
(Belgique)

Dissymétrie

En 2018, une part de PL en transit de l'A1 Sud à l'A22 plus importante qu'en 2007...

mais une part de PL en transit de l'A22 à l'A1 Sud moindre qu'en 2007





Les trafics en 2018

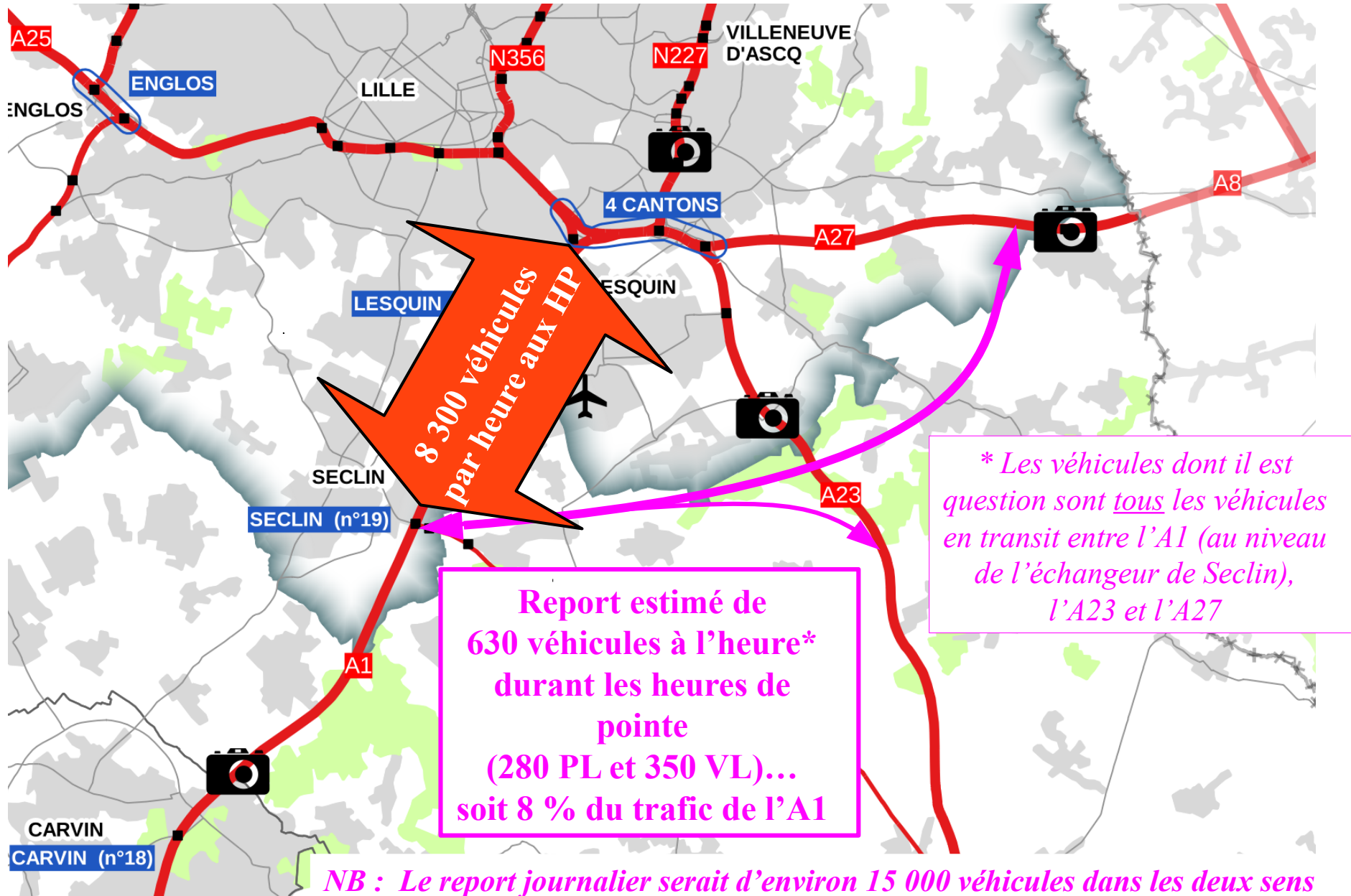
Part des PL aux heures de pointe

Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion

Un nouveau barreau routier au sud de Lille qui déporterait environ 8 % du trafic de l'A1 aux heures de pointe





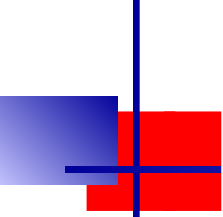
Les trafics en 2018

Part des PL aux heures de pointe

Impact de l'arrêté préfectoral

Impact d'un nouveau barreau routier

Conclusion



L'enquête LAPI est un élément d'actualisation des connaissances relatives au trafic routier, contribuant aux réflexions et aux propositions qui émergent du territoire.

Elle accompagne les engagements prioritaires de l'État en matière de transports, rappelés par le Préfet de la région Hauts-de-France lors des 2^{èmes} assises des mobilités et de l'accessibilité de la MEL :

- développer le covoiturage et l'utilisation des transports en commun
- limiter la congestion récurrente notamment par une régulation des poids lourds en échange et en transit sur l'aire métropolitaine
- accompagner les projets de la MEL

La réussite de ces engagements passera par une pleine collaboration entre les acteurs de la mobilité, en mettant en place les mesures et les outils de gouvernance nécessaires pour converger vers une adéquation entre les politiques de transports et les nouveaux usages de la mobilité.