

ÉTUDE DE TRAFIC – CONTOURNEMENT DE TILLOY-LES-MOFFLAINE

1er octobre 2025

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Kévin DEBAETS (Egis)
Département	
Version	V4
Référence	EPT230177

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V0	07/09/2022	Kévin DEBAETS		
V1	26/09/2022	Kévin DEBAETS		
V2	10/05/2023	Kévin DEBAETS		
V3	26/09/2025	Kévin DEBAETS		
V4	01/10/2025	Kévin DEBAETS		

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Anne-Sophie CUVILLY	Département du Pas-de-Calais
François-Xavier Dupuis	Département du Pas-de-Calais

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	4
1.1 - Le projet de contournement	4
1.2 - La mise à jour de l'étude de trafic	5
2. METHODOLOGIE	6
2.1 - Étapes clés de l'étude de trafic	6
2.2 - L'outils de modélisation utilisé	6
2.2.1 - Contextualisation et objectif.....	6
2.2.2 - Construction et méthode.....	6
2.2.3 - Construction des scénarios prospectifs.....	9
2.2.4 - Les scénarios modélisés	10
2.3 - Points d'analyse	12
3. ANALYSE DES RESULTATS DE MODELISATION	13
3.1 - Scénario 1 : Situation actuelle 2025	13
3.2 - Scénario 2 : référence 2030	17
3.3 - Scénario 3 : projet 2030 – Contournement de Tilloy-lès-Mofflaines	19
4. CONCLUSION	21

5. ANNEXES	22
5.1.1 - Définition des scénarios de référence	22
5.1.2 - Processus de construction de la demande.....	22
6.	24

1. PREAMBULE

1.1 - Le projet de contournement

Le projet de contournement de Tilloy-lès-Mofflaines est porté par le Conseil départemental du Pas-de-Calais. Cette commune, située à la porte sud-est de l'agglomération arrageoise, joue un rôle structurant dans l'organisation du réseau routier local.

Elle est traversée par deux axes départementaux majeurs : la RD939 et la RD60. Elle s'inscrit également sur l'axe Côte d'Opale-Cambrai, reconnu comme d'intérêt régional au regard des dynamiques économiques en cours (Canal Seine-Nord Europe, plateforme E-Valley, zones industrielles de l'agglomération), et bénéficie d'une accessibilité directe à l'autoroute A1.

Ces atouts en font un point de passage stratégique, mais aussi fortement sollicité : le trafic y est dense, avec une part significative de poids lourds, accentuée récemment par l'ouverture de la rocade sud d'Arras.

Cette situation génère des nuisances importantes, notamment sonores, et soulève des enjeux en matière de sécurité et de qualité de vie. C'est pourquoi le Conseil départemental a engagé des études visant à définir un projet de contournement permettant de :

- > Fluidifier les circulations,
- > Sécuriser les déplacements,
- > Améliorer les conditions de vie des riverains.

Le projet se caractérise par l'aménagement d'une voie nouvelle à 2x1 voie, destinée à assurer le contournement de la commune de Tilloy-lès-Mofflaines.

Le tracé envisagé se situe dans la partie sud du territoire communal, en limite Est de la commune de Beaurains et au nord de celle de Neuville-Vitasse. La zone d'étude est délimitée par :

- la RD939 au nord et nord-est,
- la RD60 au nord et nord-ouest,
- la RD37E1 qui la traverse du nord vers le sud-est,
- et la rue de Neuville, qui la traverse du nord vers le sud / sud-ouest.

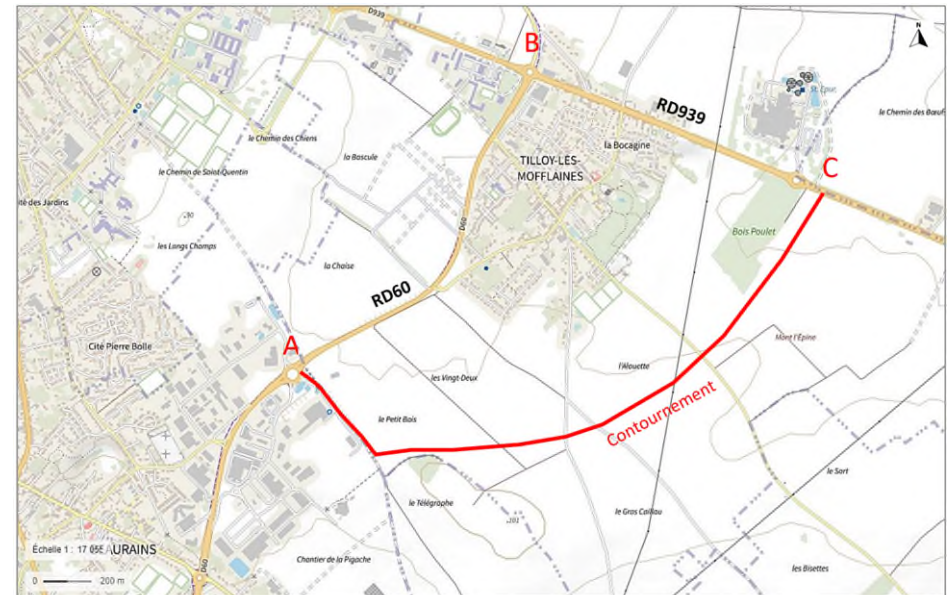


FIGURE 1 : TRACÉ DU CONTOURNEMENT (SOURCE : DEPARTEMENT)

1.2 - La mise à jour de l'étude de trafic

En 2022, une première étude de trafic a été menée dans le but d'évaluer l'impact du projet de contournement sur la distribution des trafics à l'horizon de sa mise en service. Cette étude constituait un support essentiel à l'élaboration de l'étude d'impact et de l'évaluation socio-économique du projet.

En février 2025, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) des Hauts-de-France a émis son avis sur l'ensemble des pièces composant le dossier d'étude d'impact et l'évaluation environnementale. À cette occasion, plusieurs remarques ont été formulées, en particulier sur les résultats de l'étude de trafic initialement produite.

La présente note vise à actualiser les éléments de cette première étude, en y intégrant les compléments nécessaires pour répondre aux observations de la MRAE et permettre la mise à jour de l'étude d'impact.

Cette nouvelle analyse s'appuie sur des données d'entrée actualisées (comptages routiers, hypothèses de trafic des projets environnants) afin d'alimenter les modélisations et les analyses de trafic en lien avec la future infrastructure.

2. METHODOLOGIE

2.1 - Étapes clés de l'étude de trafic

La présente étude est structurée en trois volets :

Dans le but d'affiner les résultats issus de l'étude précédente, un processus d'analyse en trois étapes sera mis en œuvre :

1. **Définition de la situation actuelle (2025)**

Elle reposera sur des comptages routiers récents (réalisés en 2024–2025), garantissant une représentation fidèle des niveaux de trafic sur le réseau.

2. **Projection de la situation de référence à l'horizon 2030**

Les évolutions de trafic entre 2025 et 2030, issues du modèle, seront appliquées à la situation actuelle calibrée, afin d'élaborer une projection cohérente et réaliste à 2030.

3. **Analyse de l'impact du contournement**

L'écart entre la situation de référence 2030 et la situation intégrant la mise en service du contournement permettra d'estimer les effets directs du projet. Cette méthode offre une alternative plus fiable qu'une analyse brute des données issues du modèle.

L'ensemble des résultats sera présenté au travers de représentations graphiques (cartes, schémas, tableaux, graphiques) permettant d'illustrer les évolutions entre les différents scénarios, et d'alimenter les autres composantes de l'étude basées sur ces données.

2.2 - L'outils de modélisation utilisé

2.2.1 - Contextualisation et objectif

Dans le cadre de l'élaboration des scénarios, l'analyse reposera sur le modèle routier de la Communauté Urbaine d'Arras.

La CUA s'est dotée en 2020 d'un outil de modélisation des transports visant à mieux appréhender les problématiques de mobilité actuelles et futures sur son territoire.

Ce modèle a pour vocation de fournir une représentation macroscopique du fonctionnement des circulations à l'échelle intercommunale et de définir plusieurs horizons prospectifs pour l'évaluation comparative de scénarios.

La construction du modèle de transport de la Communauté Urbaine d'Arras a reposé sur un processus en plusieurs jalons clés, détaillées ci-après :

- > Le recueil des données d'entrée ;
- > La définition du périmètre d'étude et du zonage ;
- > La mise au point du modèle d'offre de transport ;
- > La calibration du modèle de demande de transport ;
- > L'implémentation du modèle dans le logiciel spécialisé ;
- > La définition d'horizons d'études incluant :
 - o Des hypothèses socio-économiques (demande future),
 - o Des réseaux de transport (offre future).

2.2.2 - Construction et méthode

Le modèle est un modèle routier à quatre étapes, structuré autour de trois horizons d'étude :

- > Situation actuelle (2020)
- > Situation de référence (2025)
- > Situation de référence (2030)

Le modèle repose sur une architecture classique à quatre étapes : génération des déplacements, distribution spatiale, choix modal, puis affectation sur le réseau :

1. **Élaboration et calibrage du modèle**

Le modèle est construit à l'aide d'un logiciel spécialisé, puis calibré sur la base de l'année 2020 afin de représenter fidèlement la situation actuelle. Cette phase constitue le socle du scénario dit « de base ».

- > Le calibrage du modèle repose sur un jeu de données composé d'environ 360 postes de comptage collectés entre 2015 et 2020, incluant plus de 160 mesures de l'année 2020. Cette base a fait l'objet d'un traitement d'harmonisation afin de restituer une situation actuelle fiable et représentative

2. **Définition de la situation de référence**

Cette étape vise à intégrer au modèle les projets d'infrastructure en cours de réalisation ou dont le financement est acté. Elle permet de définir une situation future cohérente servant de référence pour l'évaluation des impacts.

3. **Évaluation de scénarios**

Des scénarios prospectifs sont testés en intégrant différents projets ou stratégies d'aménagement, selon des niveaux d'investissement variables. Cette analyse permet d'apprécier les effets différenciés des projets.

Le modèle d'offre est constitué :

- > d'un réseau routier couvrant l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras,
- > Un zonage détaillé en 66 zones IRIS, représentées sur la carte ci-après, complété par les générateurs de trafic spécifiques désignant des établissements précisément localisés, caractérisés par une émission et une attraction significative de déplacements, du fait de leur nature ou de leur fréquentation.



FIGURE 2 : LE RESEAU MODELISE (SOURCE : EGIS)

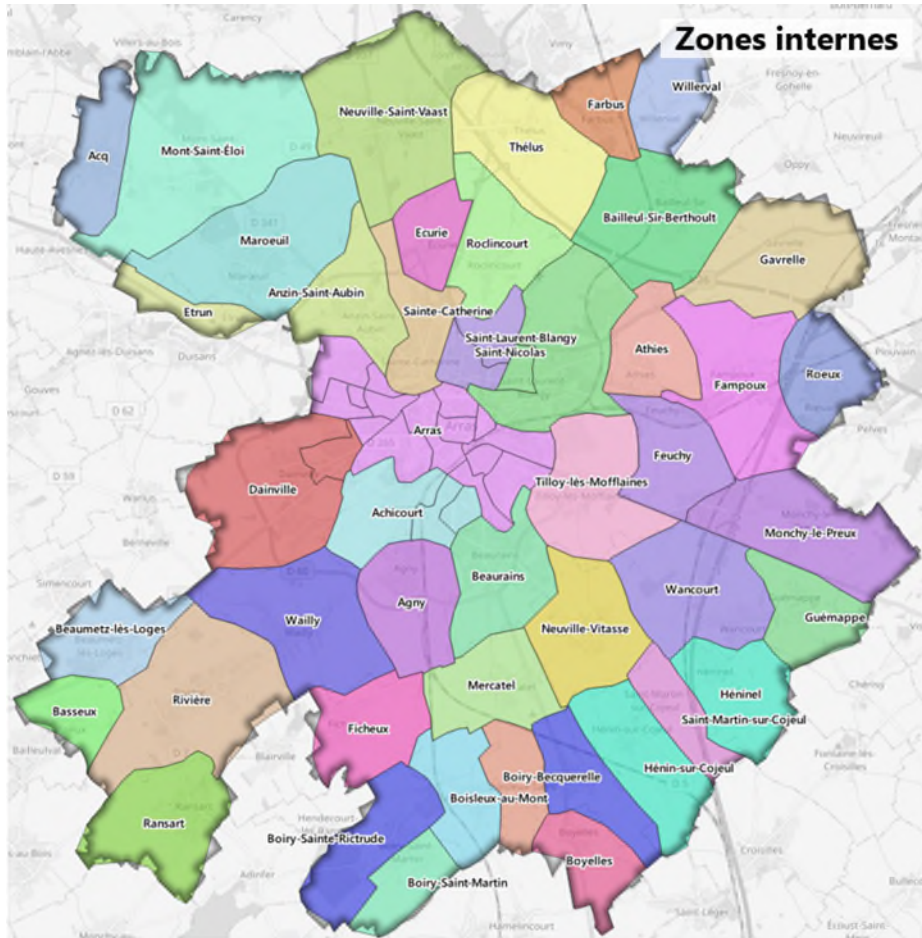


FIGURE 3 : ZONAGE DU MODELE

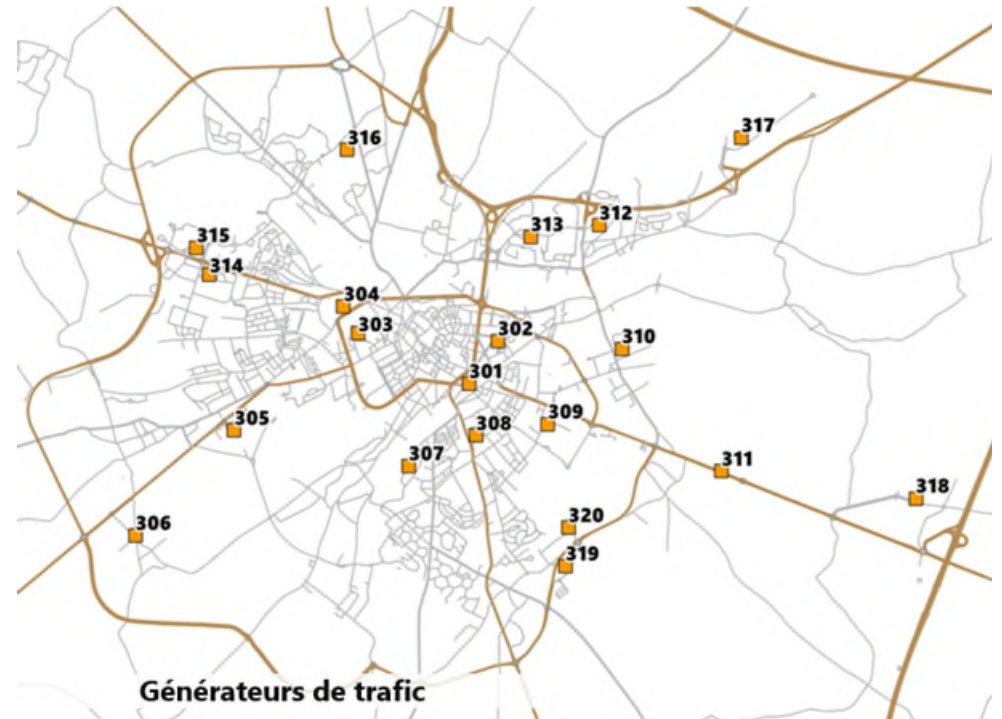


FIGURE 4 : LOCALISATION DES GENERATEURS DE TRAFICS

2.2.3 - Construction des scénarios prospectifs

La modélisation de l'offre de transport des scénarios de référence 2025 et 2030 repose sur la configuration actuelle du réseau, enrichie des infrastructures en construction ou disposant d'un financement sécurisé (projets "coup partis"), ainsi que, le cas échéant, des services qui leur sont associés.

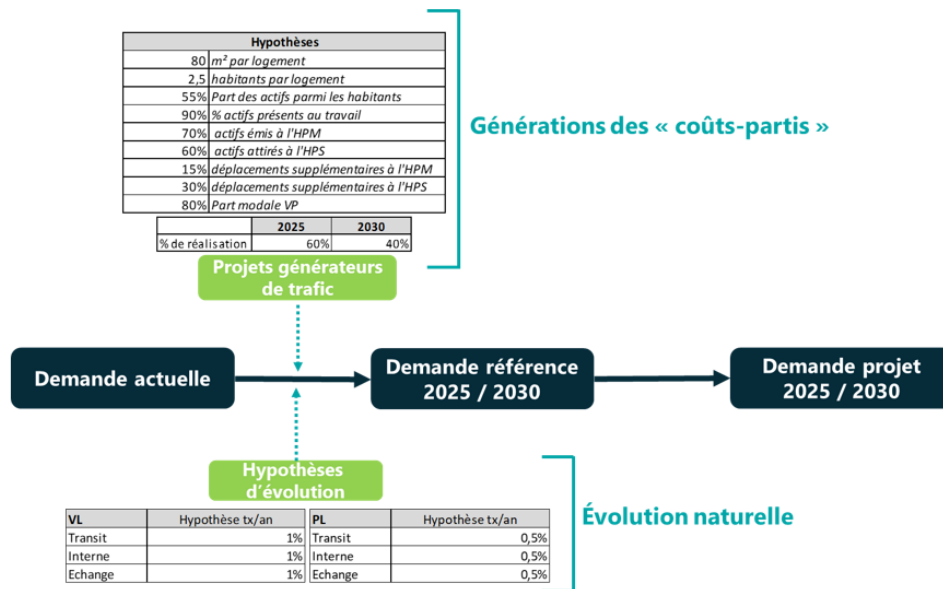


FIGURE 5 : METHODOLOGIE

Les scénarios de référence constituent un point d'appui méthodologique permettant de comparer les trafics projetés avec les scénarios futurs testés, tout en évitant les biais liés à des analyses croisées.

À titre d'exemple, lorsqu'un projet routier est simulé à l'horizon 2030, la comparaison est systématiquement effectuée avec le scénario de référence correspondant à cette même échéance. Cela permet de mesurer l'effet direct de la mise en service du projet.

Le processus de construction de la demande est représenté dans le schéma ci-dessus.

Les demandes de référence 2025 et 2030 s'établissent au travers de deux éléments :

- > La génération des « coût-partis », qui sont l'ensemble des projets connus au moment des études qui seront réalisés aux différents horizons

Pris en compte	Num Projet	Commune	Projet	Horizon
x	Prj_1	Arras	12 000 m ² bureaux Petite Vitesse	2025
x	Prj_2	Saint Laurent Blangy	300 logements	2030
/	Prj_3	Saint Laurent Blangy	Commissariat	2030
/	Prj_4	Saint Laurent Blangy	Base nautique	2030
x	Prj_5	Dainville	Rue Guynemer : 20/30 logements sur 5500m ²	2030
x	Prj_6	Dainville	Champ Bel Air : 300 logements sur 10Ha	2030
x	Prj_7	Dainville	La zone de Baudets : 150 logements sur 5Ha	2030
x	Prj_8	Sainte-Catherine	Terrain de sœurs : max 80 logements sur 2,5Ha	2030
x	Prj_9	Sainte-Catherine	Clinique : environ 80 logements sur 1,5Ha	2030
x	Prj_10	Sainte-Catherine	Projet Rue Corot : environ 40 logements sur 5000m ²	2030
/	Prj_11	Sainte-Catherine	Projet SADE Route de Lens face grande prairies : environ 7000m ² , pas connaissance projet pour le moment mais le terrain vient d'être vendu à un promoteur	2030
x	Prj_12	Sainte-Catherine	Projet Monsieur Olivier Route de Lens : 19 logements sur environ 7000m ²	2030
/	Prj_13	Anzin-St-Aubin	Projet l'Abbayette : Prévu actuellement 12 lots	2030
x	Prj_14	Maroeuil	Phase 2 Champs Cabaret : 48 logements sur 3Ha	2030
x	Prj_15	Ecurie	Zone 1AU : environ 60 logements sur 4,3 Ha	2030
x	Prj_16	Rodincourt	Projet Rue de Saint Laurent : environ 30 logements sur 1,5Ha	2030
x	Prj_17	Rodincourt	Projet Bruguet : environ 30 logements 2ha	2030
x	Prj_18	Bailleul-Sir-Berthoult	Bon lieu 2 : 78 Logements sur 5Ha	2030
x	Prj_19	Fampoux	Rue de Gavrelle : 30 logements	2030
x	Prj_20	Feuchy	Projet intergénérationnel rue d'Athies : 34 logements	2030
x	Prj_21	Wancourt	20 logements rue de Picardie	2030
x	Prj_22	Athies	rue du Chaufour : 65 logements	2030
x	Prj_23	Saint-Nicolas	Projet VIGALA/SOGEA : 100 logements	2030
x	Prj_24	Saint-Nicolas	Rue de la Forge au Fer (terrain Peugniez) : 42 logements	2030
x	Prj_25	Saint-Nicolas	PICOTE MOULIN SUBSTITUANT 4 rue Anatole France : 42 logements et 60 places de stationnement	2030
/	Prj_26	Achicourt	La tourelle programme non définitif :	2030
x	Prj_27	Achicourt	- habitat = 100 environ	2030
/	Prj_28	Achicourt	- Zone éco / artisanale / équipement	2030
x	Prj_29	Agny	zone des maraichers (OAP une seule moitié devrait partir rapidement soit 2 hectares env) : 40 logements	2030
/	Prj_30	Arras	mécanique de vimy, base camping car,	2030
/	Prj_31	Arras	énédis (entrée nord : 45000m ² possible – faisabilité brute – pas encore de programmation... juste un 1 ^{er} rdv mais propriétaire du site très motivé)	2030
x	Prj_32	Mercatel	OAP 24 lgts en MARPA, 22 logements libres ou LLS	2030
x	Prj_33	Wailly	OAP envi 50 lgts	2030

FIGURE 6 : PROJETS PRIS EN COMPTE

- o Pour ces projets des hypothèses de générations sont posées en fonction de leur typologie ainsi que des hypothèses de réalisation entre 2025 et 2030.

- > Les hypothèses d'évolution naturelle du trafic en fonction du type de trafic
 - o Trafic de transit
 - o Trafic interne
 - o Trafic d'échange

À l'issue de l'ensemble des étapes ayant permis de calculer la demande de référence, les matrices de tous les modes de transport sont désormais disponibles aux horizons 2025 et 2030.

Par rapport à la situation actuelle, la demande augmente de +8,2 % à l'horizon 2025. Entre 2025 et 2030, une nouvelle progression de +6,7 % est observée. Ainsi, la croissance globale de la demande entre la situation actuelle et l'horizon 2030 s'élève à +15,4 %.

Ces évolutions sont synthétisées dans le schéma ci-dessous.

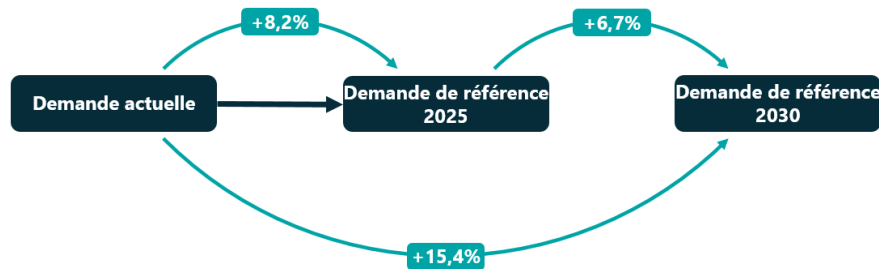


FIGURE 7 : EVOLUTION DE LA DEMANDE

Lors de l'élaboration du modèle de trafic initial, les contours du projet d'extension de la Zone Industrielle Est de l'Arrageois n'étaient pas encore abouti.

La présente étude intègre, à l'horizon 2030, la génération de trafic induite par cette extension, sur la base des données les plus récentes disponibles à la date de réalisation. Environ 40 hectares sont concernés, répartis de manière équilibrée entre activités de production, de logistique et de PME. Au global, ce

sont plus de 1 500 véhicules légers par jour et 340 poids lourds par jour, en lien avec la future ZI Est, qui ont été intégrés dans l'analyse.

2.2.4 - Les scénarios modélisés

Cette introduction méthodologique se conclut par la présentation des simulations réalisées aux horizons 2025 (situation actuelle) et 2030.

Le tableau ci-après précise les différents scénarios étudiés ainsi que les projets intégrés au scénario de projet à l'horizon 2030.

N° Scénario	Horizon	Détails
1	2025	Situation actuelle
2	2030	Situation de référence
3	2030	Situation projet - Mise en service du Contournement de Tilloy-lès-Mofflaines - Interiction du transit PL (RD939 > RD260 > RD917)

FIGURE 8 : SCENARIOS MODELISES

Le scénario de référence 2030 prend en compte :

- > Le réseau viaire actuel,
- > La demande estimée à l'horizon 2030
 - o Croissance naturelle de la demande de trafic liés aux évolutions démographiques et économiques du territoire
 - o Nouveaux générateurs de trafics
 - Complété de la génération future estimée liée au projet de développement de la ZI Est.

Le scénario projet 2030 prend en compte :

- > Le contournement de Tilloy-lès-Mofflaines
 - o 2 x 1 voie
- > L'interdiction PL pour le trafic de transit sur l'axe RD939 <> RD260 <> RD917
- > L'interdiction PL sur la RD60 (entre le giratoire RD60#RD939 et RD60#Contournement), associée à une restriction du trafic PL « riverains » sur la partie nord de la RD60 en lien avec la ZI Est

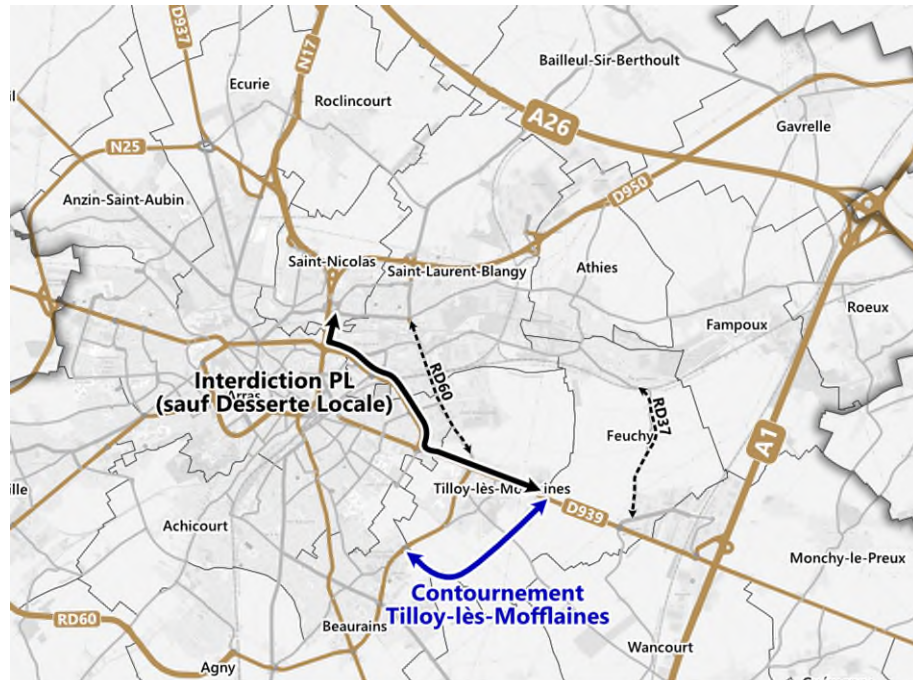


FIGURE 9 : INTERDICTION DE TRANSIT PL RD260

Dans le cadre de l'interdiction du trafic de transit poids lourds, il est nécessaire, en amont, d'en définir précisément les contours.

La carte ci-contre illustre les centroïdes intégrés au modèle ainsi que les trois catégories de trafic retenues :

- > Trafic de transit
- > Trafic interne
- > Trafic d'échange

Afin d'intégrer cette interdiction, la demande de trafic poids lourds a été segmentée entre les flux de transit « non autorisés » et les autres flux « autorisés ».

Cette répartition s'appuie sur les estimations issues du modèle régional et sur les comptages récemment réalisés permettant de mieux caractériser le trafic de transit et d'en évaluer plus finement les impacts sur sa répartition future.

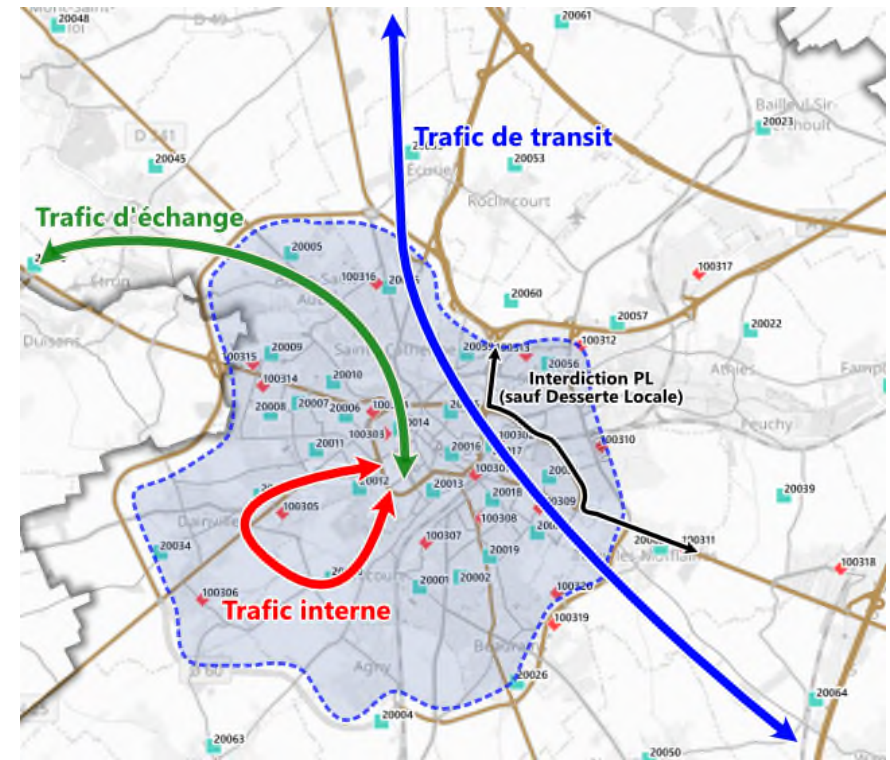


FIGURE 10 : LES TYPES DE TRAFIC

2.2.5 - Points d'analyse

Dans la suite du document, l'analyse se portera sur les tronçons présentés ci-contre.

Les trafics seront présentés sous forme de TMJ (Trafic Moyen Journalier).

Tronçon	Nom
1	RD939 - 1
2	RD939 - 2
3	RD939 - 3
4	RD939 - 4
5	RD60 - 1
6	RD60 - 2
7	RD60 - 3
8	RD60 - 4
9	Projet - 1
10	Av. CDG - 1
11	Av. CDG - 2

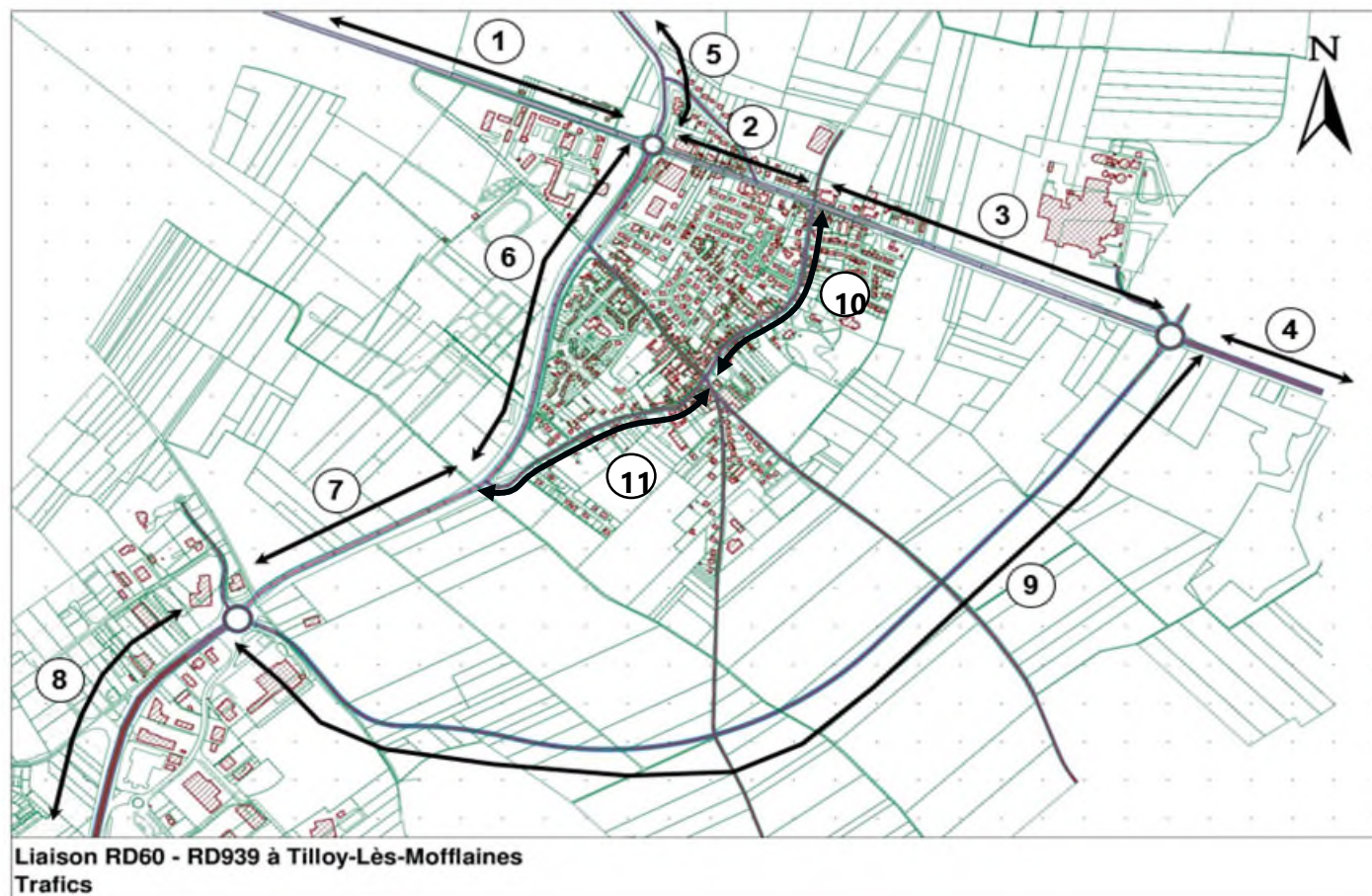


FIGURE 11 : TRONÇONS ANALYSES

3. ANALYSE DES RESULTATS DE MODELISATION

3.1 - Scénario 1 : Situation actuelle 2025

3.1.1.1 - Comptages disponibles dans le secteur

Afin d'évaluer les niveaux actuels de trafic routier, des **campagnes de comptages** ont été réalisées entre novembre et décembre 2023 et mars 2025. Cette opération comprenait des comptages automatiques en section sur une période d'une semaine, ainsi que des enquêtes directionnelles aux carrefours, indiqués sur la figure ci-contre.

En parallèle, une enquête origine-destination (OD) par relevés FCD (Flowing Car Data) a été menée uniquement pour les PL au droit du de la RD939, le mardi 21 novembre et le jeudi 23 novembre 2023. Cette démarche vise à comprendre les itinéraires des chauffeurs de PL.

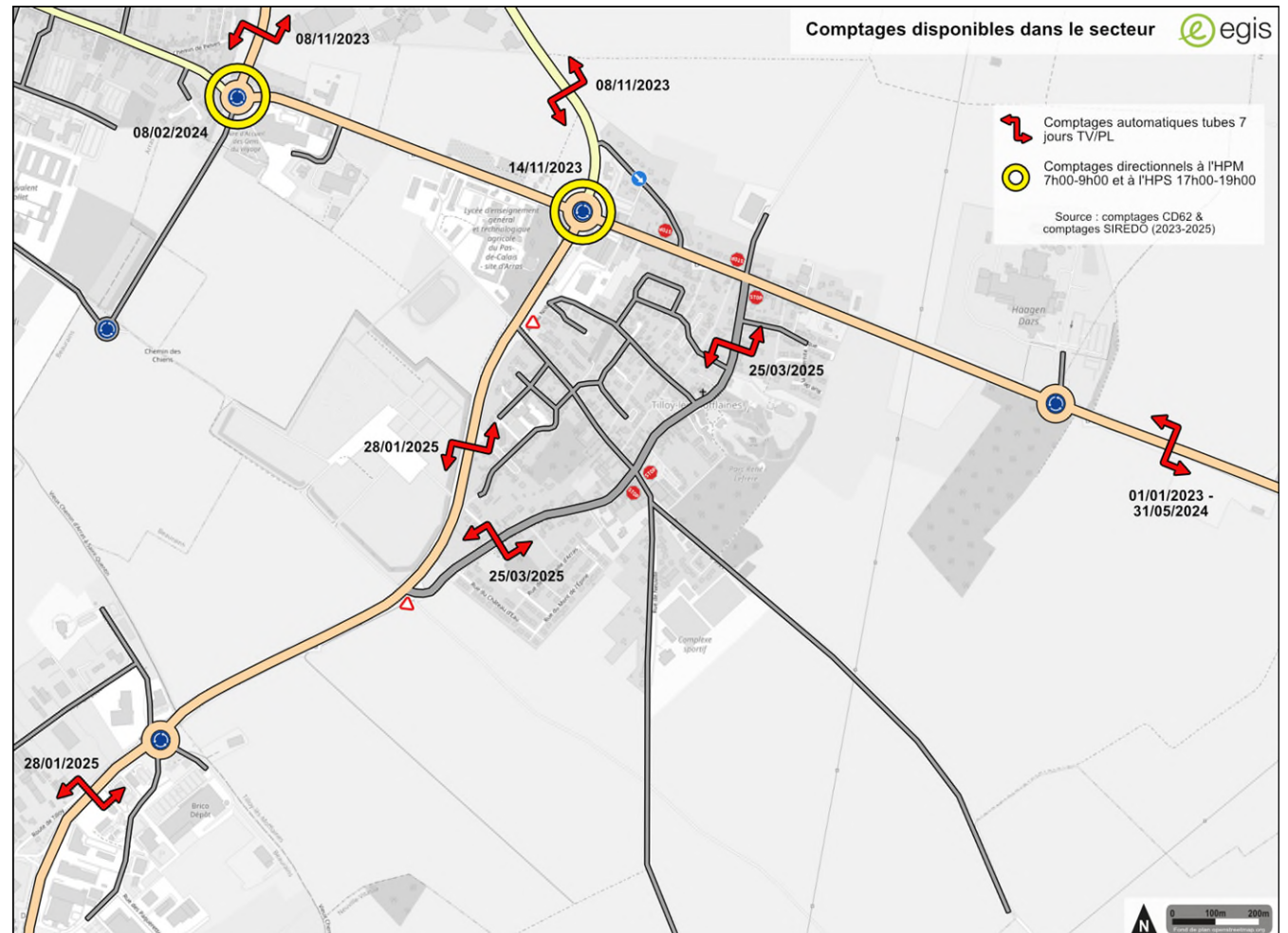


FIGURE 12 : COMPTAGES DISPONIBLES

3.1.1.1 - Les niveaux de trafic actuels (2025)

La carte ci-contre présente les trafics journaliers observés sur le réseau étudié.

Les valeurs affichées résultent de l'exploitation des données de comptage disponibles, consolidées et harmonisées à partir des campagnes les plus récentes, afin de restituer une image fidèle de la situation actuelle.

Les axes RD939 et RD60 apparaissent comme structurants, avec des charges atteignant près de 20 000 véh/jour sur leurs sections les plus sollicitées.

Sur sa portion la plus à l'Est, la RD939 enregistre environ 15 230 véh/jour, dont près de 2 000 PL/jour.

Ces éléments permettent d'établir un scénario de base au plus proche de la situation actuelle.

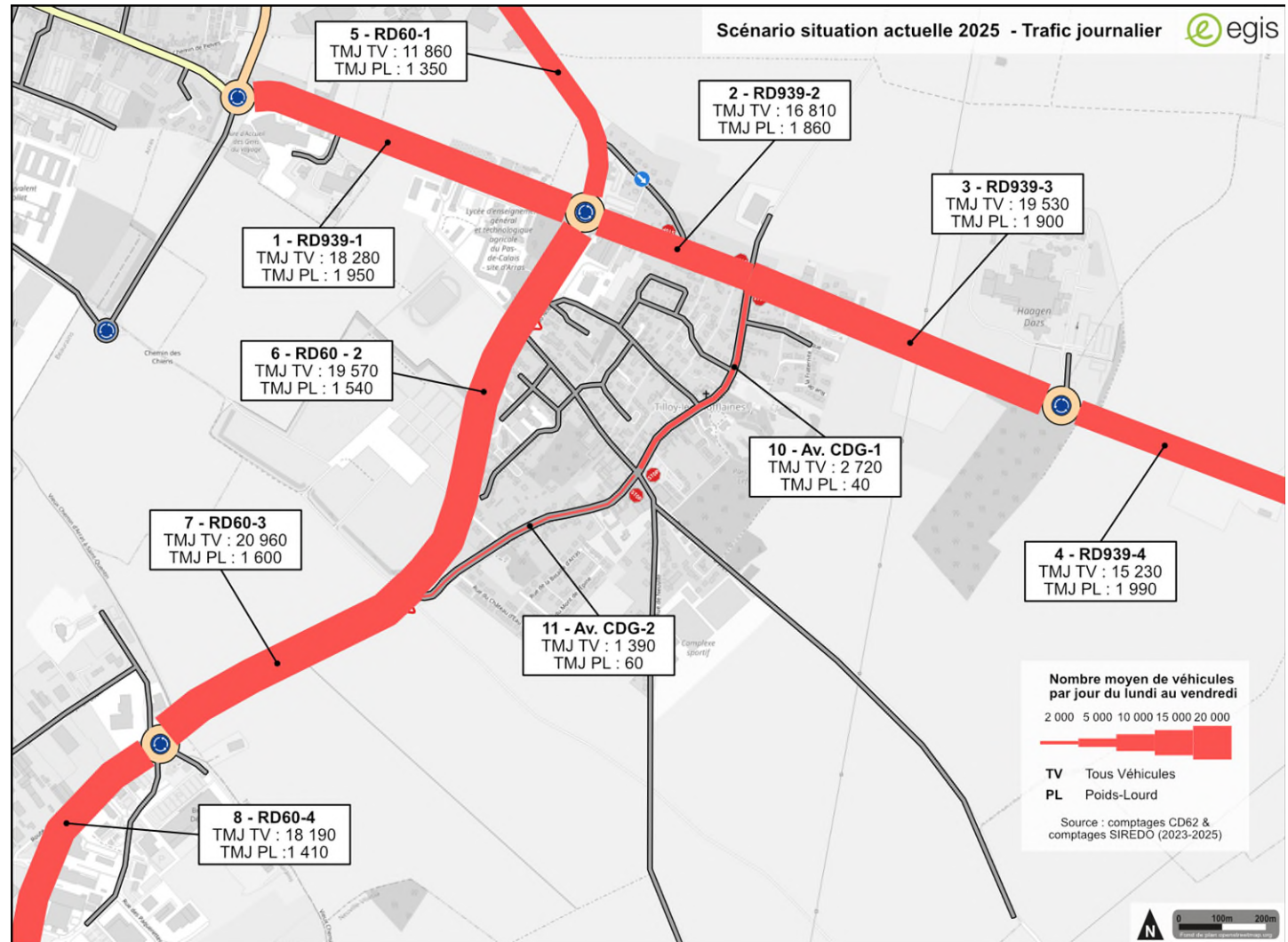


FIGURE 13 : SCENARIO ACTUEL 2025

3.1.1.2 - Le trafic PL au droit de la RD939

Les campagnes de relevés FCD menées entre septembre 2024 et mars 2025, croisées avec les données issues de SIREDO sur la D939, permettent d'évaluer la répartition du trafic poids lourds associé à la RD939.

La carte présentée ci-contre illustre la distribution observée : chaque jour, près de 1 000 poids lourds empruntent cette route départementale dans chacun des deux sens de circulation.

Ces résultats sont particulièrement utiles pour quantifier la part du trafic de transit, défini comme l'ensemble des flux traversant la RD939 sans lien fonctionnel avec le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. À l'horizon du projet (2030), il est envisagé d'interdire la circulation des poids lourds en transit sur la RD260. Cette mesure vise à reporter ces flux vers la rocade Sud d'Arras, puis la N25, ou encore vers le réseau autoroutier A1/A26.

La section suivante du document présente l'analyse des résultats d'enquêtes, destinée à nourrir la réflexion sur le scénario projeté à l'horizon 2030, intégrant spécifiquement cette mesure d'interdiction pour le trafic de transit PL.

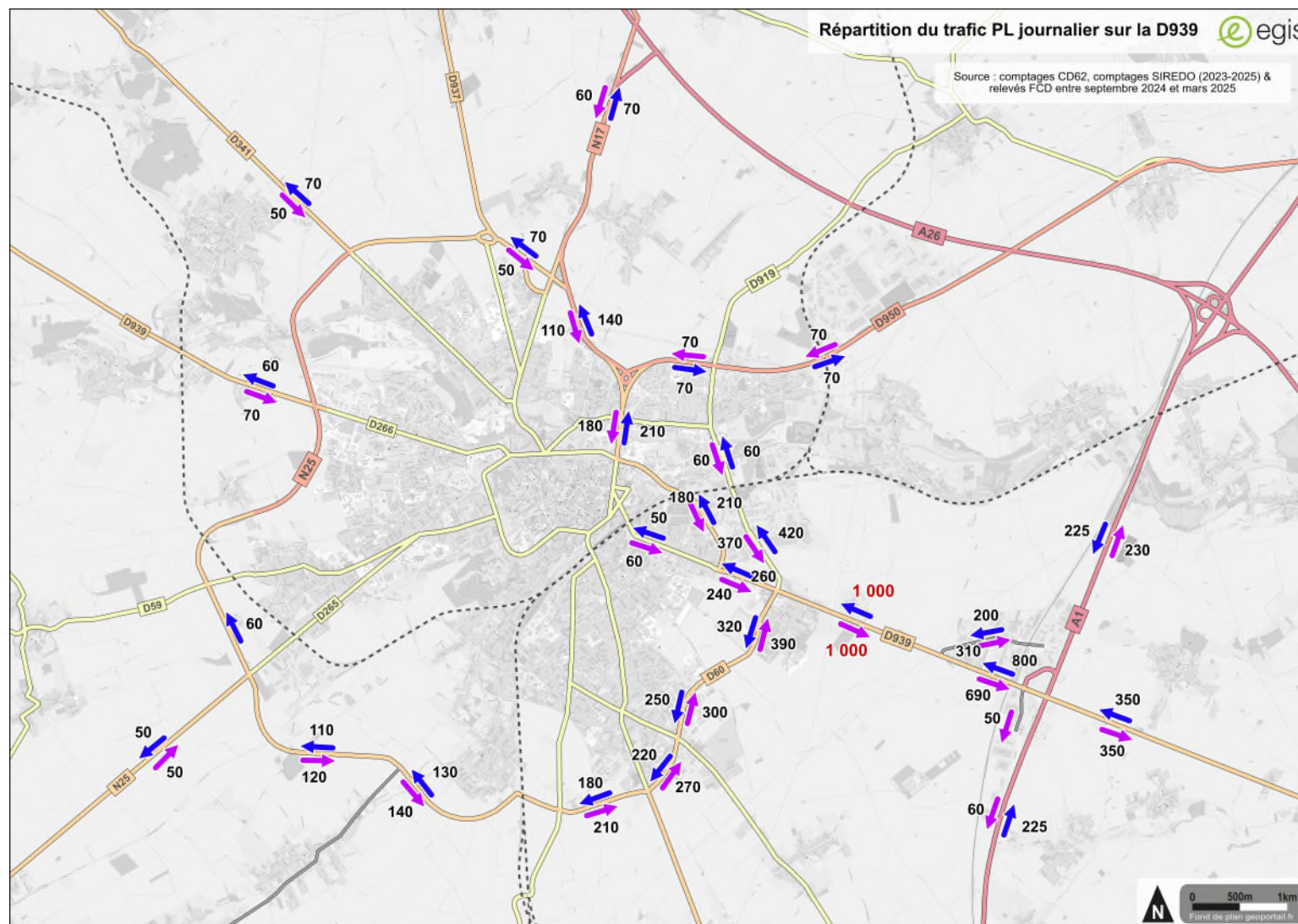
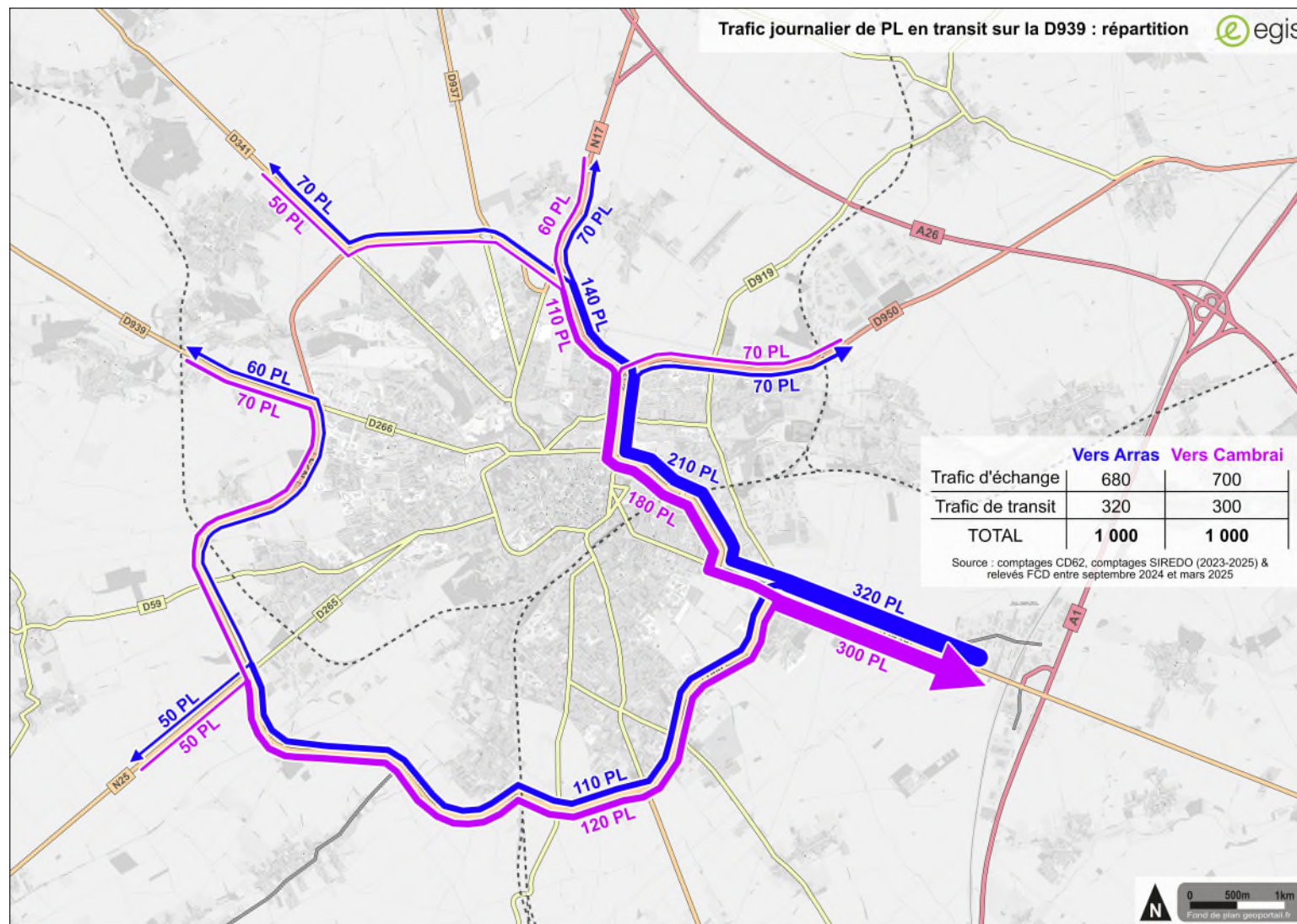


FIGURE 14 : TRAFIC PL RD939

L'analyse issue des données FCD met en lumière un élément structurant : entre **30 et 32 %** du trafic poids lourds circulant sur la RD939 correspond à des flux de transit.

- > Dans le sens **vers Arras**, environ 320 PL/jour sont identifiés en transit, dont 210 poursuivent leur itinéraire via la RD260 afin de rejoindre la D950, la N17 ou la D341.
- > Dans le sens **vers Cambrai**, près de 300 PL/jour sont en transit, dont 180 sont directement liés à la RD260.
- > Le trafic restant correspond à des échanges avec le territoire communautaire et ne sera pas impacté par la future interdiction.



À l'horizon de la mise en service, l'interdiction de la traversée des poids lourds en transit sur la RD260 est prévue et intégrée dans le scénario de projet 2030. L'analyse montre qu'environ 400 PL/jour seraient impactés par cette mesure, dans l'hypothèse d'une application stricte et totale de l'interdiction. Ces éléments sont intégrés dans le scénario de référence et projet à l'horizon 2030.

FIGURE 15 : TRAFIC DE TRANSIT PL RD939

3.2 - Scénario 2 : référence 2030

3.2.1.1 - Les niveaux de trafic en situation de référence 2030

À titre de rappel, le scénario 2030 est élaboré en intégrant plusieurs composantes :

- > la croissance naturelle des trafics, estimée par les modélisations,
- > la génération des projets cofinancés identifiés lors de la construction du modèle,
- > la prise en compte de l'extension de la Zone Industrielle Est de l'Arrageois.

Par ailleurs, l'interdiction de la traversée en transit de la CUA via la RD260 y est appliquée, de manière à constituer un scénario de référence intégrant l'ensemble des projets et mesures connus à ce jour.

Le scénario 2030 combine les résultats de modélisation de l'outil CUA et les données de trafic les plus récentes. Cette approche applique les évolutions simulées aux trafics observés, ce qui permet d'obtenir une analyse plus précise et proche de la réalité.

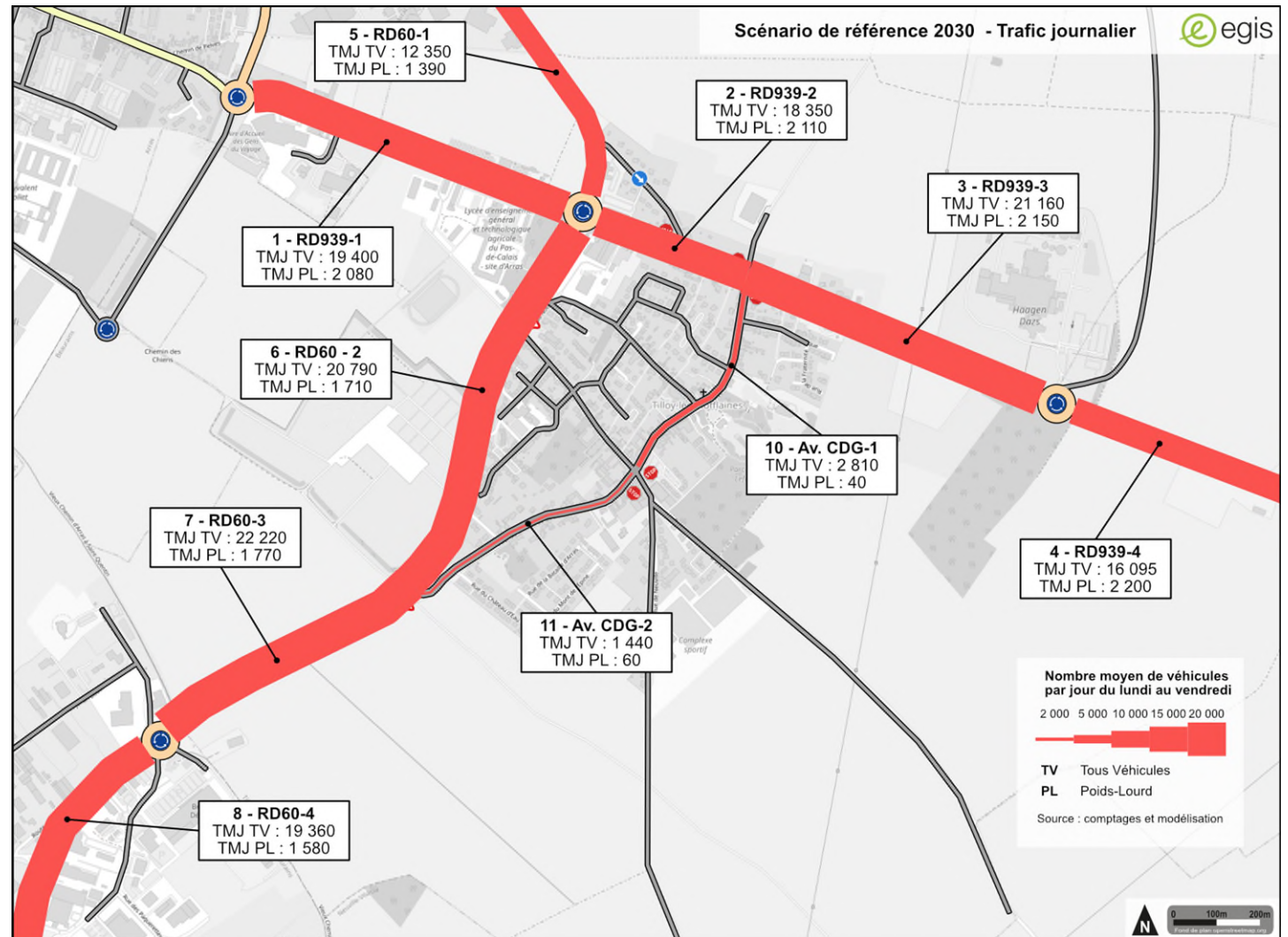


FIGURE 16 : SCENARIO DE REFERENCE 2030

3.2.1.1 - Evolutions entre la situation actuelle et le scénario de référence 2030

Le tableau ci-contre présente les évolutions de trafic entre la situation actuelle (2025) et le scénario de référence (2030). Les hausses les plus marquées se concentrent sur la RD939 et la RD60.

Tronçon	Nom	SC1 - Situation actuelle 2025		SC2 - référence 2030		Variation 2025 / ref 2030	
		TMJ TV	TMJ PL	TMJ TV	TMJ PL	Val.	%
1	RD939 - 1	18 280	1 950	19 400	2 080	1 120	6.1%
2	RD939 - 2	16 810	1 860	18 350	2 110	1 540	9.2%
3	RD939 - 3	19 530	1 900	21 160	2 150	1 630	8.3%
4	RD939 - 4	15 230	1 990	16 095	2 200	865	5.7%
5	RD60 - 1	11 860	1 350	12 350	1 390	490	4.1%
6	RD60 - 2	19 570	1 540	20 790	1 710	1 220	6.2%
7	RD60 - 3	20 960	1 600	22 220	1 770	1 260	6.0%
8	RD60 - 4	18 190	1 410	19 360	1 580	1 170	6.4%
9	Projet - 1	-	-	-	-	-	-
10	Av. CDG - 1	2 720	40	2 810	40	90	3.3%
11	Av. CDG - 2	1 390	60	1 440	60	50	3.6%

FIGURE 17 : VARIATIONS SCENARIOS 2025 / 2030

3.3 - Scénario 3 : projet 2030 – Contournement de Tilloy-lès- Mofflaines

Le scénario 3 a été construit à partir des hypothèses du scénario de référence 2030, complétées par l'intégration du contournement de Tilloy-lès-Mofflaines. Cette approche vise à quantifier l'impact de la mise en service de cet aménagement sur la redistribution des trafics à l'horizon 2030.

La carte ci-contre présente les résultats issus du croisement entre :

- > la situation actuelle, caractérisée à partir des données de comptages et de la répartition des PL sur la RD939 ;
- > et les projections issues du modèle de la CUA.

Les résultats indiquent que le contournement pourrait accueillir environ 8 000 VL/jour et 2 100 PL/jour, dans les deux sens de circulation.

Les analyses de modélisation révèlent un report de trafic depuis les axes adjacents, en particulier la RD60 et la RD939, dont une partie des flux, selon leurs origines et destinations, sera demain transférée sur le contournement.

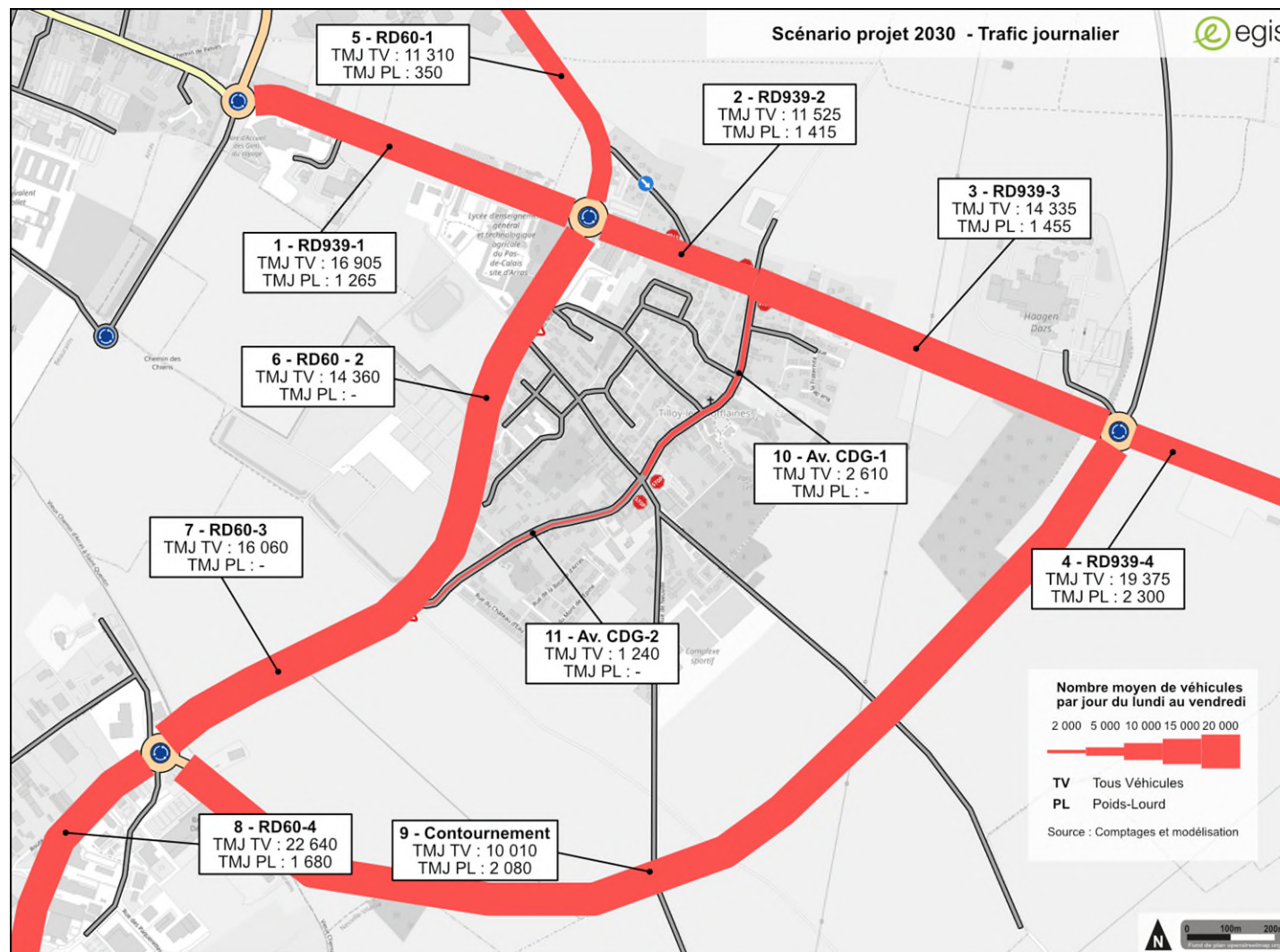


FIGURE 18 : SCENARIO PROJET 2030

L'interdiction complète du trafic poids lourds sur la RD60 (tronçon entre le giratoire RD60#RD939 et RD60#Contournement), combinée à une restriction aux seuls flux « riverains » sur la partie nord en lien avec la ZI Est, induira un report de circulation vers le futur contournement.

Cette mesure contribuera à l'apaisement de la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines, grâce à la suppression du trafic poids lourds de transit.

Par ailleurs, la mise du contournement devrait capter des usagers à une échelle plus large, en renforçant le maillage viaire existant et en améliorant le niveau de service, notamment en connexion avec la rocade Sud.

Le tableau ci-contre illustre les variations de trafic entre le scénario de référence 2030 et la situation projetée intégrant la mise en service du contournement.

Tronçon	Nom	SC2 - référence 2030		SC3 - projet 2030		Variation Référence 2030 / Projet 2030	
		TMJ TV	TMJ PL	TMJ TV	TMJ PL	Val.	%
1	RD939 - 1	19 400	2 080	16 905	1 265	- 2 495	-12.9%
2	RD939 - 2	18 350	2 110	11 525	1 415	- 6 825	-37.2%
3	RD939 - 3	21 160	2 150	14 335	1 455	- 6 825	-32.3%
4	RD939 - 4	16 095	2 200	19 375	2 300	3 280	20.4%
5	RD60 - 1	12 350	1 390	11 310	350	- 1 040	-8.4%
6	RD60 - 2	20 790	1 710	14 630	-	- 6 160	-29.6%
7	RD60 - 3	22 220	1 770	16 060	60	- 6 160	-27.7%
8	RD60 - 4	19 360	1 580	22 640	1 680	3 280	16.9%
9	Projet - 1	-	-	10 010	2 080	10 010	-
10	Av. CDG - 1	2 810	40	2 570	-	- 240	-8.5%
11	Av. CDG - 2	1 440	60	1 180	-	- 260	-18.1%

FIGURE 19 : VARIATIONS REFERENCE 2030 / PROJET 2030

4.CONCLUSION

La réactualisation de l'étude de trafic relative au contournement de Tilloy-lès-Mofflaines a permis de consolider les hypothèses et analyses de la première version. Le panel de données mobilisé, sensiblement enrichi, offre une représentation fine de la situation de référence en 2025. Les données FCD relatives au trafic PL sur la RD939 constituent un apport essentiel, notamment pour apprécier les effets de l'interdiction PL sur la RD260 et les intégrer aux projections. L'interdiction complète du trafic poids lourds sur la RD60 permet d'apaiser la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines.

Les résultats de modélisation, confrontés aux observations de terrain, estiment à environ 10 000 véhicules/jour le trafic attendu sur le futur contournement. Cette infrastructure permettrait de délester la RD60 dans la traversée de Tilloy-lès-Mofflaines d'environ 6 000 véhicules/jour. En outre, le barreau viendrait compléter le maillage du réseau départemental, en renforçant le niveau de service en articulation avec la rocade Sud et la RD939.

Tronçon	Nom	SC1 - Situation actuelle 2025		SC2 - référence 2030		SC3 - projet 2030	
		TMJ TV	TMJ PL	TMJ TV	TMJ PL	TMJ TV	TMJ PL
1	RD939 - 1	18 280	1 950	19 400	2 080	16 905	1 265
2	RD939 - 2	16 810	1 860	18 350	2 110	11 525	1 415
3	RD939 - 3	19 530	1 900	21 160	2 150	14 335	1 455
4	RD939 - 4	15 230	1 990	16 095	2 200	19 375	2 300
5	RD60 - 1	11 860	1 350	12 350	1 390	11 310	350
6	RD60 - 2	19 570	1 540	20 790	1 710	14 630	-
7	RD60 - 3	20 960	1 600	22 220	1 770	16 060	60
8	RD60 - 4	18 190	1 410	19 360	1 580	22 640	1 680
9	Projet - 1	-	-	-	-	10 010	2 080
10	Av. CDG - 1	2 720	40	2 810	40	2 570	-
11	Av. CDG - 2	1 390	60	1 440	60	1 180	-

FIGURE 20 : SYNTHÈSE DES RESULTATS

5. ANNEXES

5.1.1 - Définition des scénarios de référence

L'offre de transport est modélisée sur la base de la situation actuelle et prend en compte les infrastructures en construction ou dont le financement est acquis (coups partis) ainsi que les services associés le cas échéant.

Sur la base du réseau de transport actuel et des coups partis, le Consultant a développé un réseau de référence à l'horizon cible. Dans le cas du modèle de la CUA, le réseau de référence est identique, seul la demande évolue aux horizons 2025 et 2030.

Les scénarios de référence serviront de base pour comparer les trafics avec les scénarios futurs de test. Cela permet d'éviter des analyses croisées lors des comparaisons. Pour exemple, si un projet routier est testé à l'horizon 2030, ce scénario sera comparé au scénario de référence 2030 pour observer seulement l'impact de la mise en service du projet routier.

5.1.2 - Processus de construction de la demande

5.1.2.1 - Méthodologie générale

Le processus de construction de la demande est présenté au travers du schéma ci-contre.

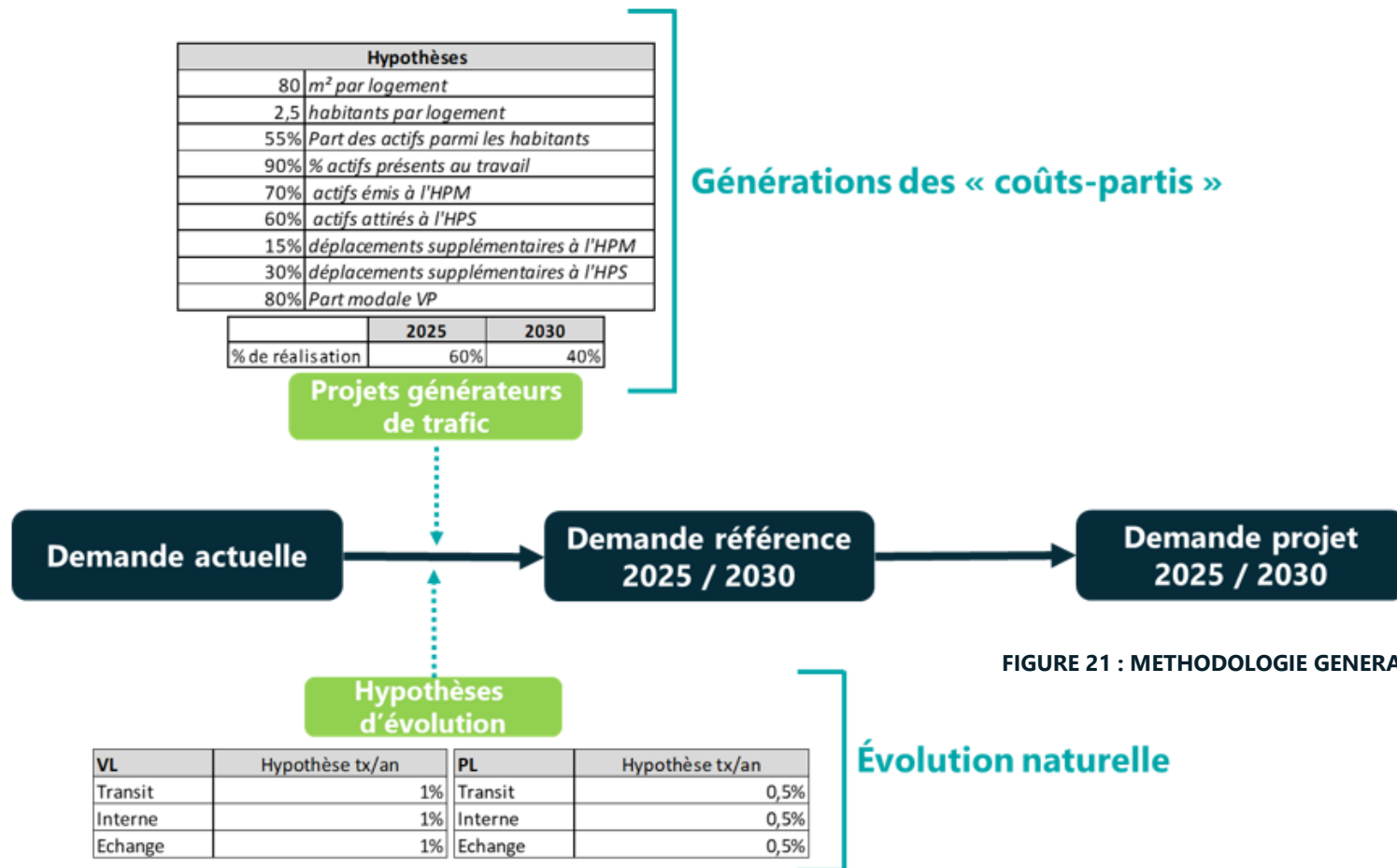


FIGURE 21 : METHODOLOGIE GENERALE

Les demandes de référence 2025 et 2030 s'établissent au travers de deux éléments :

- ▶ La génération des « coût-partis », qui sont l'ensemble des projets connus aujourd'hui qui seront réalisés aux différents horizons
 - Pour ces projets des hypothèses de générations sont posées en fonction de leur typologie ainsi que des hypothèses de réalisation entre 2025 et 2030.
- ▶ Les hypothèse d'évolution naturelle du trafic en fonction du type de trafic
 - Trafic de transit
 - Trafic interne
 - Trafic d'échange

5.1.2.2 - Projets d'aménagement futurs

Les échanges avec les services de la CUA ont permis d'établir une liste de projet à prendre en compte pour les 2 horizons de modélisation.

Le tableau ci-contre présente cette liste de projet :

- ▶ En rouge, les projets qui ne sont pas pris en compte par manque d'information disponibles ;
- ▶ En vert, les projets pris en compte ;

Pris en compte	Num Projet	Commune	Projet	Horizon
x	Prj_1	Arras	12 000 m ² bureaux Petite Vitesse	2025
x	Prj_2	Saint Laurent Blangy	300 logements	2030
/	Prj_3	Saint Laurent Blangy	Commissariat	2030
/	Prj_4	Saint Laurent Blangy	Base nautique	2030
x	Prj_5	Dainville	Rue Guynemer : 20/30 logements sur 5500m ²	2030
x	Prj_6	Dainville	Champ Bel Air : 300 logements sur 10Ha	2030
x	Prj_7	Dainville	La zone de Baudets : 150 logements sur 5Ha	2030
x	Prj_8	Sainte-Catherine	Terrain de sœurs : max 80 logements sur 2.5Ha	2030
x	Prj_9	Sainte-Catherine	Clinique : environ 80 logements sur 1.5Ha	2030
x	Prj_10	Sainte-Catherine	Projet Rue Corot : environ 40 logements sur 5000m ²	2030
/	Prj_11	Sainte-Catherine	Projet SADE Route de Lens face grande prairies : environ 7000m ² , pas connaissance projet pour le moment mais le terrain vient d'être vendu à un promoteur	2030
x	Prj_12	Sainte-Catherine	Projet Monsieur Olivier Route de Lens : 19 logements sur environ 7000m ²	2030
/	Prj_13	Anzin-St-Aubin	Projet l'Abbayette : Prévu actuellement 12 lots	2030
x	Prj_14	Maroeuil	Phase 2 Champs Cabaret : 48 logements sur 3Ha	2030
x	Prj_15	Ecurie	Zone 1AU : environ 60 logements sur 4.3 Ha	2030
x	Prj_16	Roclincourt	Projet Rue de Saint Laurent : environ 30 logements sur 1.5Ha	2030
x	Prj_17	Roclincourt	Projet Bruguet : environ 30 logements 2ha	2030
x	Prj_18	Bailleul-Sir-Berthout	Bon lieu 2 : 78 Logements sur 5Ha	2030
x	Prj_19	Fampoux	Rue de Gavrelle : 30 logements	2030
x	Prj_20	Feuchy	Projet intergénérationnel rue d'Athies : 34 logements	2030
x	Prj_21	Wancourt	20 logements rue de Picardie	2030
x	Prj_22	Athies	rue du Chaufour : 65 logements	2030
x	Prj_23	Saint-Nicolas	Projet VIGALA/SOGEA : 100 logements	2030
x	Prj_24	Saint-Nicolas	Rue de la Forge au Fer (terrain Peugniez) : 42 logements	2030
x	Prj_25	Saint-Nicolas	Friche moulin Gueerbrant 4 rue Anatole France : 42 logements et 60 places de stationnement	2030
/	Prj_26	Achicourt	La tourelle programme non définitif :	2030
x	Prj_27	Achicourt	- habitat = 100 environ	2030
/	Prj_28	Achicourt	- Zone éco / artisanale / équipement	2030
x	Prj_29	Agny	zone des maraichers (OAP une seule moitié devrait partir rapidement soit 2 hectares env) : 40 logements	2030
/	Prj_30	Arras	mécanique de vimy, base camping car,	2030
/	Prj_31	Arras	énédis (entrée nord : 45000m ² possible – faisabilité brute – pas encore de programmation... juste un 1 ^{er} rdv mais propriétaire du site très motivé)	2030
x	Prj_32	Mercatel	OAP 24 lgts en MARPA, 22 logements libres ou LLS	2030
x	Prj_33	Wailly	OAP envi 50 lgts	2030

FIGURE 22 : PROJETS PRIS EN COMPTE

6.

Kevin.debaets@egis-group.com

communication.egis@egis.fr

www.egis.fr

