

Action 2a : Un schéma des itinéraires TMD en Nord-Pas-de-Calais

Contexte : L'étude [CETE NP 2008b] avait montré que les réglementations locales TMD étaient loin d'être homogènes et cohérentes d'une commune à une autre pouvant alors conduire à des incohérences d'itinéraires pour un TMD voulant se rendre d'un point A à un point B.

De plus, aujourd'hui, les itinéraires empruntés par les chauffeurs PL sont optimisés du point de vue économique (en particulier temps de parcours et coût) et non pas du point de vue des risques TMD. Certes, les itinéraires TMD empruntent très majoritairement les grands axes routiers (les autoroutes) mais le risque TMD n'y est pas nul. Par ailleurs, les axes « secondaires » sont aussi empruntés ne serait ce que pour accéder aux sites industriels, aux zones d'activités ou pour accéder aux stations service, parfois situés en milieu urbain très dense avec de forts enjeux humains.

Les objectifs visés dans cette action sont de :

- réaliser un schéma d'itinéraires TMD (route et fer) privilégiant les infrastructures offrant le plus de sécurité au regard du risque TMD à la fois pour les flux en transit par rapport à la région Nord-Pas-de-calais mais aussi pour l'accès aux sites industriels locaux ;
- rendre plus cohérentes les réglementations locales relatives à la circulation des TMD .

La réalisation d'un schéma des itinéraires TMD peut s'appuyer sur la présente étude en hiérarchisant les axes en fonction de leur niveau de risque.

L'organisation des itinéraires TMD peut aussi se faire OD par OD. Si on prend par exemple les flux du type Dunkerque-Paris, au moins 4 itinéraires sont possibles : soit par A25-A1 (Dunkerque>Lille>Paris), soit par A16-A26-A1 (Dunkerque>Calais>Saint-Omer>Arras>Paris) ou même D300-A26-A1, soit encore par A16 (Dunkerque>Boulogne-sur-Mer>Abbeville>Amiens>Paris). Lequel est le moins risqué du point de vue du TMD ? Autre exemple : pour accéder depuis l'autoroute A1 (Hénin-Beaumont) à la ZI Est de Saint Laurent-Blangy (en référence à l'accident TMD survenu en juin 2005 au droit d'un passage à niveau), plusieurs choix d'itinéraires sont envisageables : soit par A1 puis D950 avec la traversée de la commune de Saint-Laurent Blangy et franchissement du PN, soit par A1 (section à péage) puis D939 (sans traversée d'agglomération ni franchissement de PN). Les deux itinéraires sont quasiment équivalents en distance mais le second emprunte une section de l'A1 à péage. Si économiquement parlant l'itinéraire 1 est meilleur, il n'est pas sûr qu'il le soit encore du point de vue du risque TMD.

Concernant la réglementation TMD à l'échelle de la région Nord-Pas-de-Calais, il serait utile de réaliser un guide à destination des collectivités locales pour faciliter la rédaction des arrêtés (circulation et stationnement TMD) pris par les maires notamment afin de rendre beaucoup plus cohérentes les réglementations d'une commune à une autre et surtout plus lisibles pour les chauffeurs PL. La centralisation de ces informations liées à la réglementation locale devrait être aussi à envisager (cf Action 1) pour faciliter les réflexions liées à la définition d'un schéma des itinéraires TMD.

Enfin, la réglementation TMD, au-delà des itinéraires autorisés ou non, peut intégrer aussi une dimension temporelle. Il peut être utile en effet de réglementer certaines portions d'itinéraires TMD en fonction des horaires de la journée pour réduire les risques TMD. Par exemple : interdire ou limiter les circulations TMD sur certains axes à proximité immédiate des établissements recevant du public (établissements scolaires, hypermarchés...) lorsque ceux-ci sont ouverts.