



PRESENTATION DE COMMUNICATION

Elaboration du Schéma Directeur d'Agglomération pour la Gestion du Trafic (SDAGT) de Brest métropole

LES AUTEURS :

Nadège DARBOUX, adjointe à la cheffe du Service Mobilité Trafic - Direction Interdépartementale des Routes Ouest
Claire PERRAUX, chargée d'études – Lee Ingénierie

PRESENTATION DE LA COMMUNICATION :

PRESENTATION DU PROJET :

Contexte et objectifs

Le réseau routier d'accès à l'agglomération de Brest est un réseau contraint, notamment pour l'accès sud à l'agglomération où le pont de l'Iroise est le seul point de passage disponible. Le réseau connaît sur ses axes structurants des congestions récurrentes et il existe peu d'alternatives en cas d'évènement, particulièrement s'il affecte le pont de l'Iroise.

Partant de ce constat, les acteurs locaux se sont associés pour réaliser un état des lieux des déplacements sur le réseau d'axes structurants d'accès à l'agglomération brestoise, avec pour objectif de mieux gérer les déplacements, l'information aux usagers et la coordination entre partenaires sur ce périmètre.

Une démarche partenariale

Les partenaires de cette étude pilotée par la Sous-préfecture de Brest sont :

- l'Etat : DIR Ouest, DREAL, DDTM 29,
- Brest métropole,
- le Conseil Départemental 29,
- la Région Bretagne.

Ils sont parties prenantes de la démarche et ont été associés dès la réalisation du diagnostic, au travers d'interviews et réunions de travail. En termes de gouvernance, des comités techniques et des comités de pilotage réguliers sont organisés pour partager le travail et valider les orientations retenues.

Un des premier SDAGT de France

Une réflexion partenariale était en cours quand l'état des lieux s'est naturellement inscrit en 2016 dans le cadre de l'instruction relative à l'élaboration des SDAGT (Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic) adressée aux préfets le 12/02/2015.

L'agglomération de Brest est éligible à l'élaboration d'un SDAGT puisque :

- une partie de son réseau structurant est composé du réseau national non concédé ;
- la population de son aire urbaine est supérieure à 250 000 habitants.

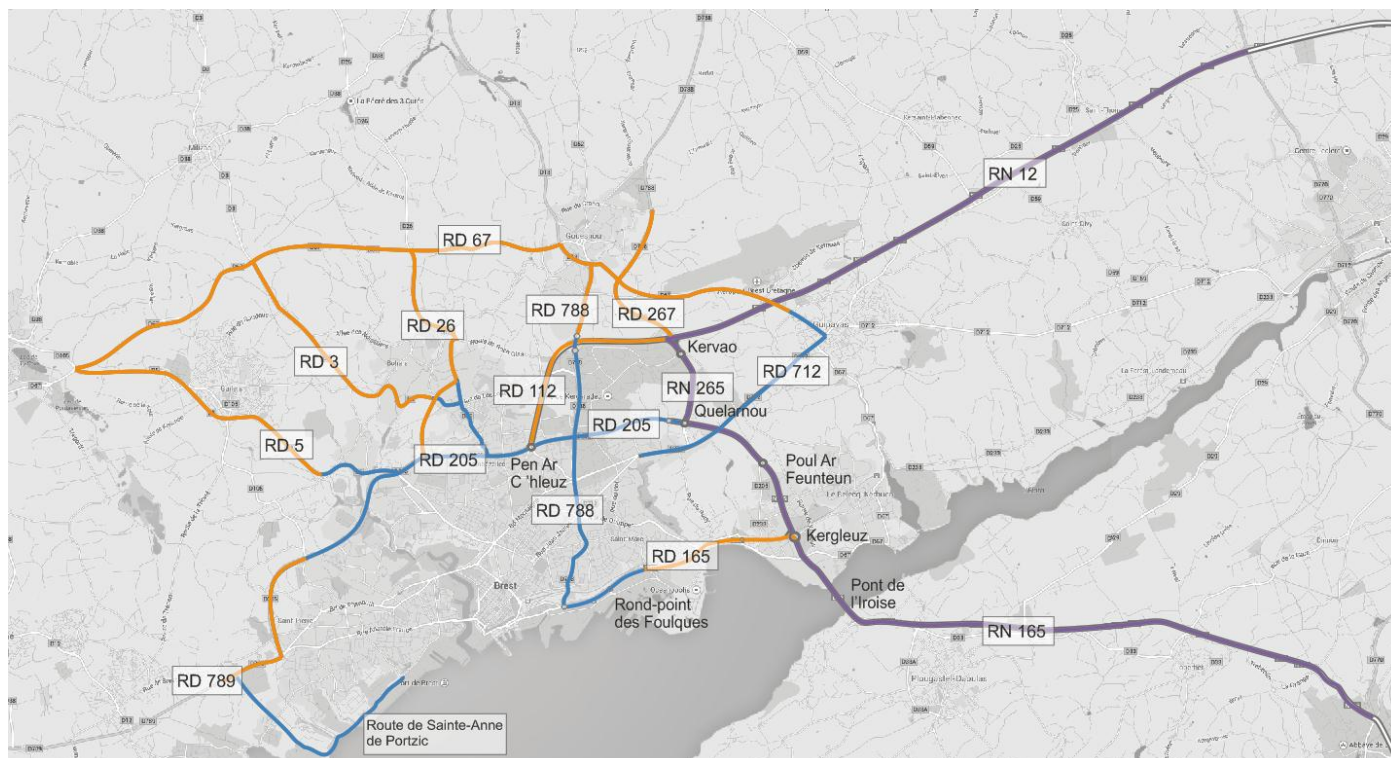
Le 18/03/2016, un courrier du Ministère entérine cette démarche et commande un SDAGT pour l'agglomération de Brest.

Périmètre du SDAGT

L'étude est réalisée sur les voiries structurantes d'accès à l'agglomération de Brest, constituant un réseau maillé d'axes autour du cœur d'agglomération.

Le réseau se compose de voiries nationales, départementales et métropolitaines.

Le SDAGT prend en compte le transfert de compétences entre le Conseil Départemental et la métropole prévu au 1^{er} janvier 2017.



Légende : Gestionnaire de réseaux

— DIR Ouest — CD 29 — Brest métropole

Périmètre du SDAGT avec distinction des gestionnaires de voiries au 1^{er} janvier 2017

LA DEMARCHE SDAGT :

Un outil de pilotage et de programmation

Le SDAGT est un outil de pilotage des opérations de gestion du trafic, de crise ou de partage de la voirie.

Il se décompose en deux phases, une étude d'opportunité puis un programme, et a pour but d'améliorer :

- la fiabilité du réseau routier pour tous les usagers,
- la performance de l'offre de transport en commun,
- la gestion des événements (notamment pour Brest la problématique du pont de l'Iroise),
- la lisibilité de l'offre intermodale accessible depuis le réseau routier structurant.

La réflexion a donc été engagée sur Brest avec pour objectif de développer une gestion partenariale, coordonnée et évolutive des enjeux de mobilité à l'échelle du territoire brestois.

A ce jour, l'étude d'opportunité présentée dans ce document a été validée par les partenaires et transmise au Ministère pour approbation.

L'étude d'opportunité

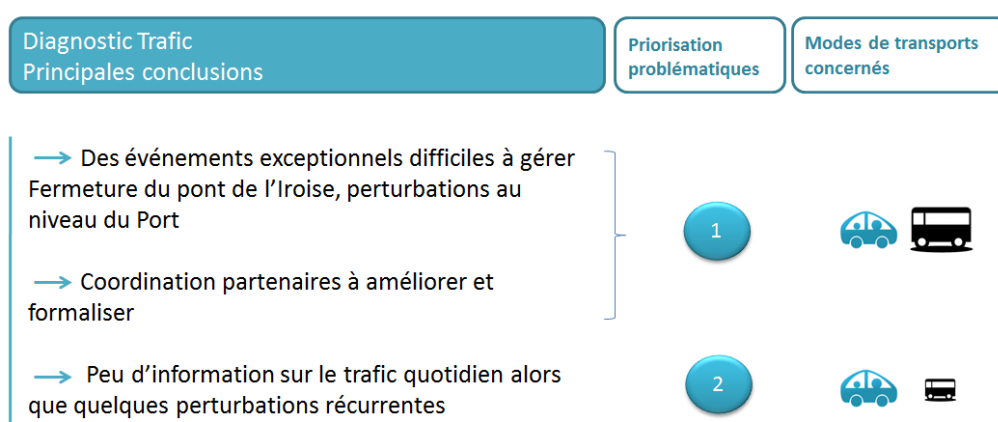
Ce premier volet du SDAGT est constitué de deux parties : un diagnostic, puis la proposition de stratégies répondant aux grands enjeux identifiés et leur évaluation.

1 - Diagnostic

Un diagnostic multimodal a été réalisé sur l'agglomération brestoise, en traitant notamment les thématiques suivantes :

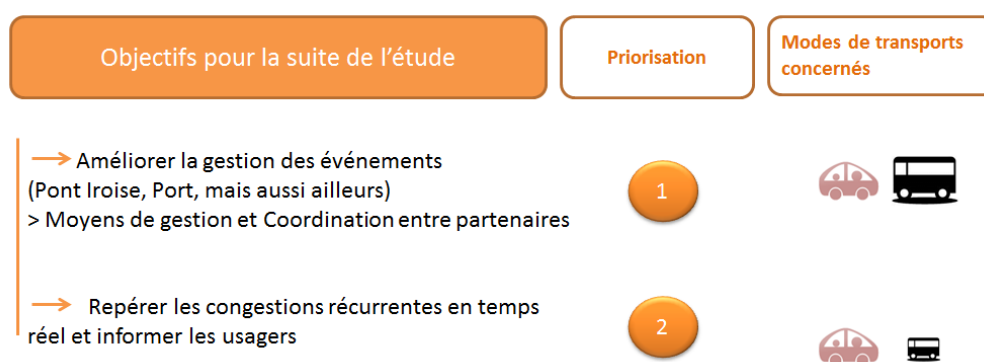
- pôles d'activités et flux de déplacements,
- perspectives de développement,
- caractéristiques et fonctionnement du trafic routier,
- caractéristiques et fonctionnement des transports en commun,
- analyse de problématiques particulières (événements exceptionnels au niveau de l'Iroise, gestion des accès aux principaux pôles de l'agglomération...)
- interfaces entre les modes de transports (parc relais, aires de covoiturage, réseau cyclable, pôle d'échanges multimodaux).

Le diagnostic réalisé a permis de faire ressortir trois grandes problématiques concentrant les plus forts enjeux en termes de déplacement sur le réseau d'accès à l'agglomération de Brest.



Conclusions du diagnostic du SDAGT de Brest

L'intermodalité a également été examinée en détail dans le diagnostic mais aucune action n'a été priorisée. Ces conclusions ont ensuite été hiérarchisées et ont permis de définir les objectifs prioritaires du SDAGT.



Objectifs prioritaires du SDAGT de Brest

L'objectif prioritaire concerne à parts égales les gestionnaires de réseaux routiers et les exploitants de réseaux de transports en commun, le fonctionnement de ces derniers étant directement impactés en cas de crise.

Le second objectif, visant à mieux informer les usagers sur les perturbations récurrentes, cible de manière prioritaire les usagers de véhicules particuliers. Les usagers de réseau de transports en commun pourront toutefois bénéficier de l'effet attendu des stratégies mises en place (une amélioration de la circulation sur les zones congestionnées entraînant de fait une amélioration des temps de parcours des transports en commun y circulant).

Les objectifs ici déclinés sont cohérents avec le contexte brestois. Certaines mesures de régulation dynamique du trafic mises en avant dans l'instruction ministérielle (aménagement de voies réservées, régulation dynamiques des vitesses...) ont été examinées mais n'ont pas été retenues car elles ne répondent pas aux besoins de la Métropole de Brest.

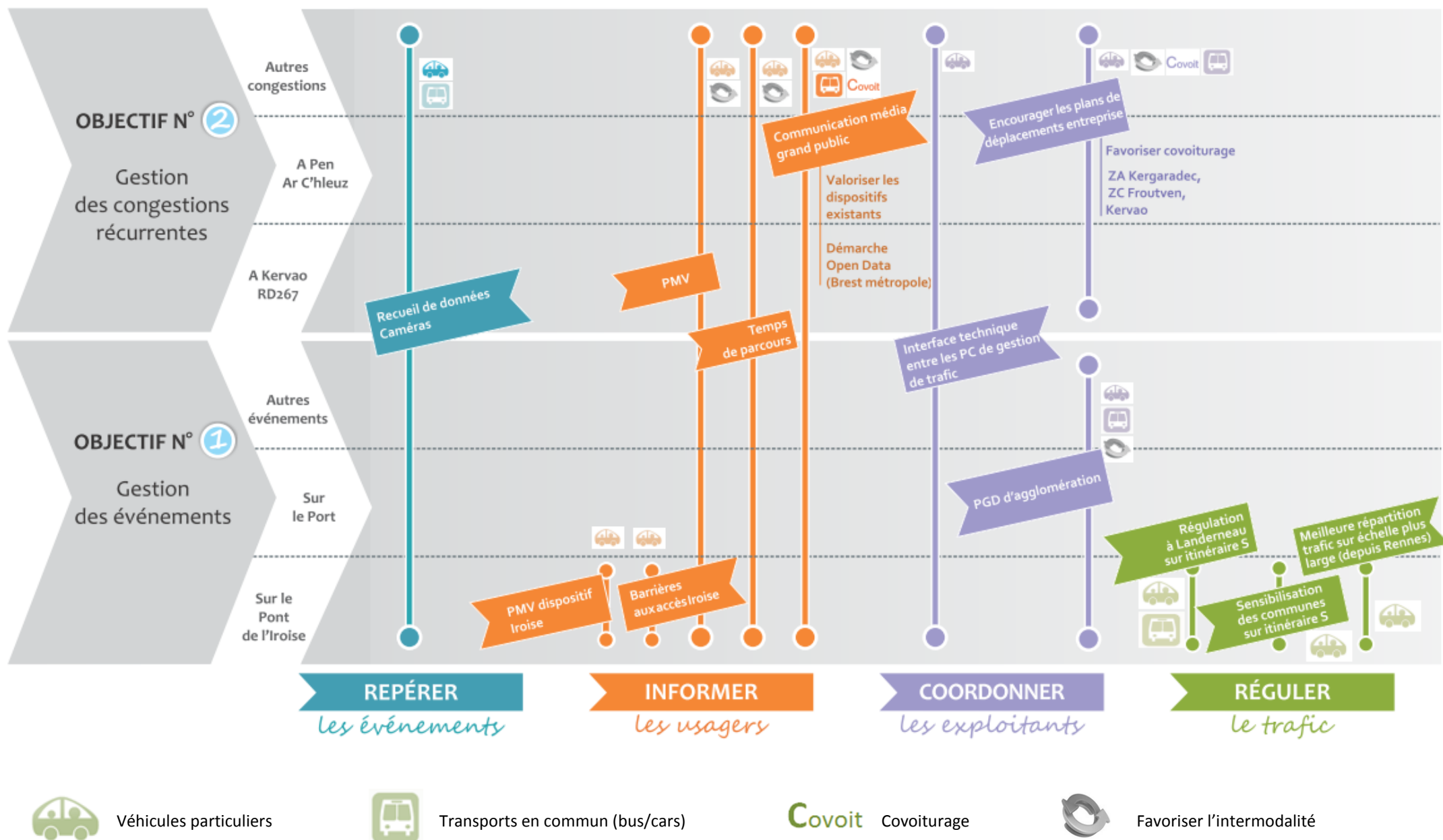
2 - Stratégies

Les stratégies proposées pour répondre à ces objectifs ont été organisées autour de 4 grandes thématiques :

- **REPERER** : Avoir les moyens matériels et humains de surveiller les conditions de circulation afin de repérer et qualifier les événements et pouvoir suivre l'évolution des congestions récurrentes ;
- **INFORMER** : Fournir une information pertinente à l'utilisateur ;
- **COORDONNER** : Renforcer la coordination entre les partenaires, pour améliorer la gestion des événements notamment ;
- **REGULER** : Limiter ou contrôler le nombre de véhicules arrivant en amont de l'axe perturbé afin de réduire l'impact de la congestion, et agir sur les conditions d'écoulement du trafic afin de pouvoir faire circuler le maximum d'utilisateurs.

La particularité du SDAGT de Brest réside dans la mise en place de mesures permettant une réelle coordination entre exploitants, peu existante jusqu'à présent. Il permet également d'envisager des stratégies globales, indépendante des limites entre gestionnaire.

Ces stratégies sont multimodes et visent pour certaines à favoriser l'intermodalité.



Les stratégies retenues sont variées. On peut notamment citer :

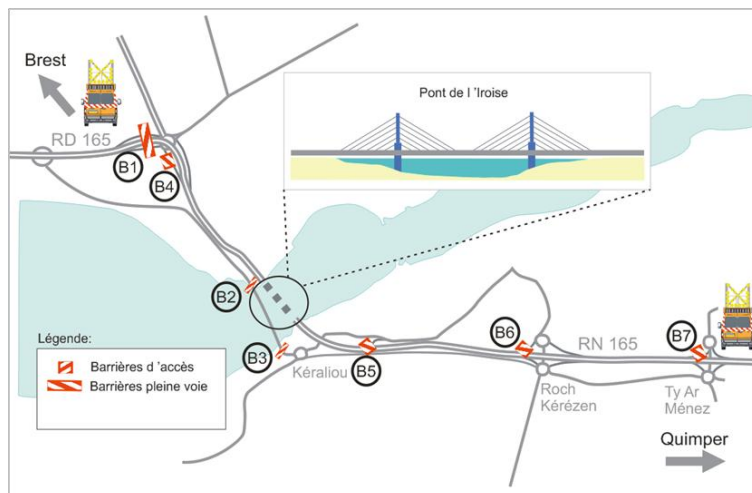
La mise en place d'équipements au niveau du pont de l'Iroise (PMV, dispositifs de recueil de données, caméras, anémomètre, barrières)

Ces mesures visent à obtenir :

- une information des usagers plus rapide et plus complète ;
- une amélioration de la sécurité des usagers et de l'exploitant ;
- une meilleure connaissance de l'état du trafic ;
- une meilleure efficacité dans la mise en place des fermetures du pont, permettant de fait l'activation plus rapide des itinéraires de délestage.



***Equipements du SDAGT autour du pont de l'Iroise
(hors barrières)***



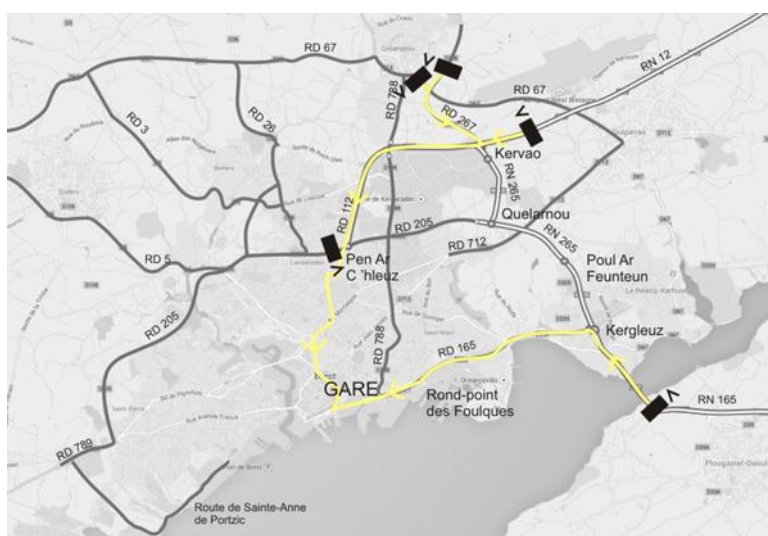
Dispositif de barrières autour du pont de l'Iroise

La mise en œuvre d'un dispositif d'affichage du temps de parcours

Cette diffusion a pour objectifs :

- d'informer les usagers sur le temps perdu en cas d'événements, et de les inciter à modifier leur itinéraire et à utiliser un mode de transport alternatif lorsque cela est possible ;
- de donner une information au quotidien sur le temps de parcours vers les pôles d'intermodalité notamment (gare, aéroport).

Pour déployer cette mesure, les partenaires s'appuieront sur des données Floating Car Data, les Unités Bords de Route déployées dans le cadre du projet SCOOP et les équipements de terrain actuels et futurs.



***Temps de parcours - Itinéraires vers la gare
Affichage sur les PMV du réseau d'accès à Brest***

Le développement de la coordination entre exploitants

Dans le cadre du SDAGT et notamment pour la mise en œuvre d'un Plan de Gestion des Déplacements sur l'agglomération brestoise, une attention particulière est portée à la coordination entre les différents exploitants.

Elle se traduit par :

- l'évolution du protocole tripartite de 2008 signé entre le préfet du Finistère, la DIR Ouest représentée par le préfet de Région et le président du Conseil Départemental concernant l'échange d'informations (schéma de communication et définition du pilotage), en y intégrant tous les acteurs du territoire ;
- le développement d'outils concrets et opérationnels pour la coordination, notamment la création d'une interface technique entre les PC de gestion de trafic.

Les stratégies retenues ont fait l'objet d'une évaluation à l'horizon 2020, comme le prévoit la méthodologie SDAGT.

Le Programme

L'étude d'opportunité du SDAGT de Brest est finalisée. Le projet attaque donc la deuxième phase : le programme, qui se décompose également en deux étapes : l'étude de la mise en œuvre des stratégies et la programmation.

3 - Etude de la mise en œuvre des stratégies

Cette étape a pour objectif d'établir la faisabilité et le coût des stratégies retenues.

Pour les équipements, des études détaillées sont réalisées pour déterminer leur implantation et leurs raccordements en termes de réseau et d'énergie, via des visites sur le terrain notamment.

Les autres mesures sont également définies plus en détails en portant une attention particulière à leur impact sur les organisations et les systèmes existants.

4 – Programmation

La faisabilité et le coût de chaque stratégie ayant été établis, leur hiérarchisation peut être revue au travers d'une analyse coûts/bénéfices.

Le coût du projet est établi de façon globale et par gestionnaire, en prenant en compte les coûts d'investissement, mais également les coûts de maintenance et de fonctionnement inhérents à chaque stratégie.

Pour Brest, le **coût global d'investissement du projet s'élève à 2,2 M€**, et les coûts de fonctionnement (maintenance + exploitation) ont été estimés à 200 k€ par an.

Le phasage du projet et son planning de réalisation sont ensuite établis.

La mise en œuvre d'une partie des équipements sur Brest a déjà commencée, et le **déploiement** progressif de l'ensemble des équipements, des systèmes et des mesures de coordination proposées **est prévu d'ici à 2020**.

SYNTHESE

La démarche entreprise par la DIR Ouest et ses partenaires à Brest constitue l'un des premiers SDAGT lancé en France. Cette démarche concertée a permis d'identifier les enjeux du réseau d'accès à l'agglomération de Brest et d'y apporter des réponses communes, cohérente à l'échelle de la métropole et indépendante du gestionnaire de voirie. Elle permet également le déploiement de solutions performantes pour l'amélioration de la fiabilité du réseau routier, une meilleure information des usagers et la valorisation des offres de transport en commun.

Le SDAGT est un outil cohérent de pilotage à l'échelle du territoire, ancré sur un besoin réel, qui s'inscrit pleinement dans la continuité de la réflexion partenariale déjà engagée.

BREVE BIOGRAPHIE DES ORATEURS :



Nadège DARBOUX, DIR Ouest

Adjointe à la cheffe du Service Mobilité Trafic

Après avoir menée des missions dans les domaines de l'hydrologie et l'hydraulique urbaines, de l'accompagnement au changement et de l'Habitat au sein de plusieurs services déconcentrés de l'Etat (LROP, DDE du Doubs, DREAL Bretagne notamment), Nadège DARBOUX est adjointe du service Mobilité Trafic de la DIR Ouest depuis 1 an. Elle organise et coordonne les projets d'optimisation du trafic. Elle pilote la maintenance des équipements et des systèmes de gestion du trafic.

Diplôme : Ingénieur Divisionnaire de Travaux Publics de l'Etat



Claire PERRAUX, Lee ingénierie

Chargée d'études

Chargée d'études chez Lee ingénierie depuis 2 ans et demi, Claire PERRAUX intervient principalement sur la gestion et l'organisation de la mobilité.

Ses missions sont ciblées sur les problématiques :

- des exploitants urbains (gestion dynamique du trafic, schémas directeurs de gestion de trafics multimodaux)
- et des exploitants des réseaux interurbains (voies rapides, autoroutes)

Diplôme : ingénieur INSA de Lyon