

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



V. LA PLACE DE L'ILE-DE-FRANCE DANS LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET INTERNATIONAL.

Résumé

Le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval vient compléter un réseau routier régional essentiellement organisé en radiales* vers Paris, qui souffre de l'absence de rocade* achevée. Le projet participerait ainsi à la fois au contournement de l'agglomération parisienne et aux relations entre les principales communes du bassin parisien.

Il rendrait à la voirie locale ses fonctions initiales en hiérarchisant le réseau entre voies dédiées à la desserte locale, au trafic d'échange* et au trafic de transit*.

Le projet soumis au débat permettrait également de soulager les voies de desserte locale du trafic de marchandises et de faciliter l'accès aux pôles logistiques* en développement dans le Val-d'Oise et les Yvelines.

1 Structure et organisation du réseau routier dans le bassin parisien.

• Le contournement de l'agglomération parisienne.

Le réseau routier en Ile-de-France, dont la densité s'est renforcée régulièrement au cours du temps, se caractérise traditionnellement par une convergence des routes principales vers Paris. Les aménagements qui lui ont été apportés au cours des dernières décennies permettront, lorsqu'ils seront menés à terme, le contournement de l'agglomération parisienne et un meilleur maillage* des principaux pôles* du Bassin Parisien. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT)* du 18 décembre 2003 a fixé le schéma des infrastructures* routières à l'horizon 2025.

Dans ce dispositif, l'autoroute A26 entre Calais et Troyes permet de canaliser les flux entre le nord et le sud-est de la France. L'autoroute A28 (Boulogne par l'A16, Rouen, Alençon) assure une liaison par l'ouest, appuyée par une liaison interrégionale entre Rouen et Orléans, via Chartres. Une liaison est-ouest est constituée au nord de l'Ile-de-France par l'autoroute A29, au sud par l'autoroute A19 entre Ardenay (autoroute A10) et Courtenay (autoroute A6).

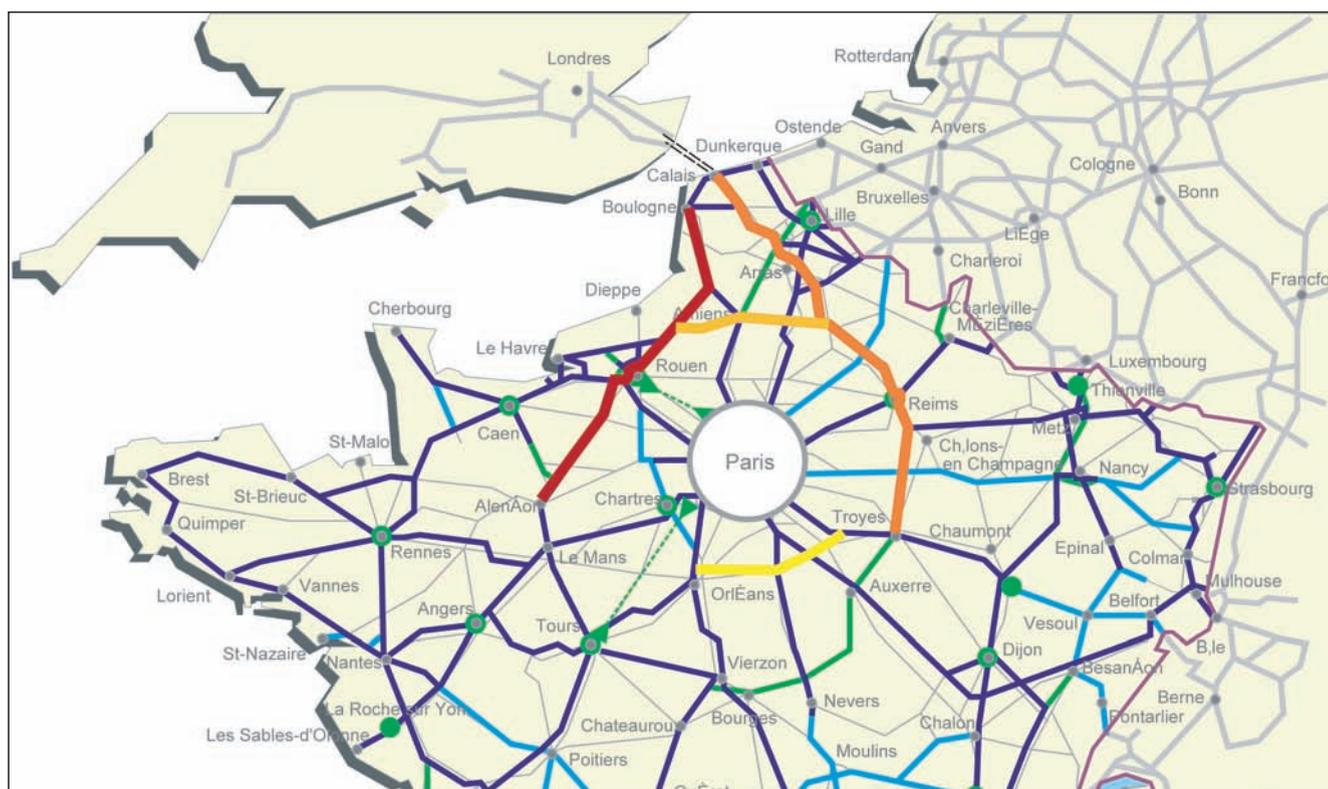


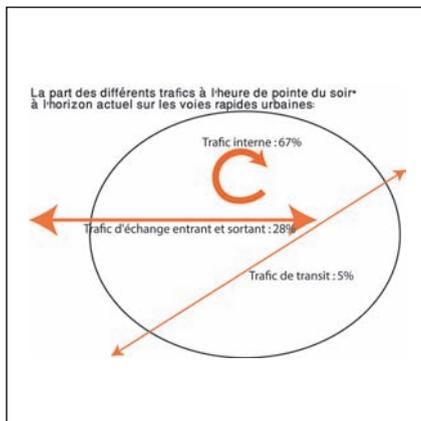
Schéma des infrastructures routières à l'horizon 2025. d'après le CIADT du 18 décembre 2003.

Légende	
●	Contournements urbains
—	Grandes liaisons d'aménagement du territoire en cours d'aménagement
- - -	Projets à définir
—	Autoroutes ou voies assimilées en service, en travaux ou concédées
—	Parmi lesquelles : autoroute A28
—	autoroute A26
—	liaison est-ouest au nord de l'Ile-de-France par l'A29
—	Autoroutes en projet
—	Parmi lesquelles : liaison est-ouest au sud de l'Ile-de-France par l'A19

• Un système hiérarchisé et maillé.

Le réseau de voiries rapides urbaines (VRU)* d'Ile-de-France comprend aujourd'hui près de 800 kilomètres d'autoroutes et de voies rapides*, dont un peu plus de la moitié dans l'agglomération. Très attractif (il écoule 35 % du trafic régional alors qu'il ne représente que 7 % de l'ensemble du réseau routier²³), il contribue fortement au maillage* routier du territoire régional. Ce maillage* est constitué de rocares* et radiales* et se relâche en s'éloignant de la zone dense.

La fonction de rocade* ne se limite plus au contournement de Paris et celle des radiales* à l'accès à la capitale: il s'agit désormais de faciliter les déplacements à l'intérieur et à l'échelle de l'espace régional. Le réseau a ainsi pour fonction de permettre des déplacements de longue distance*, internes* à l'Ile-de-France pour l'essentiel. Ils seront ensuite diffusés via des voies primaires puis secondaires, jusqu'à destination.



À l'heure de pointe*, le trafic d'échange* et le trafic de transit* ne représentent respectivement que 28 % et 5 % des déplacements sur le réseau de voiries rapides urbaines*.

Le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval répond à une volonté de rationaliser le réseau routier francilien en assurant l'articulation et la complémentarité des voies et en hiérarchisant leur exploitation. L'un des objectifs de l'infrastructure* est d'acheminer les trafics de transit* et d'échange* afin de soulager les voies locales, qui sont destinées en priorité à la desserte des territoires qu'elles irriguent. Le réseau routier de la zone d'étude* retrouverait ainsi son maillage* hiérarchique et, dès lors, une meilleure fluidité.

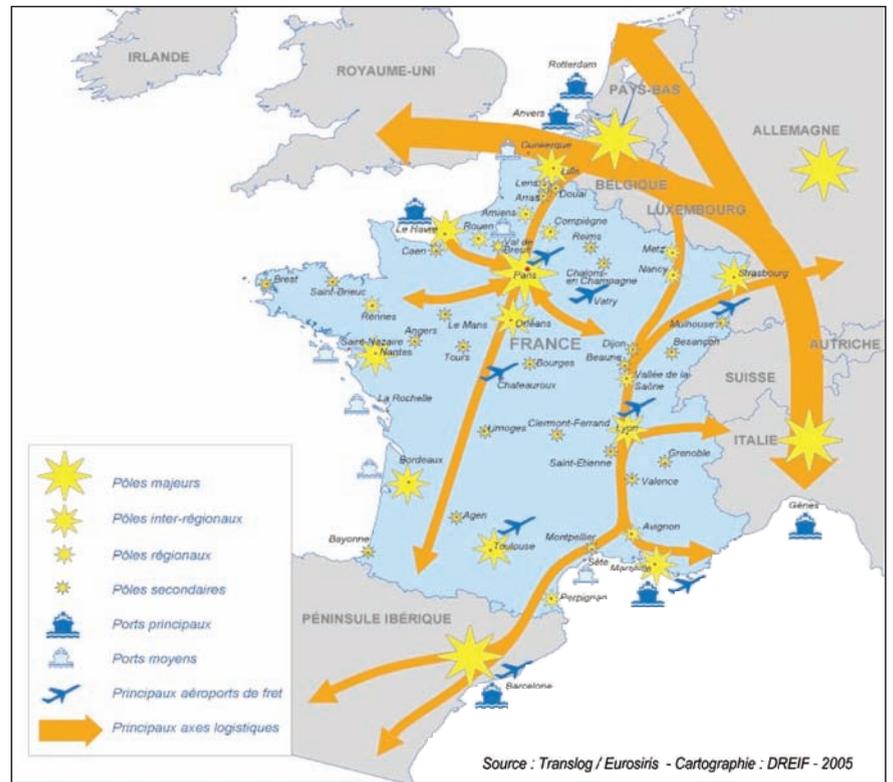
2. Les principaux circuits des trafics poids lourds interrégionaux et internationaux.

• En Ile-de-France, le trafic de marchandise s'effectue essentiellement par la route.

Pôle* d'attraction économique à l'échelle internationale, l'Ile-de-France concentre près de 19 % de la population française et 29 % du PIB²⁴ national sur 2,2 % du territoire. 365 millions de tonnes de marchandises ont circulé dans la

région en 2004.

Le trafic de marchandises en Ile-de-France utilise essentiellement la route: le fret* routier journalier représente plus de 85 % du trafic marchandises francilien. Dans cet ensemble, le trafic de transit* représente 80 millions de tonnes par an - soit 22 % des flux de marchandises, le trafic d'échange* 144 millions et le trafic interne* 142 millions.



La place de l'Ile-de-France en Europe.

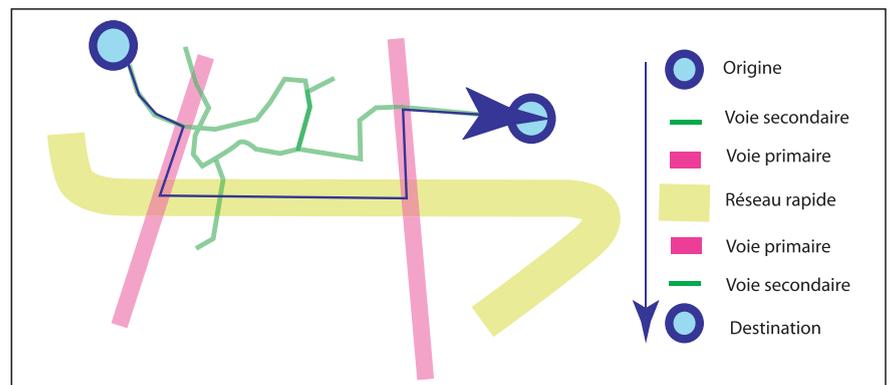


Schéma Classique de déplacement des véhicules particuliers en Ile-de-France. Source : DREIF, 2005.

²³ Les résultats sont issus du modèle de trafic de la DREIF. L'état du trafic correspond à une situation représentative de l'heure de pointe du soir*.

²⁴ Produit intérieur brut: Somme des valeurs ajoutées réalisées intérieurement par les entreprises d'un pays, quelle que soit leur nationalité. Il est l'indicateur de la performance économique nationale. Il comptabilise l'ensemble des productions et services, tandis que le Produit National Brut tient compte également des richesses importées et exportées.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

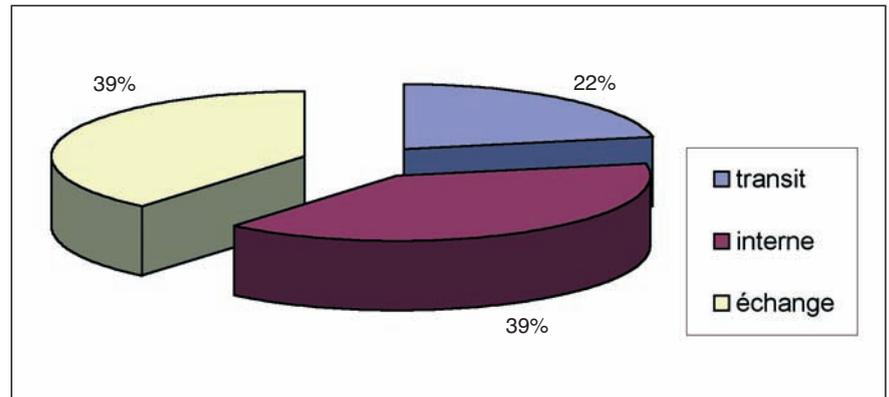


Le trafic poids lourds est organisé autour des plates-formes logistiques²⁵ régionales.

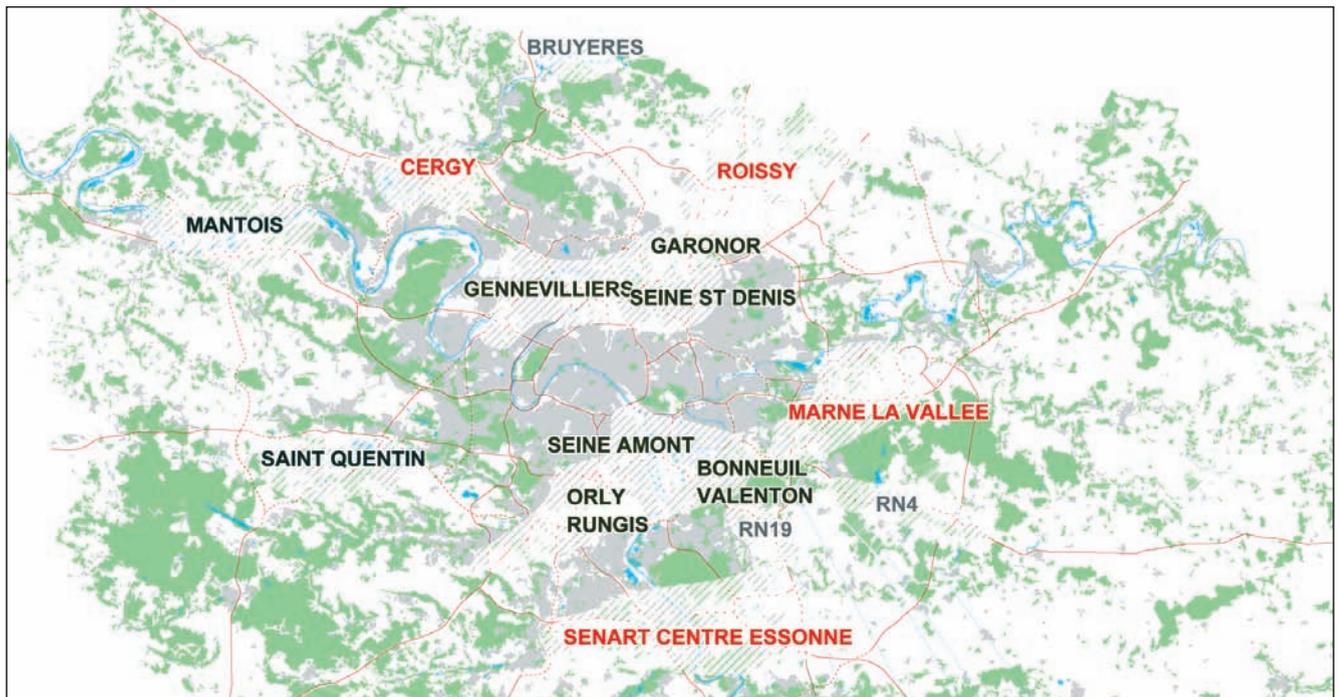
L'Ile-de-France s'est équipée de nombreuses plates-formes logistiques²⁵ de fret²⁵ : 300 000 m² de surfaces nouvelles de stockage sont mises en chantier par an. Depuis 1985, les entrepôts s'implantent soit dans des espaces nouvellement urbanisés (en particulier, dans les villes nouvelles en grande couronne²⁵), soit aux portes de Paris, dans des communes de proche banlieue, entre le boulevard périphérique et l'autoroute A86. La recherche d'emprises foncières à un prix abordable offrant une bonne accessibilité au réseau routier a en effet conduit beaucoup d'entreprises à venir s'installer en périphérie de l'agglomération parisienne.

On constate que le transport routier de marchandises emprunte essentiellement le réseau de voiries rapides urbaines²⁵. En moyenne journalière, ce réseau écoule environ 70 % du trafic de marchandises²⁵, mais la quantité de ce trafic sur les voies rapides²⁵ ne représente qu'entre 5 % (autoroute A15) et 20 % (autoroute A1) du trafic total journalier.

Sur le réseau routier francilien, le trafic de marchandises représente environ 8 % du trafic moyen journalier global. 15 % de ce trafic relève du trafic de transit²⁵, 35 % du trafic d'échange²⁵ et 50 % du trafic interne²⁵ à la Région. 85 % du trafic poids lourds en Ile-de-France dessert donc directement la Région.

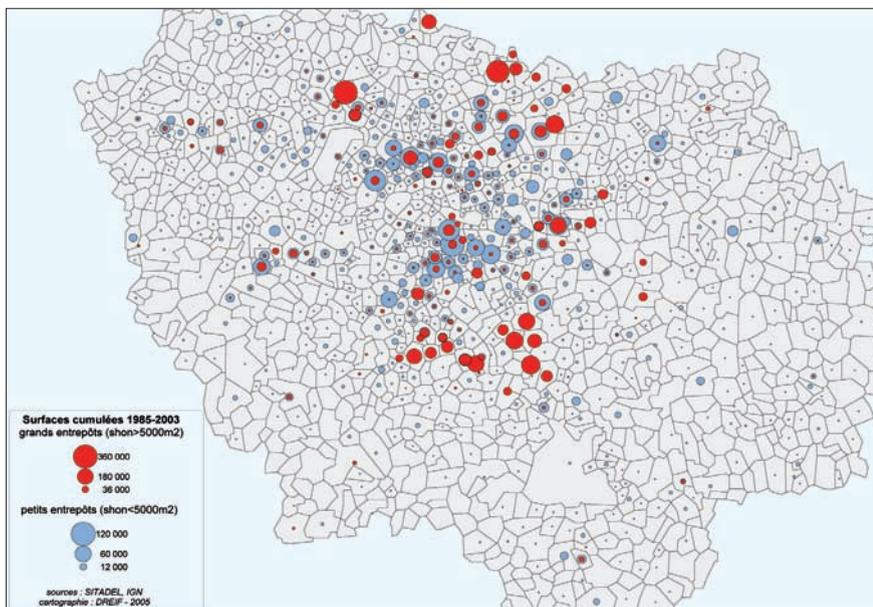


Répartition du trafic de marchandises en Ile-de-France par type de trafic.



Les principaux sites logistiques en Ile-de-France.

²⁵ Ces résultats sont issus du modèle "poids lourds" de la DREIF.



De petites et grandes surfaces d'entrepôt sur la zone d'étude de l'A104.

Le Val-d'Oise présente un attrait certain pour l'activité logistique*. Dans ce département, 64 % des emplois de ce secteur sont concentrés le long de la RN184, sur les zones d'activités de Saint-Ouen-L'Aumône (près du quart des surfaces construites), d'Eragny et de Cergy. Dans l'agglomération de Cergy-Pontoise, au cours des vingt dernières années, environ 800 000 m² d'entrepôts ont été mis en chantier, dont 75 % de grande surface (des entrepôts de plus de 5 000 m²).

Dans les Yvelines, les surfaces de stockage (402 000 m² en 2001) sont implantées essentiellement autour de deux axes : le long de l'autoroute A13 et de la vallée de la Seine (entre Les Mureaux et Epône) et le long de la RN10. Le sud-ouest parisien est caractérisé par un émiettement d'entrepôts logistiques* de surface limitée, où Saint-Quentin-en-Yvelines et le Mantois, qui regroupent quelques entreprises spécialisées, constituent pour cette activité des pôles* secondaires.

• **Les effets du projet sur l'activité logistique***

Le projet de prolongement de la Francilienne et les perspectives de développement du transport fluvial (avec, en particulier, la création de Port 2000 au Havre, le futur canal Seine-Nord et la plate-forme multimodale d'Achères) joueront un rôle sans doute important, qui sera anticipé dans le cadre de la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)*, sur l'avenir des activités logistiques* de la zone d'étude*.

3. Le prolongement de la Francilienne aura-t-il pour vocation d'accueillir une partie de ce trafic poids lourds (transit, échange) ?

Jusqu'à près de 8 000 poids lourds par jour seraient amenés à circuler en moyenne sur l'A104 entre l'A15 et l'A13 à l'horizon d'étude.

Sur ces 8 000 poids lourds, le trafic de transit* Ile-de-France serait de l'ordre de 1 500 poids lourds par jour et le trafic d'échange* Ile-de-France serait de 4 000 véhicules par jour. Même s'il est attractif pour un certain nombre de poids lourds en transit*, le projet de prolongement de la Francilienne recevra donc principalement des poids lourds effectuant des déplacements internes* ou d'échanges* avec la région Ile-de-France.

Le tracé **rouge** "rive droite-Chanteloup" est le scénario dans lequel l'infrastructure* accueillerait les volumes les plus importants de trafic de transit* poids lourds. Ce tracé contribue à soulager du trafic des poids lourds un certain nombre de voies rapides* et locales parallèles au prolongement de la Francilienne, comme la RN 184 ou la RD30. Dans le même temps, un certain nombre d'axes rapides comme les autoroutes A86, A15 et A14 ainsi que l'autoroute A1 dans une proportion moindre, bénéficient également d'une diminution de trafic des poids lourds.

Les tracés **bleu** par la plaine de Pierrelaye et la forêt de Saint-Germain-en-Laye et **vert** "Eragny-Achères - Carrières-sous-Poissy" ont des performances similaires ; ils accueilleraient des trafics de transit* légèrement inférieurs au tracé **rouge** et des trafics d'échange* équivalents.

Sur le tracé **noir** de réaménagement de la RN184, le trafic poids lourds longue distance serait moins

important que celui porté sur les autres tracés de prolongement de la Francilienne. Avec le tracé **noir**, les effets de report de trafic sont de même nature que ceux observés avec le tracé **rouge** mais plus atténués.

Le tracé **violet** au nord-ouest de Cergy, quant à lui, draine deux fois moins de trafic que les autres variantes, en raison de l'allongement de trajet qu'il représente par rapport aux autres variantes. Le tracé **violet** a essentiellement une influence sur les routes situées en parallèle du projet sur un axe est-ouest. Il participe ainsi principalement à soulager l'autoroute A13, surtout à partir de l'embranchement avec A14 vers l'ouest. Il ne parvient enfin pas à soulager les axes en rocade* de leur trafic poids lourds existant, sauf sur l'A86 dans sa partie nord.