

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Résumé

Le réseau routier n'est pas complet et il est mal hiérarchisé : tous les trafics convergent sur des routes déjà chargées, alors que la circulation continue d'augmenter. Les transports ferroviaires, organisés en radiales*, et les transports en commun, encore insuffisants, ne peuvent répondre entièrement aux besoins. L'automobile reste donc le moyen de transport le plus utilisé dans la zone d'étude* du projet.

Le prolongement de la Francilienne permettrait de décharger et de requalifier les routes locales, libérant des espaces pour les transports collectifs. Il devra s'accompagner, en tout état de cause, d'une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus et d'autocars.

1. Une couverture insuffisante du territoire.

• Les routes.

Le réseau routier est incomplet et insuffisamment hiérarchisé. À l'ouest de l'Île-de-France, le réseau routier est principalement organisé en grandes radiales* (les autoroutes A115, A15, A13 et A14). Il comprend trois grandes rocades* (le boulevard périphérique, l'autoroute A86 et la Francilienne). Les deux dernières ne sont pas bouclées (l'A86 sera prochainement achevée, avec l'ouverture en 2007 de la section Rueil-Vauclerion et en 2009 de la section Vauclerion-Versailles).

D'est en ouest, le long de la vallée de la Seine et de l'Oise, ce réseau est directement relié à Paris-La Défense et à la Normandie. Au-delà de la rocade* A86, il est moins dense (à cause, en particulier, de la présence de la forêt Saint-Germain-en-Laye, de la plaine de Pierrelaye, des vallées de la Seine et de l'Oise et du coteau de l'Hautil).

Tous les types de trafics (interne*, d'échange*, de transit*) se mélangent et le saturer à certains moments.

Comme il est incomplet, ce réseau a des points de passage obligés aux traversées de la Seine et de l'Oise et en partie aux voies ferrées. Seul le pont de Poissy permet de desservir le sud de la boucle de Chanteloup (les ponts de Triel et de Conflans-Sainte-Honorine en sont éloignés de 5 et 7 kilomètres).

Les trafics continuent d'augmenter sur des routes déjà saturées. Presque toutes les routes importantes de la zone d'étude* ont vu leur circulation augmenter au cours des dernières années.

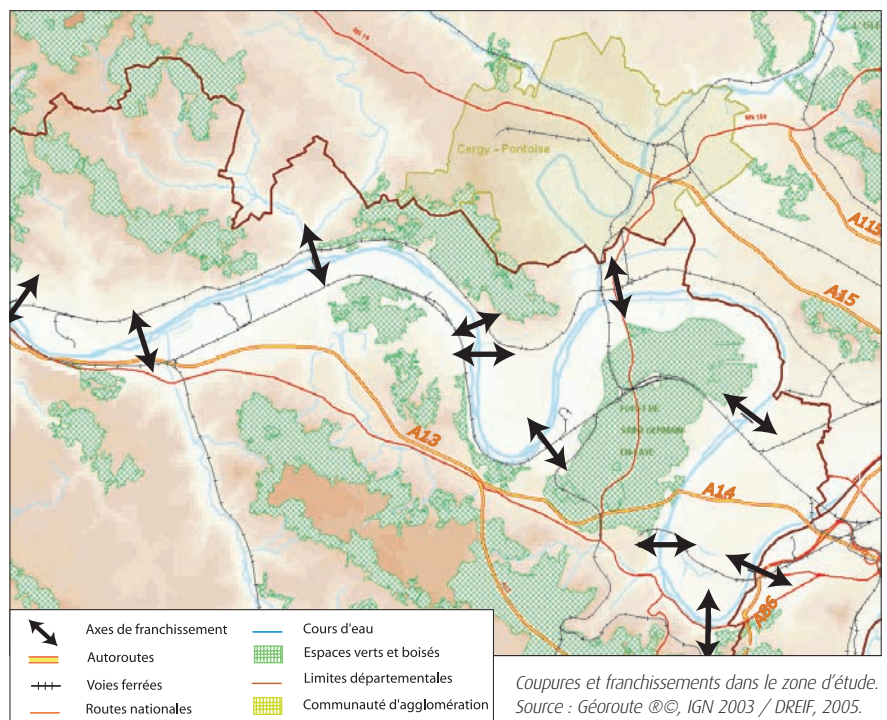
Les routes sont régulièrement très chargées ou saturées :

- la RN184, à Eragny-sur-Oise et dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye (près des ponts des voies ferrées et aux carrefours à feux) ;
- les autoroutes A13 et A15, à l'heure de pointe* du

- matin, en particulier dans le sens province - Paris ;
- l'échangeur A15/RN184 (équipé de feux tricolores) ;
- la RN13, à Chambourcy ;
- le pont de Poissy (sur la RD190) et les routes locales voisines ;
- la zone du carrefour du Bel Air (RN13/ RN184), à Saint-Germain-en-Laye.

Les trafics continuent à augmenter et l'encom-

brement des grandes liaisons radiales* aux heures de pointe* risque de s'aggraver et de ralentir ou bloquer la circulation.



Coupures et franchissements dans la zone d'étude. Source : Géoroute © IGN 2003 / DREIF, 2005.

Voies	Evolution annuelle sur 10 ans	Trafic moyen journalier 2004
A13 (à l'est de l'échangeur d'Orgeval)	0,3 %	86 700
A15 à l'ouest de la RN 184	1,6 %	141 900
RN 14 à l'ouest d'A 15	8,5 %	85 500
RN 184 au nord de Saint-Ouen l'Aumône	4,5 %	57 200
RN 184 au nord d'A15	4,9 %	73 300
RN 184 au sud d'A15	1,1 %	45 000
RN 184 au sud de la RD 308	0,8 %	29 000
RD 104 à l'ouest de la Croix Verte	13,5 %	35 300
RD 154 au nord d'A 13	3,6 %	15 900

Circulation sur les routes importantes de la zone d'étude. Source : DREIF.

• Les transports collectifs.

Le réseau ferré est organisé en radiales*. Les liaisons en radiales* entre Paris et la zone d'étude* sont assurées de manière satisfaisante par quatre branches des RER A et C (Cergy-le-Haut, Poissy, Saint-Germain-en-Laye et Pontoise) et cinq lignes SNCF à partir de la gare du Nord et de la gare Saint-Lazare (Mantes via Poissy ou Conflans-Sainte-Honorine, Gisors, Cergy-le-Haut et Pontoise).

Les liaisons ferrées relient Paris aux gares les plus importantes (Pontoise, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy, Saint-Ouen-l'Aumône, Saint-Germain-en-Laye, La fréquence y est de 2 à 6 trains par heure (toutes les 10 minutes aux heures de pointe* et toutes les 30 minutes au plus aux heures creuses). Il faut en général de 35 à 45 minutes pour rejoindre Paris (Châtelet, gare Saint-Lazare ou gare du Nord).

En 2002, la gare de Cergy-Préfecture accueillait 17 000 voyageurs par jour (ouvrable); celle de Conflans-Fin-d'Oise 9300; celle de Poissy 14900 (contre 132 000 voyageurs à Saint-Lazare). La seule rocade* qui existe est un premier maillon

de la future "Tangentielle Ouest" Versailles-Cergy. La Grande Ceinture Ouest (GCO) a été ouverte fin 2004 entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Longue de 9,8 kilomètres, elle permet de relier une partie des communes du bassin médian à la ligne Saint-Nom-la-Bretèche - Gare Saint-Lazare. Il faut environ 15 minutes pour aller de Noisy-le-Roi à Saint-Germain-en-Laye (la fréquence est de 4 trains par heure en pointe* et 2 aux heures creuses). Le réseau des autobus des communes traversées a été restructuré pour mieux desservir les nouvelles gares.

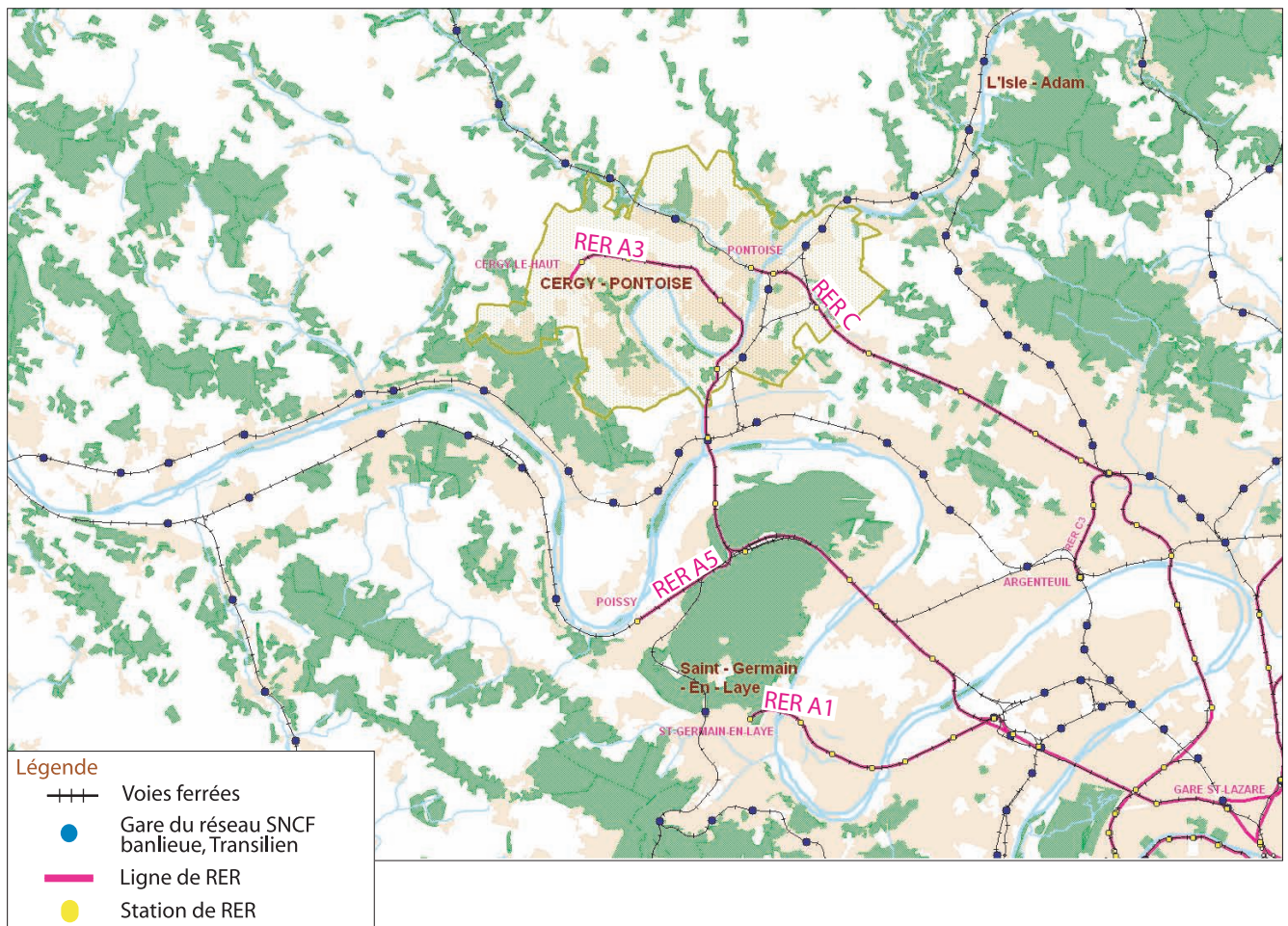
En l'absence de vraie rocade*, les voyages en train restent longs et exigent généralement plusieurs correspondances. Pour aller de Cergy à Poissy (via Maisons-Laffitte) il faut de 35 à 45 minutes; entre Cergy et Saint-Germain-en-Laye (via Nanterre Pré-fecture), de 50 minutes à une heure (3 à 6 trains par heure). Or, il faut 20 minutes aux heures creuses pour faire ces deux trajets en voiture et 40 à 60 minutes aux heures de pointe*. Pour se rendre dans la zone d'étude* ou en sortir, la plupart des voyageurs combinent le train avec d'autres moyens de transport.

Le réseau de bus. Les réseaux de bus desservent assez bien les différents points du territoire. Ils relient les quartiers aux gares les plus proches. Ils sont complétés par des lignes en rocade*, souvent interdépartementales, entre les grands pôles*.

Dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDUIF)* de la région Ile-de-France la qualité de service de certaines lignes a été améliorée.

Trois lignes de bus assurent des liaisons interdépartementales en rocade* dans la zone d'étude* :

- la ligne 27 (quatre bus par jour dans chaque sens) permet d'aller de Cergy-Préfecture à Saint-Germain-en-Laye en 35 à 50 minutes;
- la ligne 16 (quatre bus par jour dans chaque sens) relie Cergy-Préfecture à Saint-Quentin-en-Yvelines via Poissy en 1h 10 à 1h 30;
- la ligne 95-18 (un bus par heure et par sens) va de Cergy-Pontoise à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle en 1h 15.



Le réseau ferré de transports en commun.
Source : Géoroute ©© IGN 2003 / DREIF, 2005.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Plusieurs réseaux de bus s'organisent et se développent dans le Val-d'Oise.

L'agglomération de Cergy-Pontoise bénéficie d'une bonne desserte locale. Près de la moitié des lignes départementales s'arrêtent à Cergy-Préfecture.

Le réseau interurbain est assez dense dans les Yvelines. En semaine, 50 % des lignes réalisent une cinquantaine de trajets par jour. 15 lignes interurbaines desservent Saint-Germain-en-Laye RER et relient les principales communes du département.

2. Place et rôles des différents moyens de transport des personnes et des marchandises.

• Les déplacements des personnes.

L'automobile. La voiture particulière reste le mode* de transport le plus utilisé par ceux qui vivent, travaillent ou se rendent dans la zone d'étude*.

Les déplacements en voiture représentent dans la zone d'étude* 59 % des déplacements tous modes* confondus. 78 % des déplacements mécanisés se font en automobile. C'est une des caractéristiques actuelles du mode de vie dans les départements de la grande couronne*.

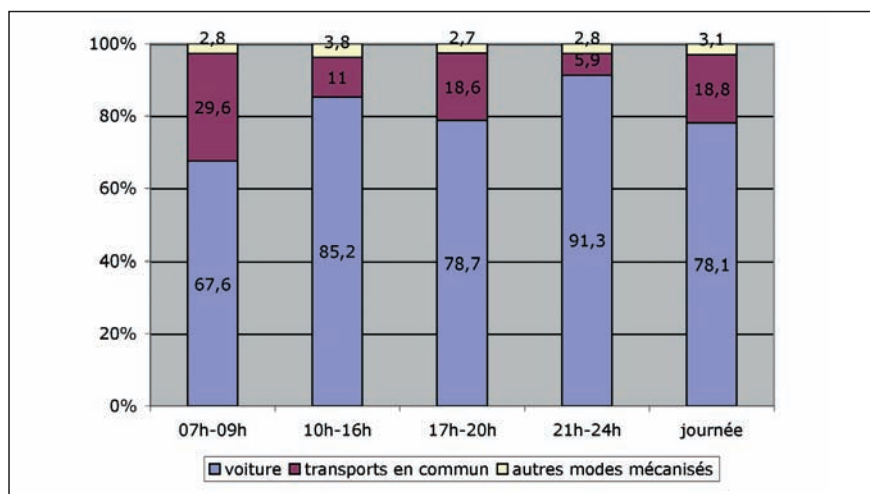
Les déplacements en voiture représentent 57 % des flux internes* et 63 % des flux d'échange*. Près de 70 % du trafic d'échange* en voiture particulière a lieu avec des départements voisins, sur des distances de quelques kilomètres (la moitié d'entre eux sur moins de quatre kilomètres).

Les transports collectifs et les modes doux.* La place des transports collectifs dans la zone d'étude* est légèrement plus importante que dans la grande couronne* (14 % et 13 %).

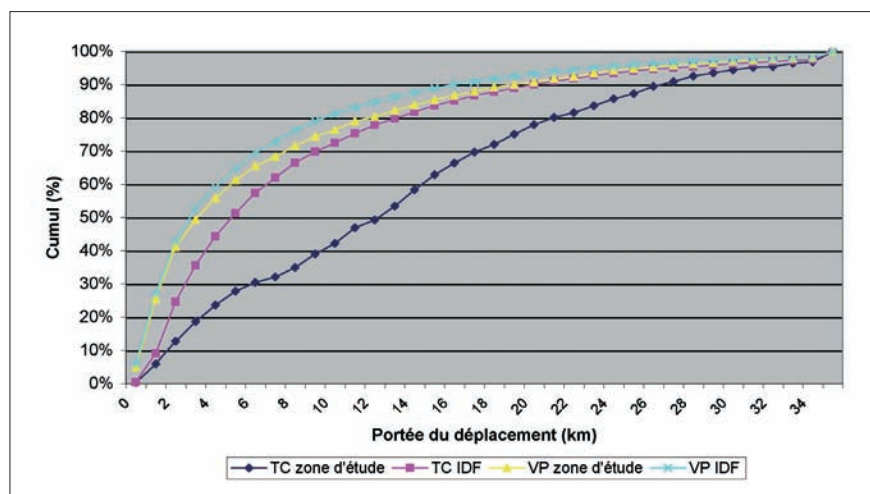
Les transports en commun sont préférés pour des trajets plus longs (50 % des déplacements se font

sur plus de 13 kilomètres). Ils sont choisis dans un cas sur deux pour rejoindre Paris et dans un peu plus d'un sur quatre pour relier les Hauts-de-Seine. Cette répartition en faveur des transports collectifs est d'autant plus marquée aux heures de pointe* : 83 % des déplacements vers Paris à l'heure de pointe* du matin et 76 % des déplacements en provenance de Paris à l'heure de pointe* du soir se font en transports en commun. Un voyageur sur deux utilise les transports collectifs pour aller dans les Hauts-de-Seine à l'heure de pointe* du matin.

La marche représente 35 % des flux internes*. Elle augmente à nouveau en Ile-de-France. Les déplacements à vélo sont relativement marginaux. Malgré les efforts déjà réalisés, les cyclistes ne bénéficient pas encore d'infrastructures* d'une qualité suffisante (pistes ou bandes cyclables, parcs de stationnement sécurisés).



Parts modales des transports mécanisés suivant la période horaire.
Source : DREIF/EGT2001.

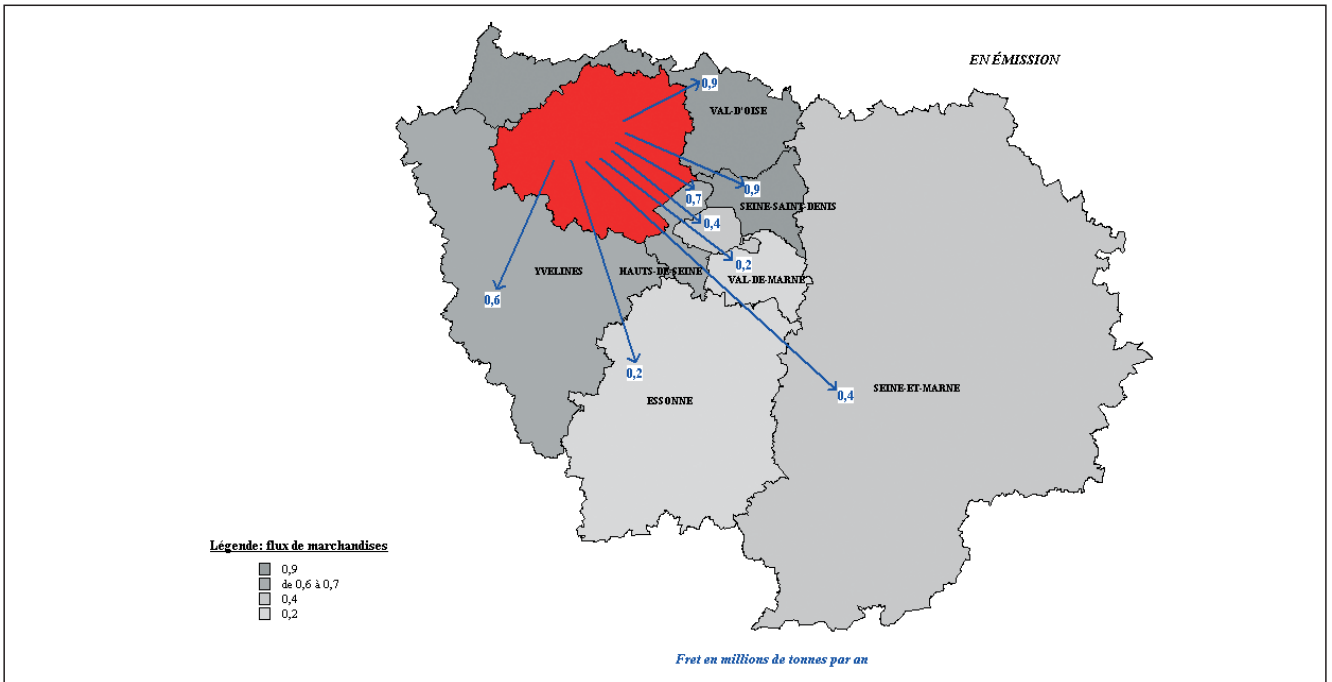


Portée des déplacements selon les modes.
Source : DREIF/EGT2001.

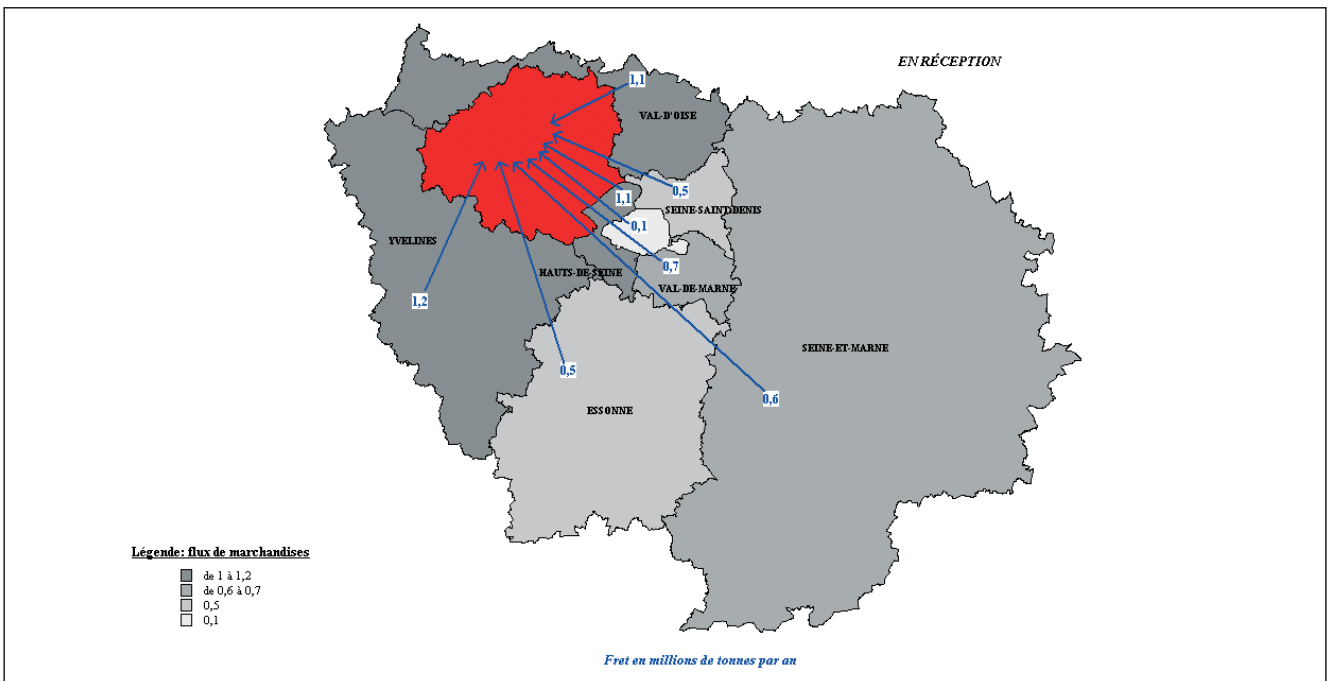
• Les transports de marchandises.

Le fret* routier. Le fret* routier de la zone d'étude* représente 7,5 % du fret* de la région Ile-de-France. Le flux interne* est de 7,1 millions de tonnes par an. Le flux

d'échange* est de 10,6 millions de tonnes par an avec l'Ile-de-France. Avec le reste de la France, il est de 9,8 millions de tonnes par an.



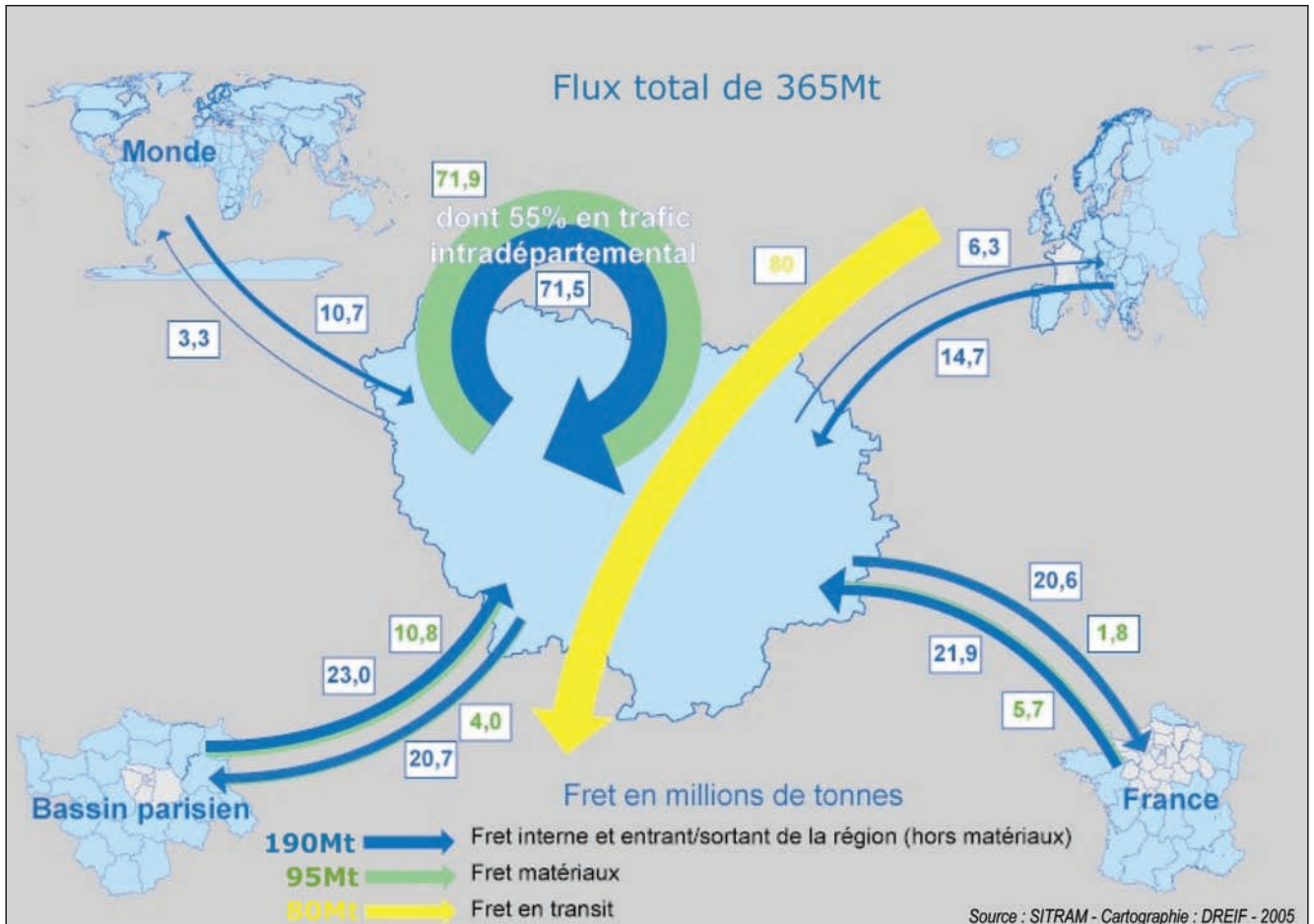
Les flux de marchandises qui proviennent de la zone A104 à destination de l'Ile-de-France.
Source : SITRAM - IRM. Cartographie : DREIF, 2005.



Les flux de marchandises reçus par la zone A104 en provenance de l'Ile-de-France.
Source : SITRAM - IRM. Cartographie : DREIF, 2005.

La Francilienne

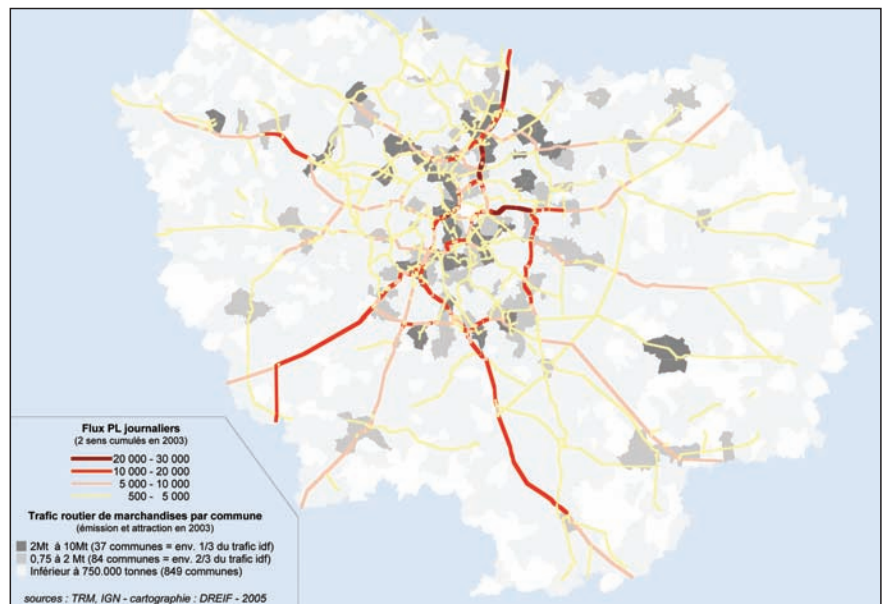
le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



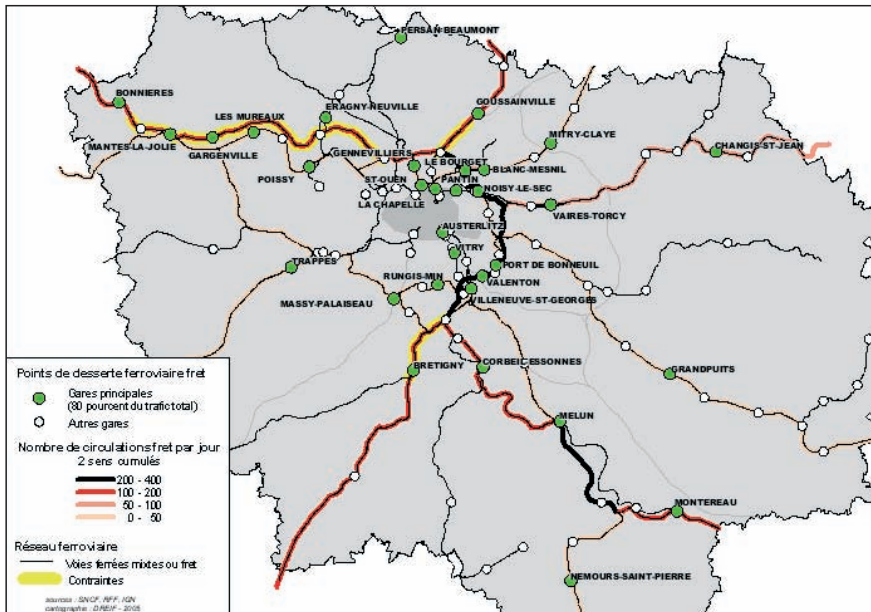
Les flux de marchandises en Ile-de-France.

Le trafic de transit* représente environ 22 % du trafic total de marchandises en Ile-de-France, et le trafic d'échange* et le trafic interne* en représentent chacun 39 %.

Les principaux axes de transit* des poids lourds sont orientés nord-sud (autoroutes A1, A10, A6). Ils passent, cependant, surtout par l'est de l'Ile-de-France (A86, boulevard périphérique est et Francilienne est).



Fret routier journalier en Ile de France.
Source : Diagnostic déplacements, DREIF, novembre 2005.



Trafic ferroviaire journalier.
Source : Diagnostic déplacements, DREIF, novembre 2005.

Gargenville, Mantes et Poissy-Gare Principale de Fret (GPF) sont les principales gares de la zone d'étude*. Entre 1995 et 2005, leur trafic de fret* ferroviaire a diminué d'environ 24 %. 25 installations terminales embranchées (ITE: voies ferrées qui pénètrent au sein des sites d'entreprises, s'intègrent dans les chaînes logistiques* et desservent les zones de manutention et de stockage)²⁰.

Le fret* fluvial. Le transport fluvial est économe en énergie. Dans la zone d'étude*, la Seine et l'Oise offrent de nombreuses possibilités. La Seine, en aval de Paris, a un grand gabarit de 3 000 à 5 000 tonnes. L'Oise est en liaison directe avec la Seine. Ses ouvrages sont en cours de modernisation. Elle a une desserte fluviale de

qualité et s'ouvre au grand gabarit (1 500 à 3 000 tonnes) entre Conflans-Sainte-Honorine et la limite nord du Val-d'Oise. Les deux fleuves sont utilisés pour le transport de pondéreux (matériaux de construction, céréales, papier...). Le transport de produits manufacturés par conteneurs a aussi sensiblement augmenté au cours de ces dernières années. La réalisation du canal Seine-Nord (dont l'enquête publique* interviendra en 2006) enrichira ce potentiel fluvial. La zone d'étude* possède plusieurs ports importants, parmi lesquels Reuil-Malmaison, Cormeilles, Saint-Ouen-l'Aumône, Porcheville, Conflans-Sainte-Honorine et Carrières-sous-Poissy auxquels viendra s'ajouter, à moyen terme, le projet de plate-forme multimodale du Port Autonome de Paris à Achères.

Gares	Trafic 1995 en milliers de tonnes par an	Trafic 2005 estimé en milliers de tonnes par an	Nombre d'Installations Terminales Embranchées
Poissy GPF	327	249	6
Saint-Germain Grande Ceinture	142	108	3
Gargenville	432	329	11
Mantes-La-Jolie	162	123	5

Source : DREIF, direction des infrastructures et des transports, novembre 2005.

Le projet de plate-forme multimodale d'Achères.

Le projet s'étend sur une centaine d'hectares en rive droite de la Seine, au confluent de l'Oise (à Achères et, sur une quinzaine d'hectares, à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine). La prochaine réalisation du canal Seine-Nord renforce l'intérêt pour le Port Autonome de Paris de créer une plate-forme multimodale capable d'accueillir d'ici 10 à 15 ans les marchandises en provenance de l'Europe du Nord. Elle mettra à la disposition des entreprises qu'elle accueillera des infrastructures* fluviales, routières et ferroviaires. Des études préliminaires ont été réalisées en 1999 et complétées en 2003. Elles ont confirmé la rentabilité socio-économique du projet, en particulier grâce à un report modal sur la voie d'eau et le fer et à la création d'emplois. Les orientations du SDRIF* (en révision) pourraient permettre d'identifier ce site pour la réalisation de la future plate-forme multimodale.

²⁰ On compte 5 000 ITE en France.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Le canal Seine-Nord.

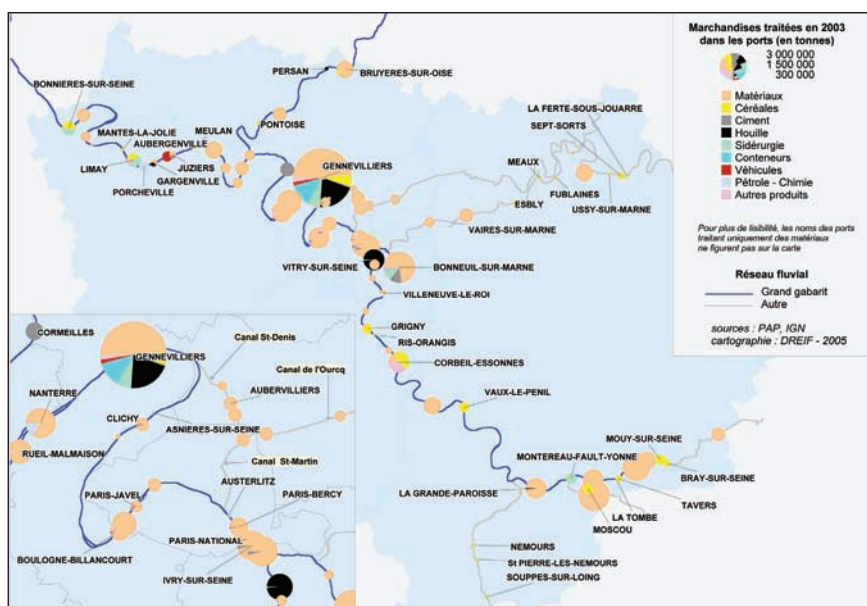
La liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord est l'axe fluvial du corridor nord Amsterdam-Paris. Elle relie les grands pôles* économiques des bassins de la Seine et de l'Oise au réseau du nord de la France et de l'Europe du nord. Le projet Seine-Nord-Europe réalise son maillon manquant en France. Il va de Compiègne à Arleux par un canal à grand gabarit de 105 kilomètres, en doublant le canal du Nord. L'Oise est ainsi reliée au Nord par des voies à grand gabarit, grâce à une liaison entre Le Havre, Rouen, Paris et l'Europe du nord qui sera accessible aux convois de fort tonnage (4 400 tonnes). Elle sera mise au grand gabarit entre Noyon (dans l'Oise) et le Val-d'Oise, en aval (elle a déjà ces dimensions jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine, où elle rejoint la Seine). Le projet devrait permettre au trafic fluvial d'atteindre les 13 millions de tonnes vers 2020 sur cette liaison (au lieu de 3 millions actuellement par le canal du Nord).

Trois ports fluviaux importants se trouvent à la frontière de la zone d'étude* : Gennevilliers, Nanterre et Bruyères-sur-Oise. Gennevilliers draine à lui seul deux fois plus de fret* que les 16 ports de la zone d'étude*.

Le chargement s'effectue essentiellement à Rueil-Malmaison et à Achères, alors que le déchargement est réparti sur cinq ports, principalement Corneilles²¹.

Port	Chargement en milliers de tonnes par an	Déchargement en milliers de tonnes par an	Total en milliers de tonnes par an
Gennevilliers	734	2 188	2 922
Nanterre	48	640	688
Bruyères-sur-Oise	64	288	352
16 autres ports de la zone d'étude*	754	1 205	1 959

Source: DREIF, direction des infrastructures et des transports, novembre 2005.



Le fret fluvial 2003 en Ile-de-France.

Port	Chargement en milliers de tonnes par an	Déchargement en milliers de tonnes par an	Total en milliers de tonnes par an
Achères	131	74	205
Andrézy	NS	3	3
Argenteuil	26	49	75
Aubergenville	7	NS	7
Carrières-sous-Poissy	NS	165	165
Conflans-Sainte-Honorine	2	152	154
Corneilles	27	263	290
Gargenville	5	73	78
Hardricourt	2	NS	2
Juziers	30	42	72
Meulan	7	NS	7
Poissy	NS	NS	NS
Pontoise	26	1	27
Porcheville	NS	187	187
Rueil-Malmaison	443	38	481
Saint-Ouen-l'Aumône	49	157	206

²¹L'organisation de l'activité fluviale n'implique pas nécessairement une symétrie entre le chargement et le déchargement de marchandises.

NS: non significatif.

Source: DREIF, direction des infrastructures et des transports, novembre 2005.

Le fret* aérien. Avec près de 2 millions de tonnes de marchandises traitées²², Roissy-Charles-de-Gaulle est le premier aéroport européen de fret*. Par rapport à l'ensemble des volumes traités, tous modes* confondus, le fret* aérien reste marginal. Mais il représente 25 % de la valeur des échanges internationaux. Plus de 50 % est transporté dans les soutes des avions de ligne. C'est le fret* express qui a le plus fortement augmenté au cours de ces dernières années et constitue un enjeu pour l'avenir.

3. Les projets de développement du rail et des transports collectifs.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)*, en cours de révision, conçoit une organisation du réseau de transports collectifs en trois grandes catégories d'infrastructures* : RER et Transilien, métro, et transports complémentaires en site propre*. L'enjeu est d'améliorer les radiales*, tout en créant des liaisons en rocade* (aujourd'hui quasiment inexistantes).

• Les tangentielles ferrées.

Liaisons ferrées entre les principaux pôles* de la grande couronne*, les tangentielles sont inscrites pour certaines en études au contrat de plan Etat-Région*. Elles utiliseraient largement des infrastructures* existantes modernisées (comme la Grande Ceinture).

Elles desserviraient les principaux pôles urbains de la moyenne et de la grande couronne*. Elles assureraient des correspondances efficaces avec des lignes ferrées radiales*. En grande couronne*, elles desserviraient et relieraient les anciennes villes nouvelles (comme Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines) et plusieurs pôles* de développement :

- Pontoise - Roissy - Marne-la-Vallée - Val-d'Europe;
- Cergy - Versailles - Massy;
- Roissy - Marne-la-Vallée - Val-Maubuée - Sénart et Roissy - Creil;
- Mantes - Cergy-Pontoise - Creil.

Les projets de tangentielles Ouest et Sud viennent compléter la Grande Ceinture Ouest (mise en service en 2004 entre Saint-Germain-en-Laye - Grande Ceinture et Noisy-le-Roi). Ils ont été inscrits au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)* dans le cadre du renforcement des liaisons de transports collectifs de rocade*.

À plus large échelle, la Tangentielle Nord (Sartrouville - Noisy-le-Sec), dont les études sont plus avancées, complète ce réseau d'infrastructures* ferroviaires en rocade* pour les voyageurs.

• L'extension de la Tangentielle Ouest (TgO).

La Tangentielle Ouest relie Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye puis Poissy et Achères. Cette infrastructure* ferrée a un tracé proche du prolongement de la Francilienne.

La Grande Ceinture.

Contournement ferroviaire de Paris, la Grande Ceinture a été exploitée jusqu'en 1939. Elle reste en partie utilisée par le fret*. Dans un secteur devenu très urbanisé, son emprise foncière permet de faire circuler des trains de voyageurs sans pénaliser le développement du fret*. Elle offre ainsi une opportunité exceptionnelle d'améliorer les transports de banlieue à banlieue.

La solution retenue à l'issue des études commandées par le STIF* est de type tram-train.

Comprenant deux variantes entre Saint-Germain GC et Saint-Germain RER, le projet de Tangentielle Ouest se compose de deux phases de réalisation :

- une liaison Saint-Cyr RER - Saint-Germain RER empruntant la Grande Ceinture Ouest entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain GC puis se prolongeant vers Saint-Germain RER;
- un prolongement de la liaison de Saint-Germain GC vers Achères RER via Poissy.

La fréquentation attendue en première phase est de 19 000 voyageurs par jour à l'horizon 2015 alors que l'augmentation de trafic consécutive à la réalisation de la deuxième phase n'est que de 30 %, soit un total de 25 000 voyageurs par jour.

La deuxième phase pourra donc être décalée dans le temps dans l'attente d'une montée en charge de la demande.

Les passagers seront surtout d'anciens utilisateurs d'autres transports en commun. Ils gagneront un temps moyen d'environ 10 minutes.

20 % seront d'anciens automobilistes, représentant au maximum 5 000 véhicules par jour en moins sur la route, soit 400 véhicules à l'heure de pointe*.

L'extension de la Tangentielle Ouest améliorera le maillage* des grands réseaux de transports en commun. Elle facilitera la desserte des grands pôles* d'activités de la zone d'étude* (Chanteloup, Les Mureaux, Cergy, Poissy, le Mantois).

Sa mise en service s'accompagnera d'une réorganisation du réseau des bus. Elle permettra aux habitants de Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy et Villennes-sur-Seine de rejoindre la gare de Poissy. Les habitants de Chambourcy, Orgeval et Aigremont pourront rallier la gare de Saint-Germain-en-Laye Grande-Ceinture.

Le tram-train.

Le tram-train - ou "train léger" - est un tramway qui circule en ville et sur le réseau ferroviaire. Il a plusieurs avantages : court et rapide, il franchit des pentes élevées, permet d'utiliser les emprises ferroviaires et d'éviter les habitations. Il bénéficie d'une bonne fréquence et d'un maillage* efficace. Il offre une bonne alternative à l'emploi de la voiture particulière. C'est une solution évolutive, qui permet d'adapter la fréquence à la demande.

²² On compte 5 000 ITE en France.

La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



Projet d'extension de la tangentielle ouest.
Source: STIF, 2005.

²¹ L'organisation de l'activité fluviale n'implique pas nécessairement une symétrie entre le chargement et le déchargement de marchandises.

• La Liaison Rapide Normandie-Val de Seine (LRNVS).

Le ministère des Transports, la région Ile-de-France, les régions Haute et Basse-Normandie, la SNCF et Réseau Ferré de France, ont signé en 2001 un accord sur le projet de liaison ferroviaire rapide Mantes-Paris (inscrit au contrat de plan Etat-Région).

L'aménagement de l'axe Paris-Mantes par Poissy facilitera la circulation des trains rapides Paris-Rouen et Paris-Caen (qui rejoindraient le centre de Paris par le tunnel EOLE, puis l'aéroport de Roissy et le réseau TGV, via CDG Express). Il améliorera aussi la circulation des trains régionaux, RER ou Transilien*, entre Paris et les pôles* de la vallée de la Seine (Les Mureaux et Mantes). La nouvelle ligne empruntera en partie les voies existantes. De nouvelles voies seront créées pour permettre le passage des trains régionaux et du RER.

La gare d'Achères prendra ainsi une nouvelle dimension. Elle sera au croisement de la nouvelle liaison rapide, de la ligne A du RER vers Cergy-Pontoise et de la future Tangentielle Ouest.

• Les perspectives de développement des transports en commun.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)* fait de l'amélioration du réseau de transports en commun une priorité régionale. D'où, la nécessité d'un effort pour augmenter le confort, la fiabilité, la fréquence et la capacité du RER. Les prolongements du RER A au-delà de Cergy-le-Haut (pour suivre l'urbanisation de l'agglomération de Cergy-Pontoise) et celui d'EOLE (RER E) vers Versailles, Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye font partie des priorités, qui peuvent être remises en cause au moment de la révision en cours du SDRIF*.

Cette mise en révision a permis aux principaux opérateurs de transport en Ile-de-France de faire valoir leurs points de vue. C'est désormais au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)* de définir des priorités d'intervention.

Dans les vingt prochaines années, la RATP souhaite concentrer ses efforts d'investissement sur l'amélioration de l'existant, la qualité de service et des opérations en proche couronne, où le nombre des usagers offre une rentabilité élevée. La SNCF envisage d'abord la réorganisation de l'exploitation des RER. Elle optimisera ainsi les circulations, en particulier pendant les perturbations de trafics. Elle modernisera également son parc de matériel roulant circulant en Ile-de-France. Elle propose la réalisation d'une rocade* ferrée en zone dense de moyenne couronne* et la poursuite de la politique de développement des tangentielles. Elle envisage, enfin, l'extension des liaisons et interconnexions à Grande Vitesse.

4. Le prolongement de la Francilienne permettra-t-il la reconquête du réseau routier local au profit d'autres modes* de transport ?

Le réseau d'infrastructures* routières et ferroviaires dans lequel s'inscrit la Francilienne a pour fonction d'assurer des déplacements de voyageurs et de marchandises à l'échelle régionale et des liaisons avec d'autres régions ou d'autres pays. Il est complété par un réseau local, inséré dans la ville, pour les trajets internes* à l'agglomération parisienne (en particulier entre le domicile et l'école ou le domicile et les commerces).

Une meilleure gestion du réseau des autoroutes et voies rapides* soulagera le réseau local d'une partie du trafic de transit*, réduira les nuisances et permettra de mieux partager l'espace au profit des autobus, des piétons et des cyclistes. Le prolongement de la Francilienne (selon les solutions qui seront retenues) déchargera les routes locales et permettra de les requalifier.

Le réseau local d'autobus dessert les gares de façon efficace, en jouant un rôle de rabattement. À une échelle plus large, il est complété par un réseau d'autocars : les lignes express. En l'absence de trains, elles assurent des liaisons de pôle* à pôle* et sont reliées aux réseaux des "bassins de vie". Ces liaisons en autocars - généralement en rocades* interdépartementales -, se font surtout sur le réseau routier régional. Elles doivent pouvoir rouler à une vitesse suffisante pour concurrencer la voiture. Toute amélioration sur un des axes du réseau routier structurant améliore leur compétitivité.

À titre d'exemple, la ligne 27, entre Cergy Préfecture et Saint-Germain-en-Laye, circule en grande partie sur la RN 184. Elle ne bénéficie pas d'aménagements particuliers. La circulation ne lui permet pas de garantir un temps de parcours entre ces deux destinations. Un prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval améliorerait son efficacité : soit en délestant l'axe de la ligne d'une partie de son trafic (ce qui permettrait des aménagements pour les transports collectifs et d'autres modes* alternatifs) ; soit en modifiant son itinéraire (qui s'appuierait sur le prolongement de la Francilienne). Dans les deux cas, le temps de parcours serait réduit et les déplacements plus fiables et plus sûrs.

Le prolongement de la Francilienne devra ainsi en tout état de cause, s'accompagner d'une réflexion sur la réorganisation du réseau de bus et d'autocars. ●