

# I. LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE.

Le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval répond à des enjeux à la fois nationaux, régionaux et locaux. Sa réalisation contribuera au maillage\* des infrastructures\* routières de l'agglomération parisienne. La nouvelle voie n'accueillera qu'une part mineure de trafic de transit\*, mais écoulera un important trafic local\* et de courte distance. Dans un contexte de fort accroissement de la demande de déplacements en grande couronne\* parisienne, elle améliorera les liaisons entre les pôles régionaux\* et facilitera la desserte des grands secteurs d'activités économiques. La nouvelle infrastructure\* déchargera des routes locales. Elle contribuera à améliorer la sécurité routière.

## 1. Desservir et relier les pôles régionaux\* et les zones d'activités économiques.

Le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval s'inscrit dans une volonté plus globale d'amélioration des transports en Ile-de-France. Il facilitera les déplacements des habitants et des acteurs économiques entre les nouveaux pôles économiques\*. Une meilleure desserte du nord-ouest de l'Ile-de-France accompagnera ainsi la volonté de développement économique de ce secteur.

Le schéma directeur régional de l'Ile-de-France\* (SDRIF) privilégie, en effet, un développement urbain autour de pôles\* : centres d'envergure européenne\*, pôles régionaux\*, secteurs de redéveloppement de la vallée de Seine\*, villes "traits d'union"\*. Dotés d'équipements publics (administrations, établissements d'enseignement, centres de soins, équipements culturels et de loisirs, etc.), ils ont pour vocation d'accueillir les familles et les entreprises.

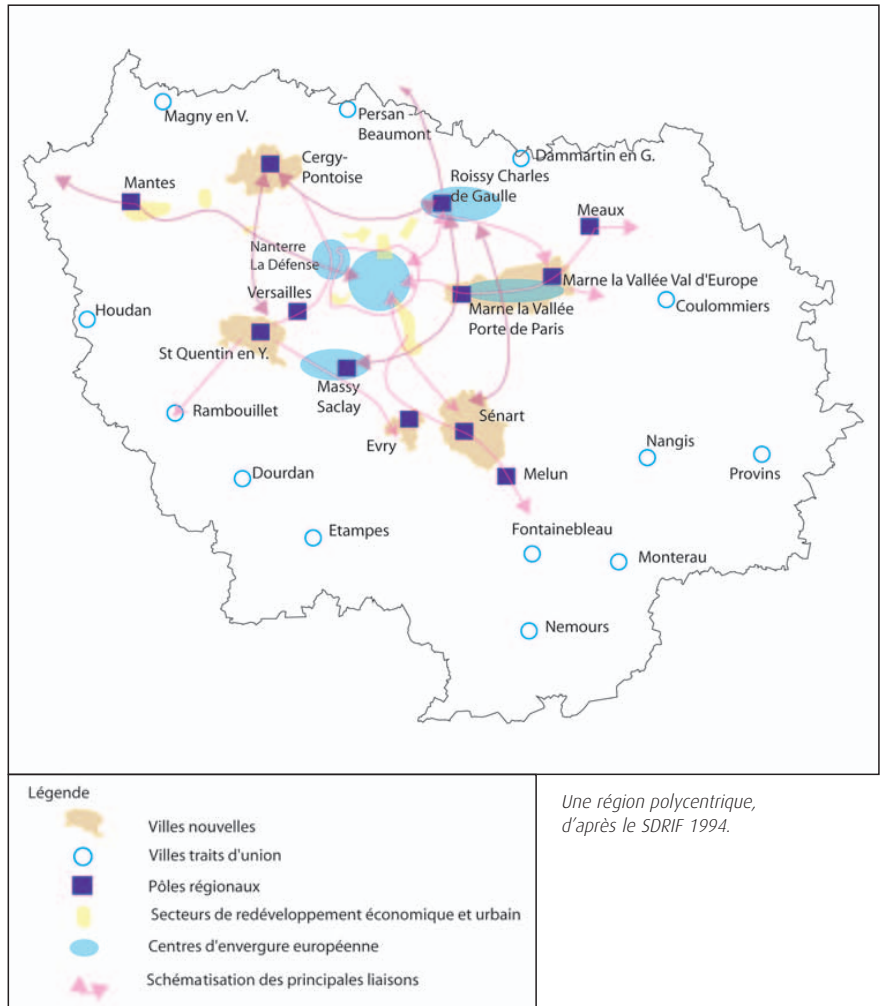
La révision du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)\* a lieu en même temps que se déroule le débat public\*. Le Premier ministre a donné le mandat au préfet de région pour s'assurer que des emprises seront bien réservées pour rendre possible la réalisation du prolongement de la Francilienne.

Le prolongement de la Francilienne permettra d'améliorer la liaison avec Roissy. Ce centre d'envergure européenne\*, qui abrite un aéroport international et le parc des expositions de Villepinte, accueille des entreprises pour lesquelles l'accessibilité aux grandes villes est un enjeu essentiel.

En marge de la zone d'étude\*, se trouvent deux autres centres d'envergure européenne\* : La Défense et Massy-Saclay. La Défense constitue le premier centre d'affaires d'Europe ; Massy-Saclay fait l'objet

## Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)\*.

Le SDRIF\* dote la région capitale d'une stratégie adaptée à une agglomération de 11 millions d'habitants. Document d'aménagement à moyen et long terme, il s'appuie sur une vision prospective. Il définit des orientations cohérentes pour l'action publique (État, Région, collectivités locales, L'amélioration du fonctionnement métropolitain et le rôle national de nombreux équipements et secteurs économiques sont au cœur de cette démarche. Le SDRIF\* est aussi un document de portée régionale. Les documents locaux d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale - SCOT\*- et plans locaux d'urbanisme - PLU\*) doivent être "compatibles" (et non pas "conformes") avec ses prescriptions. Ce n'est pas un document de programmation. Pour ce qui les concerne, l'État et la Région assurent sa mise en oeuvre par leurs choix financiers, qui sont notamment traduits dans les contrats de plan État-Région\*.



\* Document d'urbanisme, le schéma directeur de la région Ile-de-France\* définit une stratégie pour l'ensemble de la Région. Il décrit, en particulier, les "secteurs de redéveloppement de la vallée de Seine" comme un territoire en mutation industrielle et précise que la nécessité de revaloriser les villes se conjugue avec l'opportunité d'une urbanisation nouvelle. Celle-ci est favorisée par la présence d'espaces disponibles et de larges coupures vertes.

\* Le SDRIF\* définit les "villes traits d'union" comme des communes importantes, proches des grandes métropoles du Bassin Parisien et de Paris, susceptibles d'apporter une contribution décisive à l'ouverture de l'Ile-de-France aux régions voisines.

\* À la fin 2001, l'État et la Région se sont engagés dans des travaux de bilan du SDRIF\*, afin de définir ses possibilités d'évolution sans préjuger de sa révision future. Le 25 juin 2004, le conseil régional d'Ile-de-France a approuvé la délibération demandant sa mise en révision. L'Etat a ouvert la révision du SDRIF par décret du 31 août 2005.

# La Francilienne

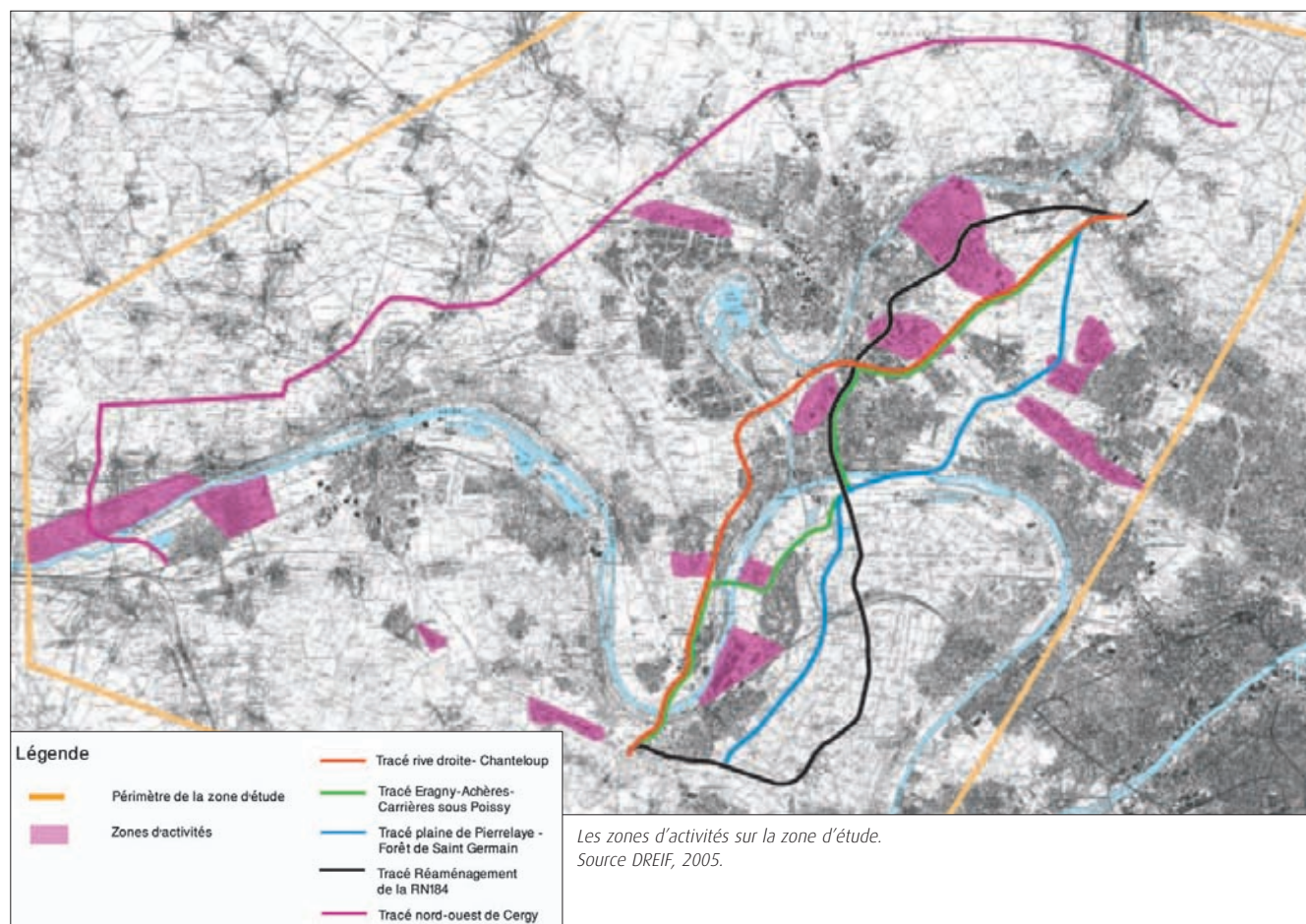
le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



d'un projet de déclaration d'opération d'intérêt national\*. Le site accueille des établissements de recherche et d'enseignement supérieur de très haut niveau. Il bénéficie d'une excellente desserte, grâce à la gare TGV de Massy. Nées d'une volonté d'aménagement du territoire, il y a plus de 35 ans, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines ont un rayonnement urbain indissociable de leur développement économique. Elles ont créé un tissu économique diversifié par la maîtrise du foncier, une offre de terrains adaptés à la demande et des services aux entreprises. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est le premier pôle urbain du Val-d'Oise. Elle a bénéficié d'une forte dynamique d'emploi et joue un rôle de pôle d'entraînement vis-à-vis des vallées de Montmorency, de la Seine Aval et de l'Oise. Avec 86 000 emplois, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un pôle majeur de l'ouest parisien, complémentaire de ceux de Versailles et Vélizy. Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)\* identifie aussi des zones de redéveloppement économique et urbain. Celle de la

Vallée de Seine (Mantes, Les Mureaux, Poissy) dispose d'espaces disponibles et de larges coupures vertes. Par contraste avec Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, le SDRIF\* considère Mantes comme une ville ancienne et souligne son fort potentiel de développement économique et d'accueil. Son emplacement et son rayonnement économique et urbain au sein de la grande couronne\* sont autant d'atouts à l'échelle régionale. Les pôles régionaux\* de Roissy, Cergy-Pontoise, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Mantes, sont ainsi appelés à jouer un rôle de premier plan, s'ils sont bien desservis. Or, les réseaux autoroutiers et ferroviaires sont essentiellement organisés en radiales\* orientées vers Paris. Le SDRIF\* a donc inscrit parmi ses objectifs pour 2015 le développement du réseau de contournement autoroutier de l'agglomération parisienne, avec le prolongement de la Francilienne, en particulier entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval afin de faciliter les échanges entre le Val-d'Oise et les Yvelines et entre les pôles de Roissy-Charles-de-Gaulle, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines. L'aménagement du ter-

ritoire, la desserte des zones d'habitation, des pôles économiques\* et des zones de loisirs, en particulier dans les périmètres de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et de la commune de Poissy, ont besoin d'un réseau de transport efficace et des liaisons de qualité. Le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval élargira le marché de l'emploi en améliorant les déplacements des actifs. La voie nouvelle pourrait également conforter le développement des zones d'activités du Vert Galant et des Béthunes, à Saint-Quentin-l'Aumône, de Beauchamp, de Taverny, des Bellevues à Eragny, de la Croix d'Achères, de Peugeot et du Technoparc à Poissy. Elle permettra de poursuivre le redéveloppement économique de la Vallée de Seine. Elle pourrait aussi désenclaver la boucle de Chanteloup, qui abrite des quartiers en difficulté et un vaste espace urbanisable grâce, en particulier, à un nouveau pont sur la Seine (le pont de Poissy permet seul aujourd'hui l'accès au sud de la boucle ; les autres ponts, au nord - à Triel et Conflans-Sainte-Honorine, en sont distants de 5 et 7 kilomètres). ●



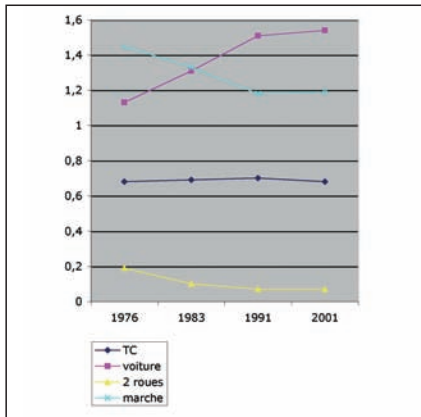
Les zones d'activités sur la zone d'étude.  
Source DREIF, 2005.

## 2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne.

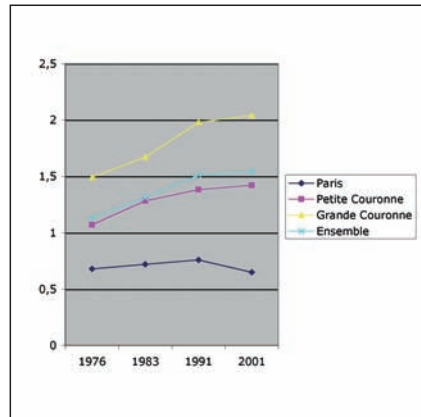
Un bon accès aux lieux de résidence, d'activités et de services, aux espaces de détente et de loisirs est essentiel à la vie économique et urbaine. Les

transports sont au cœur de ces enjeux: irriguer l'ensemble des communes du territoire, assurer les échanges nécessaires à l'activité économique et sociale, favoriser un bon équilibre habitat-emploi.

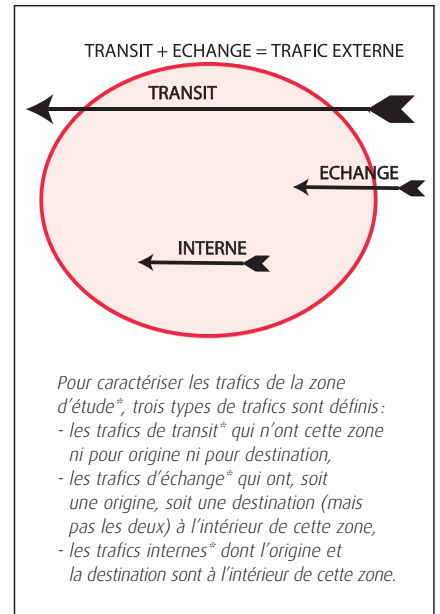
### • La demande de déplacements dans la couronne\* parisienne.



Nombre moyen de déplacements par jour et par personne, selon le mode\* de transport utilisé.  
Source: DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.

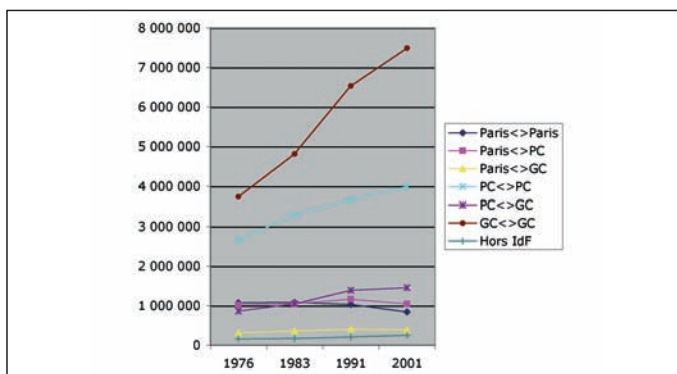


Nombre moyen de déplacements en voiture par jour et par personne, selon la zone de résidence.  
Source: DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.

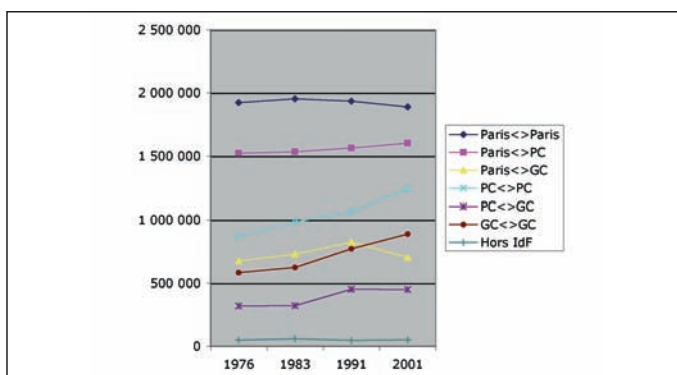


En 2001, selon L'Enquête Globale de Transport<sup>10</sup>, les Franciliens faisaient, en moyenne, 3,5 déplacements un jour moyen de semaine. Ce chiffre a très peu évolué en 25 ans. En revanche, de 1976 à 2001, les Franciliens ont augmenté leur nombre de déplacements en voiture par jour. Les déplacements en transports en commun ont peu évolué tandis que la marche diminuait peu à peu. Des tendances plus récentes (1991-2001) montrent un ralentissement de la progression des trajets en automobile et un arrêt de la diminution de la marche.

À plus long terme, l'augmentation de la population dans la grande couronne\* parisienne devrait entraîner celle des trajets en automobile. Le nombre de trajets en automobile en grande couronne\* a doublé de 1976 à 2001, passant de 3,7 millions à 7,4 millions par jour. Il a presque doublé entre 1976 et 2001 dans la petite couronne\*. Les liaisons en automobile avec Paris sont restées relativement stables (environ 2,4 millions de déplacements quotidiens). Les déplacements en transports en commun ont évolué plus lentement. Ils ont augmenté au sein de la grande couronne\* (+ 0,3 million de 1976 à 2001) et vers la petite couronne\* (+ 0,4 million) et, dans une moindre mesure, pour les liaisons avec Paris.



Nombre de déplacements en transports en commun par jour, selon le type de liaison.  
Source: DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.



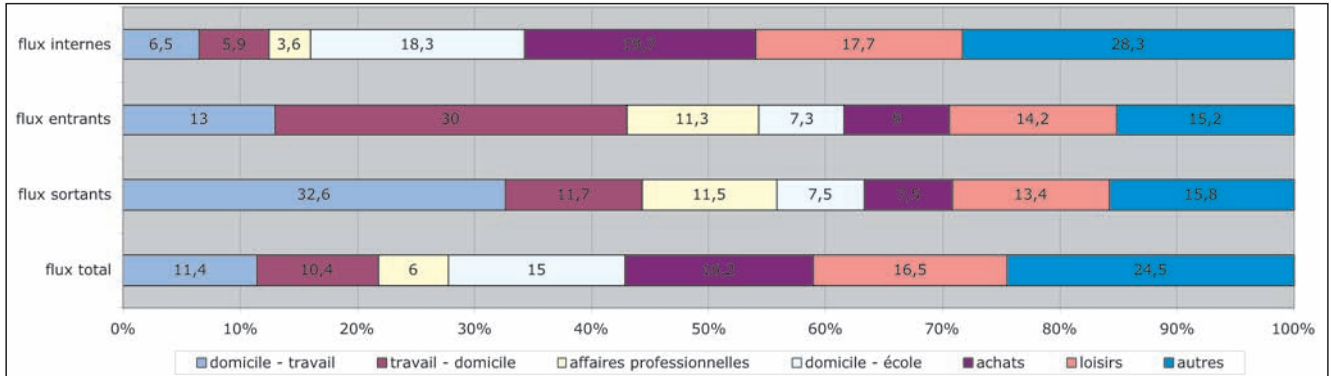
Nombre de déplacements par jour en véhicule individuel selon le type de liaison.  
Source: DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.

<sup>10</sup> Publiée en août 2004 par la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France, à partir de données de 2001.



# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

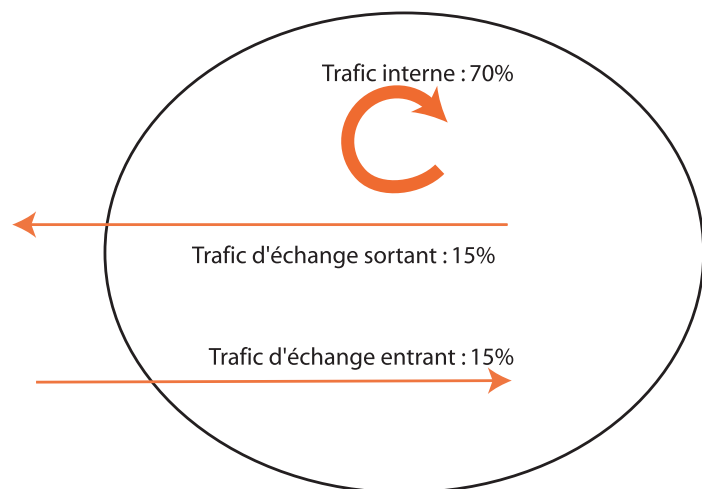


## • Les déplacements dans la zone d'étude\*

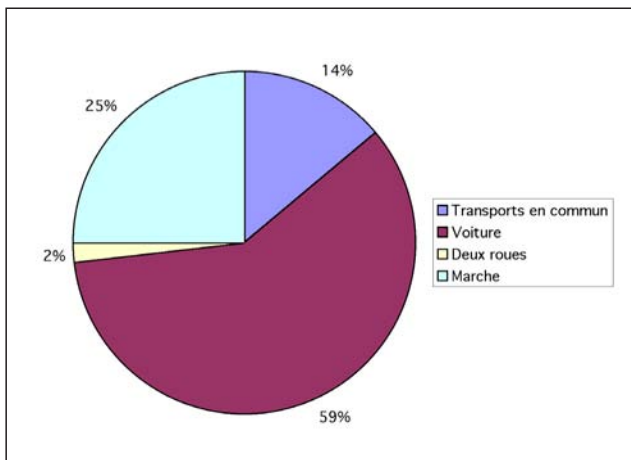
L'Enquête globale de transport\*, publiée en 2004 à partir des chiffres 2001, indique qu'en un jour moyen de semaine, tous modes\* et trafics confondus, quatre millions de déplacements ont pour origine ou destination la zone d'étude\* du projet. 70 % d'entre eux ont lieu à l'intérieur de son périmètre, 30 % sont des déplacements d'échange\*. Les échanges\* se font surtout avec Paris ou les Hauts-de-Seine et, dans une moindre mesure, avec les autres communes des Yvelines ou du Val-d'Oise. Ils sont toujours essentiellement du type domicile-travail, même si ceux-ci ne représentent plus la majorité des déplacements. Les déplacements internes\* sont, eux, liés à des motifs plus personnels (achats, loisirs, etc.). L'automobile est utilisée pour 60 % de l'ensemble des trajets. La part des transports collectifs dans la zone d'étude\* est légèrement plus élevée que dans la grande couronne\*.

Les déplacements qui n'excèdent pas 2 kilomètres se font surtout à pied; ceux de 2 à 10 kilomètres en véhicule particulier; au-delà de 10 kilomètres, la part des transports en commun atteint 40 %.

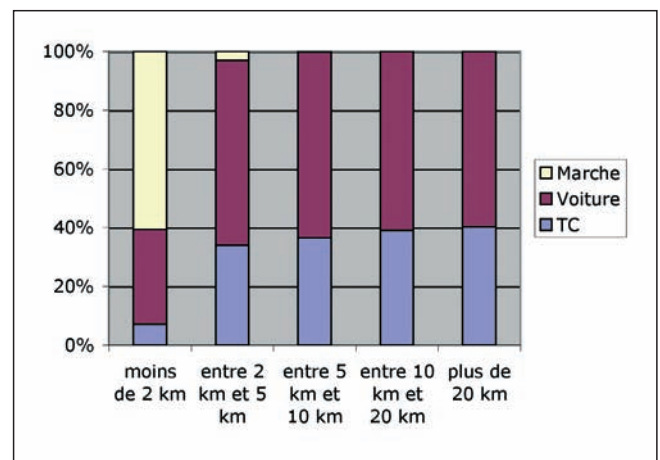
L'aire d'étude génère plus de 4 millions de déplacements par jour, dont :



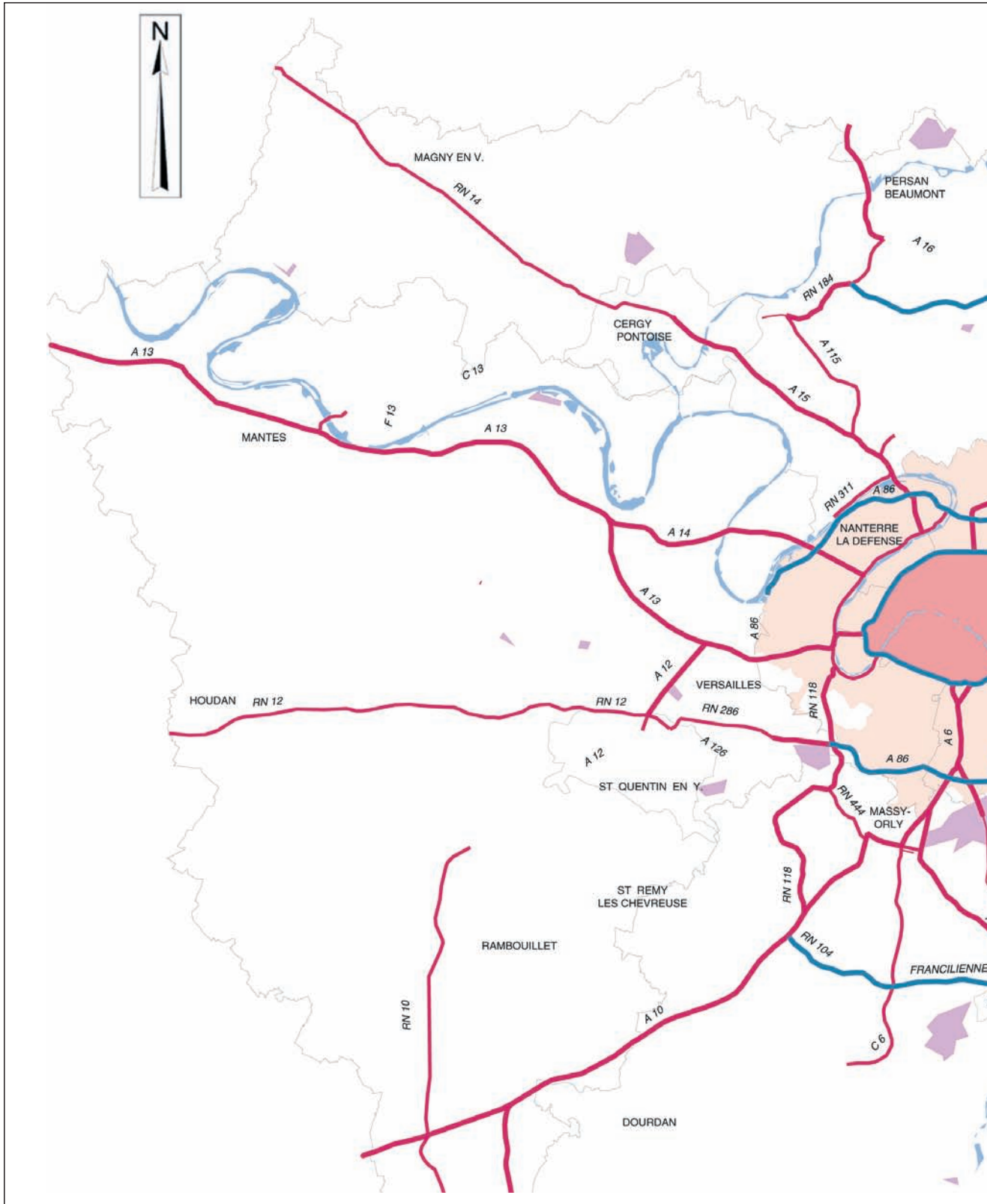
Les déplacements générés par la zone d'étude.



Part des différents modes de déplacements.  
Source : DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.



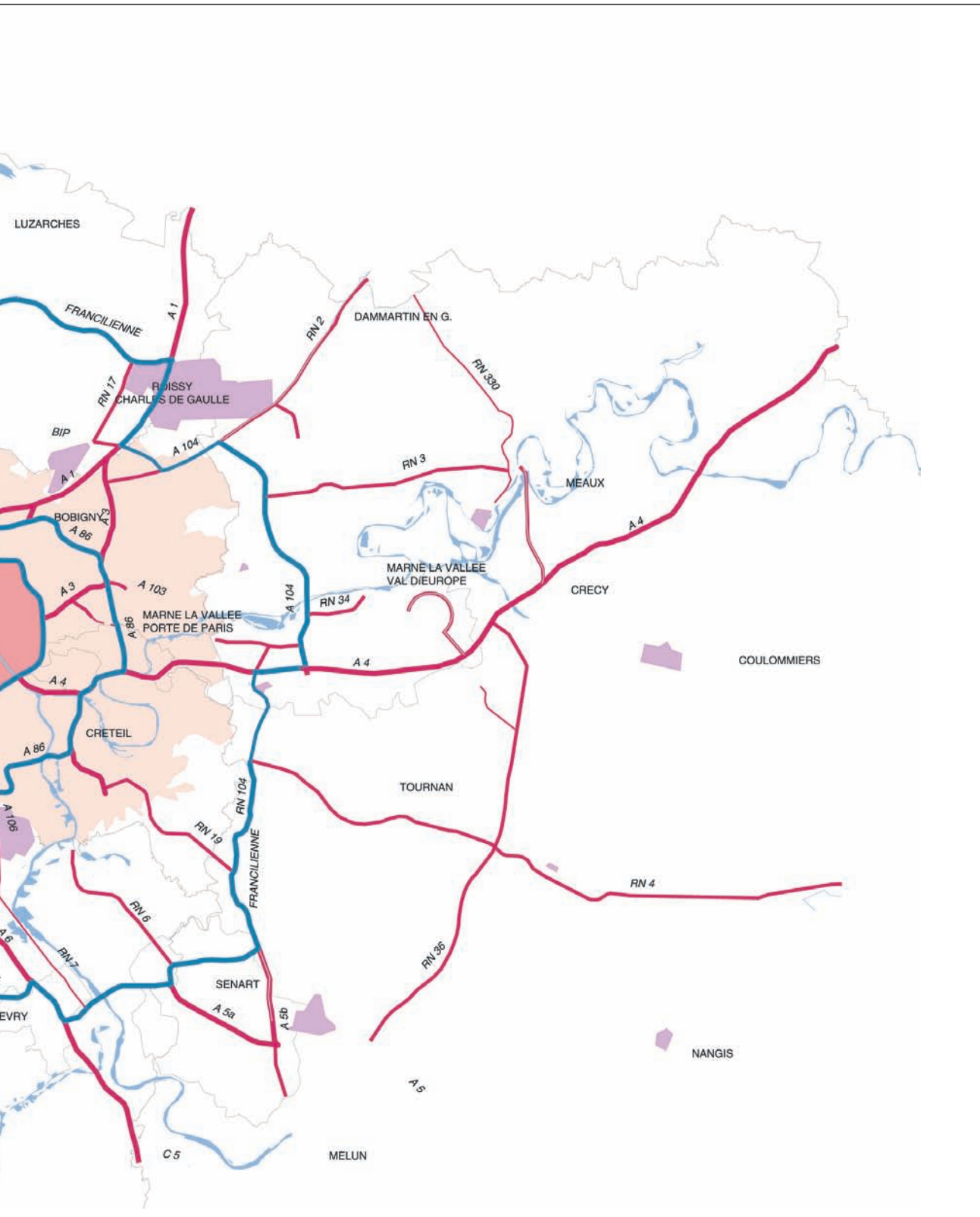
Répartition modale en fonction de la distance parcourue.  
Source : DREIF - INSEE/EGT 1976-2001.



Rocades et radiales d'Ile-de-france.  
 Source DREIF, 2005.

# La Francilienne

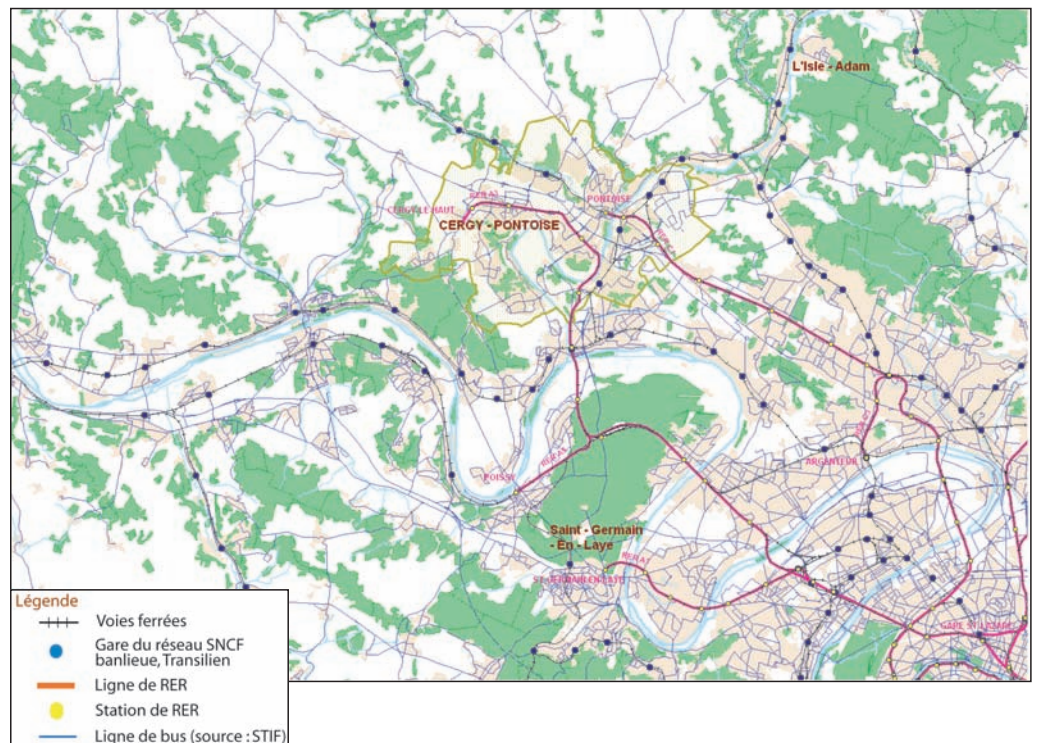
le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval







Les grandes infrastructures routières dans la zone d'étude.  
Sources : Géoroute ©, IGN 2003 / DREIF, 2005.



Le réseau de transports en commun dans la zone d'étude.  
Sources : Géoroute ©, IGN 2003 / DREIF, 2005.

# La Francilienne

le prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval



## • Quel scénario pour l'horizon 2020 ?

Trois grands facteurs - la démographie, l'urbanisation et l'offre - influencent la demande de transport et permettent d'esquisser un scénario pour 2020.

### La démographie

L'institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) prévoit qu'en 2020, la population francilienne atteindra 11,8 millions d'habitants, soit une augmentation de 850 000 habitants par rapport à 1999<sup>11</sup>. Il s'agit d'un scénario reposant sur un certain nombre d'hypothèses concernant la mortalité, la fécondité et les mouvements de population. Le scénario est dit "central" car il consiste en la reconduction des tendances constatées en 1999<sup>12</sup>.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, la population francilienne est estimée à 11,3 millions d'habitants par l'INSEE<sup>13</sup>. La croissance de l'emploi devrait être plus modérée, compte tenu du vieillissement de la population à l'horizon 2020.

Ces emplois et habitants nouveaux généreront des déplacements supplémentaires.

### L'urbanisation

La mise en révision du SDRIF\* de 1994 nécessite de nombreuses réflexions prospectives sur l'aménagement de la région Ile-de-France. Ces réflexions sont en cours ; de nombreux groupes de travail de niveaux régionaux, départementaux ou locaux proposent des contributions. Pour établir le scénario pour 2020, il a été choisi de conserver les principes d'urbanisation définis par le SDRIF\*, en particulier les espaces urbanisables et les pôles\* de développement. En revanche, les cadrages globaux ont été révisés en fonction des éléments de prospectives démographiques (voir ci-dessus) et des évolutions constatées dans le recensement de 1999.

La localisation des populations et des emplois influence les lieux où s'expriment la demande de transport, ainsi que les modes\* de transport.

### L'offre de transports

À l'horizon 2020, l'offre de transport devrait accompagner la politique d'aménagement de la région et les objectifs du Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France (PDUIF)\*.

Conformément aux objectifs du SDRIF\*, l'aménagement du réseau routier consistera principalement en une amélioration de l'existant et des liaisons entre les pôles\* (ce qui modifiera les conditions de déplacement).

Ces perspectives d'évolution en termes de mobilité permettent de modéliser un scénario de la demande de déplacements à l'horizon 2020 à l'échelle régionale.

## • Méthodologie des études de trafic.

Les données de trafic présentées au chapitre VI ont été calculées à partir du modèle multimodal de transport conçu par la direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF).

Ce modèle permet de présenter les données de trafic à l'heure de pointe du soir\* à l'horizon futur à partir d'hypothèses en demande de transport (population et emploi) et d'hypothèses sur l'offre routière (état du réseau).

Pour cela, il estime la demande de transport à l'horizon futur en évaluant le nombre de déplacements souhaités de zones à zones sur 1 300 zones réparties sur toute l'Ile-de-France. Ces déplacements sont ensuite répartis par mode\* (transports en commun ou véhicules). Les besoins en déplacements par la route ainsi définis à l'heure de pointe du soir\* sont affectés sur un réseau représentant le réseau routier de la Région. Cette opération consiste à répartir chaque déplacement sur le réseau, depuis sa zone d'origine, jusqu'à sa zone de destination. Pour cela, le modèle recherche les plus courts chemins entre deux zones, de sorte que l'utilisateur optimise son coût et son temps de déplacement.



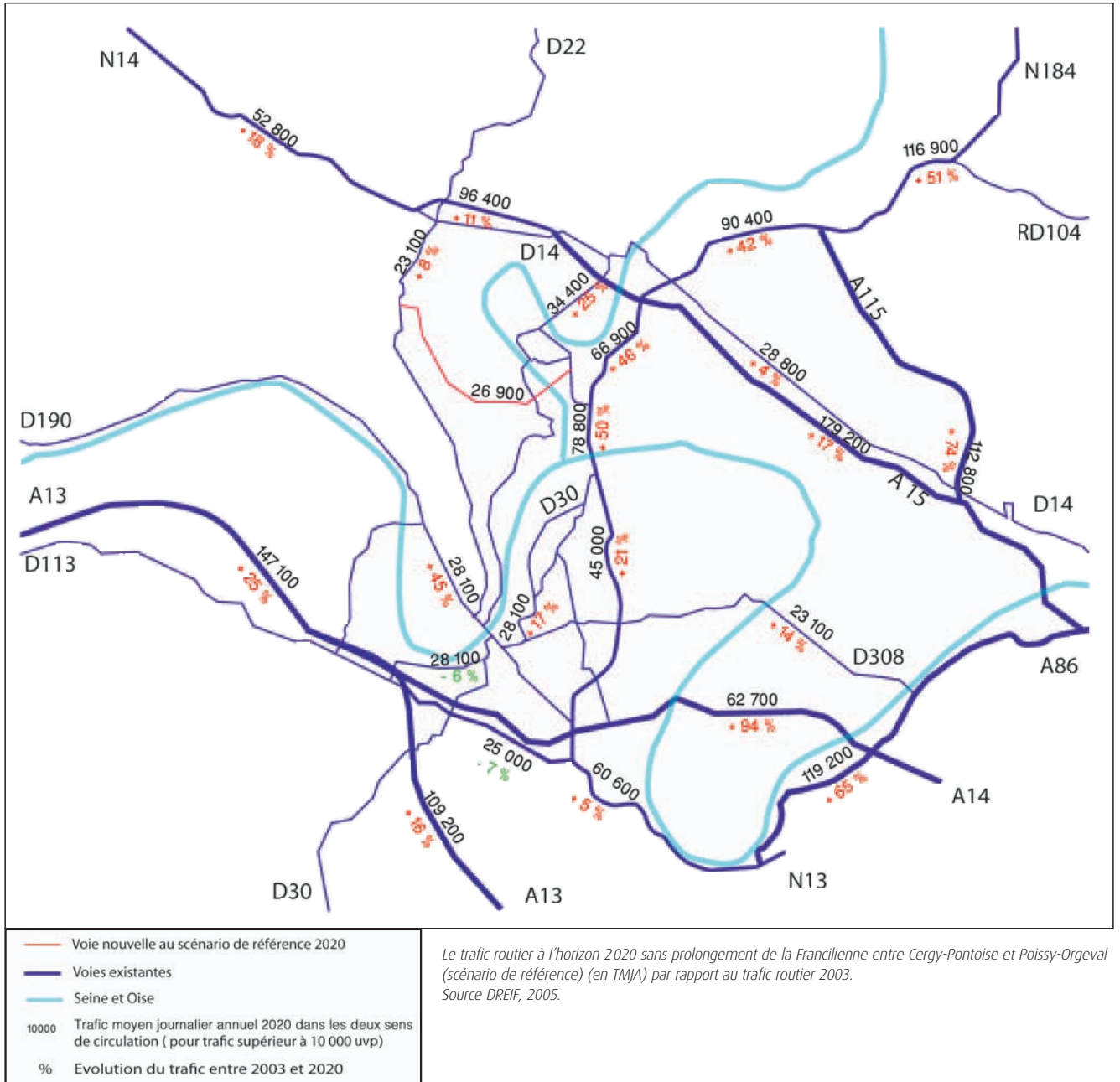
Eragny-sur-Oise.

<sup>11</sup> Le cadrage démographique du SDRIF\* était également défini à 11,8 millions d'habitants à l'horizon 2015.

<sup>12</sup> "L'Ile-de-France pourrait dépasser les 12 millions d'habitants en 2030", *Ile-de-France à la page*, n°2001, septembre 2001.

<sup>13</sup> "La population francilienne au 1<sup>er</sup> janvier 2004", *Ile-de-France Faits et Chiffres*, n°80, février 2005.







Les hypothèses retenues pour déterminer la demande de déplacements à l'horizon 2020 correspondent aux objectifs d'urbanisation du SDRIF\* de 1994 (qui permettent une évaluation des flux de population et d'emploi entre 1994 et 2015) couplés à un cadrage national de l'INSEE (qui permet le passage à l'horizon 2020). Le cadrage national choisi est celui du scénario Omphale central, avec le maintien des tendances migratoires 1982-1999. En 2020, ce scénario prévoit bien une population de 11,8 millions d'habitants en Ile-de-France. Le scénario du SDRIF\* a, quant à lui, été corrigé pour intégrer les évolutions constatées au recensement de 1999 qui étaient inférieures aux objectifs fixés dans le SDRIF\*.

L'état du réseau routier de référence, défini comme un scénario probable de l'offre routière à l'horizon d'étude, comprend notamment l'aménagement de la RN14 dans le prolongement de l'A15, la réalisation de V88, l'élargissement de la Francilienne au nord de la Région, l'élargissement de l'A86 à l'ouest et la réalisation des tunnels de l'A86 ouest.

Pour les études destinées à éclairer un débat public\*, les simulations de trafic n'ont pas vocation à fournir un degré fin de précision qui serait celui requis, par exemple, pour concevoir un système de gestion de trafic et d'information dynamique des usagers. Elles sont toutefois suffisantes pour constituer un "révélateur de tendances", fournir les indications utiles à des comparaisons de variantes et les données nécessaires à une première approche de l'évaluation socio-économique.

Les trafics présentés dans le présent dossier sont des trafics journaliers calculés à partir des trafics à l'heure de pointe du soir (HPS)\* en considérant que le trafic en HPS\* représente 7 % du trafic moyen journalier sur autoroutes et voies rapides urbaines\* et 8 % sur le reste du réseau.

### 3. Décharger les routes proches de la Francilienne.

Le prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval a, en particulier, pour objectif de décharger le réseau de voies locales dans la zone d'étude\* du projet d'une partie du trafic de transit\* et d'échange\*.

Le franchissement de l'Oise à Conflans-Sainte-

Honorine, la RD 14 à Saint-Ouen-l'Aumône, les traversées de Poissy, la RD 54 à Eragny, ainsi que d'autres routes qui sont dans ce même corridor, seront, en 2020, à la limite de leurs capacités. Sur la RN 184, dont certaines parties sont déjà saturées, les conditions de circulation continueront de se détériorer. Les trafics de moyenne distance se reporteront encore davantage sur les routes locales. Les études<sup>14</sup> montrent qu'ils pourront utiliser la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval. La réalisation du projet permettra une reconquête de certaines voies locales au profit d'autres modes\* de déplacements (transports en commun, vélo, etc.), avec une diminution du bruit et de la pollution.

### 4. Améliorer la sécurité routière.

Au cours des cinq dernières années, le nombre de tués sur la route en France est passé de 7 600 pour 121 000 accidents en 2000 à 5 200 pour 84 000 accidents en 2004 (moins 35 % entre 2001 et 2005). La tendance observée en Ile-de-France suit cette évolution nationale. Mais avec 448 tués et plus de 20 000 accidents en 2004, les enjeux de sécurité routière y restent importants du fait de l'intensité des trafics et du développement de l'usage des deux-roues motorisés (qui représentent désormais un tiers des tués).

Les voies rapides urbaines (VRU)\* d'Ile-de-France sont, dans l'ensemble, plus sûres que les autres routes nationales. Les accidents y sont assez fréquents, mais de moindre gravité, grâce à de bonnes conditions d'aménagement et d'exploitation : chaussées séparées, carrefours dénivelés\*, bandes d'arrêt d'urgence, équipements sophistiqués (panneaux à messages variables, réseau d'appel d'urgence, détection automatique d'incidents).

La réalisation du projet de prolongement de la Francilienne contribuera au délestage des routes nationales et départementales et donc à la diminution des accidents, grâce à des aménagements de sécurité, au développement des modes doux\* et à la limitation des vitesses, conformément aux orientations du plan de déplacements urbains (PDUIF)\*. Ce délestage concernera en particulier la RN 184 - ce qui est un fort enjeu de sécurité routière, dans la mesure où cette route subit en moyenne 4 accidents mortels et 10 accidents graves par an. ●

<sup>14</sup> Source : Groupe Études et stratégies de Transport, DIT/DREIF, novembre 2005.