

Études de déplacements en préparation des débats publics A12 et A104

Diagnostic des déplacements dans le
cadre des études pour les débats
publics

Novembre 2005



Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
05/10/2005	Rédacteur : Séverine Carpentier,	
20/10/2005	Ont contribué au document :	
28/10/2005	Hassen Benguirat, Christine Couderc, Nicolas	
03/11/2005	Furmanek, Caroline Sorand	
10/11/2005		
17/11/2005		
18/11/2005		
24/11/2005		
11/01/2006		
12/01/2006		
19/01/2006		

Affaire suivie par

Séverine CARPENTIER– DIT/GEST

SOMMAIRE

I. Introduction	5
II. Présentation du site	8
II.1. Données physiques du territoire sur la zone d'étude d'A104.....	8
II.2. Données physiques du territoire sur la zone d'étude d'A12.....	9
III. Caractérisation de la demande de déplacements voyageurs.....	11
III.1. La motorisation des ménages	11
III.2. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A104.....	12
III.3. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A12.....	19
IV. Analyse de l'offre routière	27
IV.1. L'offre routière actuelle.....	27
IV.2. Le fonctionnement du réseau routier.....	31
IV.3. La performance du réseau routier.....	34
V. Analyse de l'offre de transport en commun.....	38
V.1. L'offre de TC voyageurs actuelle.....	38
V.2. Le fonctionnement et la performance du réseau TC.....	48
VI. Le transport de marchandises	55
VI.1. Les flux de marchandises	55
VI.2. Les trafics de marchandises.....	61
VI.3. Les infrastructures	65
VII. Conclusion.....	71
VIII. Références bibliographiques	72

LISTE DES FIGURES

Figure 1 -	vue d'ensemble des 2 secteurs d'étude	5
Figure 2 -	secteur d'étude d'A104	6
Figure 3 -	secteur d'étude d'A12	7
Figure 4 -	relief des secteurs d'étude d'A104 et A12	10
Figure 5 -	émissions A104 tous modes	13
Figure 6 -	réceptions A104 tous modes	13
Figure 7 -	répartition des déplacements par motif	14
Figure 8 -	Parts modales des déplacements	15
Figure 9 -	Parts modales suivant la période horaire	16
Figure 10 -	répartition horaire des flux entrants	17
Figure 11 -	répartition horaire des flux sortants	17
Figure 12 -	répartition horaire des flux internes	18
Figure 13 -	portée des déplacements	19
Figure 14 -	émissions A12 tous modes	20
Figure 15 -	réceptions A12 tous modes	20
Figure 16 -	répartition des déplacements par motif	21
Figure 17 -	Parts modales des déplacements	22
Figure 18 -	Parts modales suivant la période horaire	23
Figure 19 -	répartition horaire des flux entrants	24
Figure 20 -	répartition horaire des flux sortants	24
Figure 21 -	répartition horaire des flux internes	25
Figure 22 -	portée des déplacements	26
Figure 23 -	réseau routier sur le secteur d'A104	28
Figure 24 -	réseau routier sur le secteur d'A12	30
Figure 25 -	carte des coupures et franchissements sur la zone d'étude d'A104	32
Figure 26 -	carte des coupures et franchissements sur la zone d'étude d'A12	33
Figure 27 -	accessibilité aux emplois	37
Figure 28 -	réseau TC lourds	39
Figure 29 -	parcs relais	42
Figure 30 -	légende parcs relais	42
Figure 31 -	réseau TC lourds	46
Figure 32 -	parcs relais	47
Figure 33 -	accès gare de Saint Germain	48
Figure 34 -	Place de l'Ile-de-France en Europe	55
Figure 35 -	Les flux de marchandises en Ile-de-France	56
Figure 36 -	Flux routiers de marchandises émis par la zone A104 vers l'Ile-de-France	57
Figure 37 -	Flux routiers de marchandises reçus par la zone A104	57
Figure 38 -	Synthèse des flux routiers de marchandises de la zone d'étude A104	58
Figure 39 -	Flux routiers de marchandises émis par la zone A12 vers l'Ile-de-France	59
Figure 40 -	Flux routiers de marchandises reçus par la zone A12	59
Figure 41 -	Synthèse des flux routiers de marchandises de la zone d'étude A12	60
Figure 42 -	Le fret routier journalier	62
Figure 43 -	Le fret ferroviaire journalier	63
Figure 44 -	Le fret fluvial journalier	64
Figure 45 -	Trafic fret SNCF	67
Figure 46 -	Surfaces d'entreposage sur la zone d'étude A104	69
Figure 47 -	Surfaces d'entreposage sur la zone d'étude A12	70

I. INTRODUCTION

Le projet de prolongement Nord-Ouest de la Francilienne porte sur la réalisation d'une infrastructure de type autoroute ou 2x2 voies à chaussées séparées entre Méry-sur-Oise (échangeur A115xRN184), dans le Val-d'Oise, et Orgeval (échangeur A13x14xRN13), dans les Yvelines.

Le projet de prolongement d'A12 au sud, jusqu'au sud des Essarts le Roi s'inscrit dans le cadre de l'achèvement de la liaison routière entre l'Ouest de Paris et l'autoroute A10 avec des caractéristiques autoroutières.

Chacun de ces projets fait l'objet en 2006 d'un débat public, relatif à l'opportunité de sa réalisation et à la présentation de ses variantes. Ce présent rapport constitue l'un des éléments des dossiers préparés dans la perspective des débats publics.

Le territoire concerné par les 2 projets couvre une grande partie de l'ouest de l'Ile-de-France, et plus particulièrement les départements des Yvelines et du Val d'Oise.

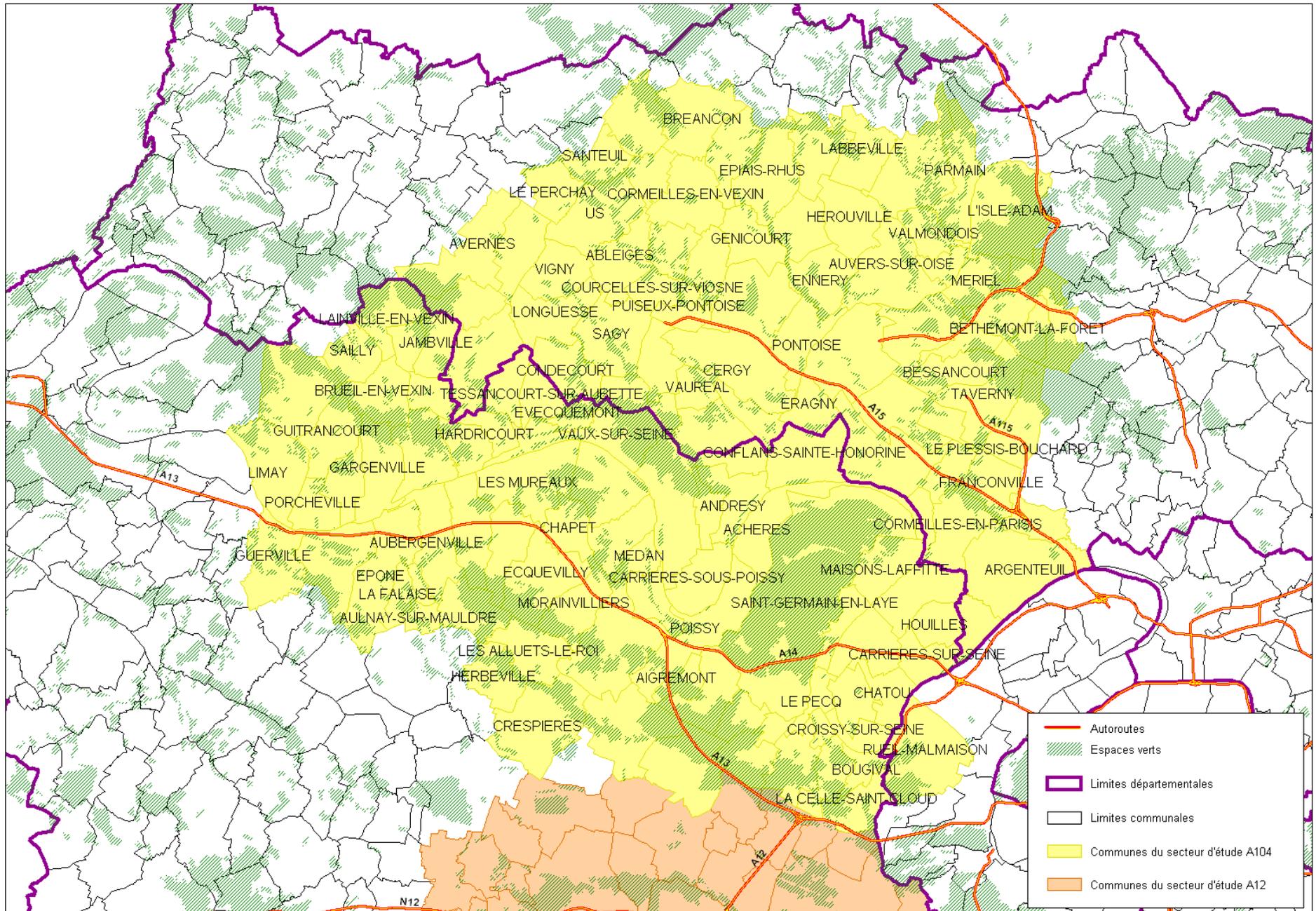
L'objectif de la présente étude est de réaliser un diagnostic des conditions de déplacement sur ce territoire dans une approche multimodale. L'analyse porte à la fois sur l'aire d'étude globale et sur les aires d'étude de chacun des projets.

Figure 1 - vue d'ensemble des 2 secteurs d'étude



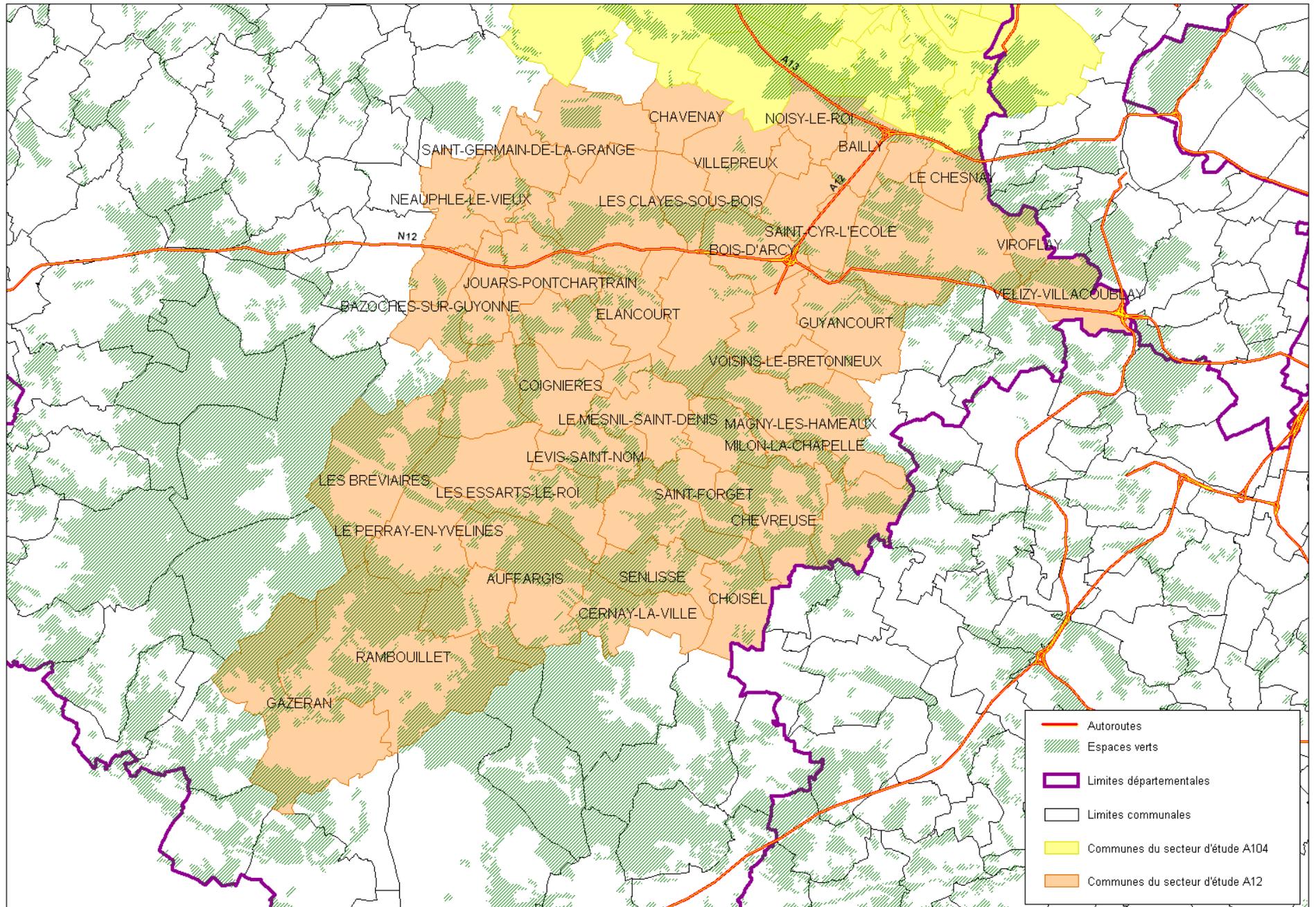
Les cartes suivantes présentent les délimitations géographiques des 2 secteurs d'étude.

Figure 2 - secteur d'étude d'A104



Source : DREIF/DIT

Figure 3 - secteur d'étude d'A12



Source : DREIF/DIT

II. PRESENTATION DU SITE

La zone d'étude globale se situe à l'ouest de l'Ile-de-France, dans un large secteur allant de l'Isle-Adam au nord-ouest, à Mantes la Jolie à l'ouest et Rambouillet au sud-ouest.

Ce large secteur possède une variété géographique importante et des paysages contrastés avec du nord au sud :

- le Parc Naturel du Vexin Français,
- les « Boucles de la Seine », partie vallonnée où se trouvent les communes de Maisons-Laffitte, Conflans Sainte-Honorine, Poissy, Achères,
- le Parc Naturel de la Vallée de Chevreuse au sud.

Il comprend plusieurs forêts remarquables :

La forêt de l'Isle-Adam au nord, la forêt de Saint Germain et la forêt de Marly au centre et la forêt de Rambouillet au sud.

II.1. Données physiques du territoire sur la zone d'étude d'A104

La zone d'étude d'A104 s'inscrit dans le quart nord-ouest de la région Parisienne.

La Vallée de la Seine donne l'orientation principale – dans ses grandes lignes de relief – à l'ensemble du territoire : la plaine fluviale, d'orientation Est – Ouest, est encadrée au Nord et au Sud par des coteaux.

La vallée de la Seine est relativement dissymétrique :

- Le versant de la rive droite est relativement abrupt à l'ouest (butte de l'Hautil), il est ensuite plus ouvert avec la plaine de Carrière puis plus encaissé avec le plateau de Pierrelaye.
 - Le versant gauche est plus doux vers le plateau des Alluets – si ce n'est au niveau de Medan – puis avec la plaine d'Achères.
- ⇒ Le versant de la rive droite est relativement abrupt à l'ouest (butte de l'Hautil), il est ensuite plus ouvert avec la plaine de Carrière puis plus encaissé avec le plateau de Pierrelaye.
- La rive droite de la Seine est caractérisée par les plateaux du Vexin et de Pierrelaye, séparés par la vallée de l'Oise qui contredit l'orientation générale du territoire.
 - La vallée de l'Oise est relativement étroite et encaissée mais elle s'élargit de manière significative au niveau de la plaine maraîchère de Cergy-Sud et des étangs de Neuville.
 - Le plateau du Vexin, légèrement incliné d'ouest en est, est marqué par de nombreuses vallées (vallée de la Viosne principalement pour le secteur d'étude) – abruptes et symétriques – et par des lignes de crêtes et des buttes, notamment la butte de Corneilles en Vexin et surtout la butte de l'Hautil (190 mètres alors que l'altitude moyenne du plateau se situe entre 120 et 140 mètres).
 - Le plateau de Pierrelaye se situe dans le prolongement de la vallée de Montmorency, à une altitude moyenne de 60 mètres.
- ⇒ Le versant gauche est plus doux vers le plateau des Alluets – si ce n'est au niveau de Medan – puis avec la plaine d'Achères. La rive gauche de la Seine est caractérisée par des pentes beaucoup moins fortes.
- Cela a permis des urbanisations à proximité du fleuve à Aubergenville et aux Mureaux.

- A l'extrémité ouest, la vallée de la Mauldre – encaissée – est perpendiculaire à la Seine et contredit, comme la vallée de l'Oise, l'orientation générale du secteur.
- Ensuite le plateau des Alluets est lui aussi traversé par des vallées.
- Enfin, à l'extrémité est de la zone d'étude, la Seine est bordée par la plaine d'Achères.

II.2. Données physiques du territoire sur la zone d'étude d'A12

La zone d'étude d'A12 s'inscrit dans le quart sud-ouest de la région parisienne. C'est un territoire d'une faible altitude globale, dont le relief ne constitue pas un obstacle notable à l'urbanisation ou aux déplacements. Elle représente un territoire de transition entre l'agglomération parisienne (urbanisation continue dense, espaces d'activités, secteurs patrimoniaux protégés) et un paysage plus rural et agricole, mais sous influence urbaine et dont la vocation agricole et forestière est en recul sous l'effet de la progression de l'urbanisation.

Cette transition entre la ville et la campagne peut être analysée du nord au sud au travers de 5 territoires :

- A l'extrémité nord de la zone d'étude, la Plaine de Versailles (qui s'étend d'est en ouest de Vélizy à Versailles puis Plaisir) s'est structurée autour du Château de Versailles et des cours d'eau. C'est un territoire qui possède une importante mixité fonctionnelle et un bâti dense ouvert sur de grands espaces naturels (Plaine de Versailles, Vallée de la Bièvre, Vallée de Chevreuse). Toujours dans la première moitié nord de la zone d'étude, le plateau de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ancienne Ville Nouvelle, est encadré par la Plaine de Versailles au nord, le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse au sud et la Plaine de Neauphle à l'ouest.
- La Plaine de Neauphle correspond à une dépression formée par la convergence vers la Seine de plusieurs affluents de la Mauldre. Elle est aussi un carrefour historique, qui assura les communications entre tous les pays des Yvelines. En descendant dans la seconde moitié sud de la zone d'étude, le territoire est marqué par la Haute Vallée de Chevreuse, site classé en Parc Naturel Régional, riche en eau et d'une grande richesse patrimoniale. Cet espace de seconde couronne est majoritairement rural, partagé entre terres agricoles et bois. Enfin, à l'extrémité sud de la zone d'étude, la Forêt de Rambouillet constitue également un élément paysager et identitaire qui marque fortement le territoire, avec un projet de classement en « Forêt de protection ».

III. CARACTERISATION DE LA DEMANDE DE DEPLACEMENTS VOYAGEURS

Les analyses suivantes sont issues de l'Enquête Globale de Transport de 2001, réalisée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, sur un échantillon de 10 500 ménages. L'enquête concerne uniquement les déplacements des ménages franciliens, ce qui exclut donc les déplacements des non franciliens.

III.1. La motorisation des ménages

■ Sur la zone d'étude d'A104

Selon l'Enquête Globale de Transport de 2001, les ménages résidant dans la zone d'étude possèdent en moyenne 1,3 véhicule. Ce résultat est comparable à la moyenne de la grande couronne. La part des ménages habitant la zone d'étude et ayant à leur disposition trois véhicules ou plus est légèrement plus élevée que pour l'ensemble de la grande couronne (7,3 % dans la zone d'étude contre 6,8 % en grande couronne).

Répartition des ménages selon l'équipement automobile en 2001 (Source DREIF-EGT 2001)

RESIDENCE	0	1	2	3 et +	Ensemble
Zone d'étude	16,9%	45,4%	30,4%	7,3%	100,0%
Yvelines	12,5%	46,6%	33,9%	7,0%	100,0%
Val-d'Oise	18,7%	45,5%	28,8%	7,0%	100,0%
Grande Couronne	14,7%	46,0%	32,5%	6,8%	100,0%
Ile de France	29,1%	46,4%	20,7%	3,8%	100,0%

■ Sur la zone d'étude d'A12

Selon l'Enquête Globale de Transport de 2001, les ménages résidant dans la zone d'étude possèdent en moyenne 1,4 véhicules. Ce résultat est légèrement supérieur à la moyenne de la grande couronne (1,3). La part des ménages habitant la zone d'étude et ayant à leur disposition 2 véhicules est plus élevée que pour l'ensemble de la grande couronne (35,8 % dans la zone d'étude contre 32,5 % en grande couronne).

Répartition des ménages selon l'équipement automobile en 2001 (Source DREIF-EGT 2001)

RESIDENCE	0	1	2	3 et +	Ensemble
Zone d'étude	13,4%	45,0%	35,8%	5,8%	100,0%
Yvelines	12,5%	46,6%	33,9%	7,0%	100,0%
Essonne	15,3%	44,7%	33,0%	7,1%	100,0%
Grande Couronne	14,7%	46,0%	32,5%	6,8%	100,0%
Ile de France	29,1%	46,4%	20,7%	3,8%	100,0%

III.2. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A104

■ Les origines-destinations des déplacements

La zone d'étude génère plus de **4 millions de déplacements par jour**, tous modes confondus.
70 % de ces déplacements sont internes à la zone et ne concernent donc pas le reste de l'Ile de France.
Les déplacements qui sortent de la zone ou qui y entrent, représentent une part respective de 15 %.

La zone échange majoritairement avec le département des Hauts-de-seine et Paris, puis dans une moindre mesure avec les autres communes des Yvelines ou du Val d'Oise.

Figure 5 - émissions A104 tous modes

Représentation des flux d'échanges tous modes

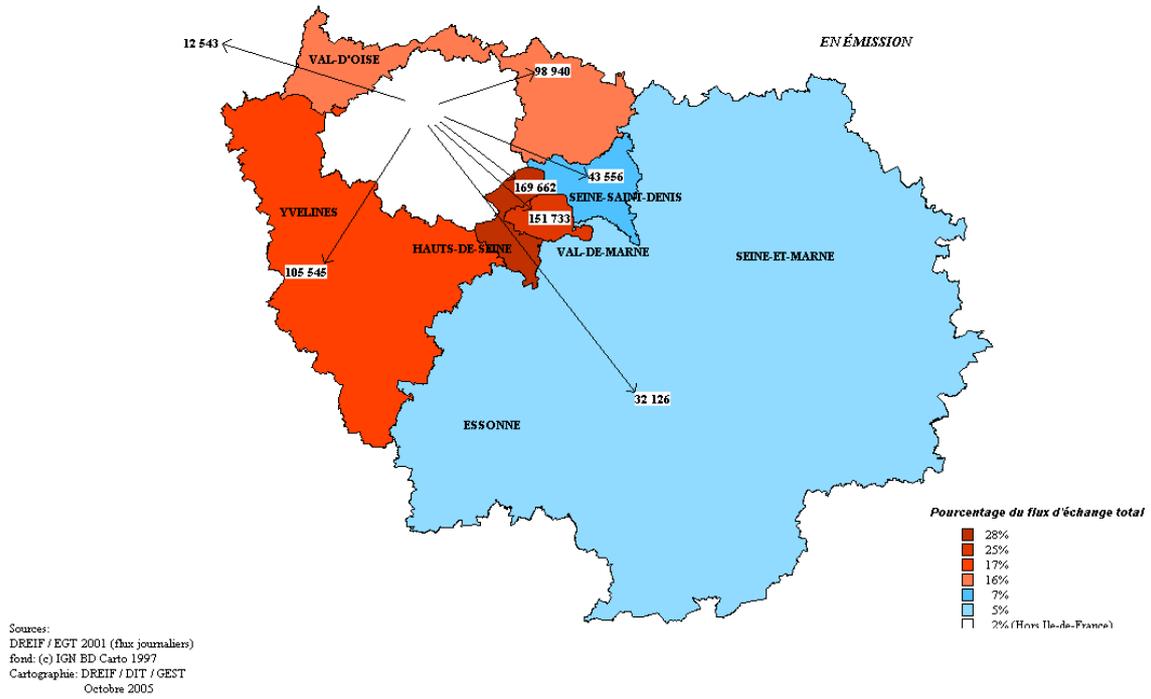
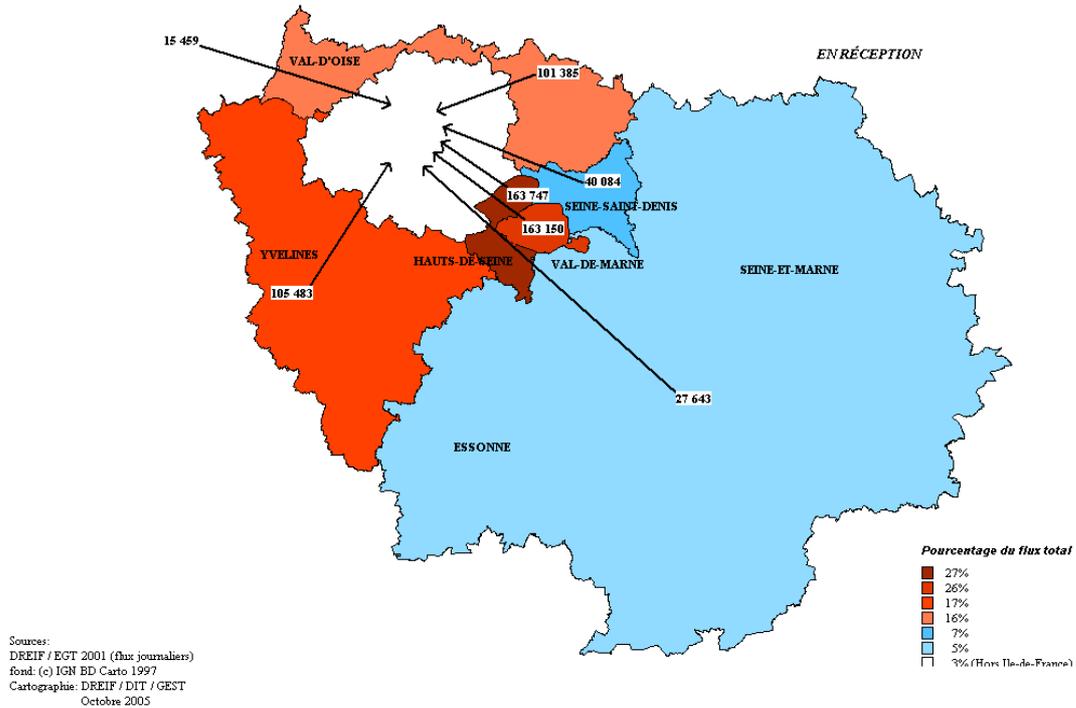


Figure 6 - réceptions A104 tous modes

Représentations des flux d'échanges tous modes

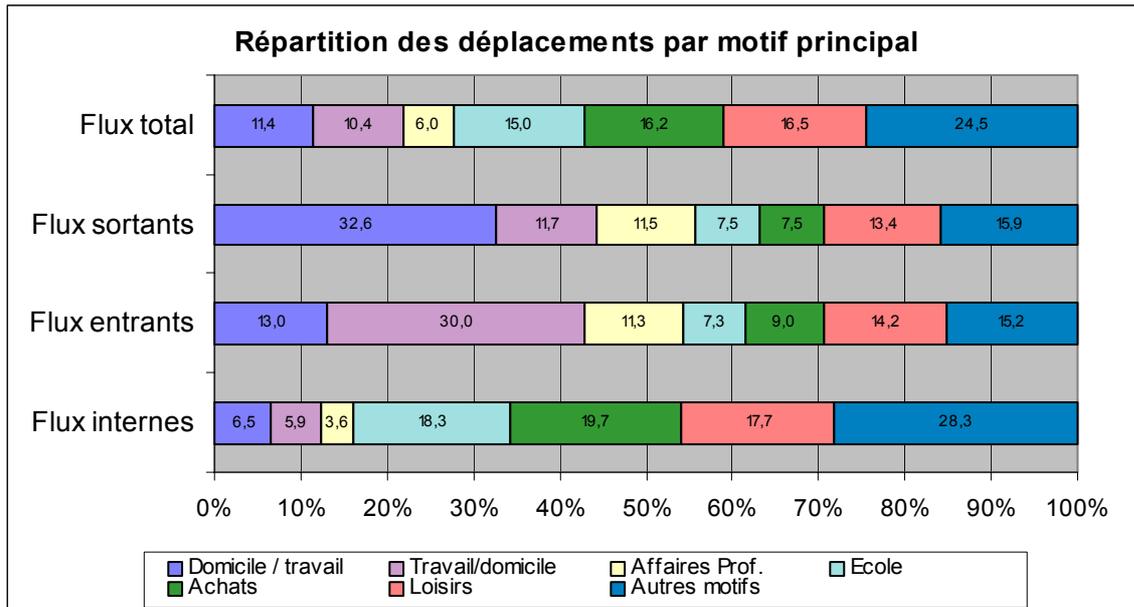


■ Les motifs des déplacements

Les personnes qui quittent la zone d'étude pour se rendre à leur travail sont presque trois fois plus nombreuses que celles qui y pénètrent pour le même motif. Dans le sens inverse, le phénomène est similaire. En outre, les déplacements domicile/travail à l'intérieur de la zone sont relativement faibles. La zone d'étude semble donc peu attractive en termes d'emploi.

Les achats se font plutôt à l'intérieur de la zone puisque ce motif représente 20 % de l'ensemble des déplacements internes.

Figure 7 - répartition des déplacements par motif

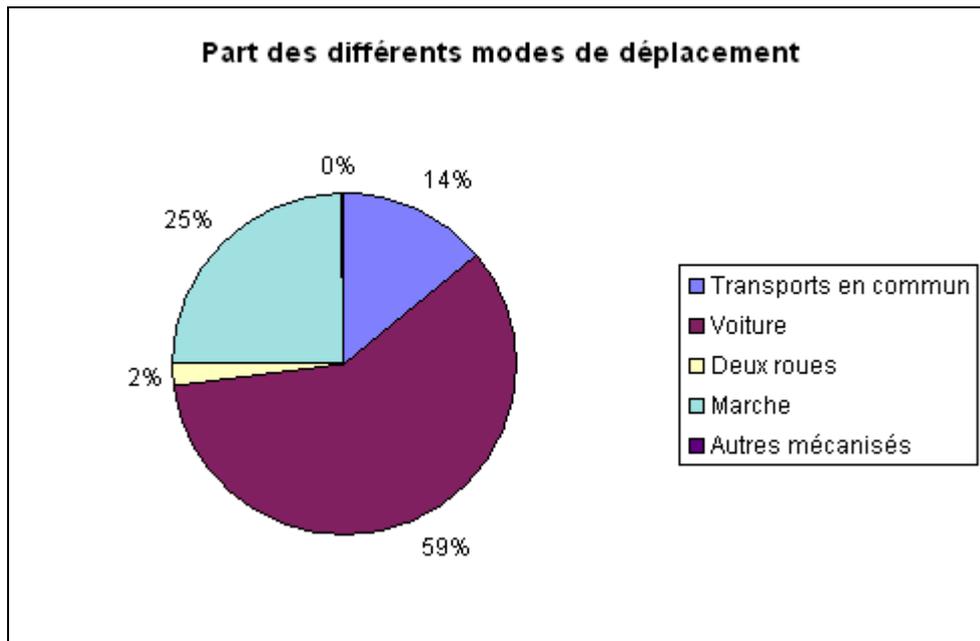


Source : DREIF / EGT2001

■ Part modale des déplacements

A l'instar de la grande couronne, la voiture particulière qui totalise 59 % des déplacements tous modes est de loin le mode de transport le plus utilisé. Bien que la part des transports collectifs de la zone d'études reste inférieure à la part régionale (14 % contre 19 %), elle est légèrement plus élevée que celle de la grande couronne (+ 1 point).

Figure 8 - Parts modales des déplacements



Source : DREIF / EGT2001

➤ **Flux internes :**

A l'intérieur de la zone, les déplacements automobiles sont très importants : ils représentent 57 % de l'ensemble des flux internes, devant la marche (35 %). Avec seulement 6 % de l'ensemble des déplacements internes, les déplacements effectués en transport en commun sont en revanche très peu représentés.

➤ **Flux d'échange :**

Sur les déplacements d'échange avec la zone d'étude, la part de la voiture représente 63 % de l'ensemble des flux d'échange.

On note d'ailleurs que près de 70 % des déplacements d'échange réalisés en véhicules particuliers s'effectuent avec des départements limitrophes.

La part des transports en commun représente 33 % des flux d'échange.

Les déplacements d'échange avec la zone d'étude représentent d'ailleurs 70 % des déplacements en transports en commun : la moitié d'entre eux se font avec Paris et plus du quart avec les Hauts-de-Seine.

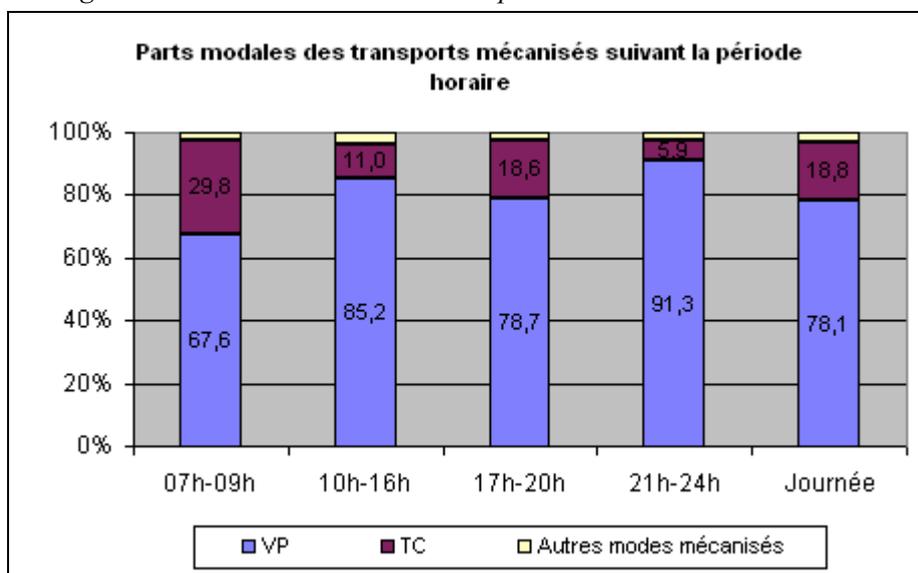
■ La répartition horaire des déplacements

Si on s'intéresse aux modes mécanisés, on observe que 78 % des déplacements mécanisés se font en voiture contre 19 % en transports en commun.

Ces derniers sont plus volontiers utilisés pour des trajets plus longs puisqu'ils représentent un tiers des flux d'échange. Ils sont cependant majoritairement adoptés pour les liaisons avec Paris. En effet, à l'heure de pointe du matin 83 % des déplacements vers Paris s'effectuent en transports en commun et inversement, à l'heure de pointe du soir, ils constituent 76 % des déplacements en provenance de Paris. De même, la part des TC représente plus de la moitié des déplacements vers le département des Hauts-de-Seine entre sept et neuf heures mais cette part diminue ensuite fortement tout au long de la journée.

Pour les autres liaisons, la part moyenne de la fréquentation des transports en commun au cours de la journée est de 11 %.

Figure 9 - Parts modales suivant la période horaire



Source : DREIF / EGT2001

Hormis à l'heure de pointe du matin où le réseau automobile est le plus congestionné, l'utilisation de la voiture particulière domine très largement. L'usage intensif de la voiture étant une caractéristique des départements de la grande couronne, ces résultats sont donc à rapprocher de ceux des départements des Yvelines et du Val d'Oise dont dépend la zone d'étude.

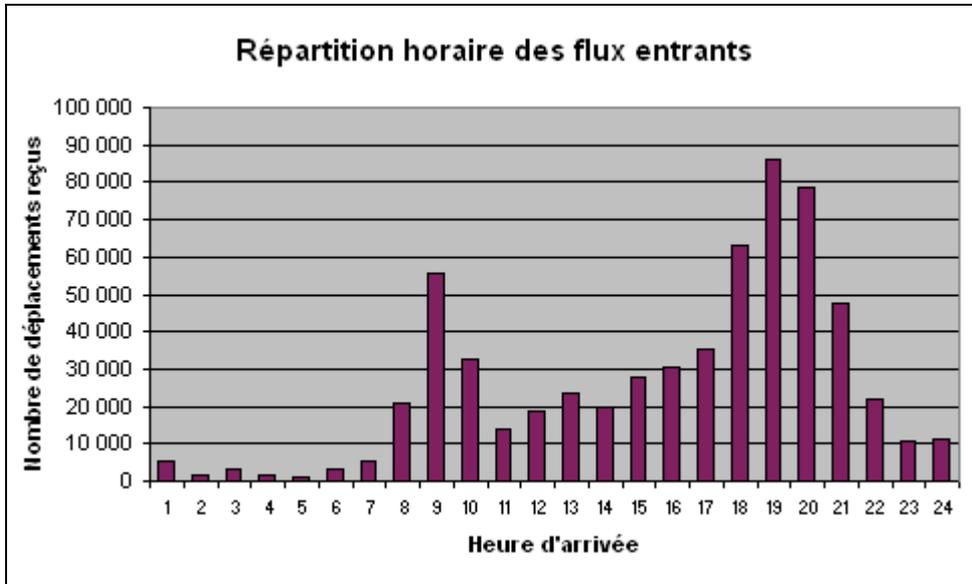
	TC	VP + VUL	Autres modes mécanisés	Tous modes mécanisés
Zone d'étude	18,8%	78,1%	3,1%	100,0%
Yvelines	17,5%	78,7%	3,8%	100,0%
Val d'Oise	19,1%	78,6%	2,3%	100,0%
Grande Couronne	17,2%	79,7%	3,1%	100,0%
Île de France	29,4%	66,7%	3,9%	100,0%

Source : DREIF / EGT2001

A l'heure de pointe du matin, les flux sortants de la zone d'étude sont importants. En revanche les flux entrants dans la zone d'étude sont moins nombreux.

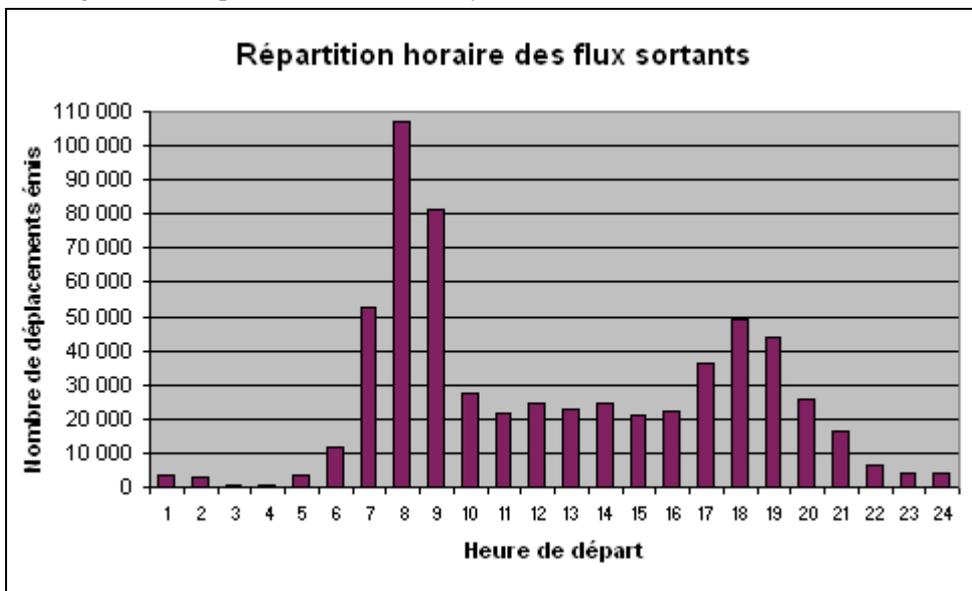
Réciproquement, à l'heure de pointe du soir, les flux entrants sont plus nombreux que les flux sortants. Entre sept et neuf heures, les déplacements d'échange vers l'extérieur se font à destination du travail, alors qu'à l'intérieur de la zone les trajets se font davantage en direction de l'école.

Figure 10 - répartition horaire des flux entrants



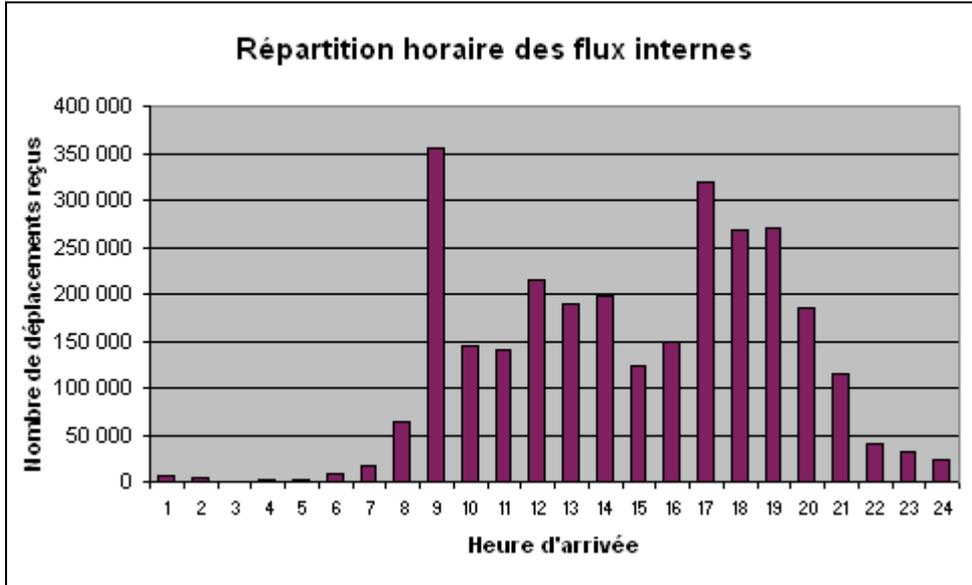
Source : DREIF / EGT2001

Figure 11 - répartition horaire des flux sortants



Source : DREIF / EGT2001

Figure 12 - répartition horaire des flux internes



Source : DREIF / EGT2001

Alors que les déplacements internes à la zone d'étude se répartissent de façon plus homogène au cours de la journée, la répartition des flux d'échange traduit un déséquilibre entre la demande d'emploi et l'offre sur le secteur.

■ La portée des déplacements

Le graphe ci-dessous représente le taux cumulé des déplacements selon la distance. L'analyse se limite aux modes majoritairement utilisés, à savoir les véhicules particuliers (VP) et les transports collectifs (TC).

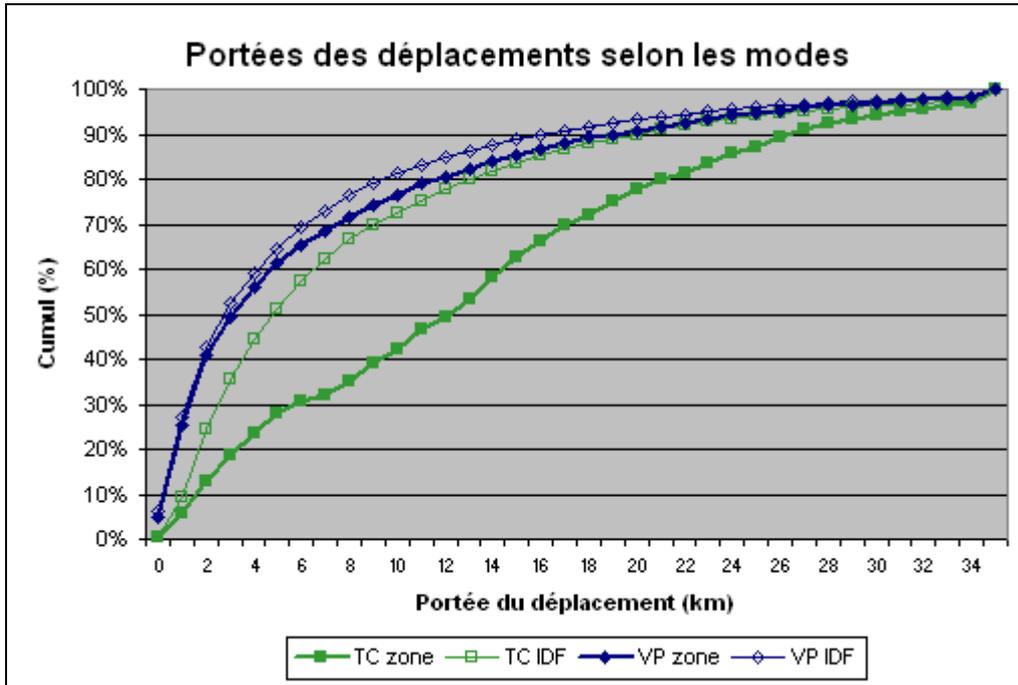
On voit ainsi qu'il y a peu de déplacements au delà de 30 km.

La portée des déplacements effectués en transports collectifs est supérieure à celle effectuée en véhicules particuliers. On constate en effet que 50% des déplacements effectués en voiture particulière ont une portée inférieure à 4 km (portée médiane de déplacement VP), alors que la portée médiane des déplacements en TC est de 13 km.

Les petits déplacements (inférieurs à 5 km) représentent 61% des déplacements effectués en voiture, alors qu'ils ne représentent que 28% des déplacements effectués en transports collectifs.

Cependant, même pour les grands déplacements (supérieurs à 20 km) les usagers utilisent plus volontiers la voiture que les transports en commun.

Figure 13 - portée des déplacements



Source : DREIF / EGT2001

III.3. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A12

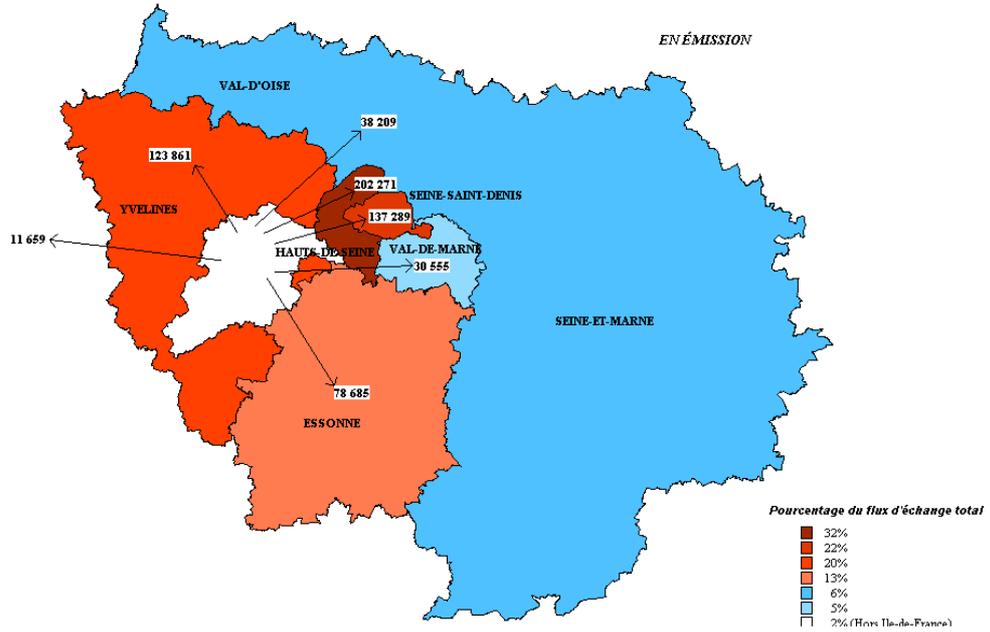
■ Les origines-destinations des déplacements

La zone d'étude génère plus de **3.7 millions de déplacements par jour**, tous modes confondus. 66 % de ces déplacements sont internes à la zone et ne concernent donc pas le reste de l'Ile de France. Les déplacements qui sortent de la zone ou qui y entrent, représentent une part respective de 17 %.

La zone échange majoritairement avec le département des Hauts-de-seine et Paris, puis dans une moindre mesure avec les autres communes des Yvelines ou de l'Essonne.

Figure 14 - émissions A12 tous modes

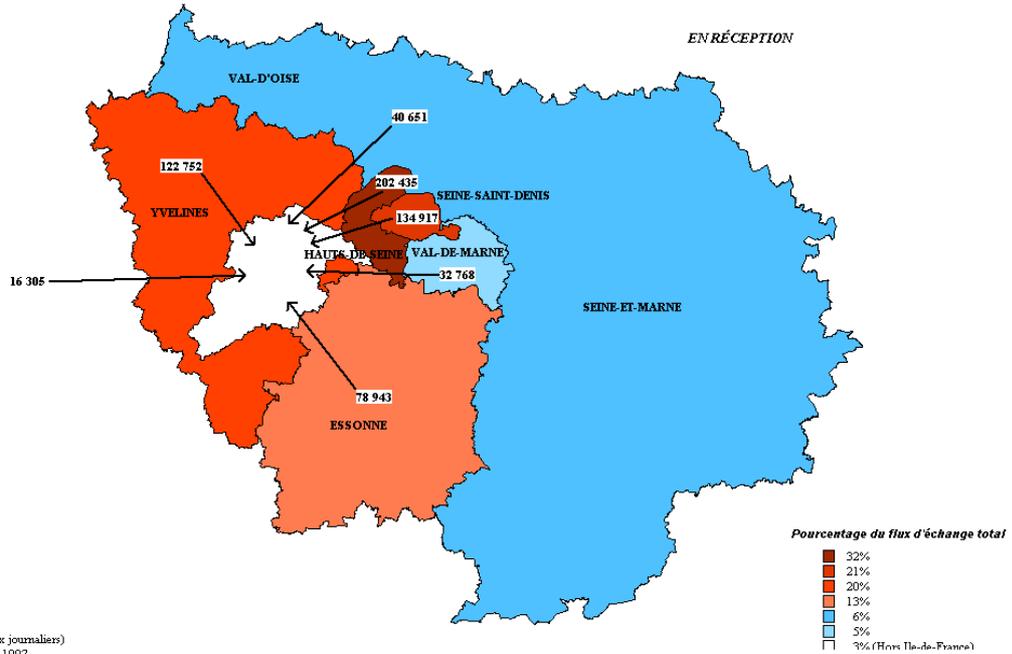
Représentation des flux d'échanges tous modes



Sources:
DREIF / EGT 2001 (flux journaliers)
fond: (c) IGN BD Cartho 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Novembre 2005

Figure 15 - réceptions A12 tous modes

Représentations des flux d'échanges tous modes



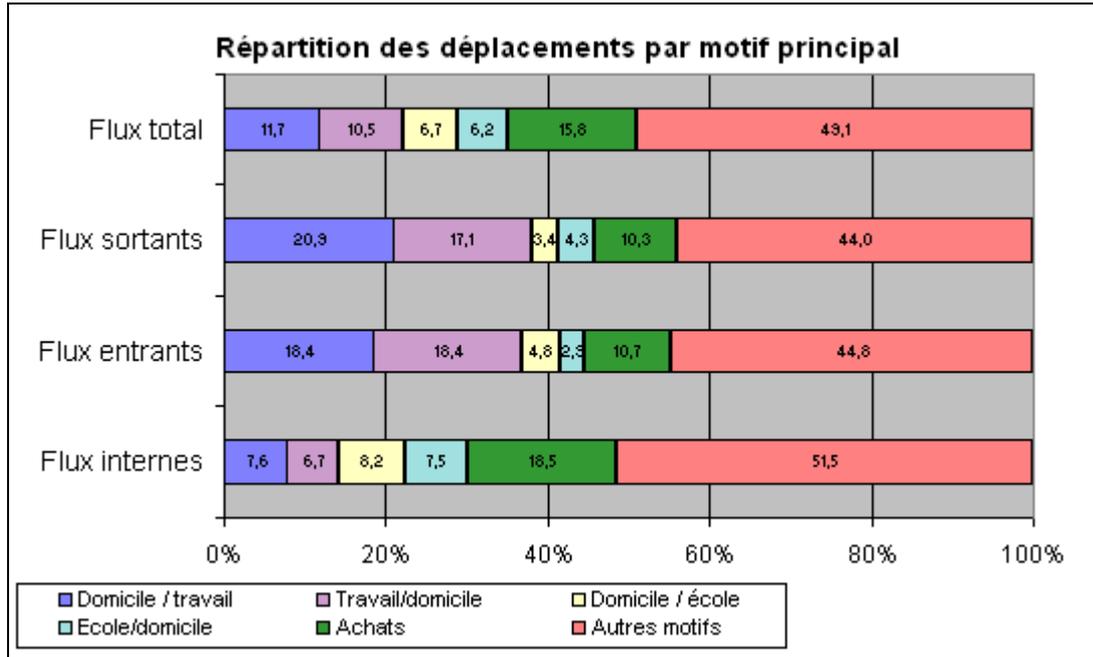
Sources:
DREIF / EGT 2001 (flux journaliers)
fond: (c) IGN BD Cartho 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Novembre 2005

■ Les motifs des déplacements

Concernant les flux d'échange, les déplacements pendulaires domicile/travail sont équilibrés. Outre les déplacements générés par les personnes travaillant sur la zone, près de 2 déplacements entrants sur 10 sont motivés par le travail : la zone d'étude est donc plutôt attractive en termes d'emploi.

Les achats se font plutôt à l'intérieur de la zone puisque ce motif représente 19 % de l'ensemble des déplacements internes.

Figure 16 - répartition des déplacements par motif

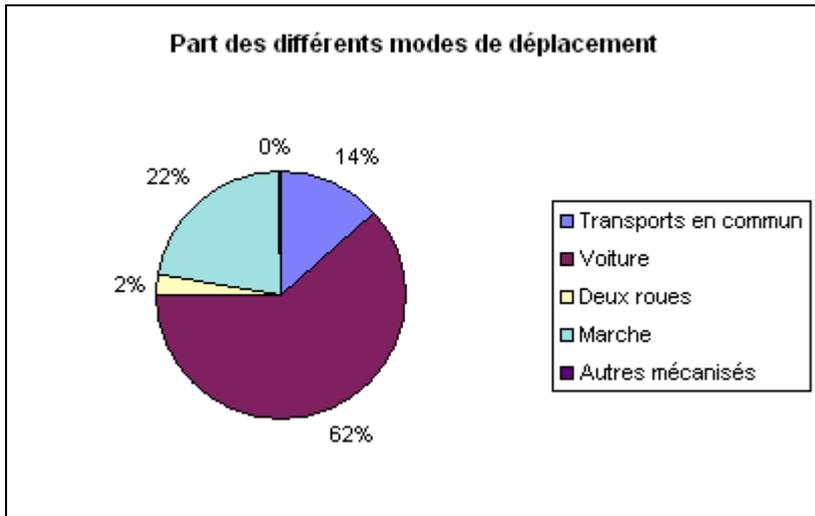


Source : DREIF / EGT2001

■ Part modale des déplacements

A l'instar de la grande couronne, la voiture particulière qui totalise 61 % des déplacements tous modes est de loin le mode de transport le plus utilisé. Bien que la part des transports collectifs de la zone d'études reste inférieure à la part régionale (14 % contre 19 %), elle est légèrement plus élevée que celle de la grande couronne (+ 1 point).

Figure 17 - Parts modales des déplacements



Source : DREIF / EGT2001

➤ **Flux internes :**

A l'intérieur de la zone, les déplacements automobiles sont très importants : ils représentent 57 % de l'ensemble des flux internes, devant la marche (33 %). Avec seulement 8 % de l'ensemble des déplacements internes, les déplacements effectués en transport en commun sont en revanche très peu représentés.

➤ **Flux d'échange :**

Sur les déplacements d'échange avec la zone d'étude, la part de la voiture représente 70 % de l'ensemble des flux d'échange.

On note d'ailleurs que près de 63 % des déplacements d'échange réalisés en véhicules particuliers s'effectuent avec des départements limitrophes.

La part des transports en commun représente 25 % des flux d'échange.

Les déplacements d'échange avec la zone d'étude représentent d'ailleurs 70 % des déplacements en transports en commun : 40% d'entre eux se font avec Paris et 30% avec les Hauts-de-Seine.

■ La répartition horaire des déplacements

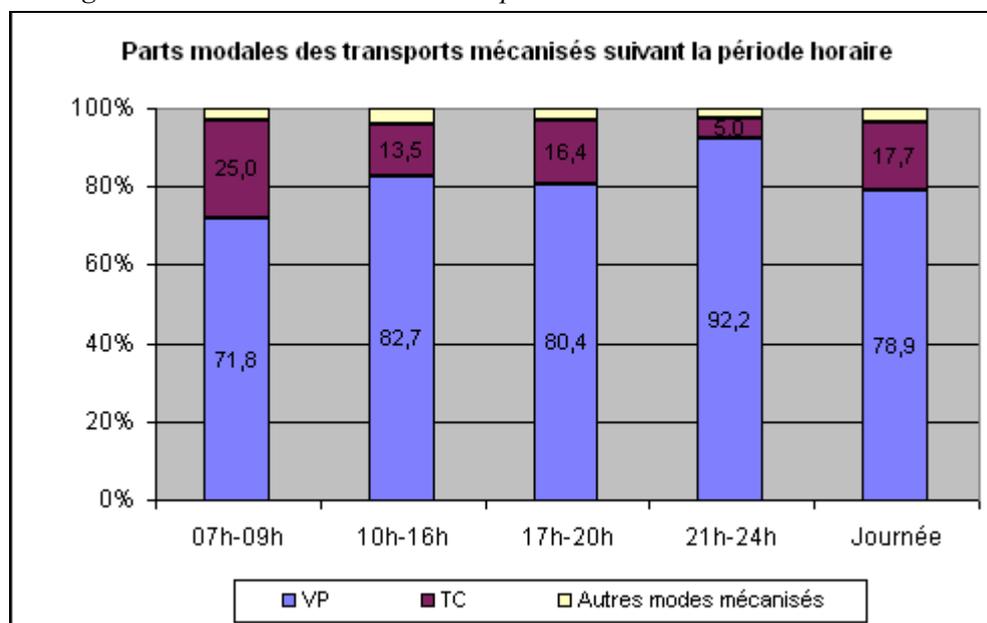
Si on s'intéresse aux modes mécanisés, on observe que 79 % des déplacements mécanisés se font en voiture contre 18 % en transports en commun.

Ces derniers sont plus volontiers utilisés pour des trajets plus longs puisqu'ils représentent un quart des flux d'échange. Ils sont cependant majoritairement adoptés pour se rendre à Paris à l'heure de pointe du matin ou en revenir à l'heure de pointe du soir.

Aux heures creuses de la journée, l'utilisation du véhicule particulier prime sur les transports en commun pour se rendre dans la capitale. En outre, à l'heure de pointe du matin, les personnes venant de Paris pour se rendre sur la zone d'étude sont plus enclins à utiliser leur véhicule particulier (62 %).

Si entre sept et neuf heures, 40 % des déplacements à destination du département des Hauts-de-Seine s'effectuent en transport en commun, cette fréquence se réduit de moitié au cours de la journée. En moyenne sur une journée, plus de 80 % des liaisons avec le reste des Yvelines et de l'Essonne se font en automobile.

Figure 18 - Parts modales suivant la période horaire



Source : DREIF / EGT2001

Même si à l'heure de pointe du matin, le réseau de transport en commun est un peu plus fréquenté, l'utilisation de la voiture particulière domine très largement. L'usage intensif de la voiture étant une caractéristique des départements de la grande couronne, ces résultats sont donc à rapprocher de ceux des départements des Yvelines et de l'Essonne dont dépend la zone d'étude.

	TC	VP + VU	Autres modes mécanisés	Tous modes mécanisés
Zone d'étude	17,7%	78,9%	3,4%	100,0%
Yvelines	17,5%	78,7%	3,8%	100,0%
Essonne	16,5%	80,8%	2,7%	100,0%
Grande Couronne	17,2%	79,7%	3,1%	100,0%
Ile de France	29,4%	66,7%	3,9%	100,0%

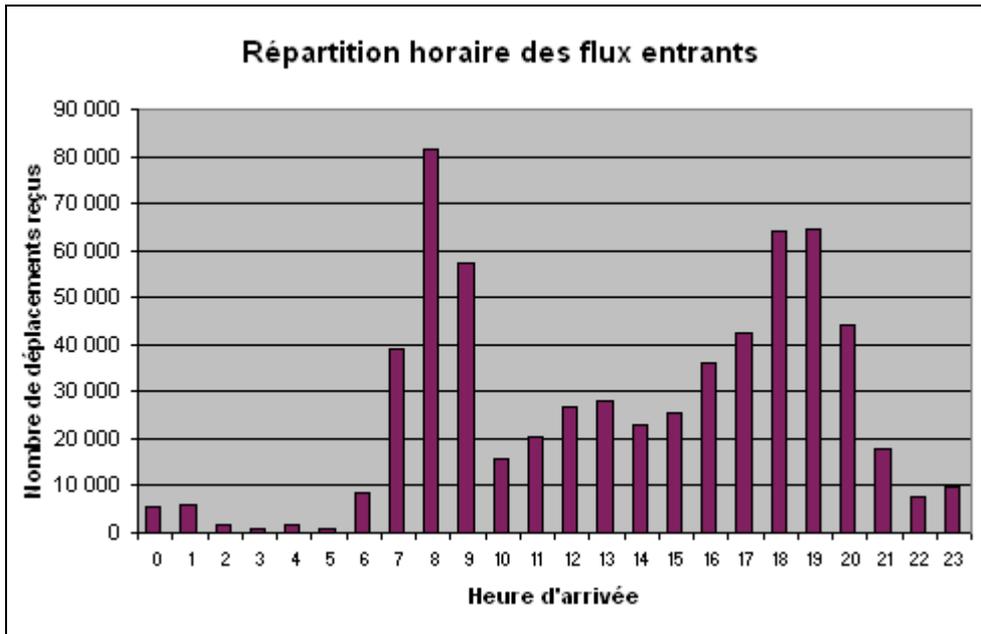
Source : DREIF / EGT2001

La zone d'étude comptabilise un nombre important de déplacements internes au cours de la journée. A l'heure de pointe du matin, les flux sortants de la zone d'étude sont importants. Les flux entrants dans la zone d'étude sont importants eux aussi.

De même, à l'heure de pointe du soir, les flux entrants sont aussi nombreux que les flux sortants.

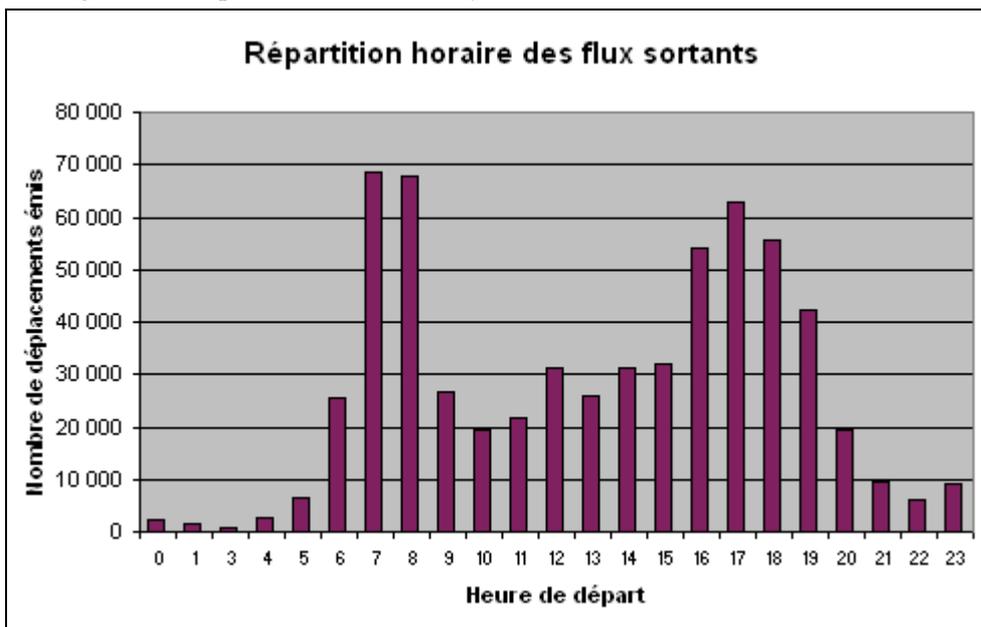
Il y a donc un équilibre, aux heures de pointe du matin et du soir, entre les personnes qui entrent dans la zone et celles qui en sortent : ce constat confirme que l'emploi est un facteur d'attraction dans la zone étude.

Figure 19 - répartition horaire des flux entrants



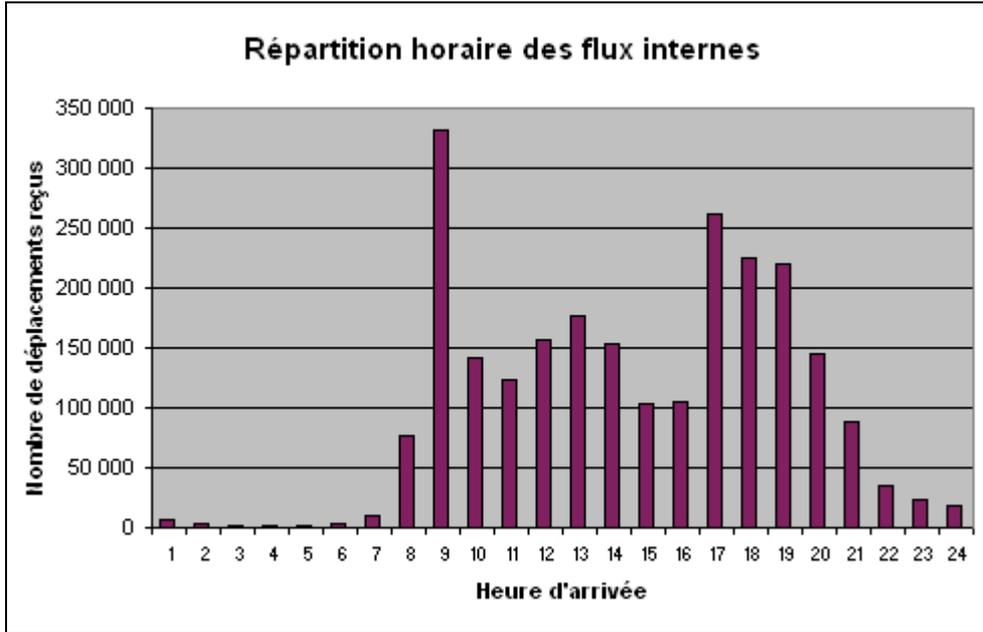
Source : DREIF / EGT2001

Figure 20 - répartition horaire des flux sortants



Source : DREIF / EGT2001

Figure 21 - répartition horaire des flux internes



Source : DREIF / EGT2001

■ La portée des déplacements

Le graphe ci-dessous représente le taux cumulé des déplacements selon la distance. L'analyse se limite aux modes majoritairement utilisés, à savoir les véhicules particuliers (VP) et les transports collectifs (TC).

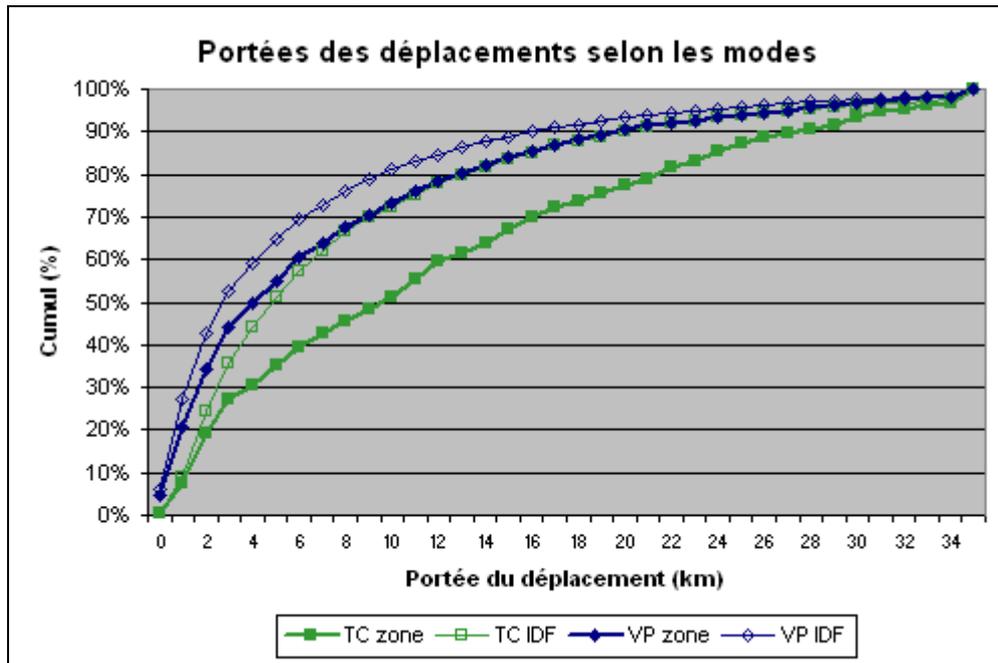
On voit ainsi qu'il y a peu de déplacements au delà de 30 km.

La portée des déplacements effectués en transports collectifs est supérieure à celle effectuée en véhicules particuliers. On constate en effet que 50% des déplacements effectués en voiture particulière ont une portée inférieure à 4 km (portée médiane de déplacement VP), alors que la portée médiane des déplacements en TC est de 9 km.

Les petits déplacements (inférieurs à 5 km) représentent 55% des déplacements effectués en voiture, alors qu'ils ne représentent que 35% des déplacements effectués en transports collectifs.

Cependant, même pour les grands déplacements (supérieurs à 20 km) les usagers utilisent plus volontiers la voiture que les transports en commun.

Figure 22 - portée des déplacements



Source : DREIF / EGT2001

La différence majeure entre les comportements de mobilité des 2 secteurs d'étude est liée à la répartition entre les emplois et les actifs à l'intérieur des secteurs d'étude. Les répartitions horaires des flux traduisent nettement un dynamisme sur le secteur d'A12 avec un certain équilibre dans les migrations alternantes domicile-travail entrant et sortant. Au contraire, sur le secteur d'A104, les migrations alternantes domicile-travail sont plutôt à sens unique et traduisent la faiblesse de l'offre d'emploi du secteur par rapport à sa population active.

IV. ANALYSE DE L'OFFRE ROUTIERE

IV.1. L'offre routière actuelle

Le réseau routier Ouest-francilien est structuré autour d'un faisceau de grandes voies radiales, que sont les autoroutes A115, A15, A14, A13, A12 et A10 plus au sud. La RN12, la RN10 et la RN118 sont à ajouter à ces grandes radiales.

Outre les radiales, le réseau routier Ouest-francilien comporte trois grandes tangentielles : le boulevard périphérique, l'autoroute A86 et la Francilienne.

■ Sur la zone d'étude d'A104

➤ Les principaux axes de desserte

- Le réseau orienté est-ouest (radiales)

L'A15 relie Paris à Cergy-Pontoise via l'A86, traverse l'agglomération de Cergy-Pontoise d'Est en Ouest et est prolongée par la RN14 ; tandis que l'A115 passe à travers la Vallée de Montmorency et se raccorde plus au nord sur l'A104.

L'A14 et l'A13 relie Paris à la Normandie (Rouen). L'A14, à péage, passe en tunnel sous Saint Germain en Laye et permet à partir de La Défense de traverser rapidement la zone dense de la région parisienne.

- Le réseau orienté nord-sud (rocodes)

Aucune liaison de réseau de voies rapides en rocade ne permet de relier les communes de la zone d'étude.

L'A86 se situe en bordure de la zone d'étude et s'arrête actuellement à Rueil-Malmaison. Le tracé de la future A 86 (en tunnel à péage) entre Rueil-Malmaison et Versailles bordera la zone d'étude au sud-ouest.

La RN184, dans sa partie en voies rapides, relie Cergy-Pontoise à la Francilienne (A104) qui la prolonge vers Roissy ; elle se raccorde aussi à l'A16 et prochainement à l'A115.

➤ Le réseau primaire et de desserte locale

Les RD927, RD915, RN14 et RN184 rayonnent en radiales depuis Cergy-Pontoise vers le Vexin français pour les 3 premières et vers les Yvelines pour la RN184 :

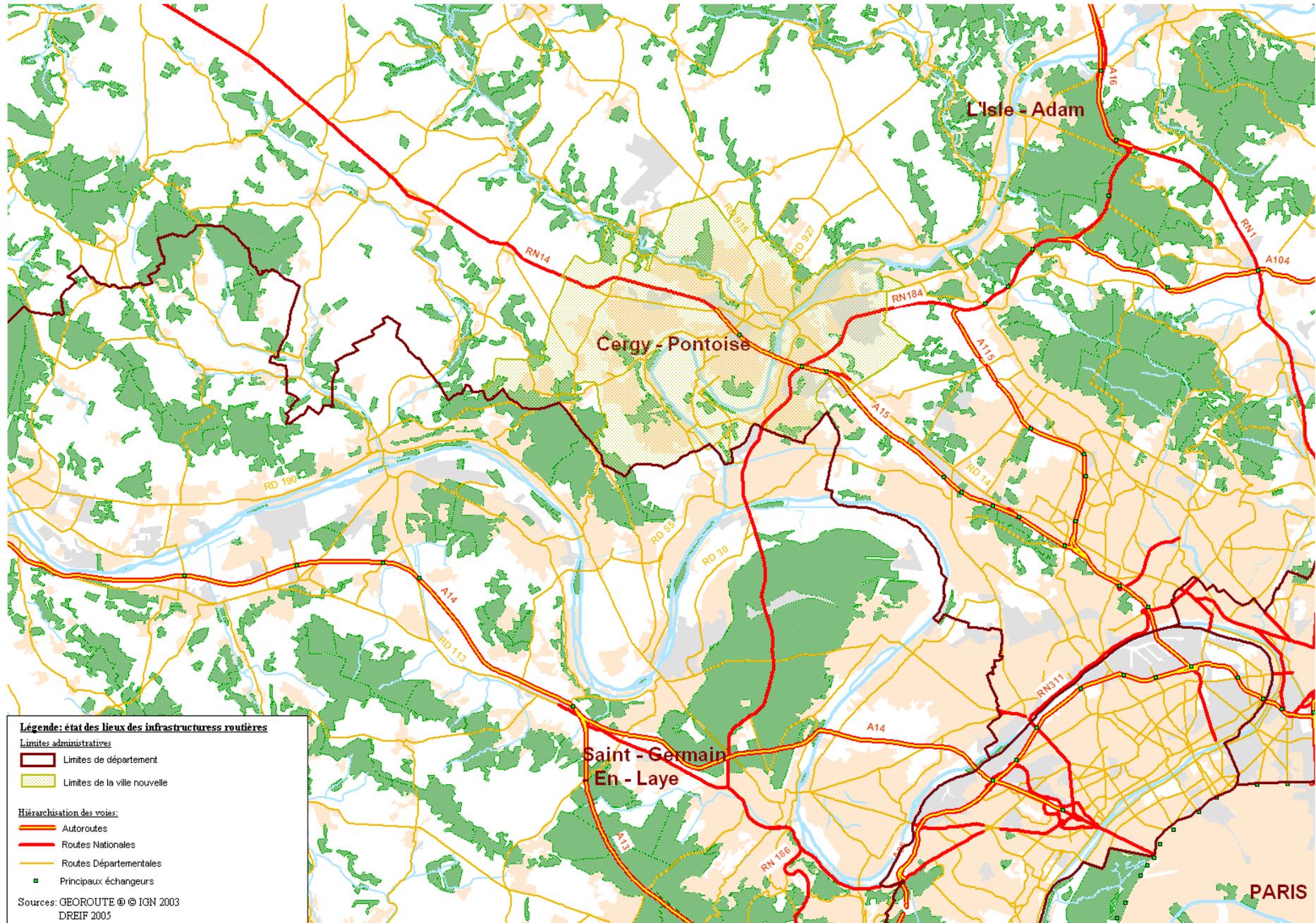
- La RD927 dessert le nord du département pour relier l'Oise.
- La RD915 relie le nord de la Normandie et la région parisienne
- La RN14 relie Cergy-Pontoise à Rouen
- La RN184 relie Cergy-Pontoise à Saint Germain en Laye et se prolonge au sud vers Versailles par la RN186. Elle est l'un des principaux axes de desserte du secteur, sur lequel s'accumulent les trafics locaux, d'échange et de transit.

Il convient de souligner l'absence de contournement de l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Notons aussi :

- la RD113 en bordure de la zone d'étude qui longe l'autoroute A13 entre Poissy et Mantes-la-Jolie,
- la RD190 qui longe la Seine entre Poissy et Mantes-la-Jolie, desservant ainsi les zones industrielles de Carrières sous Poissy, Villennes-sur-Seine, Triel-sur-Seine, Les Mureaux, Gargenville,
- la RD55 et la RD30 qui longent la Seine de part et d'autre entre Maurecourt et Poissy, desservant notamment le site de PSA.

Figure 23 - réseau routier sur le secteur d'A104



■ Sur la zone d'étude d'A12

➤ Les principaux axes de desserte

Au nord de la RN10, l'autoroute A12 se débranche de l'autoroute A13 au lieu dit « triangle de Rocquencourt » et rejoint actuellement la RN10 au lieu dit « les Quatre-Pavés-du-Roy » sur la commune de Montigny-le-Bretonneux.

Au sud de Montigny-le-Bretonneux, la RN10 prolonge l'A12, en 2x2 voies jusqu'à Rambouillet. L'A10 borde la zone d'étude au sud et à l'est. C'est l'un des principaux axes de transit de l'Ile-de-France.

En bordure Est de la zone d'étude, la RN118, d'orientation nord-sud, dessert Vélizy-Villacoublay, Bièvres, le plateau de Saclay, Orsay, les Ulis et se raccorde à l'A10 juste avant la barrières de Janvry. La zone d'étude est également traversée d'est en ouest par la RN286 puis par la RN12, en direction de Dreux.

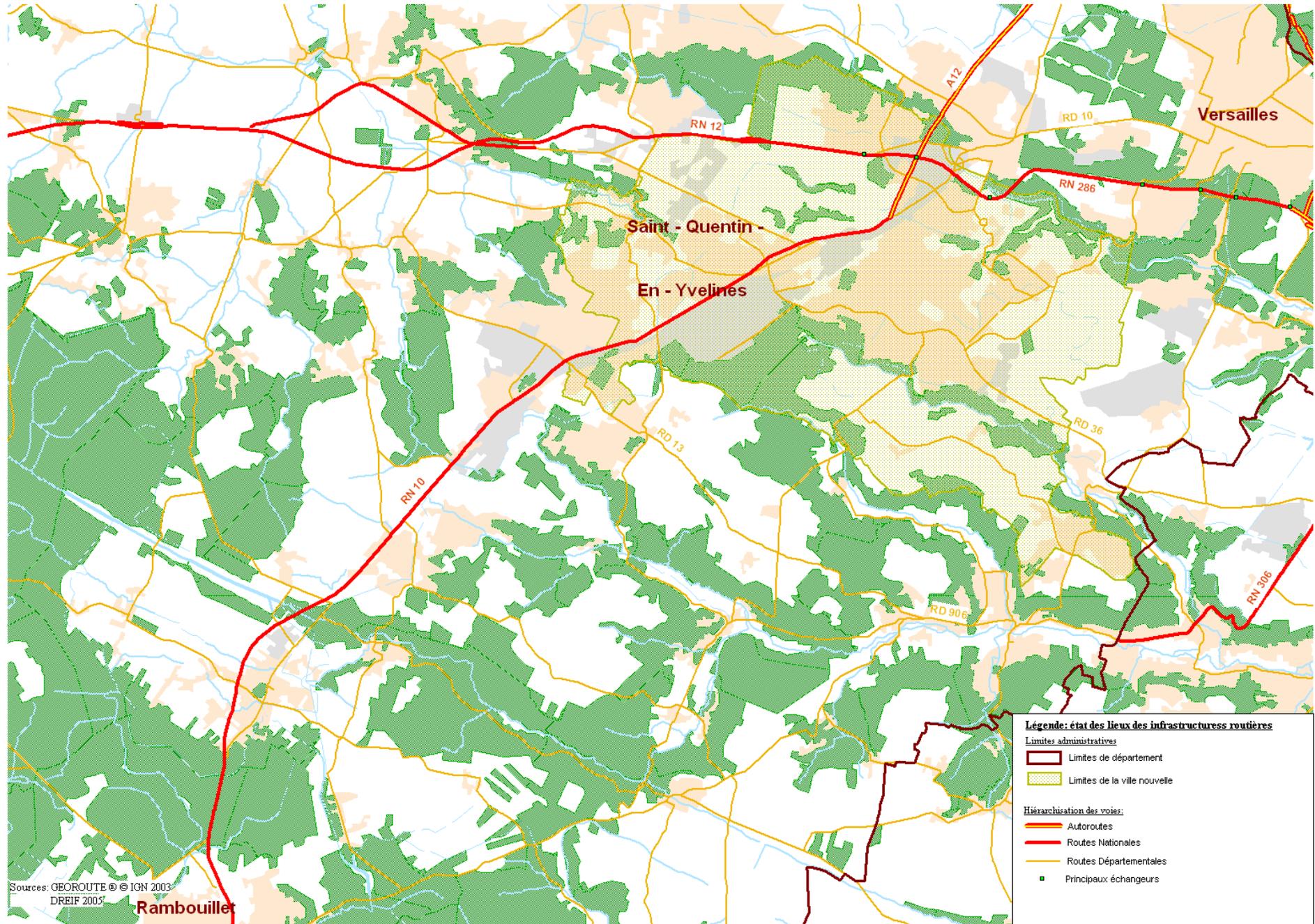
➤ Le réseau primaire et de desserte locale

La zone d'étude comporte peu de réseau primaire « rouge »

Parmi les principales RD, citons :

- la RD36 qui relie l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines au plateau de Saclay, via la RN118,
- la RD13 qui traverse la Vallée de Chevreuse dans une orientation nord-ouest/sud-est
- la RD906 qui traverse la Haute Vallée de Chevreuse depuis le plateau de Saclay
- la RD91, qui traverse la Vallée de Chevreuse quasiment parallèlement à la RN10

Figure 24 - réseau routier sur le secteur d'A12



IV.2. Le fonctionnement du réseau routier

■ Sur la zone d'étude d'A104

Le réseau d'infrastructures routières est orienté Est-Ouest le long de la Vallée de la Seine, avec des liaisons directes vers Paris – la Défense et la Normandie grâce à l'A13 et à l'A14.

Les liaisons Nord-Sud et Est-Ouest sont handicapées par le franchissement de la Seine : les principaux franchissements se situent sur la RN184, au niveau de Conflans, sur la RD190 au niveau de Poissy, au niveau de Triel et au niveau des Mureaux. Ainsi il n'y a aucun franchissement entre le pont de Conflans et celui de Poissy en l'absence de pont à Achères.

L'accessibilité de la Boucle de Chanteloup / Poissy est donc pénalisée par les difficultés de franchissement de la Seine, et cela malgré la réalisation récente du nouveau pont de Triel.

Par ailleurs, la circulation en rocade ne disposant pas d'infrastructure autoroutière, les flux routiers de transit se reportent sur la route nationale RN184 et passent dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

En conséquence tous les trafics se concentrent sur les principaux axes routiers du secteur qui assurent de ce fait toutes les fonctions : desserte locale, échange, transit régional, grand transit, bien que ce dernier soit relativement faible sur la zone d'étude.

On a donc affaire à un réseau mal hiérarchisé sur lequel les fonctions de transit et de desserte locale sont confondues et sur lequel se rabattent de nombreux flux de domicile-travail (du nord de la Seine vers l'A13), qui entraînent des difficultés de déplacements, aggravées par la saturation de l'A13 aux heures de pointe.

■ Sur la zone d'étude d'A12

L'autoroute A12 supporte un trafic important. Or la RN10 qui lui fait suite, est le seul axe de forte capacité dans le sens Nord-Sud du département des Yvelines. Elle assure, en effet, dans la continuité de l'actuelle autoroute A12, la plus grande partie du trafic de transit entre la banlieue ouest et les autoroutes A11 et A10.

Alors que l'urbanisation s'est fortement développée de part et d'autre de la RN10 et des voies ferrées, les franchissements de la RN10 n'ont, pour certains, pas évolué depuis l'origine de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines. Il s'agit soit de franchissements au même niveau (carrefours de la RN10 avec la RD912, la RD23) soit de franchissements par des ouvrages d'art (notamment au dessus des voies ferrées). Cela constitue un obstacle aux relations Est-Ouest au sein de l'agglomération.

Figure 25 - carte des coupures et franchissements sur la zone d'étude d'A104

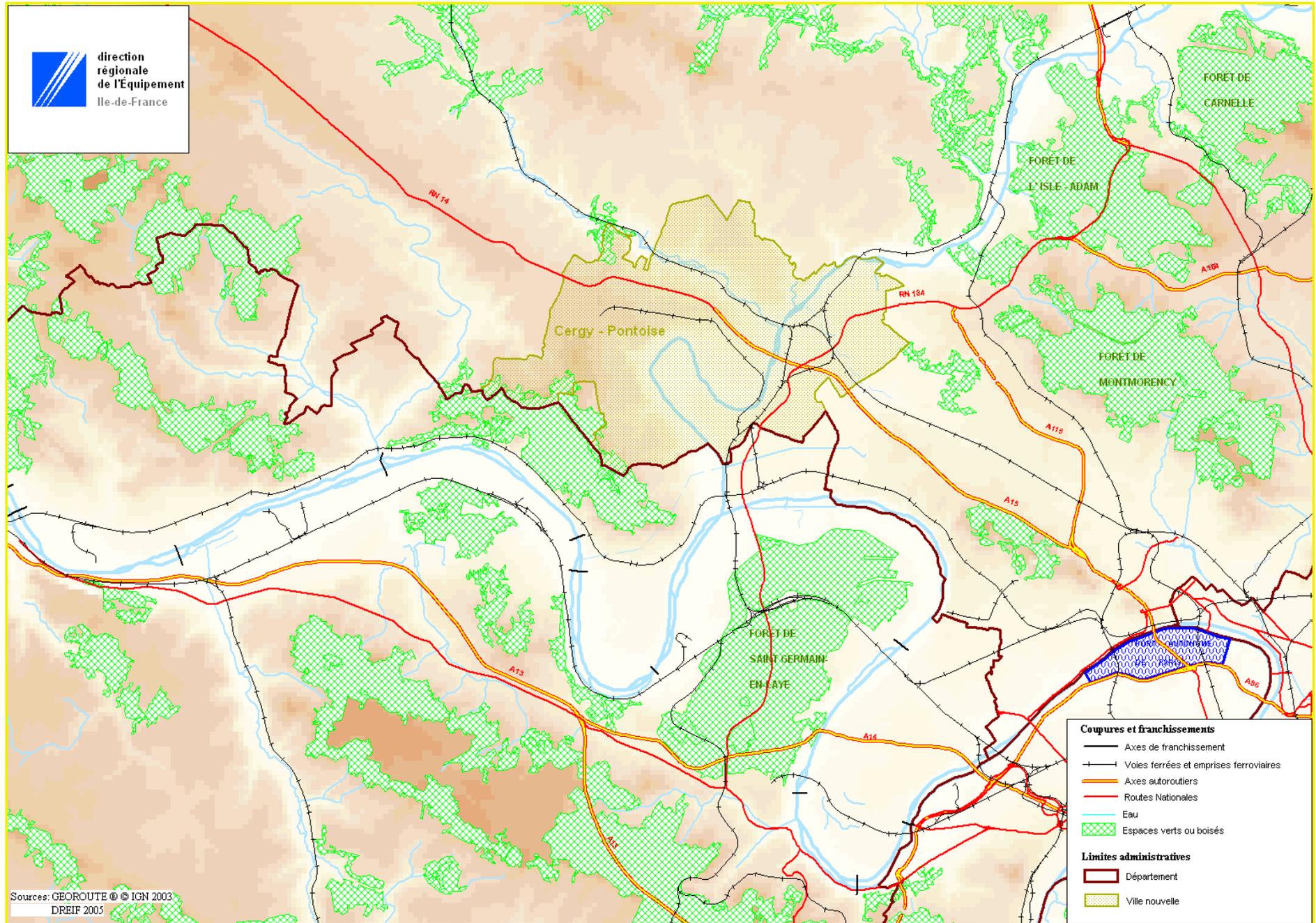
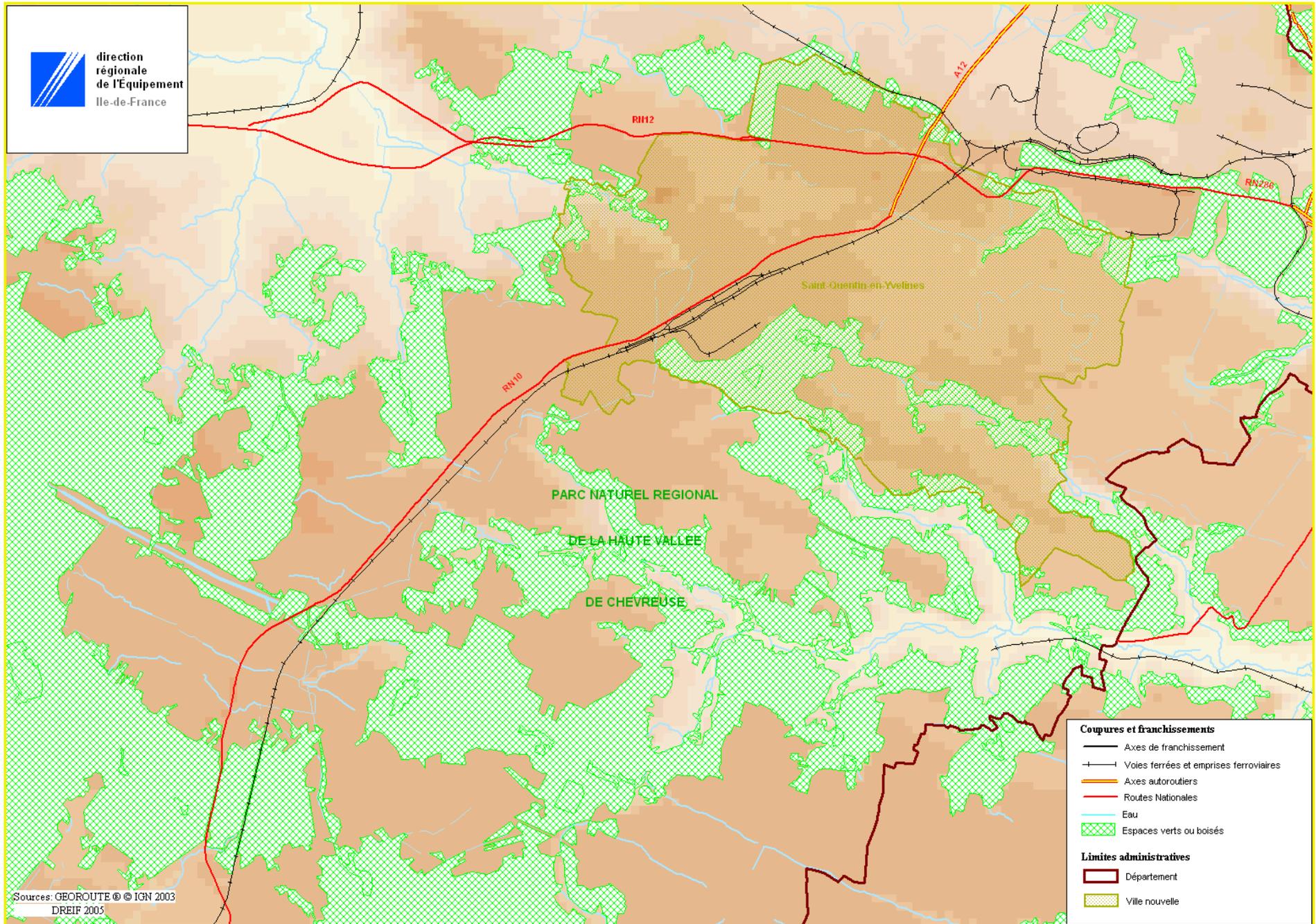


Figure 26 - carte des coupures et franchissements sur la zone d'étude d'A12



IV.3. La performance du réseau routier

■ **Sur la zone d'étude d'A104**

➤ **Evolution des trafics**

La majorité des voies principales de la zone d'étude, à quelques rares exceptions, connaissent depuis plusieurs années un accroissement du trafic. Les chiffres de trafic et d'évolution des trafics cités ci-dessous sont extraits du document [1].

⇒ Sur l'autoroute A13

Le trafic sur l'autoroute A13 a augmenté avec un taux annuel compris entre 0.2% et 1.5% au niveau de l'échangeur d'Orgeval (suivant que l'on se situe à l'est ou à l'ouest de l'échangeur. En 2002, le trafic moyen journalier annuel était de l'ordre de 85 000 véh/j à l'est de l'échangeur d'Orgeval et de 105 000 véh/j à l'ouest.

⇒ Sur la Francilienne au nord

La Francilienne réalisée au nord (entre Baillet-en-France et la RN16) a connu également une augmentation du trafic importante avec un taux annuel de 14%. Le TMJA y est compris entre 34000 et 40000 véh/j suivant les tronçons en 2003.

⇒ Sur la RN184

La RN184 connaît, quant à elle, une augmentation plus importante du trafic, notamment entre la Francilienne au nord et l'autoroute A15, avec un taux annuel compris entre 5% et 15% suivant les tronçons. A titre d'exemple, le trafic de la RN184 en 2003 entre Saint Ouen l'Aumône et l'autoroute A15 était de l'ordre de 75 000 véh/j. Par contre dans la traversée d'Eragny-sur-Oise, après une augmentation du trafic ces dernières années (taux annuel de 2.3% entre 1997 et 2002), la RN184 a vu son trafic diminuer, en raison notamment de la saturation chronique au niveau des carrefours à feux.

⇒ Sur le réseau départemental

Les routes départementales RD30, RD153 et RD154 dans les Yvelines ont vu également leur trafic augmenter avec un taux annuel compris entre 1.5% et 2.8% sur plusieurs années.

➤ **La saturation du réseau aux heures de pointe**

Le réseau routier principal connaît des zones proches de la saturation ou saturées, ainsi :

⇒ Sur les itinéraires radiaux

L'autoroute A15 est chargée, voire saturée, en particulier dans le sens Province-Paris aux heures de pointe du matin (trafic de 188 000 véhicules/jour à Sannois)

De même, l'autoroute A13 est très chargée, en particulier au niveau d'Orgeval

Les principales liaisons radiales sont chargées voire saturées aux heures de pointe. Les charges de trafic importantes laissent supposer un risque de dégradation rapide des vitesses dans le futur si les trafics augmentent.

Les réseaux primaires et secondaires sont eux aussi très saturés et pourraient difficilement supporter une augmentation de la charge de trafic.

Ainsi la RN13, route parallèle à l'autoroute A14, en limite de la zone d'étude, est saturée dans la traversée de Chambourcy. La RN14 et la RD915 sont très encombrées aux heures de pointe sur l'agglomération de Cergy (50000 à 75000 véh/j). La RD392 qui relie la Patte d'Oie d'Herblay (via Cormeilles en Paris) au pont de Bezons est également saturée (de 17 000 à 30 000 véh/j) ; de même que la RD308 reliant Maisons Laffitte au pont de Bezons (30 000 véh/j).

⇒ Sur les itinéraires tangentiels

La situation sur les itinéraires tangentiels est très difficile également.

Certaines sections de la RN184 sont très chargées : du nord au sud, l'automobiliste rencontre des points durs sur les traversées de Saint-Ouen l'Aumône et d'Eragny-sur-Oise puis de Conflans Sainte Honorine et de la Seine. Il entre ensuite dans la forêt de Saint Germain où il est rapidement ralenti en amont du carrefour de la Croix de Noailles, qui constitue l'un des gros points durs du secteur. La fin de traversée de la forêt jusqu'à Saint Germain s'effectue à vitesse réduite. Dans le sens sud-nord les points durs sont les mêmes avec des vitesses qui varient légèrement selon la section.

L'itinéraire nord-sud RN184 se prolonge vers Versailles avec la RN286 qui est également chargée, notamment au débouché sur A13 et le triangle de Rocquencourt.

L'échangeur A15/RN184 est quant à lui saturé dans le sens Cergy-Paris, en raison de la présence d'un feu tricolore.

⇒ Sur les ponts

La circulation sur la zone d'étude est très dense aux points de franchissement de la Seine, notamment :

- sur le pont de Conflans-Sainte-Honorine, où le trafic moyen journalier annuel (TMJA) était de 57000 véh/j en 2002.
- sur le pont de Poissy (sur la RD190), saturé ainsi que la voirie locale située à proximité
- ou encore sur le pont franchissant les voies ferrées dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye sur la RN184.

■ Sur la zone d'étude d'A12

L'autoroute A12 supporte, en 2003 (source document [2]), un trafic de plus de 124 000 véhicules par jour entre son origine et l'échangeur avec la RN12 au sud de Bois-d'Arcy ; puis 111 000 véhicules par jour après l'échangeur.

Sur la RN10, les trafics recensés en 2003 sont de 69 600 véh/jour à l'entrée de Trappes, de 60 100 véh/jour à hauteur de Maurepas et de La Verrière, puis de 53 300 véh/jour dans la traversée de Coignières et 46 800 véh/jour aux Essarts-le-Roi.

Les pourcentages de poids-lourds sont d'environ 14% à l'entrée de Trappes, 9% au droit de Maurepas et de La Verrière, puis 12% dans la traversée de Coignières.

➤ Evolution des trafics

On note une stabilité du trafic sur la RN10 et sur les départementales qui convergent vers la nationale, depuis de nombreuses années. Ce constat permet de penser que la dispersion du trafic absorbe la croissance. De leur côté, les représentants des communes, notamment d'Elancourt et de Maurepas, font état d'une utilisation de plus en plus fréquente de leurs voies communales, qui seraient utilisées comme itinéraires de délestage.

On peut supposer également que pour le trafic de transit, ce sont les itinéraires au travers de la Vallée de Chevreuse qui sont utilisés comme itinéraires de délestage. Ainsi, le trafic de la RD91, itinéraire parallèle à la RN10, a augmenté de 6% par an en moyenne au sud de Voisins le Bretonneux et de 4% par an au nord de Saint Forget (source document [2]).

➤ La saturation du réseau aux heures de pointe

A l'heure de pointe du matin, la RN10 supporte, entre A12 et Trappes, des trafics de l'ordre de 4500 véhicules, alors que la capacité de la voie est de l'ordre de 5000 véhicules par heure, deux sens confondus, entraînant la saturation de la RN10.

Par rapport à l'heure de pointe du matin, le trafic à l'heure de pointe du soir est un peu moins élevé dans le sens Province-Paris mais augmente au contraire fortement dans le sens Paris-Province, de sorte que la situation sur la RN10 devient également dégradée le soir.

■ L'accessibilité de l'ouest francilien

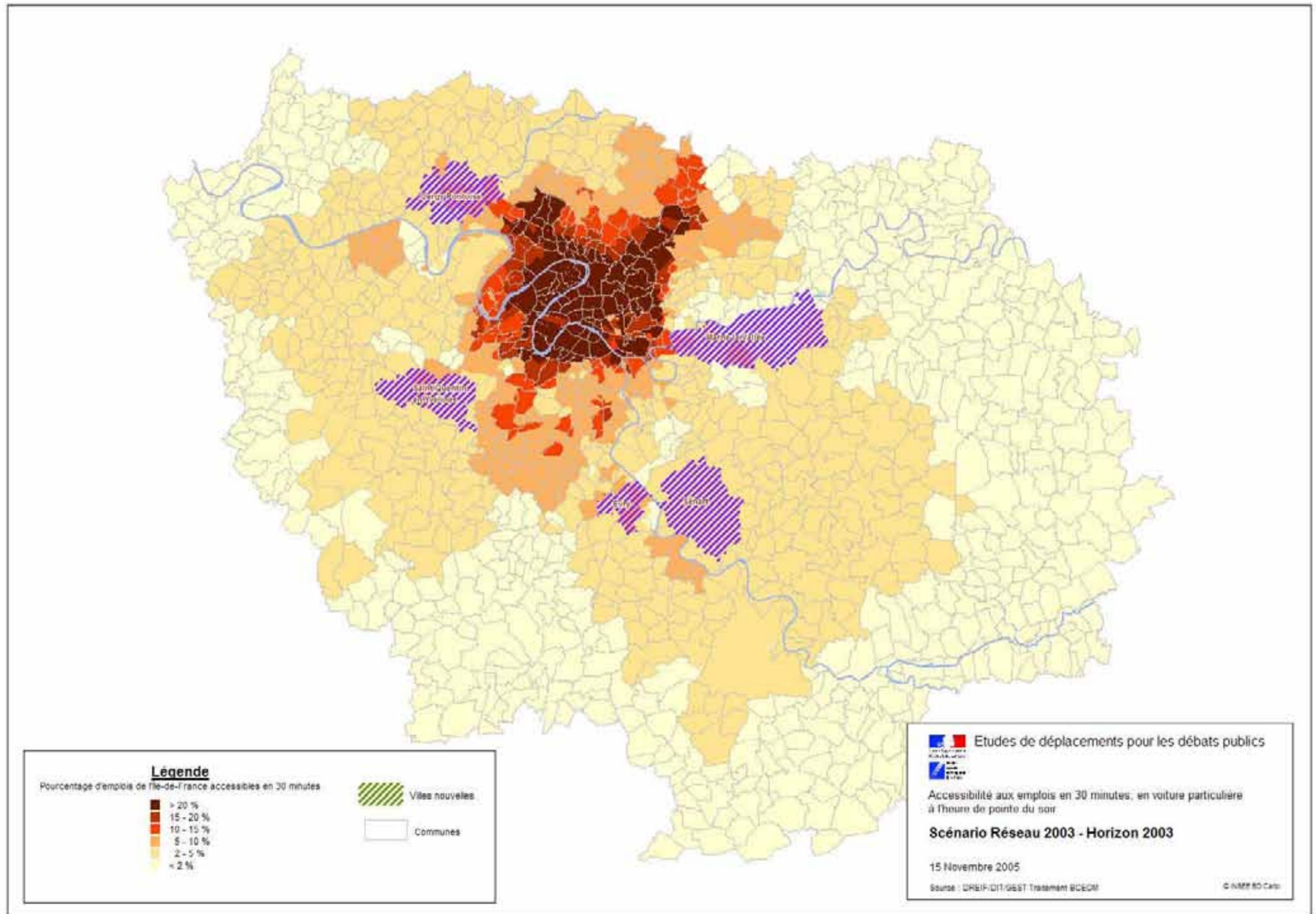
La représentation cartographique suivante présente pour chaque zone du modèle le pourcentage d'emplois à partir desquels la zone est accessible en moins de 30 minutes. Elle est produite à partir des résultats du calage 2003 du modèle de la DREIF.

Les zones sombres sont celles qui bénéficient d'une bonne accessibilité aux emplois, et à l'inverse des zones très claires ont une accessibilité médiocre.

Sur le secteur d'A104, cette représentation visuelle met en évidence l'enclavement de la boucle de Chanteloup et la coupure liée à la Seine au niveau de Saint Germain-en-Laye et de la forêt de Saint Germain. Autour de l'agglomération de Cergy-Pontoise, les communes éloignées de l'A15 ont une accessibilité moindre que celles du secteur. Les zones situées sur l'axe dl'A13 bénéficient d'une meilleure accessibilité en comparaison de leur éloignement de la zone dense.

Sur le secteur d'A12, l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines n'a pas une très bonne accessibilité aux heures de pointe, surtout si on la compare avec Cergy-Pontoise, qui est pourtant plus éloignée de la capitale.

Figure 27 - accessibilité aux emplois



V. ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

V.1. L'offre de TC voyageurs actuelle

■ Les réseaux de transports collectifs sur la zone d'étude d'A104

➤ Le réseau RER

La zone d'étude est desservie par quatre axes principaux de RER :

- La branche A3 du RER A Paris – Cergy-le-Haut
- La branche A5 du RER A Paris – Poissy
- La branche A1 du RER A Paris – Saint Germain-en-Laye
- La branche C1 du RER C Paris – Pontoise

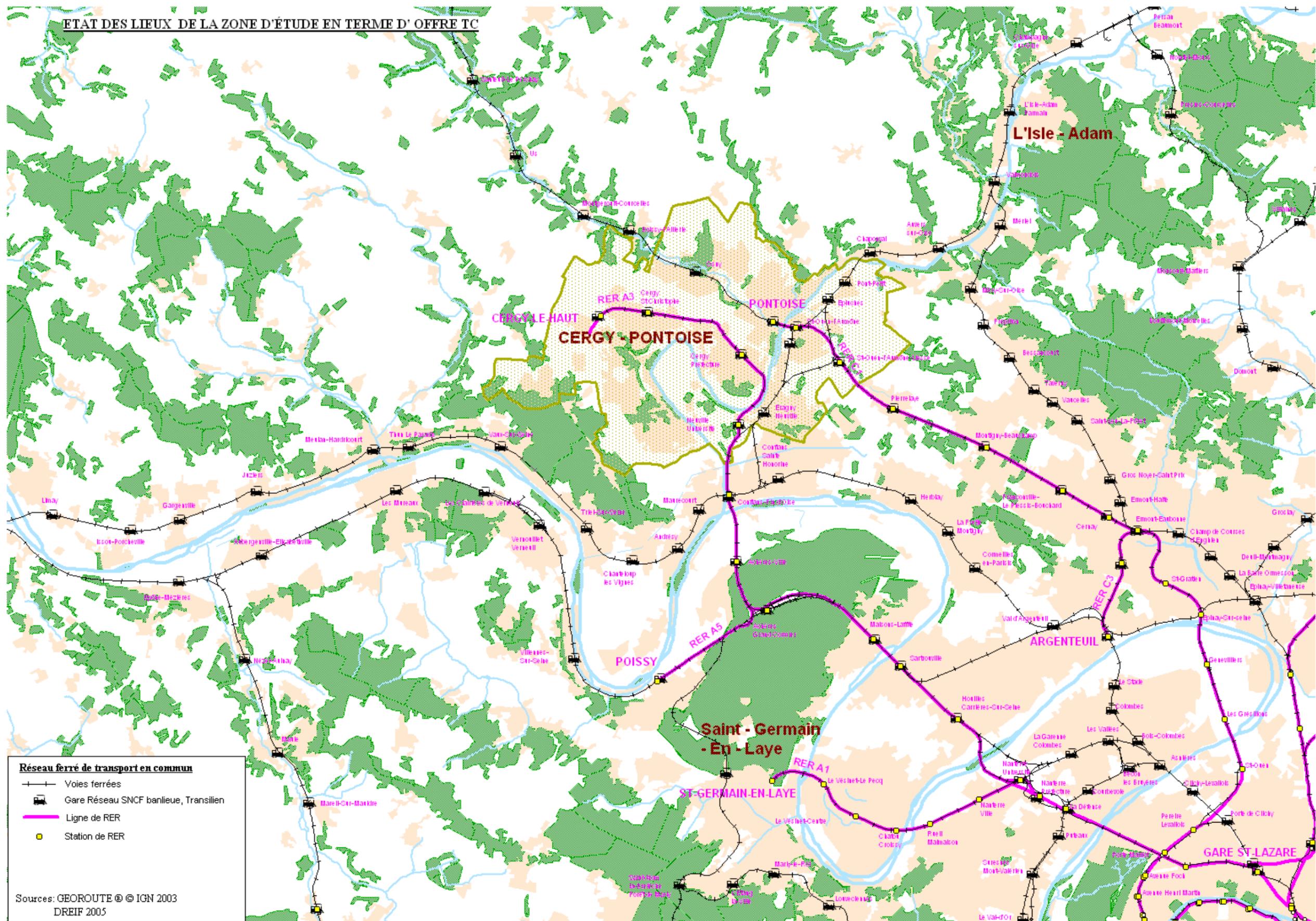
➤ Le réseau SNCF

La zone d'étude d'A104 est desservie par cinq liaisons SNCF :

- Paris Saint-Lazare – Mantes via Poissy
- Paris Saint-Lazare – Mantes via Conflans-Sainte-Honorine
- Paris Saint-Lazare – Gisors via Conflans-Sainte-Honorine
- Paris Saint-Lazare – Cergy-le-Haut
- Paris Gare du Nord – Pontoise

Par ailleurs, un premier tronçon de la liaison de rocade dénommée « Grande Ceinture Ouest » (GCO) qui reliera à terme Versailles à Cergy a été ouvert fin 2004. Il permet de relier Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye.

Figure 28 - réseau TC lourds



➤ Le réseau de bus interdépartemental

2 lignes de bus assurent des liaisons de **rocares interdépartementales** dans la zone d'étude :

- la ligne 27 Cergy Préfecture – Saint Germain-en-Laye RER
- la ligne 16 Cergy Préfecture – Saint Quentin en Yvelines

C'est sur Cergy-Préfecture qu'on compte le plus de lignes interdépartementales , 7, contre 2 sur Saint Germain RER.

Lignes	Liaison	Exploitant
12	Cergy Préfecture – Verneuil	CSO
16	Cergy Préfecture – Saint Quentin en Yvelines	CGEA Connex
27	Cergy Préfecture – Saint Germain en Laye	CGEA Connex
27.01	Cergy Préfecture – Etrepagny	Vexin Bus
80	Cergy Préfecture – Mantes la Ville	CGEA Connex
37 E	Cergy Préfecture – Méru	CabAro
Y	Cergy Préfecture – Limay	ComBus
258	Saint Germain en Laye – La Défense RER	RATP
14	Conflans Fin d'Oise RER – Neuville RER	CGEA Connex

(Source : Document [3])

➤ Le réseau de bus départemental

- Sur le département du Val d'Oise :

Plus de la moitié des lignes départementales desservent l'arrêt Cergy-Préfecture.

C'est le cas notamment de la ligne Mobilien 95.18, qui offre une liaison par heure entre Cergy Préfecture et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

- Sur le département des Yvelines :

Le réseau interurbain est assez développé, avec la moitié des lignes disposant d'une cinquantaine de services par jour en semaine. Les principales communes du département sont ainsi reliées à Saint Germain-en-Laye RER, grâce aux 15 lignes interurbaines desservant Saint Germain-en-Laye :

Lignes	Direction	Exploitant
1	Versailles	Connex
2	Maisons Laffitte	Connex
3	Meulan	CSO
5	Poissy	Connex
10	Marly le Roi	Réseau « Entre Seine et Forêt »
13	Saint Quentin en Yvelines	Connex
14	Maule	Connex
15	L'Etang la Ville	Connex
23	Les Clayes sous Bois	CSO
24	Poissy	CSO
7 SG	Sartrouville	Connex (Réseau Bus en Seine)

(Source : Document [3])

➤ Les réseaux de bus urbain

Sur l'agglomération de Cergy-Pontoise : le réseau STIVO exploité par Connex se compose de 17 lignes de bus dont 11 desservent Cergy Préfecture. Les 3 lignes structurantes passant par Cergy-Préfecture sont :

- La ligne 42/42O, desservant le nord de l'agglomération (Osny)
- La ligne 45, desservant l'ouest de l'agglomération
- La ligne 49, assurant la desserte de Neuville Université au sud

Sur l'agglomération de Saint Germain-en-Laye : le réseau urbain, exploité par CGEA Connex, se compose de 8 lignes de bus qui desservent les communes de Saint Germain, Le Pecq, Mareil-Marly, Fourqueux, Chambourcy et Aigremont.

Sur l'agglomération de Conflans-Sainte Honorine : le réseau exploité par CGEA Connex, comporte 4 lignes de bus.

Sur la commune d'Achères : le réseau est constitué de 3 lignes de bus, toutes connectées à la gare Achères-Ville.

(Source : Document [3])

➤ **Les parcs relais**

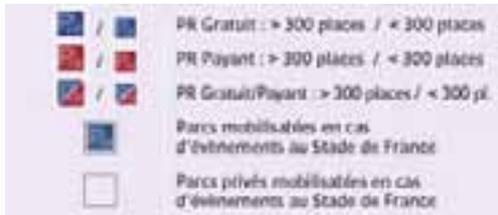
Les tableaux suivants présentent l'offre de parcs relais sur la zone d'étude.

Figure 29 - parcs relais



Source : STIF, site www.stif-idf.fr

Figure 30 - légende parcs relais



• Sur le Val d'Oise

COMMUNES	NOM DU PARC	NB_PLACES	GRATUIT/PAYANT
AUVERS SUR OISE	Parking de la Gare	72	G
BESSANCOURT	Parking de la Gare	60	G
BUTRY SUR OISE /VALMONDOIS	Parking de la Gare	117	G
CERGY LE HAUT	Parc relais des 3 Gares	675	P
CERGY-PREFECTURE	Parking de l'Ecole d'Art	330	P
CERGY-PREFECTURE	Parking de l'Oise	290	P
CERGY-PREFECTURE	Parking de l'Etoile	135	G
CERGY-PREFECTURE	Parking Grand Place	140	P
CERGY-PREFECTURE	Parking Verger	230	G
CERGY SAINT-CHRISTOPHE	Parking Bastide	300	G
CERGY SAINT-CHRISTOPHE	Parking Constellation	330	G
CERGY SAINT-CHRISTOPHE	Parking Genottes	120	G

CERGY SAINT-CHRISTOPHE	Parc relais des Genottes	618	P
FREPIILLON	Parking de la Gare	60	G
HERBLAY	Parking face Gare	30	G
HERBLAY	Parking Place G. Péri	38	G
HERBLAY	Parking rue Fourmont	242	G
LA FRETTE SUR SEINE / MONTIGNY LES CORMEILLES	Parking de la Gare	27	G
LA FRETTE SUR SEINE / MONTIGNY LES CORMEILLES	Parking	112	G
MERIEL	Parking de la Gare	100	G
MERY SUR OISE	Parking de la Gare	150	G
MONTIGNY LES CORMEILLES /BEAUCHAMP	Parking	215	G
MONTIGNY LES CORMEILLES /BEAUCHAMP	Parking Gare R.E.R	160	G
MONTIGNY LES CORMEILLES /BEAUCHAMP	Parking de la Gare	190	G
MONTIGNY LES CORMEILLES /BEAUCHAMP	Parking Montigny	400	P
MONTIGNY LES CORMEILLES /BEAUCHAMP	Parc relais	15	G
NEUVILLE SUR OISE	Parking de Neuville	615	P
OSNY	Parking de la Gare	87	G
OSNY	Parking Nord	120	G
PIERRELAYE	Parking de la Gare	86	G
PONTOISE	Parking Canrobert	1026	P
SAINT OUEN L'AUMONE	Parking rue du 8 mai 1945	169	G
SAINT OUEN L'AUMONE	Quartier de l'Eglise	48	G
SAINT OUEN L'AUMONE	Parc relais de Verdun	84	G
TAVERNY	Parking de la Gare	88	G

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

- Sur les Yvelines :

COMMUNES	NOM DU PARC	NB_PLACES	GRATUIT/P AYANT
ACHERES VILLE	Parking de la Gare	708	G
ANDRESY	Parking de la Gare	80	G
AUBERGENVILLE	Parc relais de la Gare	324	P
CHANTELOUP LES VIGNES	Parc relais de la Gare	285	G
CONFLANS STE HONORINE	Parking Sud	269	G
CONFLANS STE HONORINE	Parc relais de la Fonderie	342	G
CONFLANS STE HONORINE / FIN D'OISE	Parc relais	512	G
EPONE - MEZIERES	Parking Nord	250	G
EPONE - MEZIERES	Parking Sud	198	G
GARGENVILLE	Parc relais de la Gare	110	G
JUZIERS	Parking de la Gare	87	G
LES MUREAUX	Parking de la rue de Poissy	184	P
LES MUREAUX	Parc relais de la Gare	327	P
MAISONS LAFITTE	Parking Libération	407	P
MAURECOURT	Parking de la Gare	49	G
MEULAN / THUN LE PARADIS	Parc relais de la Ferme du Paradis	170	G
POISSY	Parc relais	103	P
POISSY	Parc relais de la Gare	900	P
SAINT GERMAIN / ACHERES GRAND CORMIER	Parking de la Gare	100	G
SAINT GERMAIN EN LAYE	Parking de la piscine	200	G
SAINT GERMAIN EN LAYE	Parking du château	1244	P
TRIEL SUR SEINE	Parking de la Gare	95	G

VAUX SUR SEINE	Parking de la Gare	130	G
VERNOUILLET / VERNEUIL SUR SEINE	Parc relais du Lac	500	P
VILLENES SUR SEINE	Parc relais de la Gare	300	P

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

■ Le réseau de transports collectifs sur la zone d'étude d'A12

➤ Le réseau RER SNCF

La zone d'étude est desservie par 3 axes principaux de RER :

- La branche C7 du RER C Paris – Saint Quentin en Yvelines, qui suit la Seine depuis Notre Dame en passant par le Louvre, le Musée d'Orsay, les Invalides et la Tour Eiffel. Elle dessert les gares de Versailles Chantiers, Saint Cyr et Saint-Quentin-en-Yvelines .
- La branche C5 du RER C Paris – Versailles Rive Gauche, qui dessert les gares de Porchefontaine et Versailles RG.
- La branche du RER C qui relie la banlieue ouest (direction Saint-Quentin-en-Yvelines) et la banlieue sud (direction Massy-Palaiseau).

➤ Les autres lignes SNCF

Versailles et la gare des Chantiers constituent le maillon stratégique au sein des réseaux RER et SNCF. Versailles est traversé par plusieurs lignes de chemin de fer et compte cinq gares voyageurs (« rive droite », « rive gauche », « Chantiers », « Porchefontaine » et Montreuil ») et une gare de fret (« les Matelots »).

La zone d'étude d'A12 est desservie par trois lignes SNCF, desservant toutes Versailles :

- La ligne Verrière-La Défense qui relie Saint-Quentin-en-Yvelines à la Défense et dessert la gare des Chantiers,
- La ligne du réseau de banlieue « Saint-Lazare » desservant la gare terminus de Versailles Rive Droite,
- La ligne du réseau de banlieue « Montparnasse » reliant Versailles Chantiers à la gare Montparnasse.

A l'avenir, la desserte sera complétée par les lignes tangentielles Sud et Ouest.

On notera l'importance de la gare de Versailles Chantiers qui assure des liaisons rapides et fréquentes vers Paris, la Défense, les Invalides et Montparnasse. Elle dessert Mantes, Dreux, Saint-Quentin-en-Yvelines, Rambouillet, Chartres et Massy-Palaiseau.

De plus, la gare des Chantiers est renforcée par une gare routière, ce qui fait d'elle un pôle majeur des transports à l'échelle de l'Ile-de-France.

Les autres gares de la zone d'étude sont les gares de Trappes, La Verrière, Coignières, Les Essarts-le-Roi.

Au delà de Rambouillet, aucune ligne ferroviaire ne relie le secteur de Saint Quentin en Yvelines vers le sud de la région (la ligne SNCF se dirige vers l'ouest au delà de Rambouillet).

➤ Le réseau de bus

Sur Trappes, La Verrière et Les Essarts-le-Roi, on dénombre respectivement 5, 10 et 4 lignes de bus qui desservent la gare. La ligne de bus Trappes – La Verrière, qui emprunte la RN10, a 139 passages par jour.

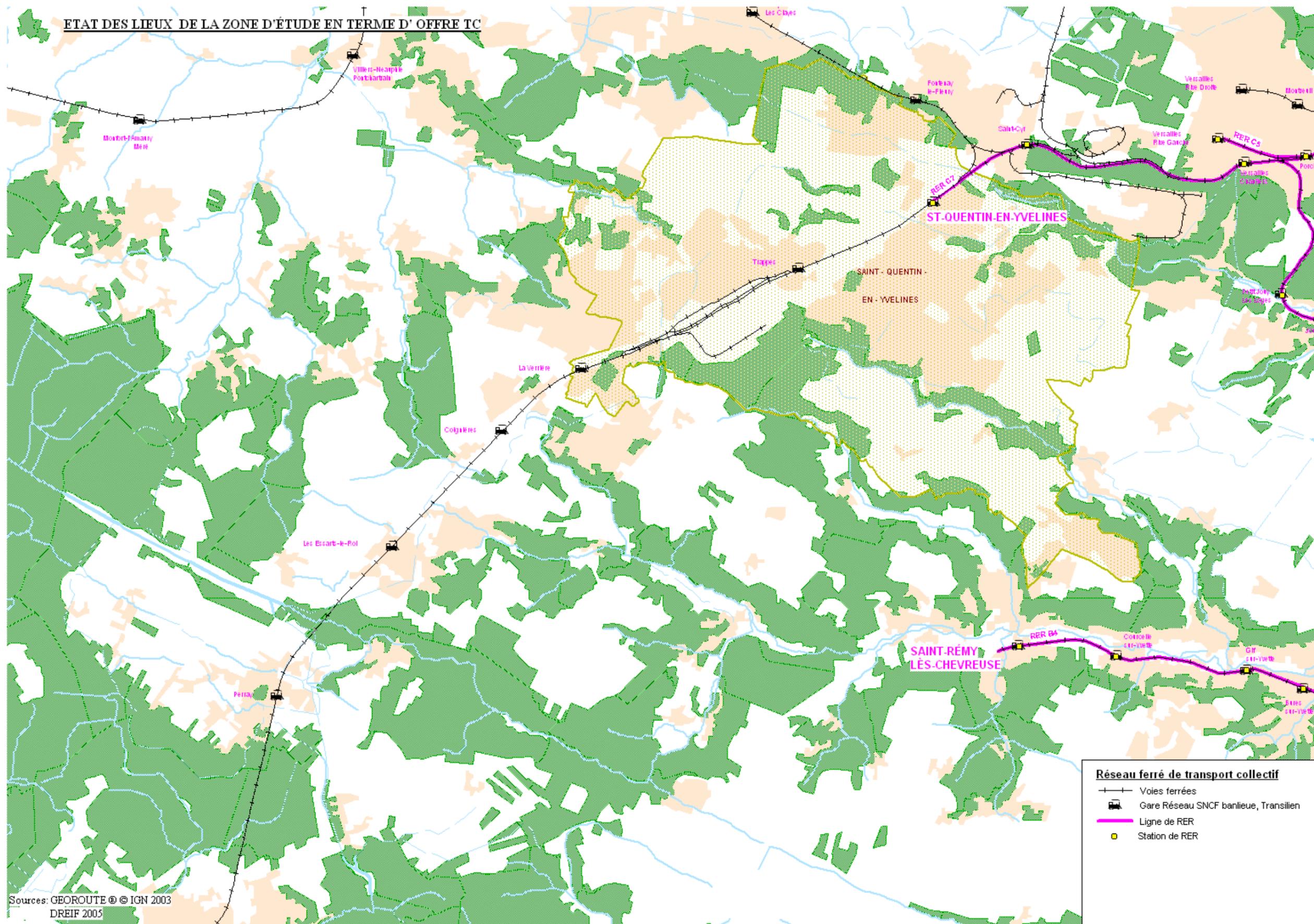
Sur Coignières il n'y a pas de ligne de bus passant par la gare. (Source : document 2)

Ces lignes de bus font partie pour la plupart du réseau SQYBUS qui dessert, avec 22 lignes, l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines.

La liste des lignes est la suivante (Source : site www.transport-idf.com):

Ligne	Départ	Arrivée	Desserte intermédiaire
401	Versailles Rive Gauche RER C	Maurepas	Saint Quentin SNCF
402	Montigny Saint Quentin SNCF	Le Mesnil Saint Denis	La Verrière SNCF
411A	Coignières	Elancourt	La Verrière SNCF
411B	La Verrière SNCF	Trappes	
412	La Verrière SNCF	Elancourt France Miniature	
414	Trappes SNCF	Montigny-le-Bretonneux	Saint Quentin SNCF
415	Le Mesnil Saint Denis	Bois d'Arcy	La Verrière SNCF, Trappes SNCF et Saint Quentin SNCF
416	La Verrière SNCF	Trappes SNCF	Elancourt
417A	Trappes SNCF	La Verrière SNCF	
417B	Trappes SNCF	Plaisir SNCF	Trappes et Elancourt
419	Magny-les-Hameaux	Montigny-le-Bretonneux	
437	Saint Rémy RER B	Magny-les-Hameaux	
439	Saint Rémy RER B	Versailles Rive Gauche RER C	Montigny-le-Bretonneux
440	Guyancourt	Versailles Rive Gauche RER C	
460	Montigny-le-Bretonneux	Guyancourt Technocentre	
461	Montigny-le-Bretonneux	Magny-les-Hameaux	Voisins-le-Bretonneux
463	Montigny Saint Quentin SNCF	Elancourt	
464	Montigny Saint Quentin SNCF	Saint Rémy RER B	
465 et 467	Montigny Saint Quentin SNCF	Guyancourt (1 seul sens par ligne)	
468	Montigny Saint Quentin SNCF	Guyancourt	
475	Elancourt	Porte d'Orléans	Saint Quentin SNCF

Figure 31 - réseau TC lourds



➤ Les parcs relais

Les tableaux suivants présentent l'offre de parcs relais sur la zone d'étude.

Figure 32 - parcs relais



Source : STIF, site www.stif-idf.fr

COMMUNES	NOM DU PARC	NB_PLACES	GRATUIT/P AYANT
VERSAILLES CHANTIERS	Parking Raymond Poincaré	510	P
SAINT QUENTIN EN YVELINES	Parc relais Jean Bertin	510	P
SAINT QUENTIN EN YVELINES	Parc relais P6 Joel Le Theule	213	P
SAINT QUENTIN EN YVELINES	Parc relais P10	624	G
TRAPPES	Parc relais Nord	178	G
TRAPPES	Parc relais Sud	168	G
LA VERRIERE	Parc relais	85	G
LA VERRIERE	Parc relais	388	G
LA VERRIERE	Parc relais	389	G
COIGNIERES	Parc relais	128	G
COIGNIERES	Parc relais	200	G
LES ESSARTS LE ROI	Parc relais	66	G
LES ESSARTS LE ROI	Parc relais	316	G
LE PERRAY	Parc relais	110	G
LE PERRAY	Parc relais	200	G
RAMBOUILLET	Parc Les vignes	148	P
RAMBOUILLET	Parc Le Sequoia	389	P

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

V.2. Le fonctionnement et la performance du réseau TC

■ Sur la zone d'étude A104

➤ La fréquentation des gares et des lignes

En raison des déplacements domicile-travail, les liaisons directes avec Paris sont très fréquentées. Le seul RER A reçoit 35000 voyageurs par jour dont la moitié en gare de Cergy-Préfecture.

La fréquentation en 2002 des principales gares de la zone d'étude pour un jour ouvrable est la suivante :

Cergy Préfecture	:	17 000 voyageurs
Conflans Fin d'Oise	:	9 300 voyageurs
Poissy	:	14 900 voyageurs
Saint-Germain-en-Laye	:	17 700 voyageurs
Achères	:	4 000 à 9 000 voyageurs

A titre de comparaison, la fréquentation de la gare Saint Lazare est de 132 000 voyageurs.

(Sources : références [1], [3] et [4])

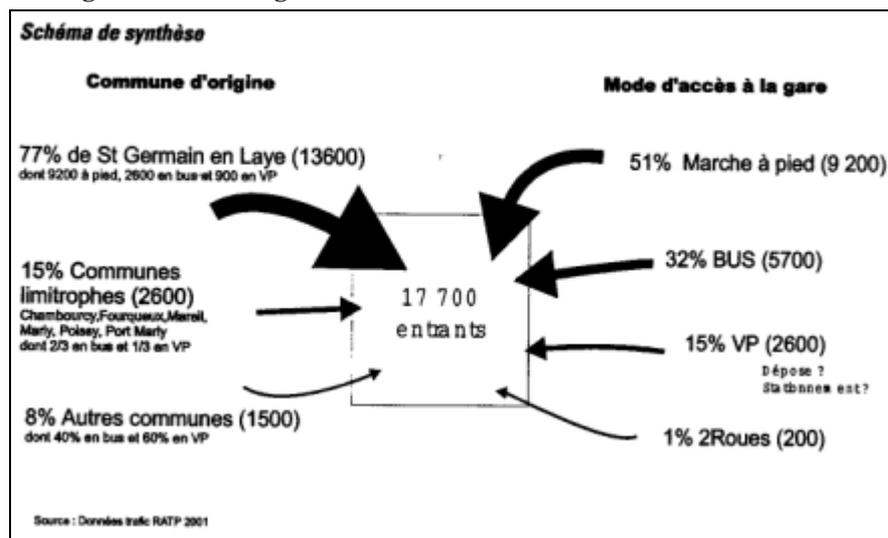
Par ailleurs on dénombre sur les principales lignes de bus desservant Cergy-Pontoise et le nord de la zone d'étude, ainsi que sur les lignes interdépartementales assurant les liaisons entre Cergy-Pontoise et Saint Germain en Laye un nombre annuel de voyageurs de l'ordre de 1 200 000 à 2 000 000.

La ligne la plus fréquentée est la ligne interdépartementale 258 du réseau RATP qui assure la liaison entre Saint Germain en Laye et La Défense, avec plus de 3 500 000 voyageurs par an. (source : référence [4])

Sur la gare de Saint Germain en Laye, on dispose en plus de données intéressantes sur la commune d'origine des entrants et leur mode d'accès à la gare.

Le graphique ci-dessous résume ces éléments.

Figure 33 - accès gare de Saint Germain



source : Diagnostic Pôle gare de Saint-Germain-en-Laye, étude réalisée par AM Environnement pour le compte du STIF et de la ville

La gare routière permet de drainer les habitants des communes voisines. 15 % des usagers du RER viennent en effet des communes voisines parmi lesquelles Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly, Poissy...

➤ **Le nombre de services**

- Sur les réseaux RER et SNCF

Depuis la gare de :	Nombre de services à l'heure de pointe du matin (entre 7h. et 9h.) dans les deux sens
Cergy le Haut	- 41 trains
Cergy-Saint Christophe	- 41 trains
Cergy-Préfecture	- 42 trains
Conflans Fin d'Oise	- 52 trains
Achères-Ville	- 43 trains
Maisons Lafitte	- 48 trains
Poissy	- 31 trains
Villennes sur Seine	- 9 trains
Vernouillet/Verneuil	- 16 trains
Les Mureaux	- 15 trains
Triel sur Seine	- 8 trains
Chanteloup les Vignes	- 8 trains
Andrésy	- 9 trains
Maurecourt	- 9 trains
Saint Germain en Laye	- 24 trains

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

L'offre de service sur les principales lignes du RER A est variable selon les heures, avec une fréquence variant de 2 à 6 trains à l'heure. La fréquence est de 6 trains à l'heure aux heures de pointe, mais 2 trains seulement aux heures creuses, le soir et le week-end.

Par ailleurs, un premier tronçon de la liaison de rocade dénommée « Grande Ceinture Ouest » (GCO) qui reliera à terme Versailles à Cergy a été ouvert fin 2004. Il permet de relier Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye en 15 minutes avec une fréquence de 4 trains par heure aux heures de pointe et 2 trains par heure aux heures creuses.

Sur le réseau SNCF, la liaison Paris Saint-Lazare – Cergy est assurée uniquement aux heures de pointe avec une fréquence équivalente à celle du RER.

La liaison Paris Saint-Lazare – Mantes via Poissy est assurée avec une fréquence de 11 trains par jour dans les deux sens.

Le nombre de services est globalement bon aux heures de pointe, sauf sur les communes de la rive gauche de la Seine : Les Mureaux, Triel, Chanteloup les Vignes, Andrésy, Maurecourt.

- Sur le réseau de bus interdépartemental

Sur la ligne 27 Cergy Préfecture – Saint Germain-en-Laye RER : 4 bus partent dans chaque sens du lundi au vendredi le matin entre 6h50 et 9h00 et le soir entre 16h00 et 19h00. La durée du trajet indiquée est de 35 minutes à 50 minutes. Deux services sont également prévus le samedi.

Sur la ligne 16 Cergy Préfecture – Saint Quentin en Yvelines : 4 bus partent dans chaque sens du lundi au vendredi le matin entre 6h00 et 8h00 et le soir entre 17h00 et 19h00. La durée du trajet indiquée est de 1h10 à 1h30. Il n'y a pas de service le week-end. (Source : référence [3])

- Sur les réseaux de bus départementaux

Dans le Val d'Oise, la ligne Mobilien 95.18 offre une liaison par heure entre Cergy Préfecture et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle (15 services par jour).

Dans les Yvelines, la moitié des lignes disposent d'une cinquantaine de services par jour en semaine.

Lignes	Direction	En semaine	Samedi	Dimanche	Service continu
1	Saint Germain / Versailles	46	12	8	Oui
2	Saint Germain / Maisons Laffitte	41	32	0	Oui
10	Saint Germain / Marly le Roi	69	23	13	Oui
13	Saint Germain / Saint Quentin en Yvelines	11	3	0	Non
15	Saint Germain / L'Etang la Ville	22	0	0	Non
24	Saint Germain / Poissy	51	27	9	Oui
7 SG	Saint Germain / Sartrouville	6	4	4	Non

(Source : référence [3])

- Sur les réseaux de bus urbain

Sur l'agglomération de Cergy-Pontoise, 90% des lignes offrent un service continu sur la journée, alors que sur Saint Germain-en-Laye, seulement 40% des lignes offrent un service continu sur la journée.

➤ Les temps d'accès

D'une façon générale, depuis Paris (Châtelet, Gare Saint-Lazare, Gare du Nord) jusqu'aux principales gares de la zone d'étude (Pontoise, Cergy, Conflans-Sainte-Honorine, Poissy et Saint Germain-en-Laye), les temps d'accès varient de 35 à 45 minutes.

La ligne de Pontoise à Paris Nord dessert les gares de Pontoise et Saint Ouen l'Aumône avec un temps de trajet de 33 minutes

La ligne de Pontoise à Paris Saint Lazare (Paris-Gisors) via Conflans Sainte Honorine dessert la gare de Pontoise avec un temps de trajet minimum de 31 minutes

Par ailleurs, sur la ligne de bus Mobilien 95.18, entre Cergy Préfecture et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, la durée du trajet indiquée est de 1h15.

Depuis la gare de :	Temps d'accès
Cergy-Préfecture	27 mn - NANTERRE PREFECTURE 30 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 31 mn - POISSY 37 mn - RUEIL MALMAISON 40 mn - CHATELET LES HALLES
Conflans Fin d'Oise	10 mn - CERGY PREFECTURE 21 mn - NANTERRE PREFECTURE 24 mn - POISSY 24 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 34 mn - CHATELET LES HALLES
Achères-Ville	13 mn - CERGY PREFECTURE 18 mn - NANTERRE PREFECTURE 21 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 21 mn - POISSY 31 mn - CHATELET LES HALLES
Maisons Lafitte	12 mn - POISSY 14 mn - NANTERRE PREFECTURE 16 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 19 mn - CERGY PREFECTURE

	26 mn - CHATELET LES HALLES
Poissy	22 mn - GARE ST LAZARE 22 mn - NANTERRE PREFECTURE 24 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 31 mn - RUEIL MALMAISON 32 mn - CERGY PREFECTURE
Villennes sur Seine	27 mn - GARE ST LAZARE 33 mn - NANTERRE PREFECTURE 35 mn - MANTES LA JOLIE 36 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 43 mn - RUEIL MALMAISON
Vernouillet/Verneuil	13 mn - POISSY 28 mn - NANTERRE PREFECTURE 31 mn - MANTES LA JOLIE 31 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 31 mn - GARE ST LAZARE
Les Mureaux	20 mn – POISSY 23 mn – MANTES LA JOLIE 35 mn – NANTERRE PREFECTURE 38 mn – GARE ST LAZARE 38 mn – GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE
Triel sur Seine	27 mn - CERGY PREFECTURE 35 mn - MANTES LA JOLIE 38 mn - NANTERRE PREFECTURE 42 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 47 mn - GARE ST LAZARE
Chanteloup les Vignes	23 mn - CERGY PREFECTURE 35 mn - NANTERRE PREFECTURE 39 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 39 mn - MANTES LA JOLIE 44 mn - GARE ST LAZARE
Saint Germain en Laye	10 mn - RUEIL MALMAISON 17 mn - NANTERRE PREFECTURE 20 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 30 mn - CHATELET LES HALLES 40 mn - VERSAILLES CHANTIERS

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

➤ La qualité de la desserte

Le réseau de transports collectifs lourds est bien adapté aux **trajets vers Paris**. Ainsi la desserte est globalement satisfaisante pour les communes de Cergy-Pontoise, Poissy, Achères, Saint Germain-en-Laye, reliées au RER.

Les liaisons radiales avec le reste de la région présentent également de bonnes performances. La convergence de 4 tronçons de ligne en gare de Pontoise permet d'être relié à de nombreuses villes. Les dessertes en heures creuses demeurent toutefois moins efficaces.

Les réseaux de bus urbains et interurbains complètent le dispositif ferré. Les dessertes de type urbain concernent essentiellement l'agglomération de Cergy-Pontoise. Le réseau STIVO (16 lignes et 596 points d'arrêt) dessert ainsi les gares, les établissements scolaires et universitaires, les équipements commerciaux, l'hôpital de Pontoise et les principales zones d'emploi.

Le réseau de bus interurbain fonctionne dans une logique de complémentarité avec le train et le RER. Doté d'une vingtaine de lignes, il met en relation l'agglomération de Cergy-Pontoise avec les autres territoires du département (la Vallée de Montmorency, les rives de Seine, le Vexin français), ainsi que différents sites de l'Ouest francilien (le Mantois et la vallée de Seine, le sud du département de l'Oise)

En revanche la rive gauche de la Seine est passablement desservie avec une fréquence des trains aux heures creuses de 1 train par heure. De plus, le réseau de transports collectifs lourds assure mal la desserte locale.

Malgré l'étendue du réseau, les dessertes actuelles ne répondent pas de manière totalement satisfaisante aux besoins. Les intermodalités, notamment bus/bus, ne sont pas toujours de qualité. De même les fréquences sont moins élevées, voire absentes, en heures creuses, si bien que le réseau de bus parvient difficilement à concurrencer les déplacements en voiture.

Certaines zones de l'aire d'étude sont mal ou faiblement reliées aux gares, comme les communes de Chambourcy, Fourqueux, Mareil-Marly et la périphérie de Saint Germain en Laye qui connaissent un accès difficile au pôle de la gare RER de Saint Germain en Laye, par faiblesse des dessertes en transports en commun et du fait de la congestion de la circulation automobile dans le centre-ville de Saint Germain.

■ Sur la zone d'étude d'A12

➤ La fréquentation des gares et des lignes

Dans le secteur d'étude, la fréquentation des principales gares est la suivante :

Gare	Voyageurs entrant par jour
Versailles-Chantiers	35 000
Versailles-Rive Gauche	4 000 à 9 000
Versailles-Rive Droite	4 000 à 9 000
Saint Cyr l'Ecole	4 000 à 9 000
Trappes	6 000 (en 1999)
La Verrière	5 800 (en 1994)
Coignièrès	Entre 1 000 et 2 000
Les Essarts-le-Roi	Entre 1 000 et 2 000

(Source : référence [2])

Par ailleurs on dénombre sur les principales lignes de bus desservant Trappes et le sud de la zone d'étude un nombre annuel de voyageurs de l'ordre de 1 200 000 à 2 000 000. Les lignes les plus fréquentées sont celles qui desservent l'agglomération de Versailles, avec plus de 3 500 000 voyageurs par an pour certaines. (source : référence [4])

➤ Le nombre de services

Le nombre de services est plutôt bon sur les gares de Saint Quentin en Yvelines et Versailles Chantiers. Il est en revanche plus limité sur les gares du sud de la ligne.

Depuis la gare de :	Nombre de services à l'heure de pointe du matin (entre 7h. et 9h.) dans les deux sens
Rambouillet	- 19 trains
Le Perray	- 11 trains
Les Essarts le Roi	- 11 trains
Coignièrès	- 12 trains
La Verrière	- 27 trains
Trappes	- 28 trains
Saint Quentin en Yvelines	- 43 trains
Versailles Chantiers	- 92 trains

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

➤ **Les temps d'accès**

Depuis la gare de :	Temps d'accès
Rambouillet	23 mn - VERSAILLES CHANTIERS 30 mn - ST QUENTIN EN YVELINES 36 mn - GARE MONTPARNASSE 52 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 57 mn - NANTERRE PREFECTURE
La Verrière	11 mn - ST QUENTIN EN YVELINES 19 mn - VERSAILLES CHANTIERS 20 mn - RAMBOUILLET 35 mn - GARE MONTPARNASSE 38 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE
Trappes	14 mn - VERSAILLES CHANTIERS 25 mn - RAMBOUILLET 30 mn - GARE MONTPARNASSE 34 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 39 mn - NANTERRE PREFECTURE
Saint Quentin en Yvelines	10 mn - VERSAILLES CHANTIERS 26 mn - GARE MONTPARNASSE 29 mn - RAMBOUILLET 30 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 35 mn - NANTERRE PREFECTURE
Versailles Chantiers	11 mn - ST QUENTIN EN YVELINES 16 mn - GARE MONTPARNASSE 22 mn - GRANDE ARCHE DE LA DEFENSE 23 mn - RAMBOUILLET 27 mn - NANTERRE PREFECTURE

Source : STIF, site www.stif-idf.fr

➤ **La qualité de la desserte**

Certaines zones de l'aire d'étude sont mal ou faiblement reliées aux gares :

- les communes de Noisy-le-Roi et Bailly qui connaissent des difficultés de stationnement au niveau des parcs relais des gares SNCF de Saint Nom et Marly le Roi, et qui de par leur faible densité d'habitants présentent de faibles dessertes TC de rabattement sur les gares.
- les communes de Rocquencourt et du Chesnay dont l'accès aux lignes SNCF de Versailles dépend beaucoup des conditions de circulation dans Versailles. La mise en place du TCSP permettra de résorber de manière substantielle ce problème.

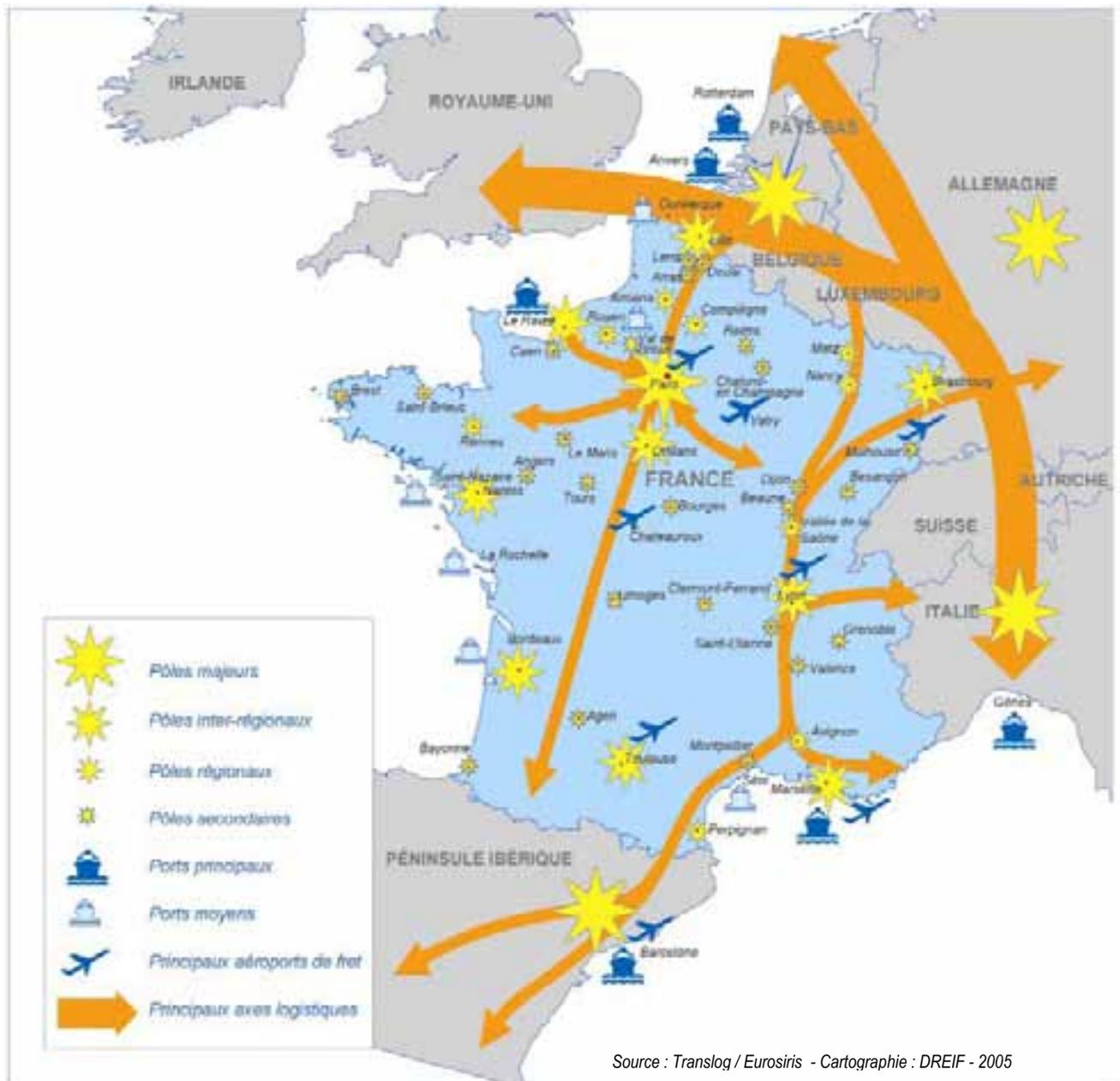
VI. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

VI.1. Les flux de marchandises

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

Les principaux flux de transit à travers la France passent d'une part dans le « couloir de l'axe rhodanien » et d'autre part dans le « couloir A1-A10 », avec traversée de l'Ile-de-France. La carte ci-dessous permet de mettre en balance l'importance de ces flux par rapport aux grands flux européens qui contournent la France.

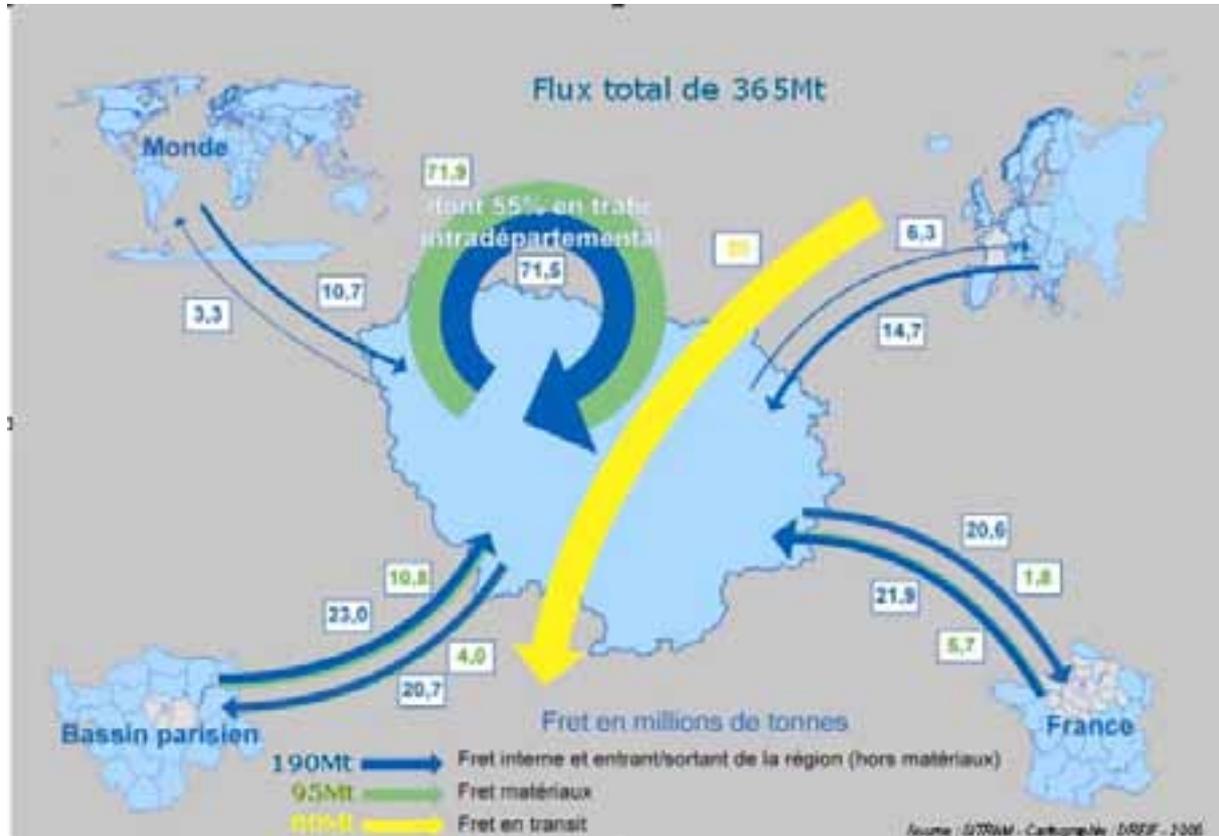
Figure 34 - Place de l'Ile-de-France en Europe



■ Les flux de marchandises en Ile-de-France

Les flux en transit représentent tout de même une part importante des flux de marchandises, à savoir 22% du trafic total de marchandises (tous modes) en Ile-de-France, contre 39% pour l'ensemble des trafics d'échange et 39% pour le trafic interne à l'Ile-de-France.

Figure 35 - Les flux de marchandises en Ile-de-France



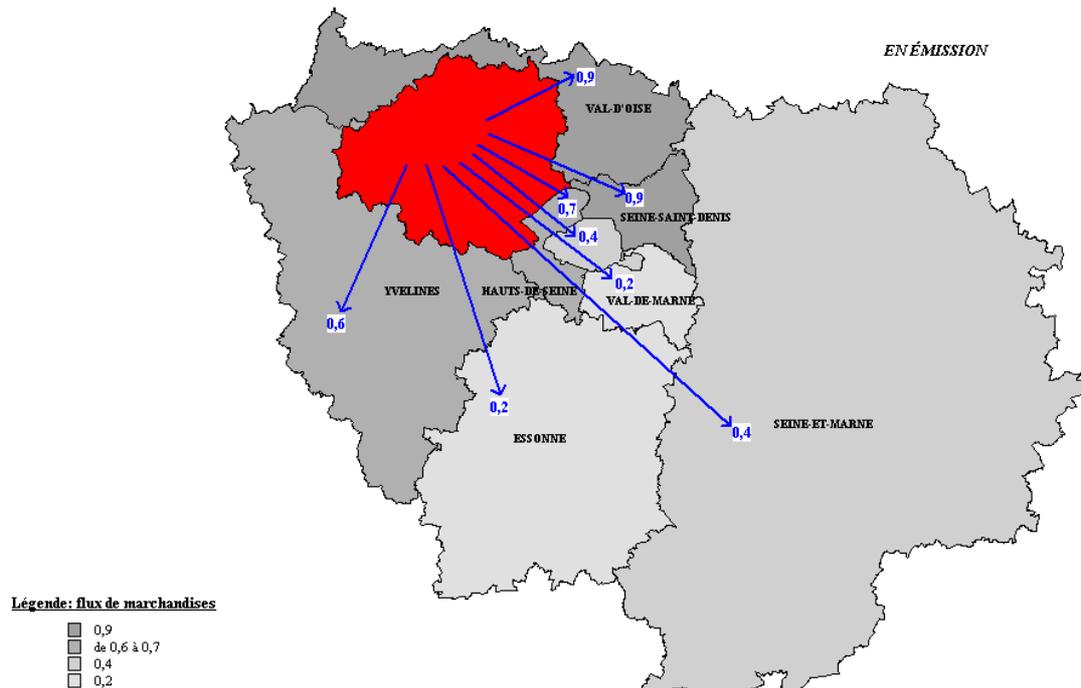
■ Les flux routiers de marchandises sur le secteur d'A104

Le fret routier sur le secteur d'étude d'A104 représente un flux interne de 7.1 millions de tonnes par an, un flux d'échange avec l'Ile-de-France de 10.6 millions de tonnes par an et un flux d'échange avec le reste de la France de 9.8 millions de tonnes par an.

La zone échange surtout avec les Hauts-de-Seine, Paris et les Yvelines.

Figure 36 - Flux routiers de marchandises émis par la zone A104 vers l'Ile-de-France

Les flux de marchandises sortant de la zone d'étude A104

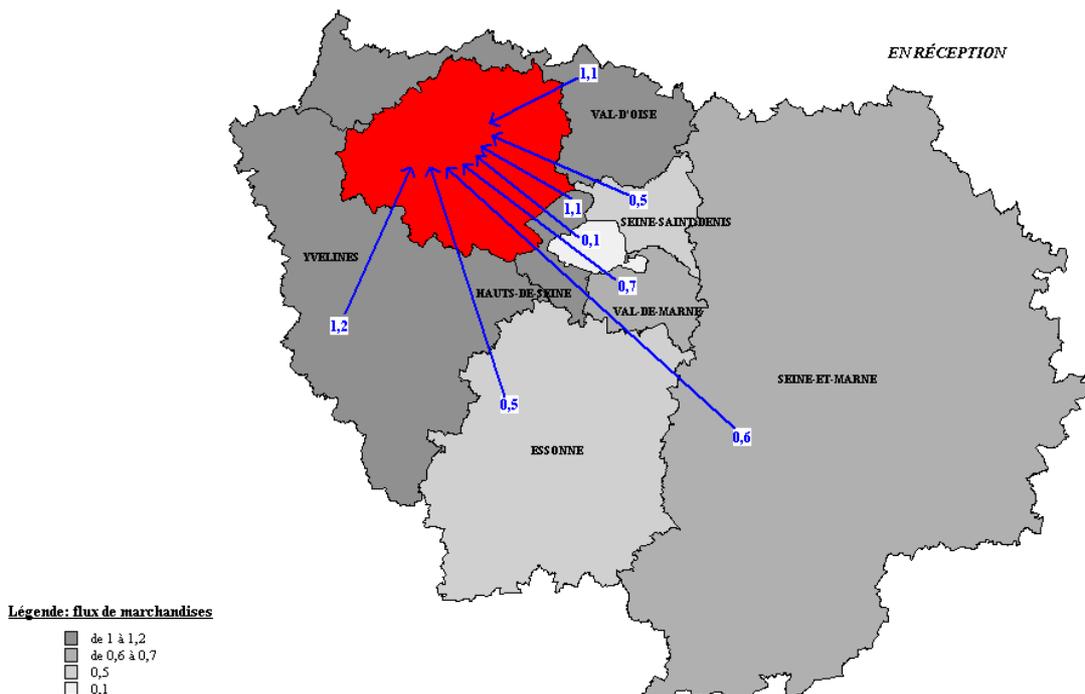


Sources:
SITRAM, TRM
fond: (c) IGN BD Carto 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Octobre 2005

Frete en millions de tonnes par an

Figure 37 - Flux routiers de marchandises reçus par la zone A104

Les flux de marchandises entrant dans la zone d'étude A104



Sources:
SITRAM, TRM
fond: (c) IGN BD Carto 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Octobre 2005

Frete en millions de tonnes par an

Figure 38 - Synthèse des flux routiers de marchandises de la zone d'étude A104

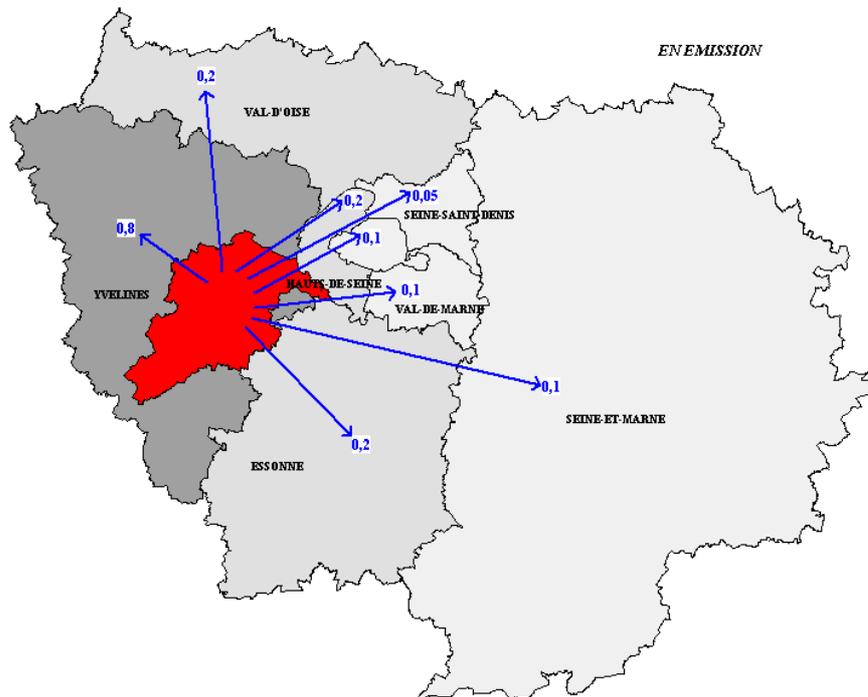


■ **Les flux routiers de marchandises sur le secteur d'A12**

Le fret routier sur le secteur d'étude d'A12 est nettement inférieur : il représente un flux interne de 2.4 millions de tonnes par an, un flux d'échange avec l'Ile-de-France de 4.2 millions de tonnes par an et un flux d'échange avec le reste de la France de 2.5 millions de tonnes par an.

Figure 39 - Flux routiers de marchandises émis par la zone A12 vers l'Ile-de-France

Les flux de marchandises sortant de la zone d'étude A12



Légende: flux de marchandises

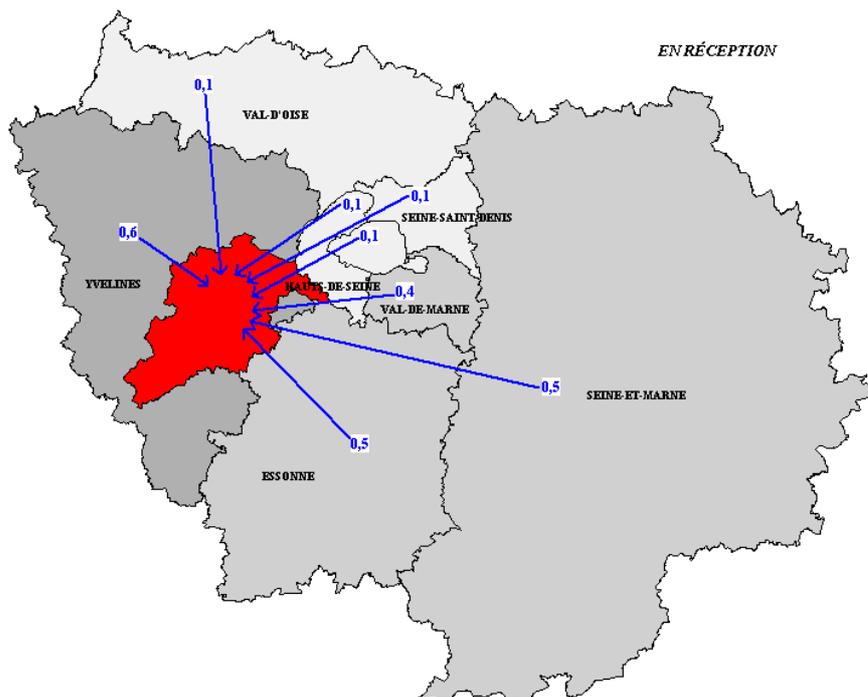
- 0,8
- de 0,1 à 0,2
- <0,1

Sources:
SITRAM, TRM
fond: (c) IGN BD Carto 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Octobre 2005

Fret en millions de tonnes par an

Figure 40 - Flux routiers de marchandises reçus par la zone A12

Les flux de marchandises entrants dans la zone d'étude A12



Légende: flux de marchandises

- 0,6
- de 0,4 à 0,5
- 0,1

Sources:
SITRAM, TRM
fond: (c) IGN BD Carto 1997
Cartographie: DREIF / DIT / GEST
Octobre 2005

Fret en millions de tonnes par an

Figure 41 - Synthèse des flux routiers de marchandises de la zone d'étude A12



VI.2. Les trafics de marchandises

■ Le fret routier journalier

En Ile-de-France, les principaux axes de transit des PL sont orientés nord-sud avec au nord l'autoroute A1, au sud les autoroutes A10 et A6, et entre les deux des liaisons via la francilienne Est, l'A86 Est et le boulevard périphérique Est.

Les autoroutes A15, A13 et A12 ainsi que la RN10 dans le prolongement d'A12 reçoivent cependant des flux de poids-lourds importants.

Sur le secteur d'A104, les trafics moyens journaliers deux sens observés en 2003/2004 sont d'environ :

- 17 000 PL sur l'A86, au niveau de Colombes,
- 11 000 PL sur l'A13, au niveau de Bouafle,
- 3 000 à 4 000 PL sur l'A15, au niveau d'Eragny,
- 8 000 à 9 000 PL sur la RN184, à Nerville-la-Forêt, au sud du croisement avec l'A16,
- 4 000 PL sur la RN184, à Méry-sur-Oise,
- 2 000 PL sur la RN184, à Conflans Sainte Honorine
- 2 000 PL sur la RN184, à Saint Germain-en-Laye

Sur le secteur d'A12, les trafics moyens journaliers deux sens observés sont d'environ :

- 11 000 PL sur l'A10 à Saint Arnould
- 10 000 PL sur l'A12
- 5 500 PL sur la RN10 à Elancourt
- 4 000 PL sur la RN10 à Coignières

■ Le fret ferroviaire

Sur le secteur d'A104, le trafic sur la ligne entre Mantes-la-Jolie et Gennevilliers est de l'ordre de 50 à 100 trains fret par jour. Sur le secteur d'A12, le trafic sur la ligne Trappes-Rambouillet est moindre, c'est-à-dire inférieur à 50 trains par jour.

On notera que sur la ligne Mantes-Gennevilliers, le fret ferroviaire circule sur une ligne mixte fret/voyageurs à fort trafic voyageurs de sorte que la qualité du service et sa régularité sont fortement contraintes par les problèmes liés aux circulations des trains voyageurs.

■ Le fret fluvial

La Seine, en aval de Paris, possède un gabarit compris entre 3000 et 5000 tonnes. Elle transporte essentiellement des matériaux.

Figure 42 - Le fret routier journalier

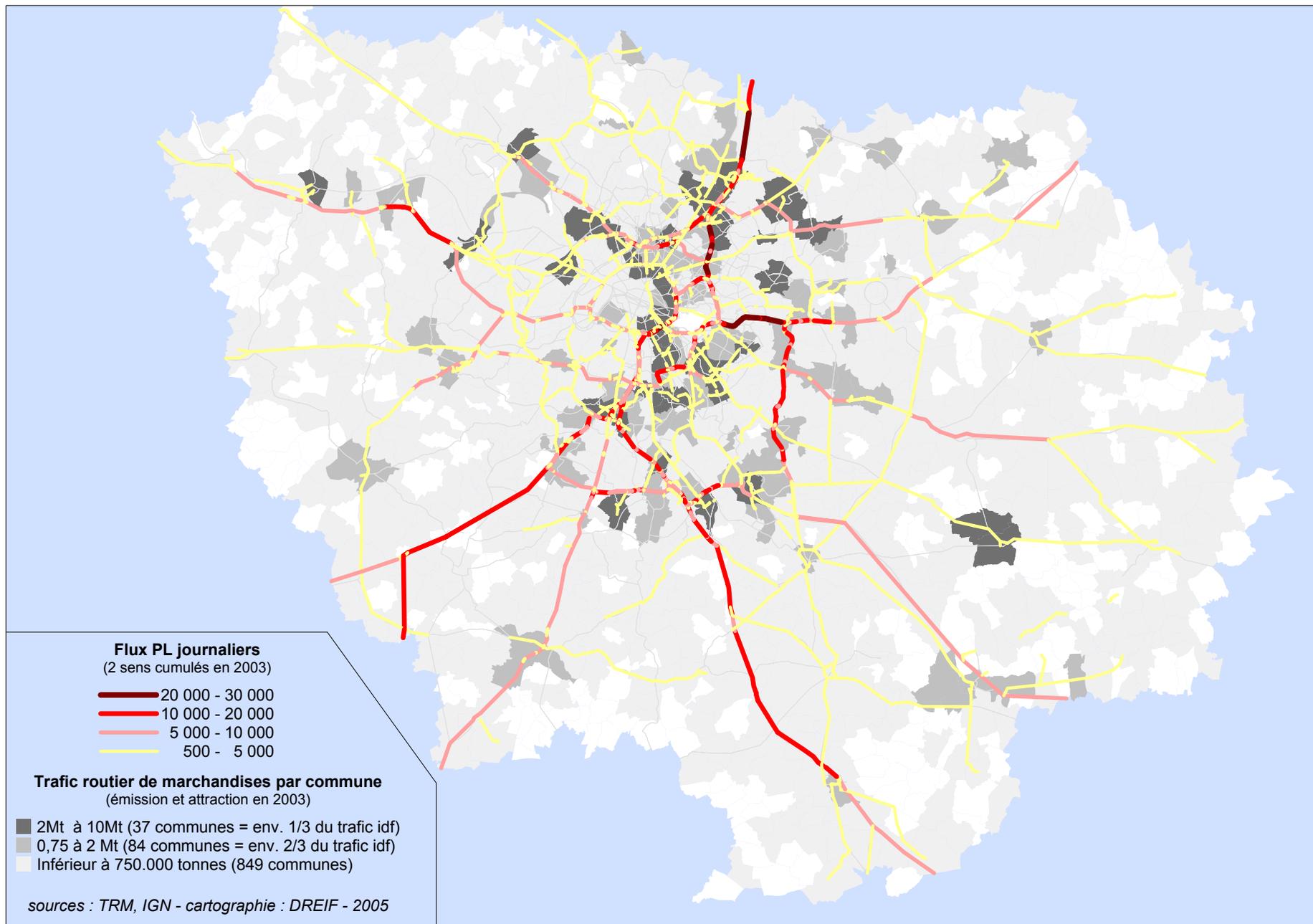


Figure 43 - Le fret ferroviaire journalier

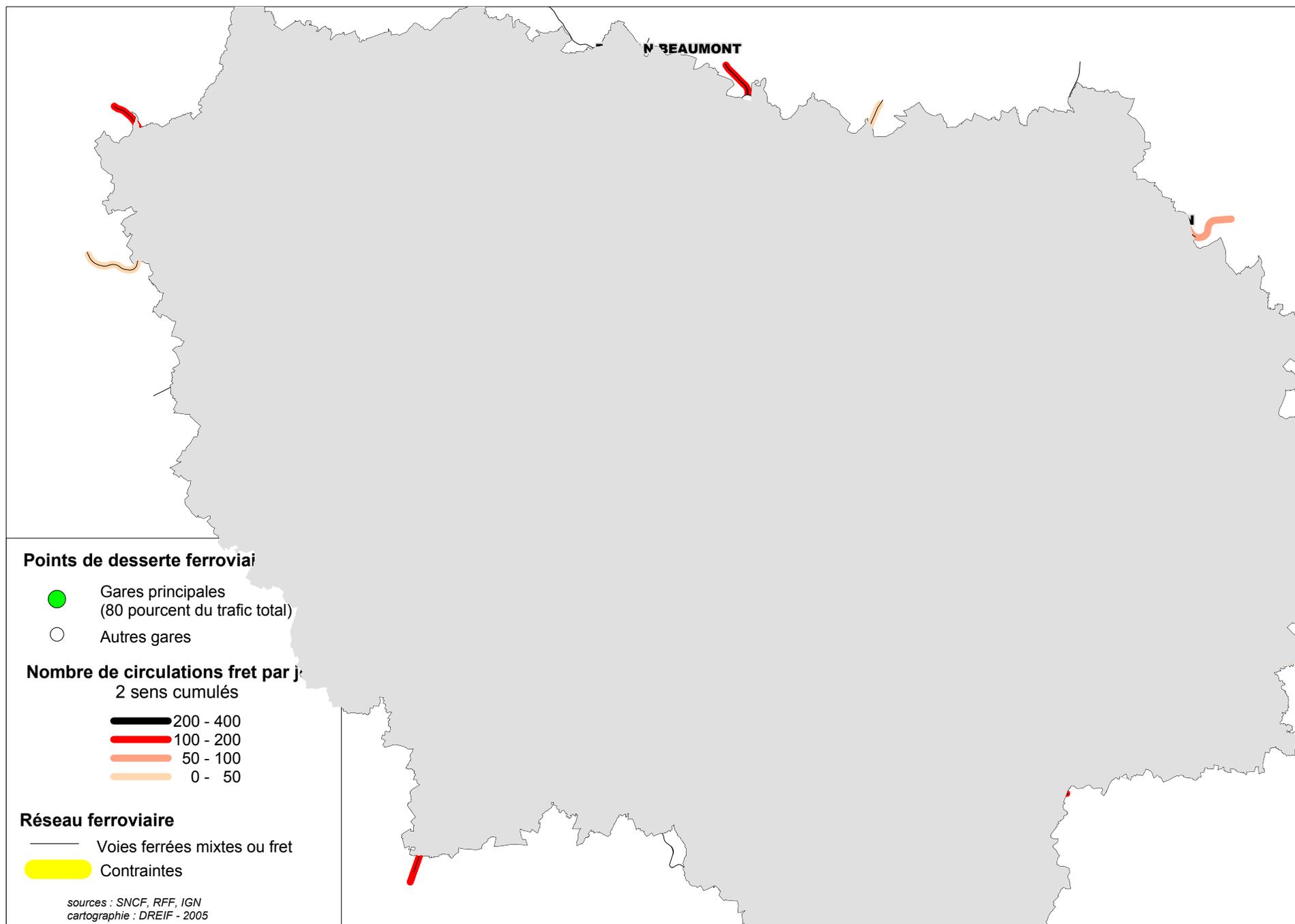
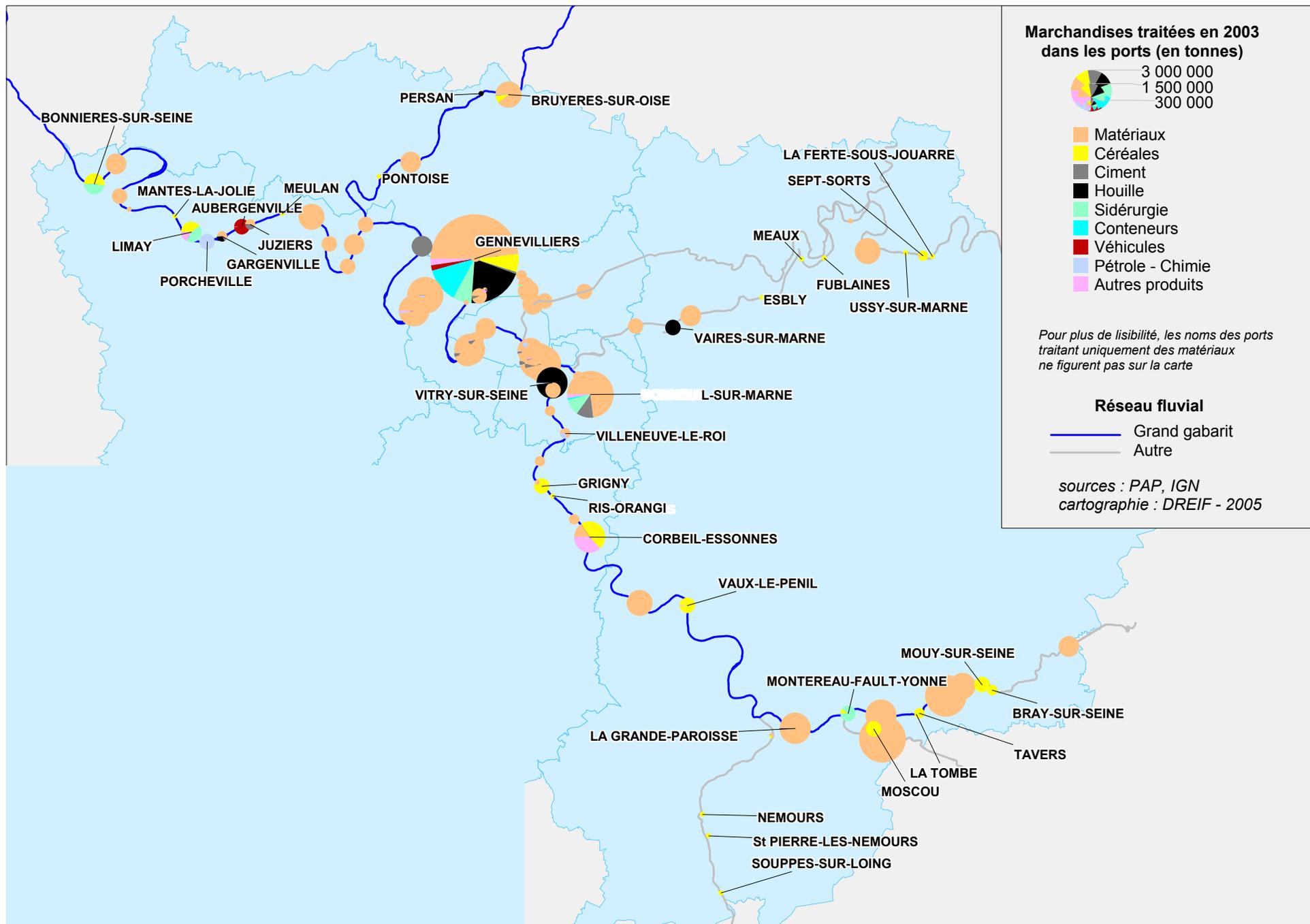


Figure 44 - Le fret fluvial journalier



VI.3. Les infrastructures

La logistique est localisée majoritairement dans les zones d'activités, avec une concentration sur les communes de Cergy, Eragny-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône ; ainsi que dans les zones d'activités le long de la RN184.

■ Les infrastructures ferroviaires

Les principales gares de fret sur la zone d'étude d'A104 sont Gennevilliers qui compte 40 Installations Terminales Embranchées (ITE), et dans une moindre mesure Gargenville, Les Mureaux et Poissy GPF.

Sur la zone d'étude d'A12, la principale gare de fret est la gare de Trappes qui compte 9 ITE et gère un trafic de 135 milliers de tonnes par an de marchandises.

On observe au niveau des gares de fret une diminution de 24% du trafic de fret ferroviaire entre 1995 et 2005.

Gares	trafic 1995 en milliers de tonnes/an	trafic 2005 en milliers de tonnes/an	Nombre ITE
Folie-Nanterre	190	145	8
Poissy GPF	327	249	6
Saint Germain GC	142	108	3
Les Mureaux	334	254	4
Gargenville	432	329	11
Mantes-La-jolie	162	123	5
Bonnières	251	191	6
Trappes-GPF	177	135	9
Gennevilliers	902	687	40

(Source SITADEL)

■ Les infrastructures fluviales

L'Oise en liaison directe avec la Seine offre une desserte fluviale de qualité dont le potentiel sera fortement dopé par la réalisation prochaine du canal Seine Nord.

Il est intéressant de considérer d'abord la demande fluviale à un niveau plus élargi que le secteur strict d'A104. En effet, on compte dans la zone d'étude élargie trois ports fluviaux importants :

Gennevilliers, Nanterre et Bruyères sur Oise.

A titre de comparaison, le port de Gennevilliers draine à lui seul deux fois plus de fret que les 16 ports de la zone d'A104.

Port	Chargement en tonnes/an	Déchargement en tonnes/an	Total en tonnes/an
Gennevilliers	734 470	2 188 140	2 922 610
Nanterre	47 550	639 750	687 300
Bruyères sur Oise	63 950	288 060	352 010
16 ports de la Zone A104	754 310	1 205 400	1 959 700

Le secteur d'A104 comporte cependant plusieurs ports fluviaux importants et notamment : Reuil Malmaison, Cormeilles, Saint Ouen l'Aumône, Achères, Porcheville, Conflans Sainte Honorine, Carrières-sous-Poissy

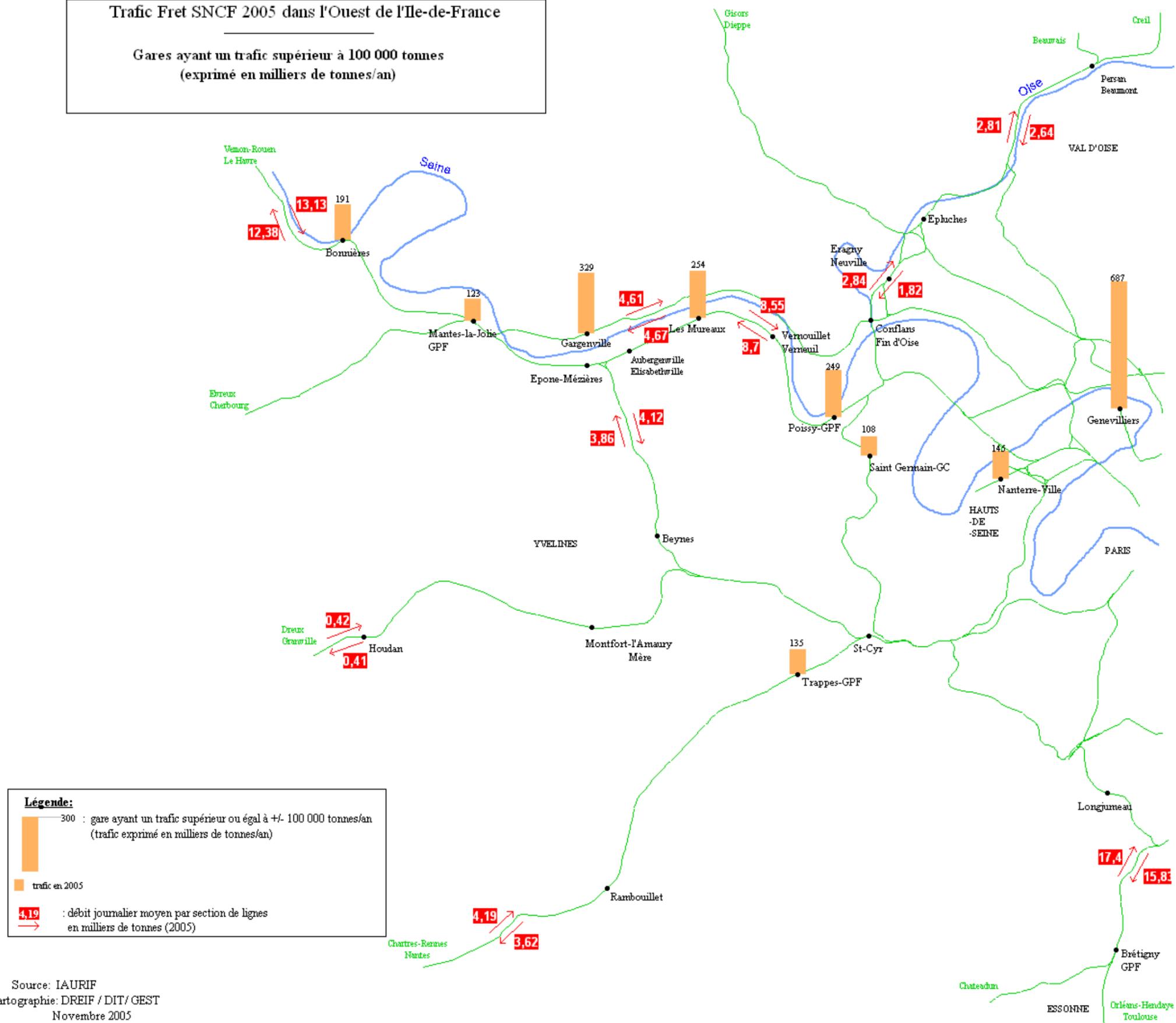
L'activité fluviale correspond à une organisation qui n'est pas nécessairement symétrique, comme le tableau ci-dessous le montre. Ainsi le chargement des marchandises s'effectue essentiellement à Reuil Malmaison et Achères alors que le déchargement est plutôt réparti sur 5 ports, dont principalement Cormeilles.

Port	Chargement en tonnes/an	Déchargement en tonnes/an	Total en tonnes/an
Acheres	131 020	74 010	205 040
Andresy	0	3 150	3 150
Argenteuil	26 420	48 740	75 160
Aubergenville	6 730	0	6 730
Carrieres-sous-Poissy	0	165 460	165 460
Conflans Sainte Honorine	2 180	152 460	154 640
Cormeilles	27 070	263 010	290 090
Gargenville	4 860	73 130	78 000
Hardricourt	1 800	0	1 800
Juziers	29 550	41 610	71 160
Meulan	6 730	0	6 730
Poissy	50	0	50
Pontoise	25 840	970	26 810
Porcheville	0	187 430	187 430
Reuil Malmaison	443 080	38 230	481 310
Saint Ouen l'Aumone	48 960	157 210	206 170

Le port de St Ouen et la ZAC des Épluches génèrent à eux seuls un fort trafic PL du fait des tonnages traités (2,1 millions de tonnes entrant et 1,7 millions de tonnes sortant par an tous trafics confondus ; 700 000 tonnes par an y circulent en interne).

Figure 45 - Trafic fret SNCF

Trafic Fret SNCF 2005 dans l'Ouest de l'Île-de-France
 Gares ayant un trafic supérieur à 100 000 tonnes
 (exprimé en milliers de tonnes/an)



Source: IAURIF
 Cartographie: DREIF / DIT / GEST
 Novembre 2005

■ Les entrepôts et sites logistiques

De part son rang de première région économique à l'échelle mondiale, l'Ile-de-France concentre un grand nombre de plates-formes logistiques de fret, avec environ 300 000 m² de surfaces de stockage mises en chantier par an.

Les entrepôts construits depuis 1985 s'implantent soit dans des espaces nouvellement urbanisés (villes nouvelles en grande couronne), soit aux portes de Paris, dans des communes de proche banlieue, comprises entre le boulevard périphérique et l'A86.

En effet, la recherche d'un foncier abordable et d'une accessibilité maximale au réseau a conduit beaucoup d'entreprises de proche couronne à venir s'installer en périphérie de l'agglomération parisienne.

Parallèlement, se sont installées en proche banlieue des activités privilégiant la proximité de la clientèle, tels que le service après vente, la messagerie ou la petite-distribution dont les marchés se situent au cœur de l'agglomération.

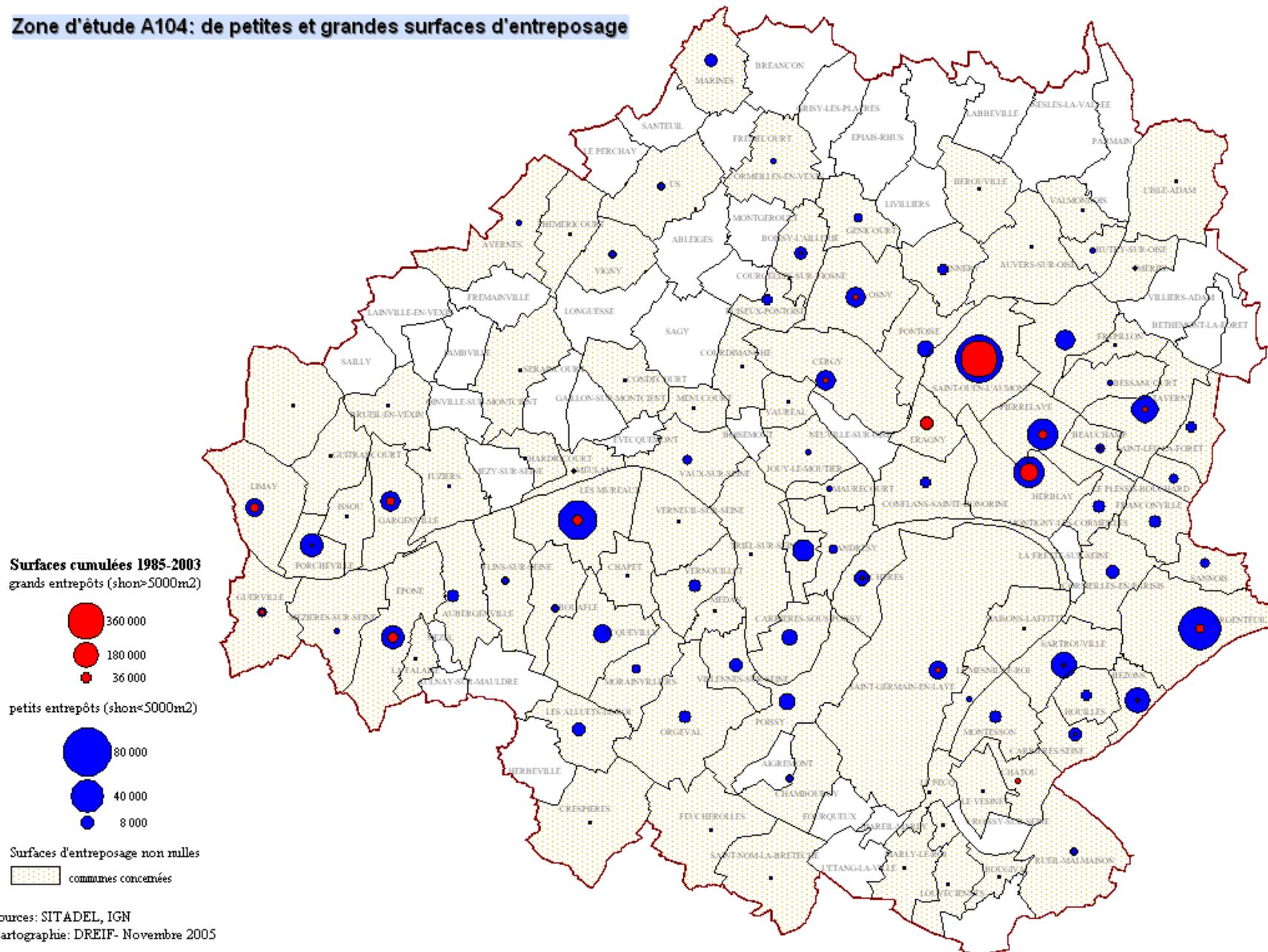
Dans le **Val d'Oise**, près du quart des surfaces construites sont concentrées dans Saint-Ouen L'Aumône. En effet cette commune appartenant à l'agglomération de Cergy-Pontoise se situe en bordure de l'Oise et à l'intersection de la Francilienne et de l'A15. Les sites logistiques sont implantés le long de la RN184, sur les communes de Cergy, Eragny et Saint-Ouen L'Aumône. L'agglomération de Cergy-Pontoise a compté ces 20 dernières années environ 800 000 m² d'entrepôts mis en chantier, dont 75% représentent de grandes surfaces (entrepôts de plus de 5000 m²)

Dans les **Hauts de Seine**, les grandes surfaces d'entrepôt se situent autour des zones industrialo-portuaires de Gennevilliers et de Nanterre. Elles jouissent ainsi de la proximité de Paris, du statut portuaire regroupant les fonctions de fabrication et de stockage de ces deux zones, ainsi que d'un coût foncier abordable.

Dans les **Yvelines**, les surfaces de stockage sont implantées essentiellement autour de deux axes : le long de l'autoroute A13 et de la vallée de la Seine (entre Les Mureaux et Épône) et le long de la RN10. Le Sud Ouest Parisien est caractérisé par un émiettement d'entrepôts logistiques de surface limitée. Saint Quentin en Yvelines constitue un site logistique secondaire et essentiellement concentré sur Trappes. Le parc d'entrepôts est estimé à 402 000 m² en 2001, avec une forte implantation sur les communes de Coignières et Trappes.

Figure 46 - Surfaces d'entreposage sur la zone d'étude A104

Zone d'étude A104: de petites et grandes surfaces d'entreposage



VII. CONCLUSION

Ces secteurs d'études possèdent un fort potentiel de développement, grâce à la présence des villes nouvelles de Cergy-Pontoise et Saint Quentin en Yvelines.

Ces deux villes nouvelles, de par leur attractivité en terme d'emploi, génèrent des migrations pendulaires importantes au niveau de leur secteur, ce qui engendre une saturation importante du réseau aux heures de pointe, aussi bien sur le réseau radial que tangentiel.

Dans les deux cas, c'est principalement la route nationale « historique » qui absorbe depuis plusieurs années la croissance des trafics, de sorte que celle-ci, qu'il s'agisse de la RN184 ou de la RN10, assure toutes les fonctions (desserte, échange, transit) mais n'en satisfait aucune correctement.

Afin que cette situation s'améliore, il serait souhaitable d'améliorer le fonctionnement du réseau en cherchant à délester la voirie primaire des trafics de transit régional ou d'échange.

Il apparaît donc opportun d'étudier plus en avant plusieurs scénarios de transports, et en particulier des scénarios de prolongement de la Francilienne et des scénarios de prolongement d'A12.

VIII. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

[1] Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval, Dossier de saisine de la C.N.D.P. – DRE Ile-de-France – 6 Avril 2005

[2] Prolongement de l'autoroute A12, Dossier de saisine de la C.N.D.P. – DDE des Yvelines – Avril 2005

[3]. Etude du Potentiel de développement de la ligne 27 entre Saint Germain-en-Laye RER et Cergy-Préfecture – Diagnostic – DDE des Yvelines – Septembre 2004

[4] Tangentielle Ouest, Etude de solutions de type tram-train, Rapport de phase 1, Volume 2 : Analyse de l'état initial de l'environnement – STIF – Juin 2004

[5] Quel environnement, quel habitat, quel cadre de vie pour l'Agglomération de Cergy-Pontoise – Conseil Général du Val d'Oise – 2004

[6] Quel environnement, quel habitat, quel cadre de vie pour les Rives de Seine – Conseil Général du Val d'Oise – 2004