

# PROLONGEMENT

de l'autoroute **A 16**  
de L'Isle-Adam à la Francilienne

DOSSIER DES ÉTUDES



## DIAGNOSTIC SUR LES DÉPLACEMENTS

# Contribution au dossier de débat public sur A16

## Diagnostic de la demande de déplacements

Janvier 2007



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
et du Logement

**Affaire suivie par**

---

Séverine CARPENTIER– Pôle Déplacements/DESD

**Avec la contribution de**

---

Nicolas FURMANEK– Pôle Déplacements/DESD

Christine COUDERC– Pôle Déplacements/DESD

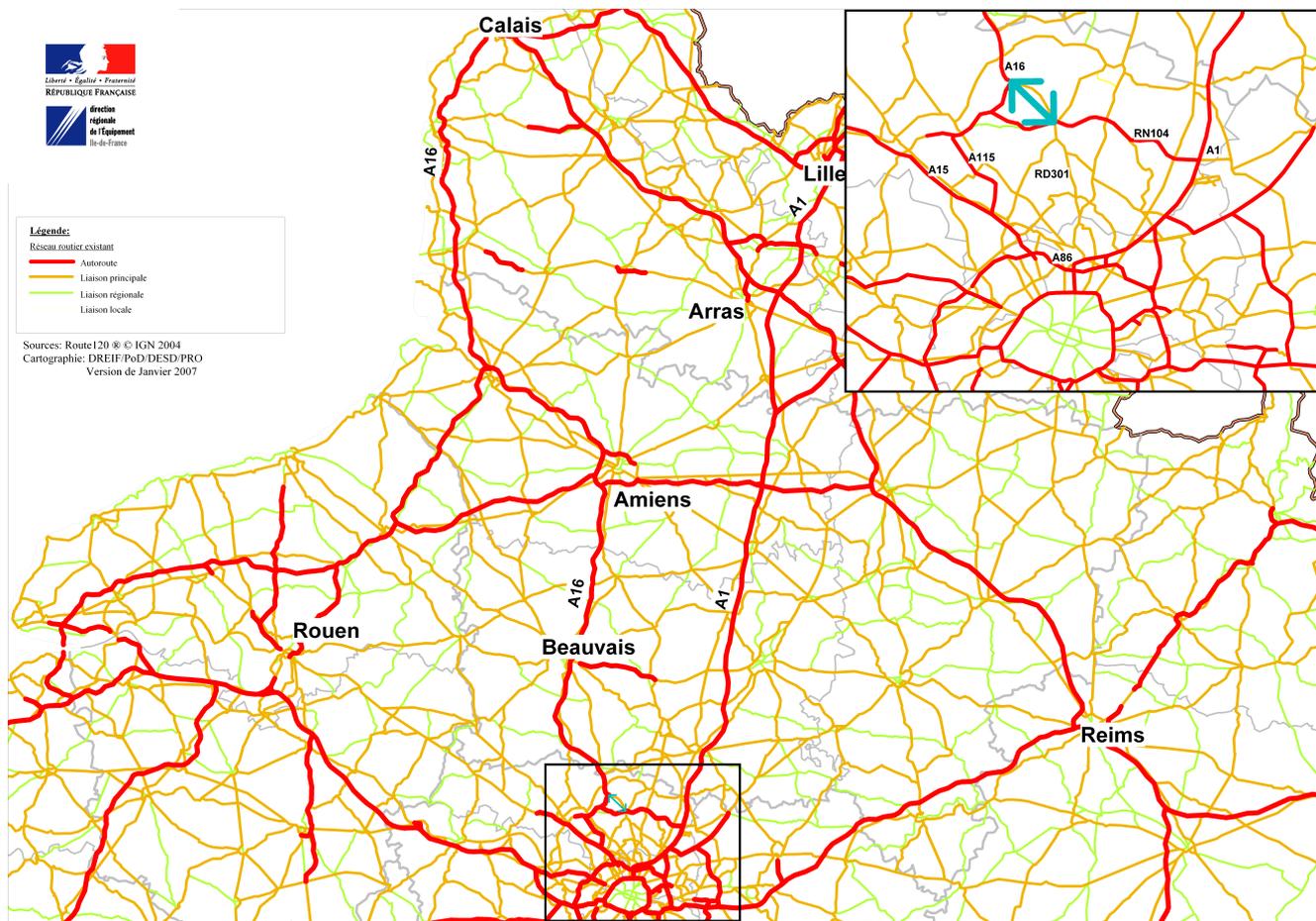
## SOMMAIRE

<b>I. Introduction.....</b>	<b>5</b>
I.1. Présentation de la zone d'étude.....	5
I.2. La place d'A16 dans le réseau routier national.....	5
<b>II. Caractérisation de la demande de déplacements voyageurs.....</b>	<b>7</b>
II.1. La demande voyageurs sur la grande couronne.....	7
II.2. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A16.....	10
II.3. La composition des trafics sur A16.....	16
<b>III. L'offre routière.....</b>	<b>19</b>
III.1. L'offre routière actuelle.....	19
III.2. La performance du réseau routier.....	21
III.3. Le scénario d'offre routière.....	23
<b>IV. Analyse de l'offre de transport en commun.....</b>	<b>25</b>
IV.1. L'offre de transports collectifs voyageurs.....	25
IV.2. La performance du réseau de transports collectifs.....	27
IV.3. Les projets de transports collectifs sur la zone d'étude.....	29

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1 - Place d'A16 dans le réseau routier national.....</b>	<b>4</b>
<b>Figure 2 - Évolution du nombre de déplacements (en milliers) par zone géographique.....</b>	<b>7</b>
<b>Figure 3 - Répartition des déplacements de grande couronne par motif principal.....</b>	<b>8</b>
<b>Figure 4 - Répartition modale des déplacements des habitants de grande couronne.....</b>	<b>8</b>
<b>Figure 5 - Répartition modale des déplacements mécanisés de grande couronne.....</b>	<b>9</b>
<b>Figure 6 - Motorisation des ménages dans la zone d'étude.....</b>	<b>11</b>
<b>Figure 7 - Répartition géographique des flux domicile-travail de la zone d'étude.....</b>	<b>12</b>
<b>Figure 8 - Flux domicile travail émis par la zone d'étude.....</b>	<b>14</b>
<b>Figure 9 - Flux domicile travail reçus par la zone d'étude.....</b>	<b>15</b>
<b>Figure 10 - Motifs VL – barrière d'Amblainville.....</b>	<b>17</b>
<b>Figure 11 - Réseau routier.....</b>	<b>18</b>
<b>Figure 12 - Accessibilité aux emplois.....</b>	<b>20</b>
<b>Figure 13 - Scénario d'offre routière.....</b>	<b>22</b>
<b>Figure 14 - réseau TC lourds.....</b>	<b>24</b>
<b>Figure 15- Accessibilité TC depuis la gare du Nord.....</b>	<b>26</b>
<b>Figure 16 - Projets TC.....</b>	<b>28</b>

Figure 1 - Place d'A16 dans le réseau routier national



# I. INTRODUCTION

Le projet de prolongement de l'autoroute A16 jusqu'à la Francilienne porte sur la réalisation d'une infrastructure de type autoroute (2x2 ou 2x3 voies, selon les solutions) à chaussées séparées entre l'Isle-Adam et Montsoult/Attainville dans le Val d'Oise.

Ce projet fait l'objet en 2007 d'un débat public, relatif à l'opportunité de sa réalisation et à la présentation de ses variantes. Ce présent rapport vise à apporter des éléments de réflexion sur la problématique des déplacements dans la zone du projet d'A16, dans une approche multimodale. Il est complété par des éléments sur le transport de marchandises, rédigés de manière séparée par la Mission Marchandises de la DREIF.

## ***1.1. Présentation de la zone d'étude***

Afin de discuter de l'impact du projet de prolongement d'A16 sur les déplacements, la zone dite « d'influence élargie » dans le dossier du débat a été retenue comme base de la présente étude. Elle concerne l'ensemble des communes pour lesquelles ce prolongement pourrait avoir un effet structurant en améliorant de manière notable les déplacements.

Cette zone se situe dans une bande d'une douzaine de kilomètres de part et d'autre du projet de prolongement de l'autoroute A16. Au Nord, elle commence dans l'Oise, à une dizaine de kilomètres au Nord de L'Isle-Adam ; à l'Est, elle s'étend jusqu'au pôle économique de Roissy ; au Sud, elle établit la jonction entre les anciennes routes nationales 1 et 16 jusqu'à l'extrémité Sud du Val d'Oise ; à l'Ouest, elle s'arrête à proximité de l'autoroute A115 — la liaison entre l'A16 et l'Ouest francilien étant déjà efficacement réalisée par la RN184. Ainsi, la zone d'étude est essentiellement située en Grande Couronne avec des espaces peri-urbains et ruraux, à l'exception de sa partie la plus méridionale (autour de Sarcelles), qui constitue l'entrée de la zone dense francilienne.

Avec une population de 433 000 habitants et une densité de 806 hab/km<sup>2</sup>, la zone n'est pas assez dense pour que l'on puisse exploiter l'Enquête Globale de Transport (EGT) sur cette zone. Ainsi, les éléments de l'EGT 2001 présentés sont ceux caractéristiques de toute la Grande Couronne Francilienne. Concernant la zone d'étude, seul le Recensement Général de Population de 1999 a pu être exploité : motorisation des ménages et éléments sur les flux domicile-travail. Enfin, compte tenu des données disponibles par de la DREIF, les éléments présentés ici se limite souvent à la part francilienne de la zone d'étude.

## ***1.2. La place d'A16 dans le réseau routier national***

Prévue dès 1965 au premier Schéma Directeur de la Région de Paris, l'autoroute A16 est confirmée par le plan routier Transmanche et le Schéma Directeur Routier National comme axe de liaison entre la région Île-de-France, le littoral Nord-Picardie et le tunnel sous la Manche. Décidée par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) du 13 avril 1987, sa mise en service est réalisée progressivement de Boulogne à L'Isle-Adam entre 1994 et 1998.

Dans le réseau routier national du Nord de la France, A16 joue actuellement un rôle complémentaire à A1 (voir II.3) : c'est d'abord une autoroute d'intérêt régional irriguant bien les régions Picardie et Nord-Pas de Calais tout en les rattachant à la région Ile-de-France. Par ailleurs, le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LALB) permettrait de mieux connecter les autoroutes A16 et A1 afin de permettre une exploitation en réseau de ce corridor.



## II. CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS VOYAGEURS

### II.1. La demande voyageurs sur la grande couronne

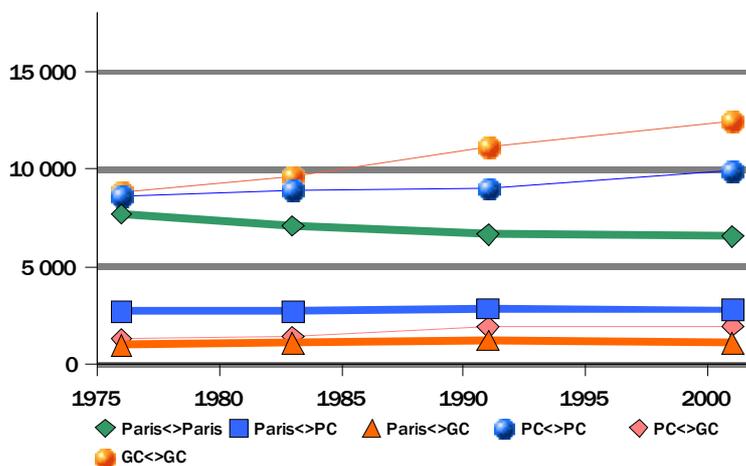
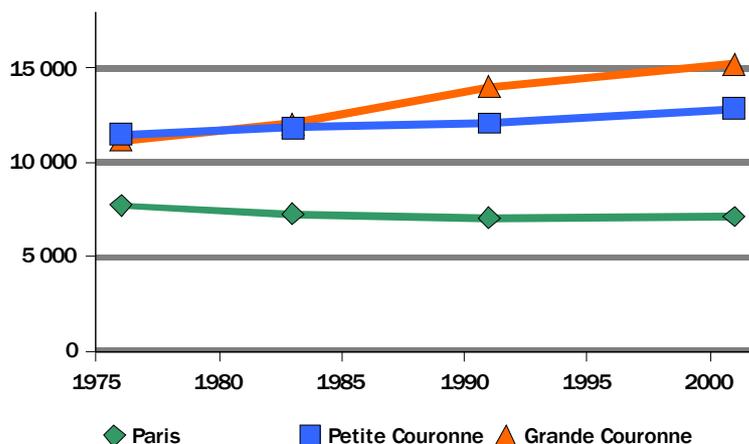
Les analyses suivantes sont issues de l'Enquête Globale de Transport de 2001, réalisée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, sur un échantillon de 10 500 ménages. L'enquête concerne uniquement les déplacements des ménages franciliens, ce qui exclut donc les déplacements des non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

#### ➤ Les origines-destinations des déplacements

La grande couronne génère plus de **15 millions de déplacements par jour**, tous modes confondus sur un total de 35 millions pour l'Île-de-France. Suivant la même évolution que la population, le nombre de déplacements a diminué à Paris depuis 30 ans, tandis qu'il augmentait légèrement en Petite Couronne (PC) et fortement en Grande Couronne (GC).

Parmi ces déplacements de Grande Couronne, 82 % sont internes à la grande couronne et seulement 18% échangent avec les autres couronnes.

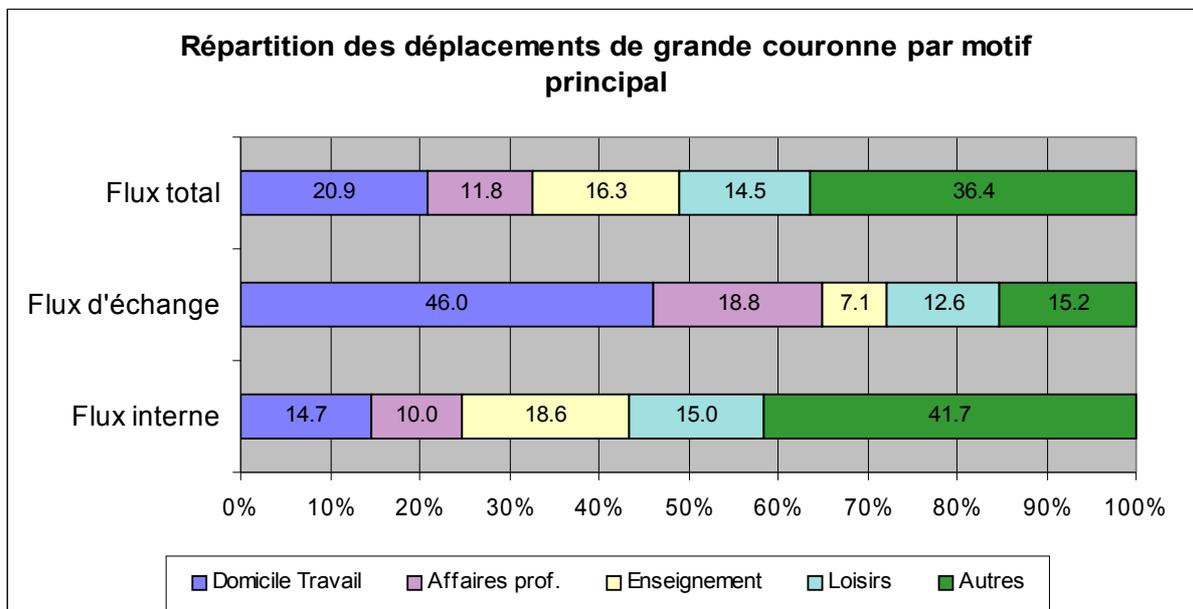
Figure 2 - Évolution du nombre de déplacements (en milliers) par zone géographique



Les échanges entre la grande couronne et les autres couronnes sont marqués par un déséquilibre fort entre les flux entrants et sortants. En effet 70% des déplacements qui échangent avec la grande couronne ont un lieu de résidence situé en Grande Couronne. Cette orientation des flux se retrouve ensuite dans les migrations pendulaires du matin et du soir.

➤ **Les motifs des déplacements**

Figure 3 - Répartition des déplacements de grande couronne par motif principal

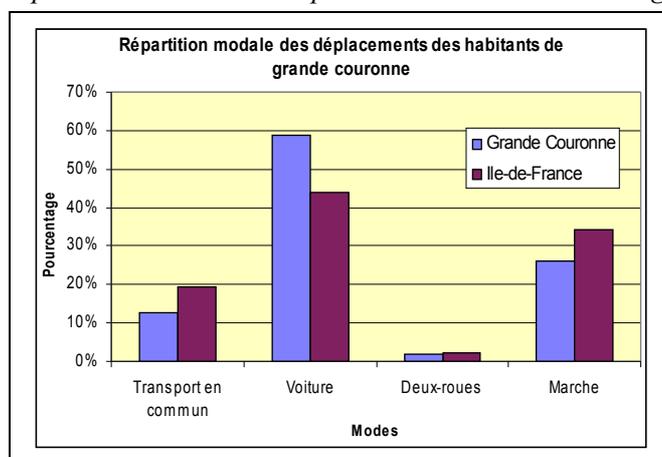


Source : DREIF / EGT2001

La répartition des motifs de déplacement varie beaucoup selon la géographie des déplacements. Ainsi, la part du motif domicile-travail représente plus de 50% des déplacements entre Paris et la grande couronne, alors que pour les déplacements de grande couronne à grande couronne, sa part est de l'ordre de 15%, au profit des motifs « Ecole » et « Autres ».

➤ **Part modale des déplacements**

Figure 4 - Répartition modale des déplacements des habitants de grande couronne



La voiture particulière est de loin le mode de transport le plus utilisé : elle représente près de 60% des déplacements tous modes des habitants de grande couronne. La part des transports collectifs en

grandecouronne est très inférieure à la part régionale (13 % contre 19 %). De même la marche est moins utilisée.

Si on s'intéresse aux modes mécanisés, on observe que 80 % des déplacements mécanisés se font en voiture contre 17 % en transports en commun.

### 1.Flux internes à la grande couronne (GC<>GC) :

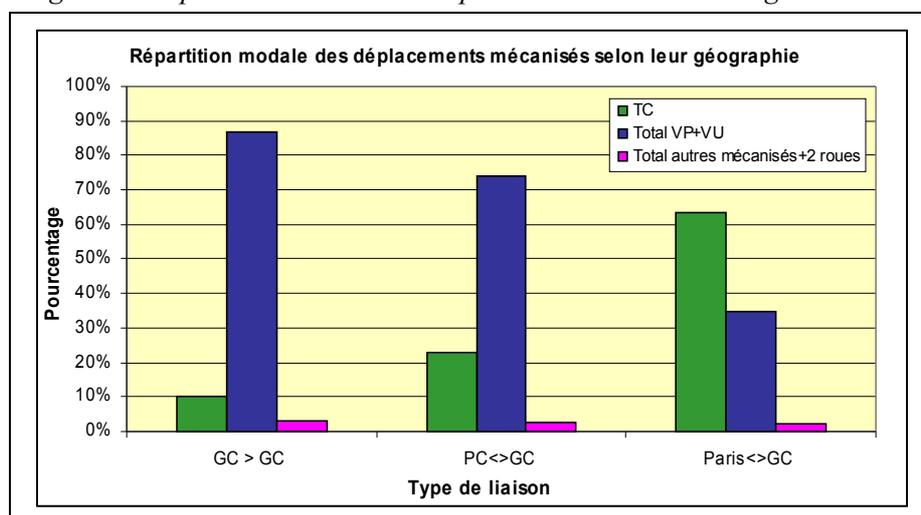
A l'intérieur de la grande couronne, les déplacements automobiles (VP+VU) représentent 87 % des déplacements mécanisés. Avec seulement 10% de l'ensemble des déplacements internes, les déplacements effectués en transport en commun sont assez peu représentés.

### 2.Flux d'échange (PC<>GC et Paris<>GC) :

Sur les flux d'échange avec Paris et la petite couronne, la part de la voiture (VP+VU) représente 60% de l'ensemble des déplacements mécanisés.

Les transports en commun sont utilisés dans 38 % des échanges de la grande couronne mais dans plus de 60% des échanges avec Paris.

Figure 5 - Répartition modale des déplacements mécanisés de grande couronne



### ➤La portée des déplacements

La portée des déplacements des résidents de grande couronne est supérieure à la moyenne Ile-de-France, quel que soit le mode de transport. En particulier la portée des déplacements effectués en transports collectifs est très supérieure à celle effectuée en voiture.

RESIDENCE	Tous modes	Total mécanisé	TC	Voiture	Deux-roues	Autres mécanisés	Marche
Grande Couronne	6.7	8.5	14.8	7.2	5.8	8.8	0.7
Ile-de-France	5.0	7.1	8.7	6.4	5.1	5.9	0.6

## ***II.2. La demande voyageurs sur la zone d'étude d'A16***

---

Les analyses suivantes sont issues du Recensement Général de Population de 1999.

### **➤La motorisation des ménages**

Selon le Recensement Général de Population de 1999, la motorisation des ménages sur la zone d'étude d'A16 est assez comparable à celle de la grande couronne, bien que légèrement inférieure, notamment en ce qui concerne la proportion de ménages multi-équipés. La proportion de ménages non équipés est conforme à la moyenne de grande couronne et on notera qu'elle est plus faible que dans le Val d'Oise.

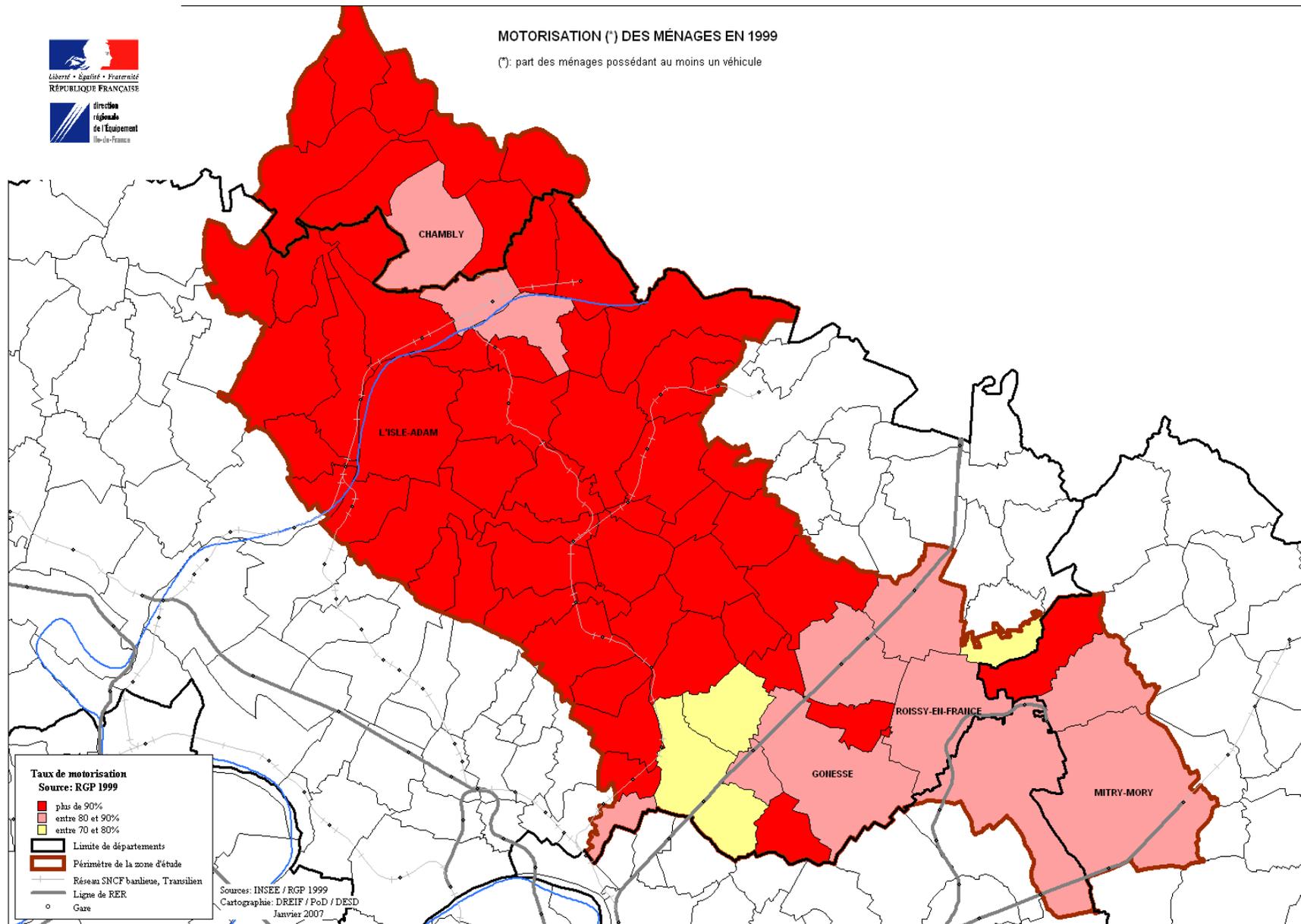
Répartition des ménages selon l'équipement automobile pour la zone d'étude en 1999 et comparaison avec les données de l'EGT 2001.

<b>RESIDENCE</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2 et +</b>	<b>Ensemble</b>
Zone d'étude	15,1%	51,3%	33,6%	100,0%
Val-d'Oise	18,7%	45,5%	35,8%	100,0%
Grande Couronne	14,7%	46,0%	39,3%	100,0%
<b>Ile de France</b>	<b>29,1%</b>	<b>46,4%</b>	<b>24,5%</b>	<b>100,0%</b>

*(Source DREIF-RGP 1999 et EGT 2001)*

La carte suivante illustre la répartition géographique du taux de motorisation des ménages et met en évidence le lien entre le niveau de motorisation et la présence de réseau de transport collectif. Ainsi les zones les plus fortement motorisées sont celles qui ne sont pas desservies par des lignes RER.

Figure 6 - Motorisation des ménages dans la zone d'étude



## ➤ Les migrations domicile-travail

Les analyses suivantes sont issues du Recensement Général de Population de 1999 et concernent uniquement les flux domicile-travail.

Les flux domicile-travail émis par la zone d'étude sont de 104 675 déplacements alors que les flux reçus par la zone d'étude sont de 102 860 déplacements.

Les flux domicile-travail internes à la zone sont de 126 685 déplacements.

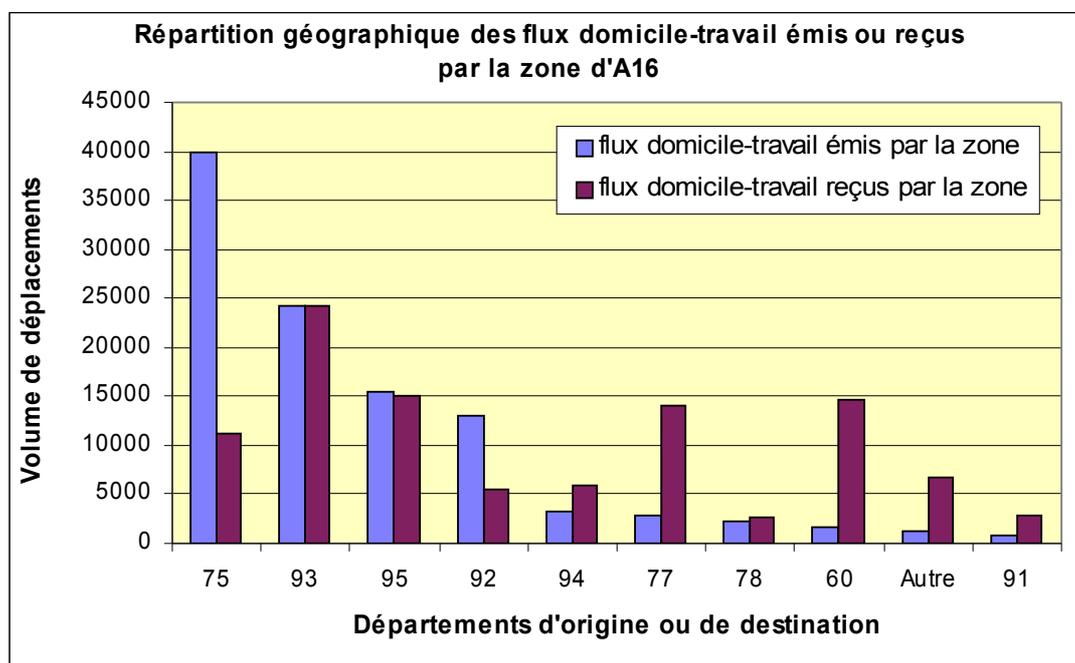
Le léger déséquilibre entre les flux émis et reçus ainsi que la part relativement faible des déplacements domicile-travail internes à la zone témoignent d'un manque d'attractivité de la zone en terme d'emplois.

Composition des flux domicile-travail de la zone d'A16

	Volume	Pourcentage
Flux internes	126 685	38%
Flux émis	104 675	31%
Flux reçus	102 860	31%
Total	334 220	100%

La répartition des flux par département est la suivante :

Figure 7 - Répartition géographique des flux domicile-travail de la zone d'étude



On voit que la zone d'étude échange majoritairement avec Paris, la Seine-Saint Denis et le Val d'Oise. Certaines migrations alternantes sont bien équilibrées, comme celles avec le 93 et le 95. En revanche sur d'autres départements les migrations alternantes sont très déséquilibrées. Ainsi, beaucoup de résidents de la zone travaillent sur Paris, alors que la zone emploie peu de parisiens. A l'inverse, la zone reçoit des flux de Seine-et-Marne ou de l'Oise et émet très peu vers ces départements.

Les deux cartes des pages suivantes illustrent l'importance du sud de la zone d'étude pour les flux domicile-travail, aussi bien en matière d'émissions que de réceptions.

Les résidents de la zone d'étude travaillent pour une bonne part au sud de la zone, avec une prépondérance des communes autour de Roissy.

Une proportion non négligeable de résidents travaille dans le 93, ainsi que dans Paris.

De même l'attraction de la zone d'étude en matière d'emploi se ressent sur une grande partie des départements 75, 92, 93, 95 ainsi que sur les franges du 77 et de l'Oise.

On notera que l'origine des flux reçus par la zone d'étude est répartie de manière plus étalée sur l'Ile-de-France alors que les destinations des flux émis par la zone sont plus concentrées autour de la zone d'étude.

De plus, si de nombreux résidents de l'Oise viennent travailler sur la zone d'étude, peu nombreux sont en revanche les résidents de la zone d'étude qui travaillent dans l'Oise.

Enfin, même si l'aire d'influence de la zone d'étude est assez large, il semble que sa limite au sud de l'Ile-de-France correspond à la rocade A86.

Figure 8 - Flux domicile travail émis par la zone d'étude

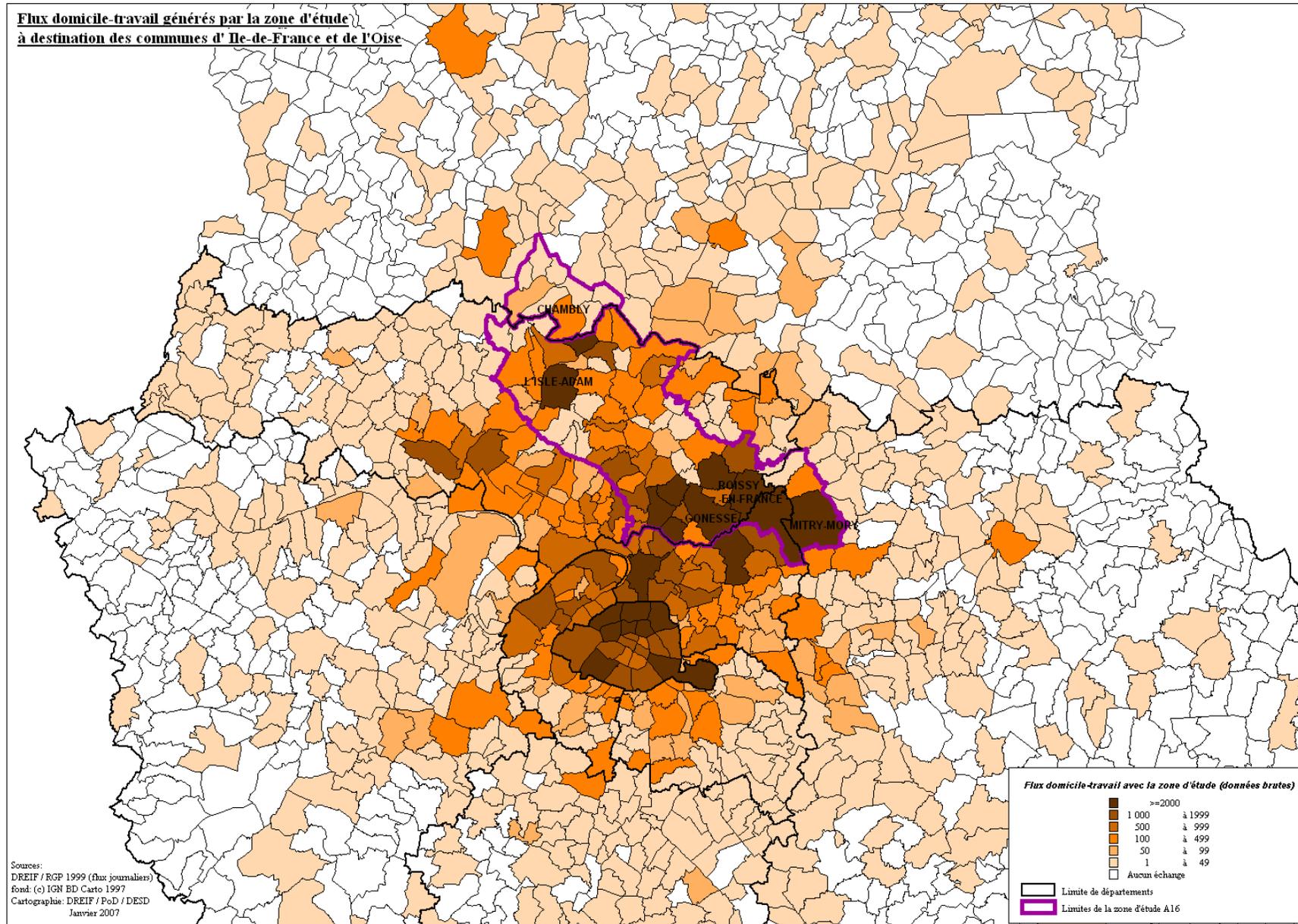
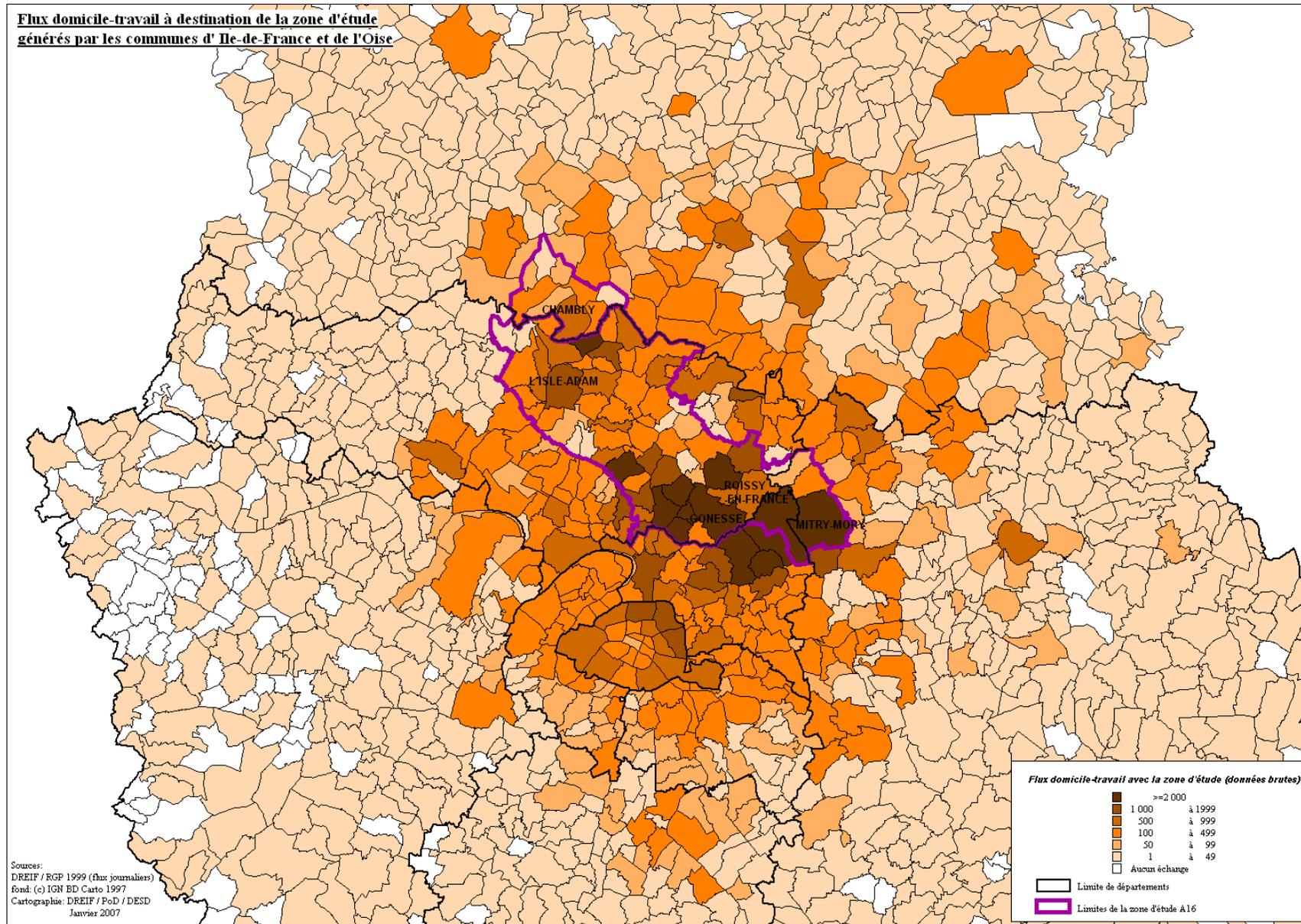


Figure 9 - Flux domicile travail reçus par la zone d'étude



## II.3. La composition des trafics sur A16

Les résultats suivants sont issus d'une enquête Origine-Destination qui a été effectuée sur A16, à la barrière de péage d'Amblainville. L'enquête a eu lieu le mardi 20 septembre 2005, entre 7h et 21h.

En parallèle, une enquête sur A1 a été réalisée le même jour, à la barrière de Chamant.

**Ces 2 enquêtes permettent de confirmer le caractère complémentaire de ces deux autoroutes.**

**Ainsi les trajets réalisés sur A16 montrent qu'A16 est d'abord une autoroute d'intérêt régional irriguant bien les régions Picardie et Nord Pas de Calais, tandis qu'A1 plus maillée avec le reste du réseau de voie rapide en Ile de France est un axe d'intérêt national et international supportant un forte part de transit notamment PL.**

### ➤ Origine-destination

Les deux tableaux suivants présentent par poste sur la journée pour les Véhicules Particuliers (VL) et les Poids Lourds (PL) et à l'heure de pointe du soir pour les VL, la répartition des trafics (données redressées) selon 3 grands flux : les flux d'échange avec l'Ile de France, les flux de transit via l'Ile de France avec la part de trafic international (trafic dont l'origine et la destination finales sont situées à l'étranger), et les flux ne concernant pas l'Ile de France (flux internes à la Picardie ou de la Picardie vers le Nord, la Belgique, le Royaume uni, etc.).

Tableau 1 Répartition des flux à Amblainville sens Paris → Province

	JOUR		HPS	JOUR		HPS
	VL	PL	VL	VL	PL	VL
	En nombre			En pourcentage		
<b>échange avec idf</b>	<b>4411</b>	<b>515</b>	<b>469</b>	<b>85,7%</b>	<b>63,9%</b>	<b>83,7%</b>
<i>dont Paris</i>	962	92	98	22%	18%	21%
<i>dont petite couronne</i>	964	116	85	22%	23%	18%
<i>dont grande couronne</i>	2485	307	286	56%	60%	61%
<b>transit via idf</b>	<b>462</b>	<b>233</b>	<b>55</b>	<b>9,0%</b>	<b>29,0%</b>	<b>9,7%</b>
<i>Dont international</i>	0	0	0	0%	0%	0%
<b>autre trafic</b>	<b>274</b>	<b>57</b>	<b>37</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,1%</b>	<b>6,6%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5147</b>	<b>805</b>	<b>561</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tableau 2 Répartition des flux à Amblainville sens Province → Paris

	JOUR		HPS	JOUR		HPS
	VL	PL	VL	VL	PL	VL
	En nombre			En pourcentage		
<b>échange avec idf</b>	<b>4915</b>	<b>632</b>	<b>624</b>	<b>90,5%</b>	<b>66,8%</b>	<b>94,3%</b>
<i>dont Paris</i>	1869	72	227	38%	11%	36%
<i>dont petite couronne</i>	710	181	95	14%	29%	15%
<i>dont grande couronne</i>	2336	379	302	48%	60%	48%
<b>transit via idf</b>	<b>310</b>	<b>274</b>	<b>19</b>	<b>5,7%</b>	<b>29,0%</b>	<b>2,8%</b>
<i>Dont international</i>	0	6	0	0%	2%	0%
<b>autre trafic</b>	<b>205</b>	<b>40</b>	<b>19</b>	<b>3,8%</b>	<b>4,2%</b>	<b>2,9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5430</b>	<b>946</b>	<b>662</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

On notera à Amblainville :

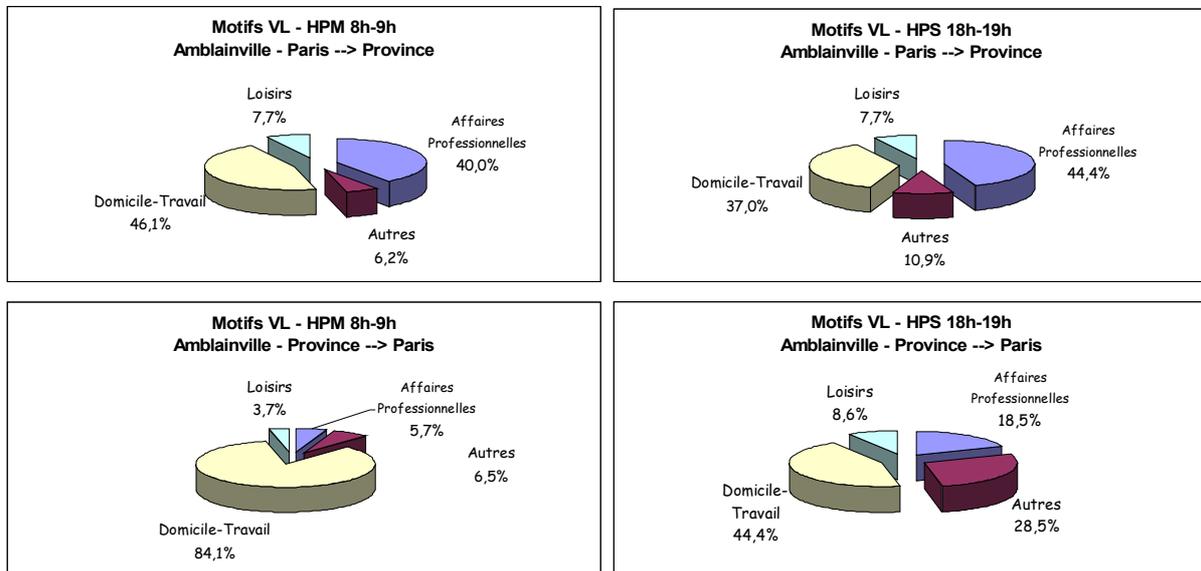
- La part prépondérante des échanges avec l'Île-de-France pour les VL et les PL, la destination principale n'étant pas Paris mais les départements de la grande couronne, notamment le Val d'Oise.
- La quasi-inexistence de trafic international via A16.

### ➤ Motifs de déplacements

Les graphiques ci-après présentent la répartition des motifs observés par poste sur les données VL redressées aux heures de pointe du matin et du soir (HPM et HPS) dans les deux sens.

Les motifs « domicile-travail » et « affaires professionnelles » constituent la majorité des déplacements d'A16.

Figure 10 - Motifs VL – barrière d'Amblainville



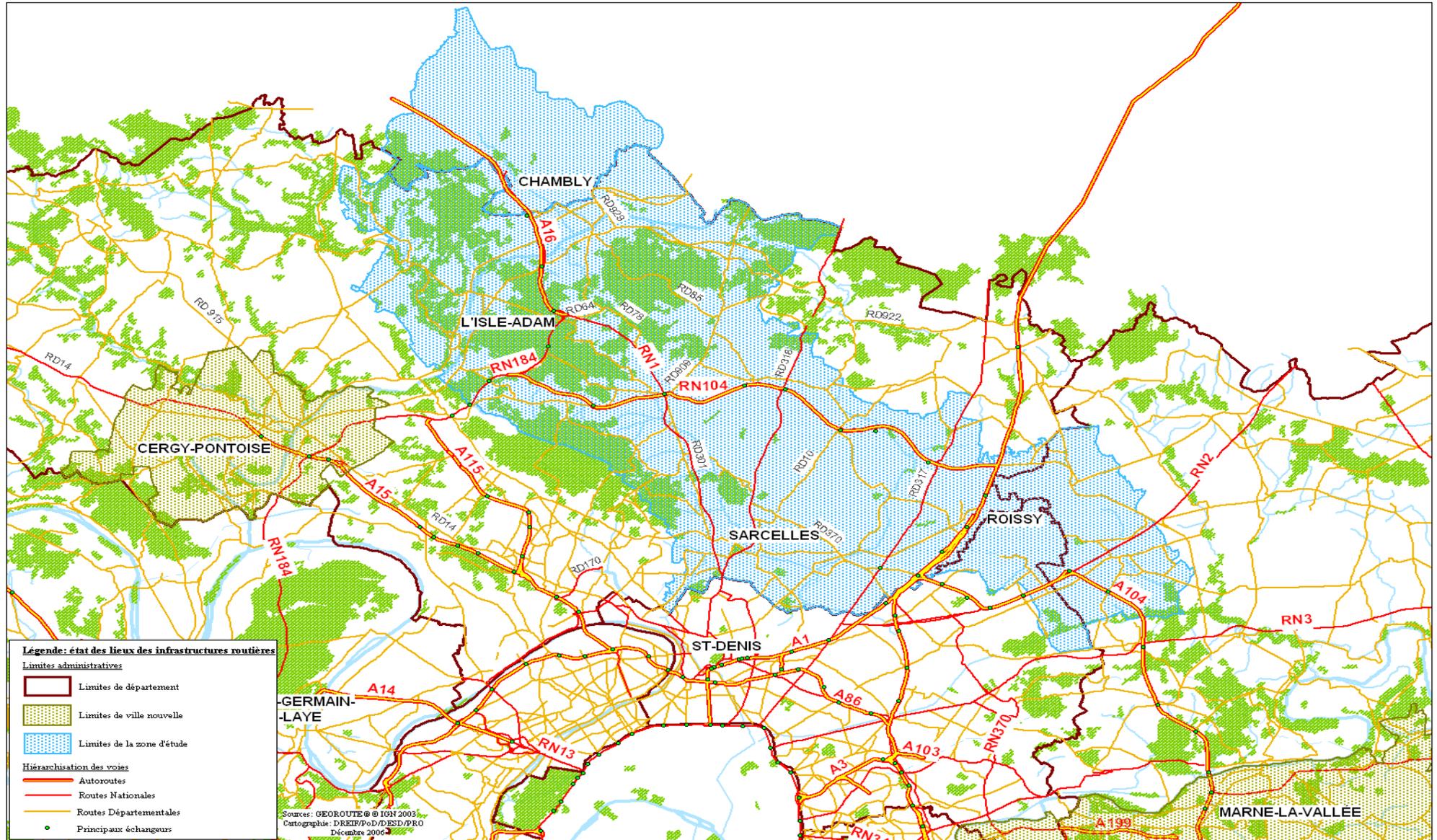
### ➤ Part du trafic de longue distance sur A16

L'enquête réalisée à la barrière de péage d'Amblainville permet également de comparer les trafics « longue distance » d'A16 au trafic de « moyenne distance ». En effet, une part importante du trafic d'A16 au niveau de l'Isle-Adam provient de la RD301 (ex-RN1) alimentée par le Nord du Val d'Oise et le Sud de l'Oise.

Cette comparaison est faite dans le tableau ci-dessous. Les résultats indiquent qu'entre 1/5 et 1/4 du trafic d'A16 au niveau de l'Isle-Adam provient de la section payante d'A16.

Lieu de comptage	A16 - Amblainville	A16 - Champagne-sur-Oise	RD301 - Champagne-sur-Oise	A16 - L'Isle-Adam
source	Enquête DREIF 20/09/05	Comptage SANEF TMJA 2005	Comptage DDE95 TMJA 2005	Comptage SANEF TMJA 2005
Trafic (uvp/jour)	14 079	16 150	40 419	58 850

Figure 11 - Réseau routier



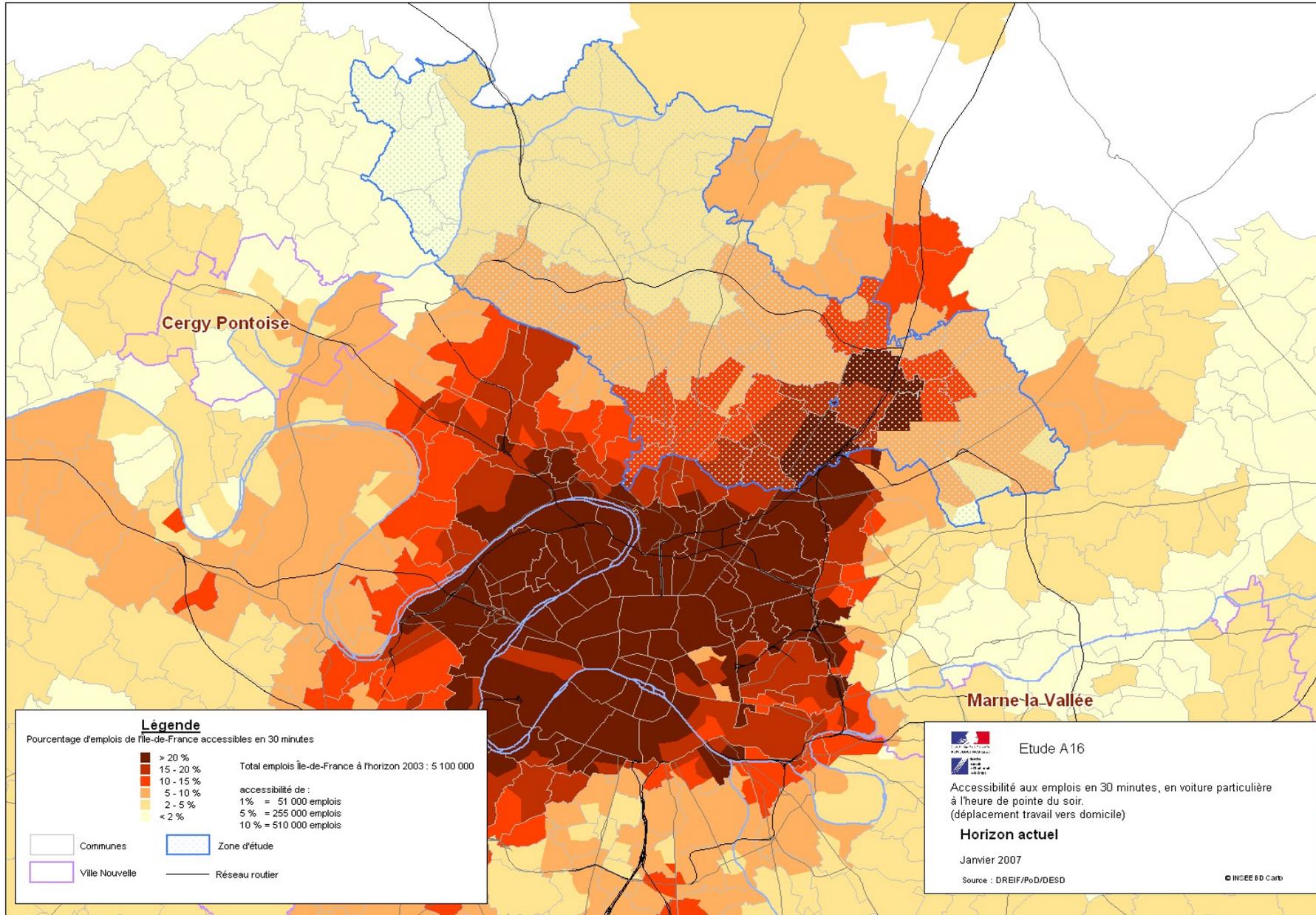
### **III. L'OFFRE ROUTIÈRE**

#### ***III.1. L'offre routière actuelle***

En Île-de-France, le réseau routier est un maillage partiel constitué de rocares et de radiales. Ce maillage permet, d'une part, d'orienter le trafic de transit vers les voies rapides de contournement de l'agglomération parisienne, d'autre part d'assurer les déplacements routiers quotidiens de Paris vers la banlieue et de banlieue à banlieue.

Dans la zone d'influence élargie, le territoire est traversé par l'A16, la RN1, la Francilienne (RN104), la RN184 et les anciennes routes nationales transférées en 2006 : la RD301 (ex-RN1), la RD316 (ex-RN16) et la RD317 (ex-RN17). La continuité A16 / RN1 / RD301 assure les déplacements orientés Nord-Sud, alors que la Francilienne est orientée Est-Ouest. Les anciennes routes nationales permettent l'irrigation de la Plaine de France et un réseau de routes départementales assurent un maillage fin du territoire.

Figure 12 - Accessibilité aux emplois



## ***III.2. La performance du réseau routier***

---

### **➤L'accessibilité du nord francilien**

La représentation cartographique suivante présente pour chaque zone du modèle le pourcentage des emplois d'Ile-de-France à partir desquels la zone est accessible par voiture en moins de 30 minutes, à l'heure de pointe du soir. Elle est produite à partir des résultats du calage 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.

On peut distinguer sur la zone d'étude trois niveaux d'accessibilité différents :

- Les territoires situés au nord de la francilienne, possèdent une accessibilité assez médiocre, en raison de leur éloignement important du centre de l'Ile-de-France
- Les territoires intermédiaires situés au sud de la francilienne et au nord de la RD144/RD125 ont une accessibilité meilleure, mais qui reste assez faible. En effet le réseau est moins maillé dans cette zone en raison de la présence de la forêt de Montmorency
- Les territoires les plus au sud et ceux qui bordent l'autoroute A1 ont une accessibilité plutôt bonne, en raison du maillage plus serré du réseau.

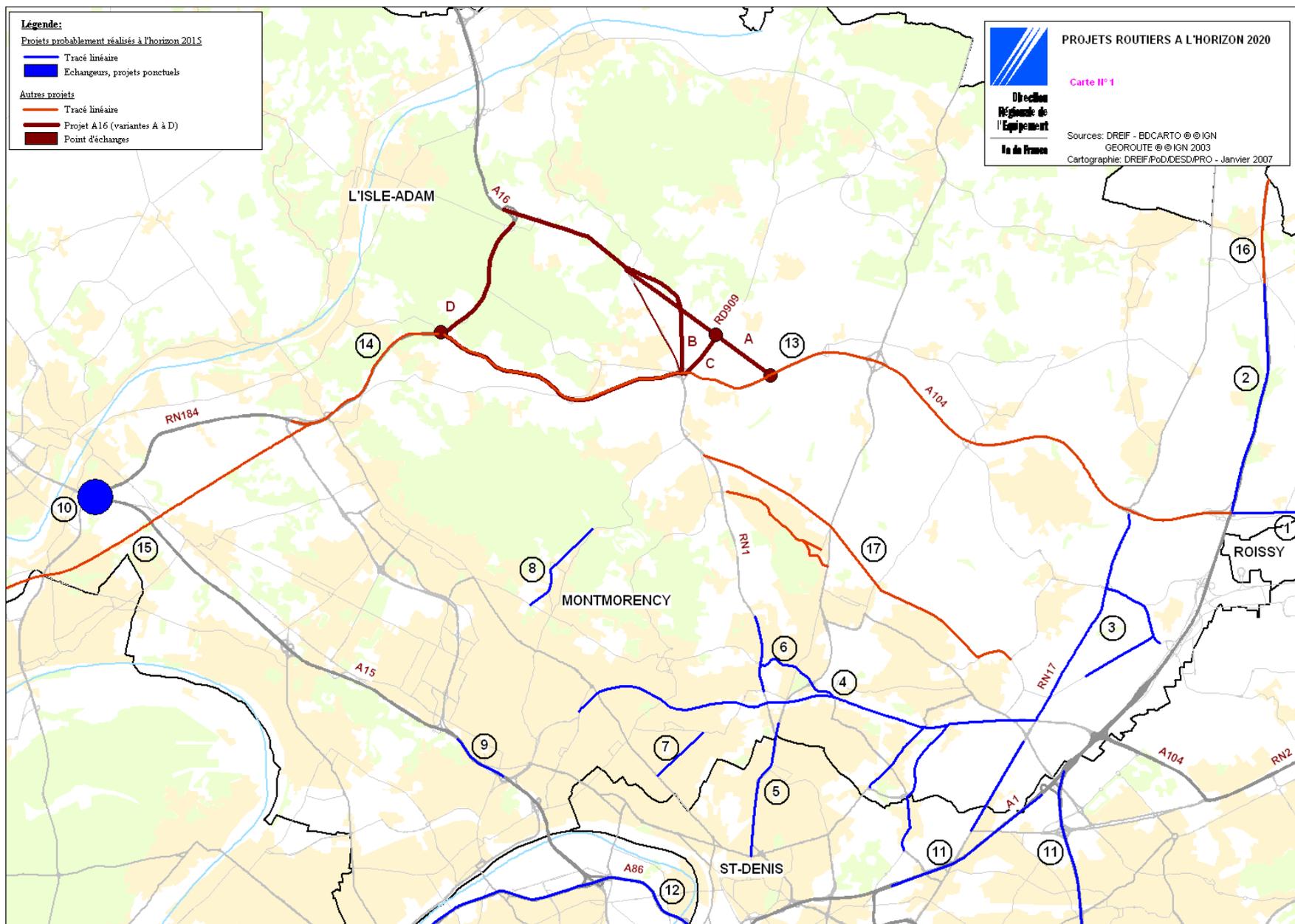
### **➤L'évolution des trafics**

Les données sur l'évolution des trafics routiers sont fournies dans l'étude socio-économique (§ 1.2.1).

### **➤La saturation du réseau aux heures de pointes**

Un rappel des conditions de circulation actuelles est fait dans la synthèse de l'étude de trafic (« Comparaison des différentes solutions », § 2) en s'appuyant sur les données recueillies et rassemblées dans le document « Recueil des données de trafic : Synthèse ».

Figure 13 - Scénario d'offre routière



### III.3. Le scénario d'offre routière

Les principaux projets de routes nationales concernent le prolongement de la Francilienne aux deux extrémités de la zone d'influence élargie :

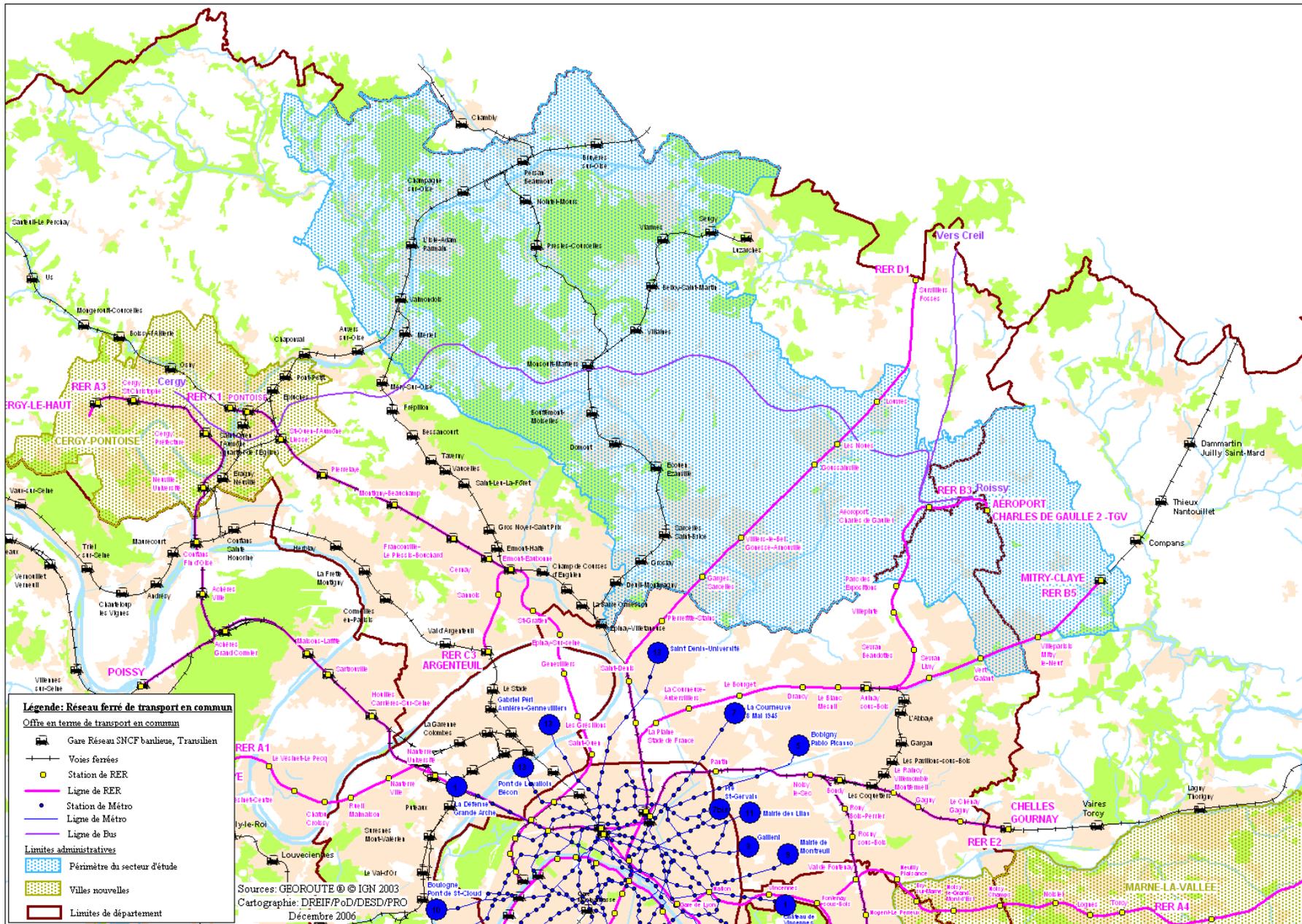
- à l'est, les travaux du contournement de Roissy par la Francilienne devraient démarrer fin 2007 pour une mise en service en 2011. Il assurera ainsi une continuité complète entre la Francilienne dans le Val-d'Oise et la Francilienne en Seine-et-Marne ainsi que des échanges efficaces avec l'autoroute A1 ;
- à l'ouest, à partir de Villiers-Adam, suite au débat public de 2006 et à la décision du Ministre de l'Équipement, la Francilienne sera prolongée jusqu'à Orgeval à l'horizon 2015.<sup>1</sup>

On peut également noter l'élargissement de l'autoroute A1 au nord de la Francilienne. Les autres projets routiers d'importance dans le secteur sont portés par le Conseil Général, notamment le projet d'Avenue du Parisis, la déviation de la RD370 et la mise en sécurité de la RD317.

Numéro de projet	Intitulé du projet
Horizon 2015	
1	Contournement de Roissy (avec la liaison Meaux-Roissy et la fin de l'élargissement d'A104 en Seine et Marne)
2	Élargissement d'A1 entre Saint-Witz et Roissy (au Nord de la Francilienne)
3	Mise en voie rapide de la RN17 (avec nouveau diffuseur du Thillay et le barreau de liaison entre la RD47 et la RD902)
4	BIP prolongé en voie rapide jusqu'à la déviation de la RD84 à Garges lès Gonesse et aménagé en Avenue du Parisis (Boulevard Urbain) de Garges lès Gonesse via Sarcelles (RN1) jusqu'à Saint-Gratien en traversée de la Vallée de Montmorency
5	T.C.S.P. sur la RN1 en Seine-Saint-Denis
6	Dénivellation du carrefour RN1/RD125 et la requalification de la RD125 en traversée de Sarcelles Village
7	Liaison RD928-RD311 à Deuil-La-Barre
8	Déviations de Montlignon
9	Aménagement d'une 5ème file d'entrecroisement sur l'Autoroute A15 entre le BIP et A115
10	Aménagement de l'échangeur RN184/A15
11	Élargissement d'A1 au niveau du Bourget (entre la RN2 et A3) et de l'autoroute A3 entre GARONOR et l'A86
12	Projet d'élargissement d'A86 depuis le Carrefour Pleyel jusqu'à Nanterre
Horizon 2030	
13	Projet d'élargissement de la RD104 à 2x3 voies entre A1 et la RN184 (sauf à l'approche de la Croix-Verte où les capacités ont été maintenues à l'identique de la situation actuelle)
14	Élargissement de la RN184 entre A104 et la RD104
15	Autoroute A104
16	Élargissement de l'autoroute A1 au Nord de Saint Witz jusqu'à Senlis
17	Projet de déviation de la RD370 dans son intégralité (entre Gonesse et la RN1)

<sup>1</sup> Dans l'étude de trafic (réalisée avant la décision ministérielle) l'A104 a été incluse dans le réseau routier à l'horizon 2030.

Figure 14 - réseau TC lourds



## IV. ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

### IV.1. L'offre de transports collectifs voyageurs

L'infrastructure de transports en commun pour la grande couronne est constituée par le réseau ferré – train et RER – et par le réseau de bus.

#### ➤ Le réseau ferré

On dénombre trois lignes de banlieue en provenance de Paris-Gare du Nord (regroupées sous la dénomination « lignes H » du Transilien), ainsi que la ligne D du RER. Dans le détail, les lignes existantes sont :

- Paris-Gare du Nord / Montsoult / Persan-Beaumont par l'Est ;
- Paris-Gare du Nord / Ermont-Eaubonne / Persan-Beaumont par l'Ouest ;
- Paris-Gare du Nord / Luzarches ;
- Ligne D du RER Paris-Gare du Nord / Creil desservant la partie Sud de la zone (Garges-Sarcelles, Villiers-le-Bel – Arnouville).

C'est la ligne H, et plus particulièrement la branche Paris-Gare du Nord / Montsoult / Persan-Beaumont par l'Est, qui est le plus en lien avec l'autoroute A16.

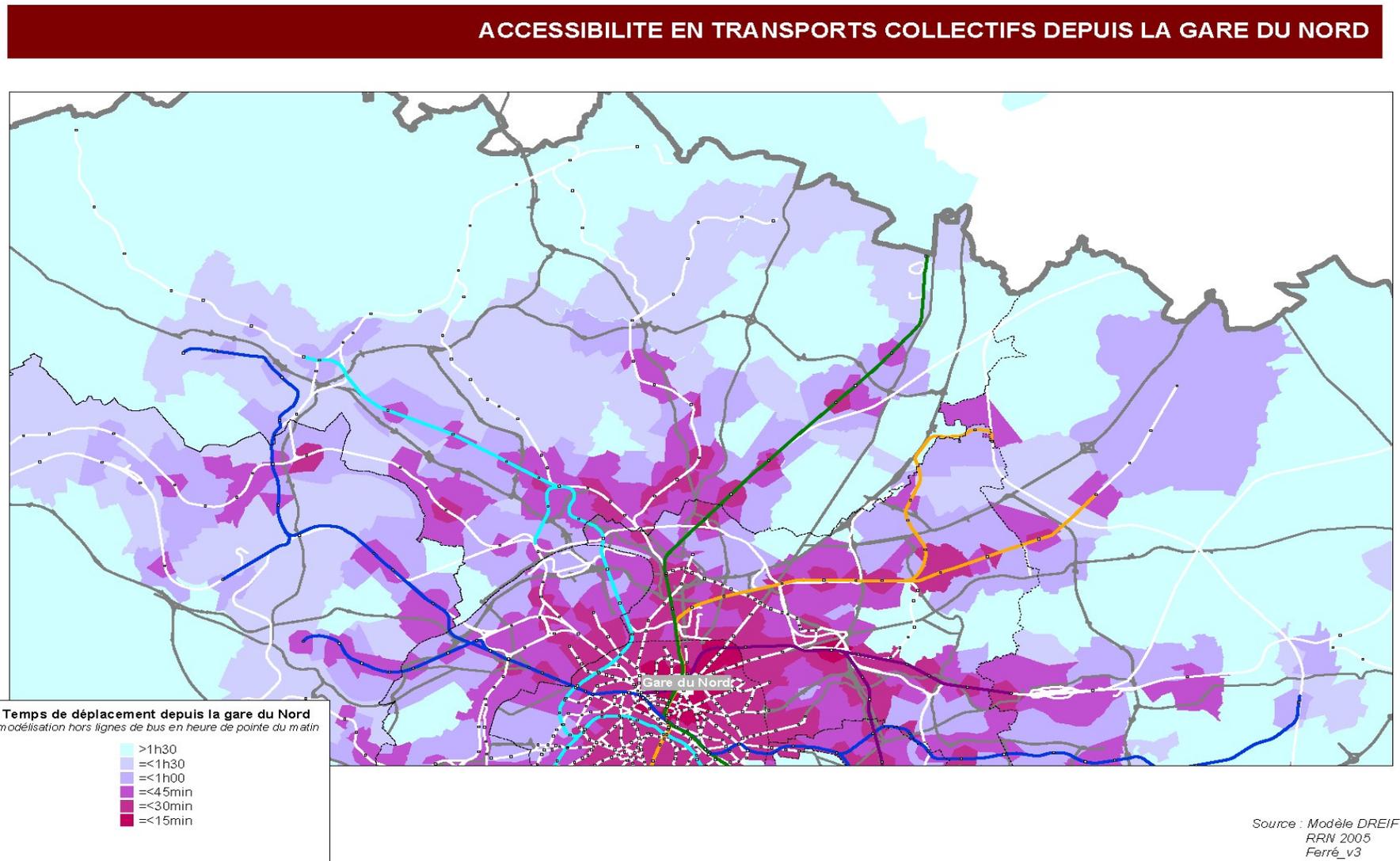
Il existe également une ligne de banlieue orientée Nord-Est / Sud-Ouest entre Creil et Pontoise via Persan-Beaumont. La ligne B du RER est également présente à l'extrémité Sud-est de la zone d'étude pour desservir la zone de Roissy.

#### ➤ Le réseau de bus

De même que le réseau de voirie, le réseau de bus se densifie au Sud du département du Val-d'Oise. Relativement dense, il couvre une grande partie des routes départementales. Les lignes, pour la plupart des transversales, complètent le réseau ferroviaire existant, tout en assurant une desserte locale. Une ligne radiale importante emprunte, en grande partie, la RD316 (ex RN16).

La ligne transversale Cergy-Roissy assure une liaison de rocade importante pour le Val-d'Oise en reliant ses deux pôles régionaux en une heure (à une heure et quart) avec une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe et 1 heure aux heures creuses.

Figure 15- Accessibilité TC depuis la gare du Nord



## IV.2. La performance du réseau de transports collectifs

### ➤ L'accessibilité du nord francilien

La représentation cartographique de la page suivante présente pour chaque commune du Nord de l'Ile-de-France le temps nécessaire pour atteindre Paris-Gare du Nord sur le réseau Transilien (excluant les trains SNCF Grandes Lignes). Cela inclut les temps de trajets, les temps d'attente moyens et les trajets d'accès aux stations.

Les zones sombres sont celles qui bénéficient d'un temps plus court et, à l'inverse, les zones très claires ont une accessibilité médiocre.

Concernant la ligne H, on peut distinguer sur la zone d'étude trois niveaux d'accessibilité différents:

-au sud de la gare de Montsoult/Maffliers, la ligne « Paris-Gare du Nord / Montsoult / Persan-Beaumont par l'Est » apporte un niveau de service comparable aux lignes de RER. Cela correspond à la partie de tronc commun avec la ligne « Paris-Gare du Nord / Luzarches » ;

-au nord de la gare de Montsoult/Maffliers, la ligne « Paris-Gare du Nord / Luzarches » conserve des temps de parcours relativement corrects jusqu'à son terminus ;

-la Vallée de l'Oise, par contre, bien que desservie par deux des trois lignes H subit des temps d'accessibilité à la Gare du Nord supérieur à 1h30.

### ➤ La fréquence des services

Le tableau suivant donne les fréquences et temps de trajet pour 4 des gares de la zone d'étude :

Offre ferrée avec Paris-Nord en 2005		Fréquence en trains par jour			Temps de trajet	
Gare	Sens	Semaine <sup>1</sup>	Samedi <sup>2</sup>	Dimanche <sup>3</sup>	plus court	plus long
Persan-Beaumont	Départ	65	59	53	29 min	62 min
	Arrivée	65	57	52	27 min	61 min
Montsoult-Maffliers	Départ	72	41	37	26 min	34 min
	Arrivée	68	38	37	27 min	34 min
Luzarches	Départ	23	17	17	47 min	54 min
	Arrivée	21	16	16	46 min	55 min
Sarcelles Saint-Brice	Départ	81	65	37	12 min	21 min
	Arrivée	81	64	37	12 min	21 min

Source : SNCF [www.Transilien.com/](http://www.Transilien.com/) Navitia

1 : Jeudi 17 novembre 2005 a été choisi comme jour représentatif de la semaine

2 : Samedi 19 novembre 2005 a été choisi comme jour représentatif des samedi

3 : Dimanche 20 novembre 2005 a été choisi comme jour représentatif des dimanche

Concernant les autres lignes :

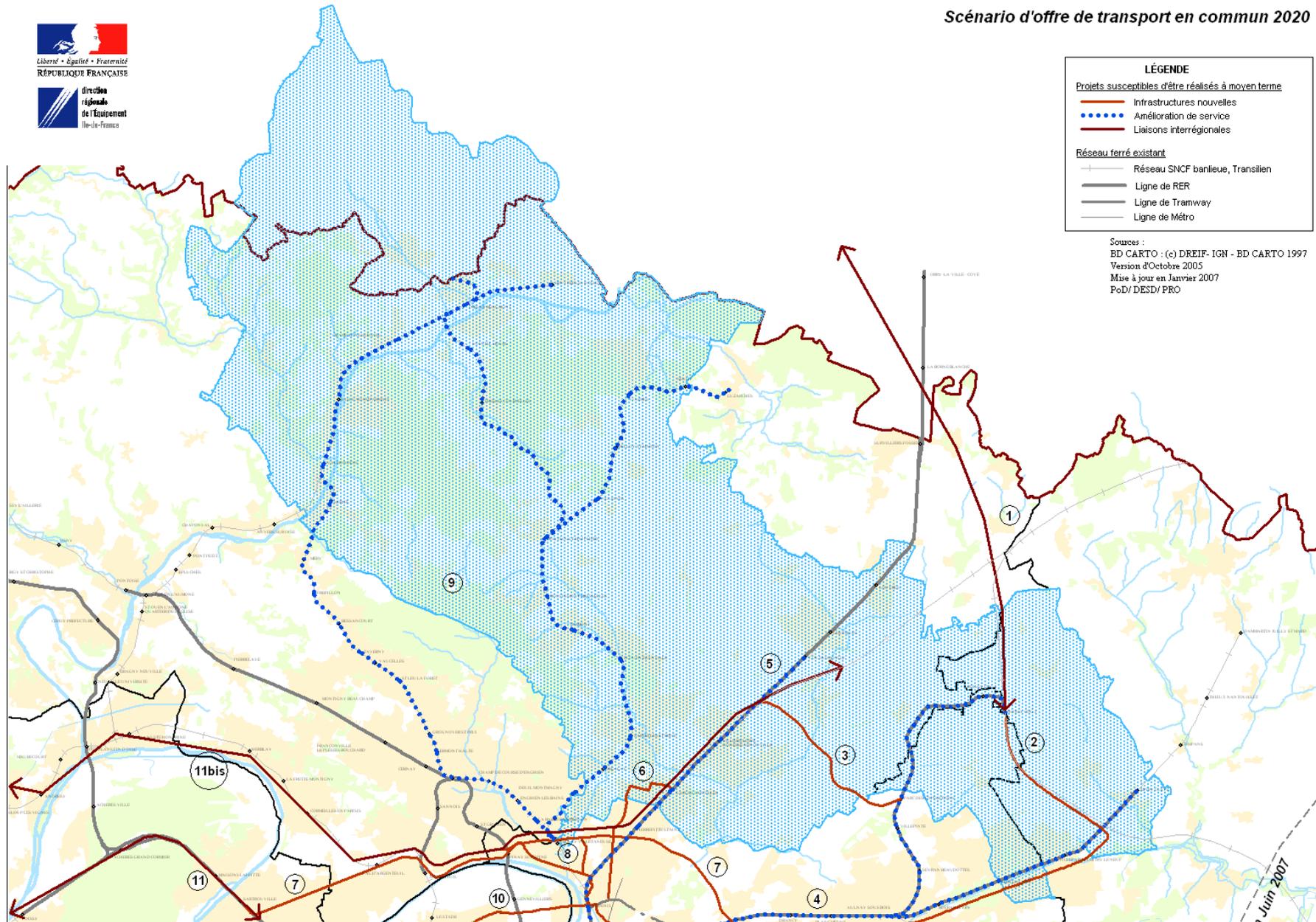
–sur la ligne Pontoise / Creil, les offres sont les suivantes pour le vendredi 16 décembre 2005 : 28 trains par sens pour Persan-Beaumont / Pontoise et 15 trains pour Persan / Creil;

– sur la ligne Paris / Persan-Beaumont / Beauvais, Méru (hors zone d'étude) a une offre de 18 trains par jour et par sens pendant la semaine, 12 trains le samedi et 9 trains les dimanches et fêtes (même offre que Beauvais sur cette ligne, à noter toutefois que Beauvais est également desservie par la ligne Paris / Creil / Beauvais).

Figure 16 - Projets TC



Scénario d'offre de transport en commun 2020



### **IV.3. Les projets de transports collectifs sur la zone d'étude**

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des projets de transport collectif dans la zone d'étude d'A16.

Le seul projet d'infrastructure ferrée nouvelle dans la zone d'étude est le barreau de raccordement RER D-RER B au niveau de Gonesse dénommé « Barreau de Gonesse ». Il doit permettre la création d'une nouvelle branche du RER D, au nord de la gare de Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville rejoignant le RER B à la gare du Parc des Expositions de Villepinte avec ouverture d'une gare au nord-est de Gonesse. Les premières études ont été financées dans le cadre du contrat de plan 2000-2006. Le contrat de projets 2007-2013, signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 23 mars 2007, prévoit la poursuite de ces études et précise que l'opération Barreau de Gonesse sera prioritaire lors du réexamen en 2010 pour un engagement des premiers travaux. S'il est inscrit sur la zone d'étude, ce projet a très peu d'interaction avec le projet de l'A16.

À l'inverse, les lignes transiliennes proches de l'A16 (Paris-Ermont-Persan, Paris- Montsoult- Persan et Paris-Montsoult-Luzarches) ne sont pas concernées par des projets d'infrastructures nouvelles. En revanche, l'offre de transports en commun sur ces lignes devrait être améliorée par deux projets :

- le déploiement de la Nouvelle Automotrice Transilienne (NAT) à partir de 2009 jusqu'en 2015 sur ces trois lignes avec accélération des trains et modification de la politique d'arrêt ; les études ont été lancées en 2007 ;
- des correspondances avec la tangentielle nord à Épinay-Villetaneuse (à l'horizon 2014 pour le tronçon Épinay-Le Bourget) qui faciliteront ainsi certains trajets de banlieue à banlieue.

Notons que des études approfondies concernant les schémas directeurs des RER C et RER D sont lancées par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) qui a pour objectif d'améliorer la lisibilité et l'exploitation de ces deux lignes.

Sur les trajets interrégionaux, on peut noter les opérations suivantes :

- le projet de liaison ferroviaire Picardie-Roissy desservant Creil et Amiens ;
- le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Londres par Amiens ;
- des aménagements d'augmentation de capacité sur la ligne Paris-Creil-Amiens ;
- des réflexions en cours pour améliorer les axes TER, notamment Paris-Beauvais en résolvant le problème d'engorgement au niveau du noeud ferroviaire de Persan.

Numéro de projet	Opération
1	Île-de-France – Picardie: Creil-Roissy / Paris-Amiens-Calais
2	CDG Express
3	Barreau de raccordement de Gonesse
4	RER B Nord+ (RER OMNIBUS)
5	RER D OMNIBUS
6	Tramway RN1-RN16: Saint-Denis Université - Garges – Sarcelles
7	Tangentielle Nord
8	Tram'Y - Tramway Saint-Denis - Epinay - Villetaneuse
9	Déploiement de la Nouvelle Automotrice Transilienne (N.A.T.)
10	T1 Saint-Denis – Asnières – Gennevilliers
11	Amélioration des liaisons Normandie – Mantes – Paris
11Bis	Rocade Nord-Ouest TGV