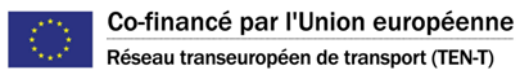


PORT SEINE-MÉTROPOLE OUEST ÉTUDE PROSPECTIVE DE TRAFIC ROUTIER 2025-2035



Port Seine-Métropole Ouest



FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	Ports de Paris – direction du projet de Port d'Achères
Projet	Port Seine-Métropole Ouest
Étude	Port Seine-Métropole Ouest – Étude prospective de trafic routier 2025-2035
Nature du document	Rapport
Date	06/10/2014
Nom du fichier	20140909_PSMO_Etude de trafic routier_revise4bis.docx
Référentiel	
Référence	FR01T14E36
Confidentialité	
Langue du document	Français
Nombre de pages	28

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	5
2.	MÉTHODE DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE	6
2.1	SIMULATION DES CONDITIONS DE TRAFIC DANS L'AIRES D'ÉTUDE	6
2.1.1	L'OUTIL DE SIMULATION	6
2.1.2	HORIZONS D'ÉTUDE ET HYPOTHÈSES DE RÉSEAU	6
2.1.3	SCÉNARIOS DE L'ÉTUDE DE TRAFIC	6
2.1.4	COMPOSITION DU TRAFIC ROUTIER PRIS EN COMPTE DANS L'ÉTUDE	7
2.2	ÉVALUATION DU TRAFIC PL GÉNÉRÉ EN SCÉNARIOS DE RÉFÉRENCE ET DE PROJET	8
2.2.1	DONNÉE SOURCE PRINCIPALE	8
2.2.2	HYPOTHÈSES DE L'ÉTUDE DE TRAFIC	9
2.2.2.1	Situation de base (Carrière Ouest)	9
2.2.2.2	Situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est)	9
2.2.3	MATÉRIAUX ENTRANT ET SORTANT DU SITE PAR LA ROUTE	10
2.2.3.1	Situation de base (Carrière Ouest)	10
2.2.3.2	Situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est)	11
2.2.4	CONVERSION DES DONNÉES EN TRAFIC PL	11
2.2.4.1	Situation de base (Carrière Ouest)	12
2.2.4.2	Situation avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est)	13
2.2.5	ITINÉRAIRES	14
3.	SITUATION DE BASE (CARRIÈRE OUEST) - RÉSULTATS	15
3.1	SITUATION DE BASE (CARRIÈRE OUEST) - 2025	16
3.1.1	HEURE DE POINTE DU MATIN	16
3.1.2	PÉRIODE CREUSE	17
3.2	SITUATION DE BASE (CARRIÈRE OUEST) - 2035	18
3.2.1	HEURE DE POINTE DU MATIN	18
3.2.2	PÉRIODE CREUSE	19
4.	SITUATION AVEC LANCEMENT DE LA CARRIÈRE EST – RESULTATS (CARRIÈRES OUEST + EST)	20
4.1	AVEC LANCEMENT DE LA CARRIÈRE EST (CARRIÈRES OUEST + EST) - 2025	20
4.1.1	HEURE DE POINTE DU MATIN	20
4.1.2	PÉRIODE CREUSE	21
4.2	AVEC LANCEMENT DE LA CARRIÈRE EST (CARRIÈRES OUEST + EST) - 2035	22
4.2.1	HEURE DE POINTE DU MATIN	22
4.2.2	PÉRIODE CREUSE	23
5.	SYNTHÈSE	24
6.	ANNEXE : DONNÉES D'ENTRÉE POUR L'ÉTUDE DE TRAFIC ROUTIER (SOURCE : SETEC)	25

SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1.Base - 2025 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL	16
Illustration 2.Base - 2025 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL	17
Illustration 3.Base - 2035 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL	18
Illustration 4.Base - 2035 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL	19
Illustration 5.Avec lancement de la carrière Est - 2025 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL	20
Illustration 6.Avec lancement de la carrière Est - 2025 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL	21
Illustration 7.Avec lancement de la carrière Est - 2035 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL	22
Illustration 8.Avec lancement de la carrière Est - 2035 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL	23

SOMMAIRE DES TABLEAUX

Tableau 1. Les scénarios de l'étude de trafic	7
Tableau 2. Base - Trafic BTP entrant/sortant du site de PSMO (en milliers de tonnes / an)	10
Tableau 3. Avec lancement de la carrière Est - Trafic BTP entrant/sortant du site de PSMO (en milliers de tonnes / an)	11
Tableau 4. Base - Trafic PL entrant/sortant du site de PSMO (en PL / heure)	12
Tableau 5. Avec lancement de la carrière Est - Trafic PL entrant/sortant du site de PSMO (en PL / heure)	13
Tableau 6. Itinéraires PL vers/depuis la plaine d'Achères	14

1. INTRODUCTION

Dans le cadre du projet Port Seine Métropole Ouest (PSMO) , Ports de Paris a lancé une étude de trafic routier qui s'inscrit dans l'optique de la préparation du débat public.

Cette étude vise à :

- Établir un diagnostic du fonctionnement du réseau routier dans le secteur du projet ;
- Évaluer les conséquences du projet sur les réseaux routiers, actuels et futurs à l'aide d'un outil de modélisation ;
- Définir les principes de connexion du port au réseau routier ainsi que de sa desserte interne.

Elle est composée de deux rapports :

- Première partie : « Description et modélisation de la situation actuelle » ;
- Deuxième partie : « Étude prospective du trafic routier à l'horizon 2025-2035 ».

Le présent rapport correspond à la deuxième partie de l'étude : « Étude prospective du trafic routier à l'horizon 2025-2035 ». Son objectif est de déterminer l'impact du projet sur les conditions de circulation sur le réseau routier structurant de l'aire d'étude aux horizons 2025 et 2035, notamment en termes d'évolution du trafic routier de poids lourds (PL).

Le projet Port Seine Métropole Ouest permet l'évacuation par la voie d'eau des matériaux tirés de l'exploitation des gisements de la Plaine d'Achères et l'approvisionnement de remblai.

La présente étude a pour objectif d'évaluer l'impact du projet sur le trafic PL sur le réseau magistral.

2. MÉTHODE DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE

2.1 Simulation des conditions de trafic dans l'aire d'étude

2.1.1 L'outil de simulation

L'impact du projet sur les conditions de circulation dans l'aire d'étude a été étudié à l'aide du modèle décrit dans le rapport « Description et modélisation de la situation actuelle ».

Ce modèle est un dérivé de MODUS, l'outil de simulation de trafic développé par la DRIEA à l'échelle de l'Île-de-France. En particulier, il utilise les matrices de demande de MODUS pour les horizons 2025 et 2035, qui ont été fournies à SYSTRA par la DRIEA.

Le modèle a fait l'objet d'un recalage sur l'aire d'étude, sur la base d'une campagne de comptages routiers spécifiquement menée pour les besoins de l'étude. L'ensemble des opérations d'adaptation de MODUS sont détaillées dans le rapport cité ci-dessus.

2.1.2 Horizons d'étude et hypothèses de réseau

Deux horizons ont été étudiés : 2025 et 2035.

2.1.3 Scénarios de l'étude de trafic

L'étude de trafic a été réalisée en tenant compte de deux situations possibles pour l'exploitation des gisements de la Plaine d'Achères :

- Une situation de base (ci-après dénommée « situation de base »), dans laquelle l'exploitation des gisements est cantonnée à l'ouest de la RN184. La partie située à l'Est de la RN184 n'est pas exploitée ;
- Une situation (ci-après dénommée « situation avec lancement de la Carrière Est ») dans laquelle l'exploitation des gisements de la Plaine d'Achères est réalisée aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est de la RN184.

Pour chacune de ces deux situations, et pour chacun des deux horizons d'étude (2025 et 2035), deux scénarios ont été simulés et comparés :

- Un scénario de référence : dans ce scénario, le projet PSMO n'est pas réalisé. Le trafic PL généré par l'exploitation des gisements de la plaine d'Achères ainsi que par les activités en place sur l'emprise du projet est pris en compte.
- Un scénario « projet » : dans ce scénario, PSMO est réalisé. On tient également compte des trafics liés à l'exploitation des gisements de la Plaine, dont une partie est reportée sur la voie d'eau grâce au projet.

Au total, 8 scénarios ont donc été étudié, ce que résume le tableau ci-dessous :

	Situation de base (Carrière ouest)	Situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est)
2025	Scénario de référence	Scénario de référence
	Scénario projet	Scénario projet
2035	Scénario de référence	Scénario de référence
	Scénario projet	Scénario projet

Tableau 1. Les scénarios de l'étude de trafic

En termes de demande, les scénarios de référence et de projet se différencient essentiellement par les hypothèses de répartition modale des flux générés par l'exploitation des gisements de la Plaine d'Achères.

La pertinence du scénario « projet » en termes de trafic routier a notamment été évaluée sous l'angle de la réduction du trafic PL sur les axes routiers de l'aire d'étude, permise par le report sur la voie d'eau d'une partie du trafic PL généré par l'exploitation des gisements de la plaine d'Achères et circulant sur le réseau routier en situation de référence.

Pour ces deux horizons, les aménagements suivants du réseau routier ont été pris en compte :

- les projets engagés inscrits dans la dernière version (2011) du Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) ;
- le projet de liaison RD30-RD190.

2.1.4 Composition du trafic routier pris en compte dans l'étude

Dans le cadre du débat public, l'objet principal de l'étude de trafic routier est d'apprécier les effets de PSMO sur la réorganisation du trafic routier dans le secteur d'étude, en particulier du trafic de poids-lourds. Il s'agit notamment de mettre en évidence l'impact du report sur la voie d'eau d'une part du trafic généré par l'acheminement de remblais et les expéditions des produits de l'exploitation des gisements de la plaine d'Achères.

Nous avons considéré que le trafic PL qui est généré par l'exploitation de la Plaine d'Achères dans les situations de référence 2025 et 2035 n'était pas pris en compte dans les matrices transmises par la DRIEA. Ce trafic a donc été évalué séparément, à partir des hypothèses fournies à SYSTRA par SETEC International¹, et ajouté à la demande contenue dans les matrices de la DRIEA.

¹ voir partie suivante pour la méthode de conversion des hypothèses de SETEC en trafic PL

2.2 Évaluation du trafic PL généré en scénarios de Référence et de Projet

2.2.1 Donnée source principale

Comme précisé précédemment, le trafic PL généré en scénarios de référence et de projet a été évalué sur la base des hypothèses formulées par SETEC sur :

- le rythme d'extraction des granulats du sous-sol de la plaine ;
- de remblaiement du site ;
- de production sur site de matériaux élaborés pour les chantiers (préfabrication).

Les données fournies précisent, pour chaque type d'activité, les quantités de matériaux (exprimées en milliers de tonnes par an) entrant et sortant du site par les différents modes de transport.

A chaque fois, la destination (ou l'origine) est précisée. Deux grandes destinations sont possibles (pour le mode routier) :

- **La grande couronne francilienne.** Par hypothèse, SETEC indique que les trafics sur cette destination doivent être répartis de la façon suivante :
 - 1/3 vers/depus Cergy-Pontoise ;
 - 1/3 vers/depus Saint-Quentin-en-Yvelines ;
 - 1/3 vers/depus Saclay ;
- **Paris et sa petite couronne.** Par hypothèse, nous avons réparti ces trafics de la façon suivante :
 - 1/4 vers/depus Paris ;
 - 1/4 vers/depus Créteil ;
 - 1/4 vers/depus Bobigny ;
 - 1/4 vers/depus Nanterre.

A noter qu'il existe également en situation avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est), scénario projet, un trafic PL d'échange entre PSMO et le secteur de la Plaine situé à l'est de la RN184. Il s'agit du trafic lié au remblaiement de ce secteur : les matériaux de remblaiement sont acheminés sur PSMO par voie d'eau, puis par camion (brouettage par le Chemin des basses Plaines pour les matériaux non pulvérulents) ou bande transporteuse jusqu'à ce secteur est.

2.2.2 Hypothèses de l'étude de trafic

Les hypothèses prises pour évaluer les trafics PL dans l'aire d'étude sont rappelés ci-dessous.

2.2.2.1 Situation de base (Carrière Ouest)

- Exploitation de la Carrière ouest uniquement (actuellement exploitée par GSM) :
 - Référence 2025 :
 - 600 000 T/an de matériaux extraits (granulats), dont 200 000 T évacués par voie d'eau et 400 000 T par camion.
 - 600 000 T/an de matériaux acheminés par camion pour remblayer la carrière.
 - Projet 2025 et 2035 :
 - Idem référence 2025, avec 50% de matériaux de remblayage acheminés par bateaux.
Cette hypothèse est vraisemblable dans la mesure où l'arrêté relatif à l'exploitation de la carrière ne crée aucune obligation sur le mode de transport mais précise que l'utilisation de la voie d'eau doit être privilégiée dans la mesure du possible.

2.2.2.2 Situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est)

En plus de l'activité détaillée pour la situation de base (cf. ci-dessus), il est tenu compte d'une exploitation de la carrière située à l'est de la RN184², sur une vingtaine d'années entre 2021 et 2040, à un rythme d'extraction moyen de 1,2 millions de tonnes par an, rythme tenant compte des besoins associés aux ambitions du Grand Paris.

Les hypothèses d'exploitation de la carrière Est pour la référence et le projet 2025 et 2035 sont les suivantes :

- Référence 2025 :
 - 1,2 MT/an de matériaux extraits évacués par camion ;
 - 1,2 MT/an de matériaux acheminés par camion vers la carrière pour la remblayer.
- Projet 2025 et 2035 :
 - Un traitement de ces granulats sur le site de PSMO avec une part fluviale estimée à 75% pour l'évacuation de ces granulats ;
 - Un apport de remblai pour la carrière pouvant bénéficier du retour des bateaux avec une part fluviale de 75% dont 50% sont transportés par une bande transporteuse depuis PSMO vers la carrière Est et 50% par camion *via* le chemin des basses plaines (brouettage). En effet les matériaux non pulvérulents pourraient ne pas être adaptés à l'utilisation d'une bande transporteuse.

² inscrite au schéma départemental des carrières approuvé le 27 novembre 2013,

2.2.3 Matériaux entrant et sortant du site par la route

L'exploitation des données SETEC (voir le tableau en annexe de ce document) permet de construire le tableau ci-dessous, qui donne pour les différents scénarios et horizons, les quantités de matériaux entrant et sortant du site par la route vers/ depuis les différentes destinations franciliennes (en milliers de tonnes).

2.2.3.1 Situation de base (Carrière Ouest)

SCENARIO	DESTINATION TRAFIC PL	2025			2035		
		Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL	Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL
REFERENCE	Vers/ depuis Petite Couronne	525	0	525	513	0	513
	Vers/ depuis Grande Couronne	515	0	515	528	0	528
	Echange Est / Ouest	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	1 040	0	1 040	1 040	0	1 040
PROJET	Vers/ depuis Petite Couronne	0	0	0	0	0	0
	Vers/ depuis Grande Couronne	740	0	740	840	0	840
	Echange Est / Ouest	-	-	0	-	-	0
	TOTAL	740	0	740	840	0	840
Différence REFERENCE / PROJET				-300			-200

Tableau 2. Base - Trafic BTP entrant/sortant du site de PSMO (en milliers de tonnes / an)

2.2.3.2 Situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est)

SCENARIO	DESTINATION TRAFIC PL	2025			2035		
		Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL	Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL
REFERENCE	Vers/depus Petite Couronne	525	1 275	1 800	513	1 238	1 750
	Vers/depus Grande Couronne	515	1 125	1 640	528	1 163	1 690
	Echange Est / Ouest	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	1 040	2 400	3 440	1 040	2 400	3 440
PROJET	Vers/depus Petite Couronne	0	0	0	0	0	0
	Vers/depus Grande Couronne	1 040	300	1 340	1 090	300	1 390
	Echange Est / Ouest	-	-	450	-	-	450
	TOTAL	1 040	300	1 790	1 090	300	1 840
Différence REFERENCE / PROJET			-1 650			-1 600	

Tableau 3. Avec lancement de la carrière Est - Trafic BTP entrant/sortant du site de PSMO (en milliers de tonnes / an)

2.2.4 Conversion des données en trafic PL

Pour convertir les données en milliers de tonnes de matériaux par an en nombre de PL circulant sur les principaux axes de l'aire d'étude, nous avons fait les hypothèses suivantes :

- Quantité d'emport par PL : 18,5 T³ ;
- Nombre de jours ouvrés par an : 250 (calcul SYSTRA à partir du nombre annuel de jours fériés) ;
- Durée quotidienne d'exploitation de la carrière (sur le modèle de la carrière GSM) : 8h (source : <http://www.gsm-granulats.info/carriere.aspx?idCarriere=33>).

En outre, nous avons fait l'hypothèse qu'un camion qui exporte des granulats vers un chantier depuis la plaine est arrivé vide ou qu'un camion qui importe des matériaux pour le remblaiement repart vide.

Sur la base de ces hypothèses, il est possible d'obtenir du tableau précédent les résultats suivants (exprimés en PL/h).

³ Sauf pour les PL servant à acheminer les matériaux de remblaiement du secteur de la Plaine situé à l'est de la RN184 depuis PSMO pour lesquels une capacité d'emport de 25 T/PL a été considérée.

2.2.4.1 Situation de base (Carrière Ouest)

SCENARIO	DESTINATION TRAFIC PL	2025			2035		
		Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL	Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL
REFERENCE	Vers/depus Petite Couronne	14	0	14	14	0	14
	Vers/depus Grande Couronne	14	0	14	14	0	14
	Echange Est / Ouest	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	28	0	28	28	0	28
PROJET	Vers/depus Petite Couronne	0	0	0	0	0	0
	Vers/depus Grande Couronne	20	0	20	23	0	23
	Echange Est / Ouest	-	-	0	-	-	0
	TOTAL	20	0	20	23	0	23
Différence REFERENCE / PROJET				-8			-5

Tableau 4. Base - Trafic PL entrant/sortant du site de PSMO (en PL / heure)

Dans la situation de base (Carrière Ouest), le projet permet une diminution globale du trafic PL sur le réseau du secteur d'étude (en PL / jour, par sens de circulation) :

- De 65 PL / jour en 2025 ;
- De 43 PL / jour en 2035.

2.2.4.2 Situation avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est)

SCENARIO	DESTINATION TRAFIC PL	2025			2035		
		Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL	Site de PSMO	Site de la carrière Est	TOTAL
REFERENCE	Vers/depus Petite Couronne	14	34	49	14	33	47
	Vers/depus Grande Couronne	14	30	44	14	31	46
	Echange Est / Ouest	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	28	65	93	28	65	93
PROJET	Vers/depus Petite Couronne	0	0	0	0	0	0
	Vers/depus Grande Couronne	28	8	36	29	8	38
	Echange Est / Ouest	-	-	9	-	-	9
	TOTAL	28	8	45	29	8	47
Différence REFERENCE / PROJET				-48		-46	

Tableau 5. Avec lancement de la carrière Est - Trafic PL entrant/sortant du site de PSMO (en PL / heure)

Dans la situation avec lancement de la Carrière Est (Carrières Ouest + Est), le projet permet une diminution globale du trafic PL sur le réseau du secteur d'étude (en PL / jour, par sens de circulation) :

- De 450 PL / jour en 2025 (380 avec trafic d'échange PSMO-Est de la Plaine) ;
- De 440 PL / jour en 2035 (370 avec trafic d'échange PSMO-Est de la Plaine).

2.2.5 Itinéraires

L'affectation des PL générés par l'exploitation de la plaine sur le réseau est réalisée « au plus court chemin⁴ ».

Le tableau suivant donne les itinéraires retenus par le modèle au départ / à destination de la Plaine d'Achères depuis les différents lieux de consommation des granulats évoqués précédemment :

Destination	Répartition	Itinéraire
Paris	50%	N184 Nord - A15 vers l'Est
	50%	RD30 - Liaison RD30-RD190 - A13 vers l'Ouest
Nanterre	100%	N184 Nord - A15 vers l'Est
Créteil	100%	N184 Nord - A15 vers l'Est
Bobigny	100%	N184 Nord - A15 vers l'Est
Cergy	100%	N184 Nord - A15 vers l'Ouest
Saint-Quentin	100%	RD30 - Liaison RD30-RD190 - A13 vers l'Ouest - A12
Saclay	100%	RD30 - Liaison RD30-RD190 - A13 vers l'Ouest

Tableau 6. Itinéraires PL vers/depuis la plaine d'Achères

NB : un seul itinéraire par destination est emprunté par les PL, sauf vers/depuis Paris. Depuis la plaine d'Achères vers Paris, les PL se répartissent pour moitié sur l'itinéraire via l'A13 et pour moitié sur l'itinéraire via l'A15, les deux itinéraires étant évalués comme équivalents par le modèle en termes de temps de parcours aux horizons 2025 et 2035.

⁴ En termes de coût généralisé, c'est-à-dire en prenant en compte les coûts kilométriques et les éventuels péages en plus du temps de parcours brut.

3. SITUATION DE BASE (CARRIÈRE OUEST) - RÉSULTATS

Pour chaque situation et pour chacun des deux horizons sont présentées les variations du trafic PL sur les principaux axes (par sens de circulation) du secteur d'étude, à l'heure de pointe du matin (8h-9h), et sur une heure moyenne de la période creuse de la journée (9h-16h).

3.1 Situation de Base (Carrière Ouest) - 2025

3.1.1 Heure de pointe du matin

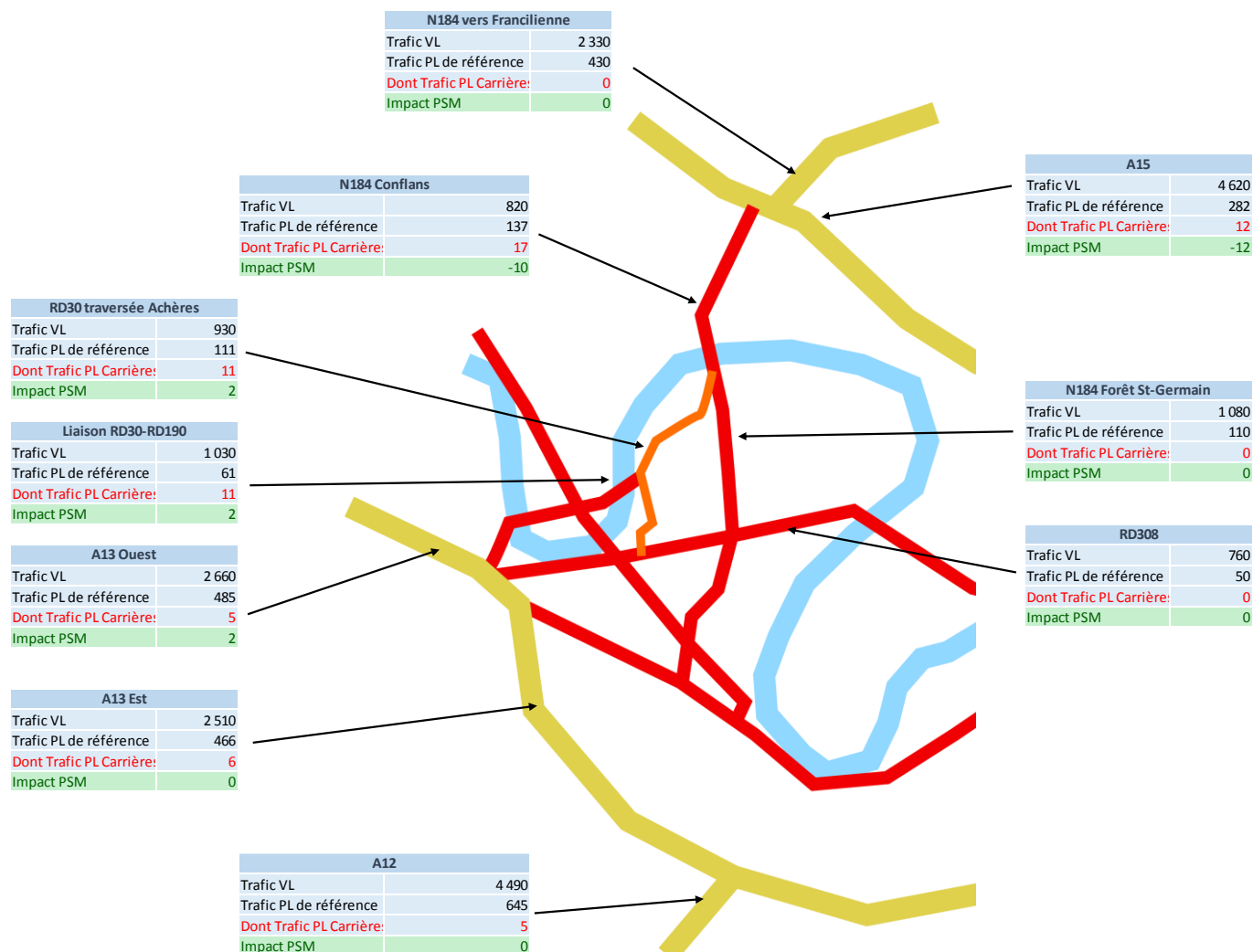


Illustration 1. Base - 2025 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL

Dans la situation de base (Carrière Ouest) :

- En offrant la possibilité de reporter sur la voie d'eau une partie des matériaux extraits ou utilisés pour le remblaiement de la plaine d'Achères, PSMO permet de réduire légèrement le trafic PL sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -10 PL/h/sens, soit 7% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190, le projet génère une très légère croissance du trafic PL : +2 PL/h/sens, soit 2 à 3% de croissance environ selon les sections concernées.

La RN184 en traversée de la forêt de Saint-Germain n'est pas impactée par PSMO.

3.1.2 Période creuse

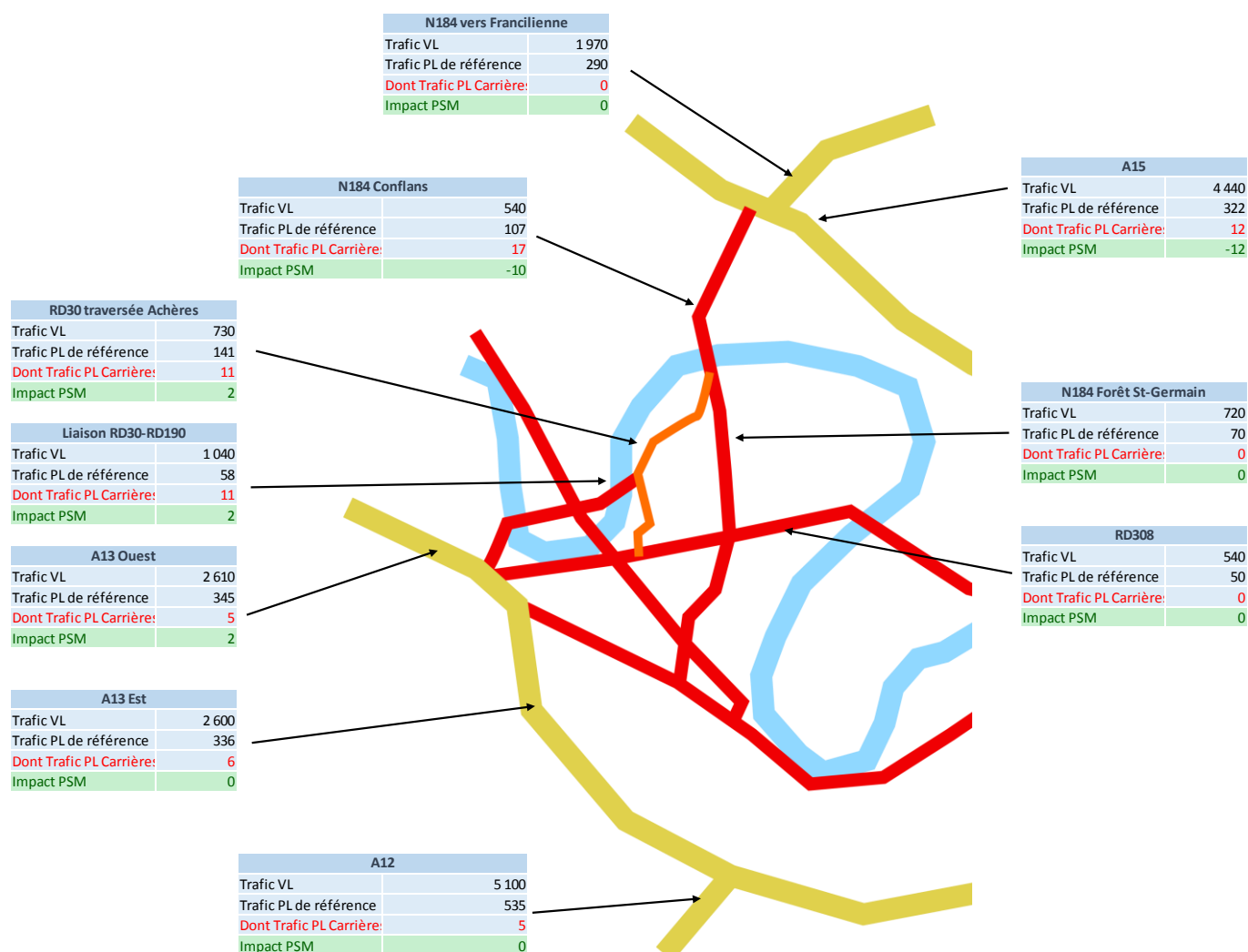


Illustration 2. Base - 2025 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL

La structure des évolutions de trafic est identique en période creuse et à l'heure de pointe du matin. La différence se situe au niveau du trafic PL de référence, légèrement moins important sur certaines des sections des axes routiers de l'aire d'étude :

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -10 PL/h/sens, soit 9% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : +2 PL/h/sens, soit 2 à 3% de croissance.

3.2 Situation de base (Carrière Ouest) - 2035

3.2.1 Heure de pointe du matin

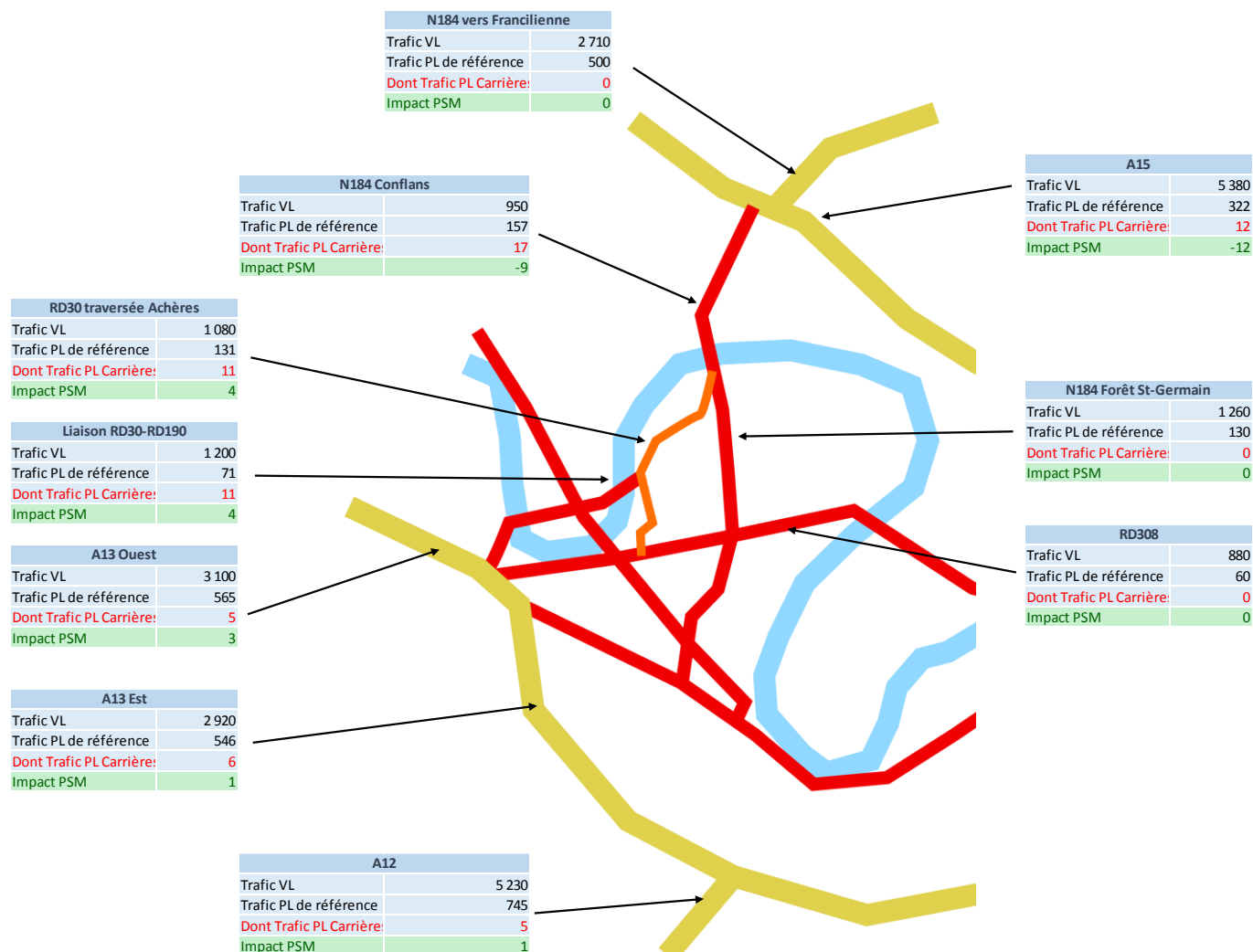


Illustration 3. Base - 2035 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL

En 2035, les hypothèses de report sur la voie d'eau du trafic de l'exploitation de la plaine d'Achères sont très proches de celles de 2025. En volumes, les évolutions de trafic observées sur les axes sont donc presque identiques, dans des trafics PL de référence plus importants.

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -9 PL/h/sens, soit 6% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : +4 PL/h/sens, soit 3 à 6% de croissance.

3.2.2 Période creuse

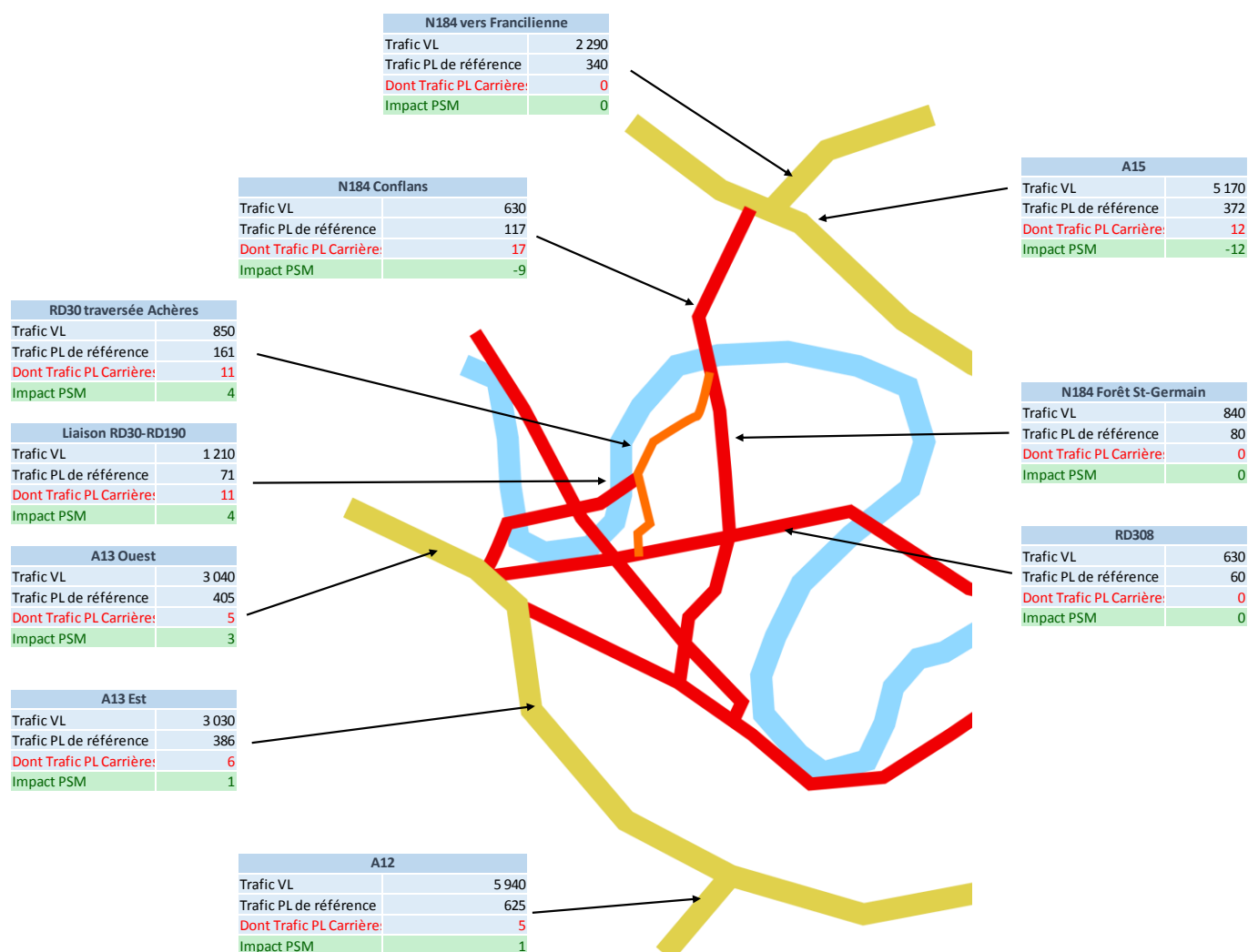


Illustration 4. Base - 2035 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL

De même qu'en 2025, les évolutions de charge du réseau en période creuse sont identiques en volume mais plus importantes relativement au trafic de référence qui est plus faible qu'à la période de pointe du matin. Les évolutions anticipées sont les suivantes :

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -9 PL/h/sens, soit 8% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : +4 PL/h/sens, soit 4 à 6% de croissance.

4. SITUATION AVEC LANCEMENT DE LA CARRIERE EST – RESULTATS (CARRIÈRES OUEST + EST)

4.1 Avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est) - 2025

4.1.1 Heure de pointe du matin

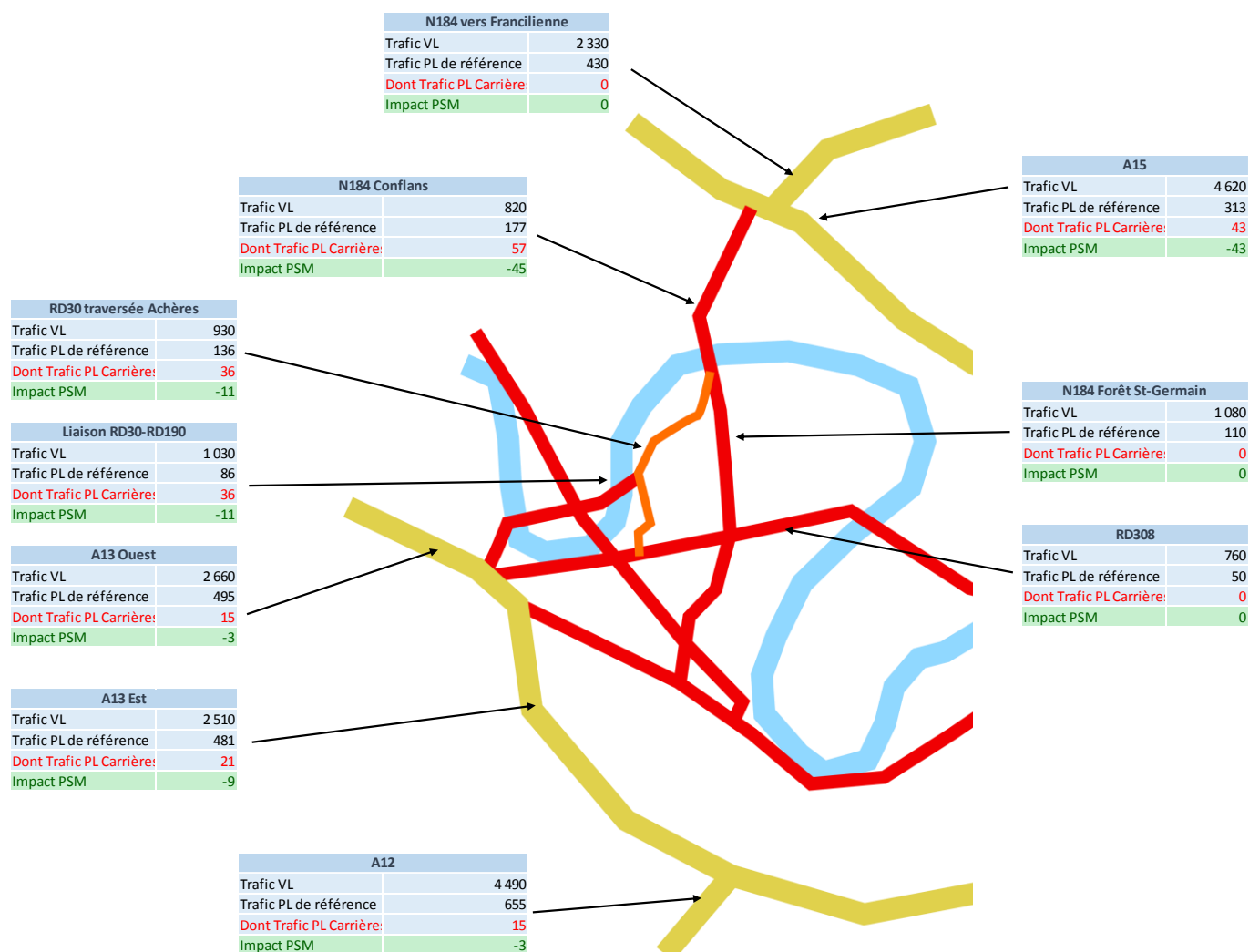


Illustration 5. Avec lancement de la carrière Est - 2025 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL

En offrant la possibilité de reporter sur la voie d'eau une partie des matériaux extraits ou utilisés pour le remblaiement de la plaine d'Achères, PSMO permet de réduire le trafic PL dans le secteur d'étude. Les principaux axes déchargés sont :

- La RN184 au nord de la plaine d'Achères : -45 PL/h/sens, soit 25% de réduction environ ;
- La RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : -11 PL/h/sens, soit 8% de réduction.

4.1.2 Période creuse

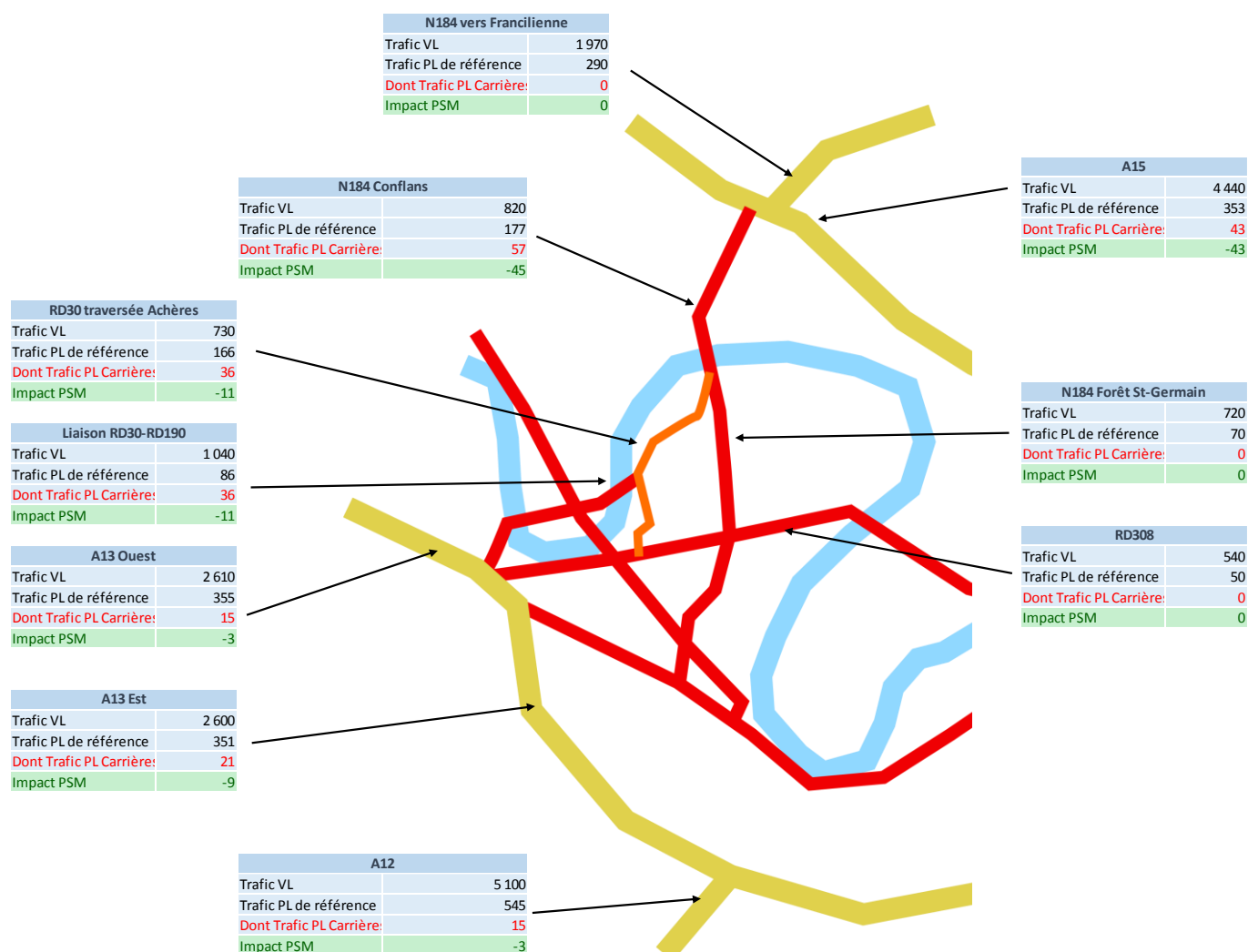


Illustration 6. Avec lancement de la carrière Est - 2025 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL

La structure des décharges de trafic est identique en période creuse et à l'heure de pointe du matin. La différence se situe au niveau du trafic PL de référence, légèrement moins important sur certaines des sections des axes routiers de l'aire d'étude :

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -45 PL/h/sens, soit 25% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : -11 PL/h/sens, soit 13% de réduction.

4.2 Avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est) - 2035

4.2.1 Heure de pointe du matin

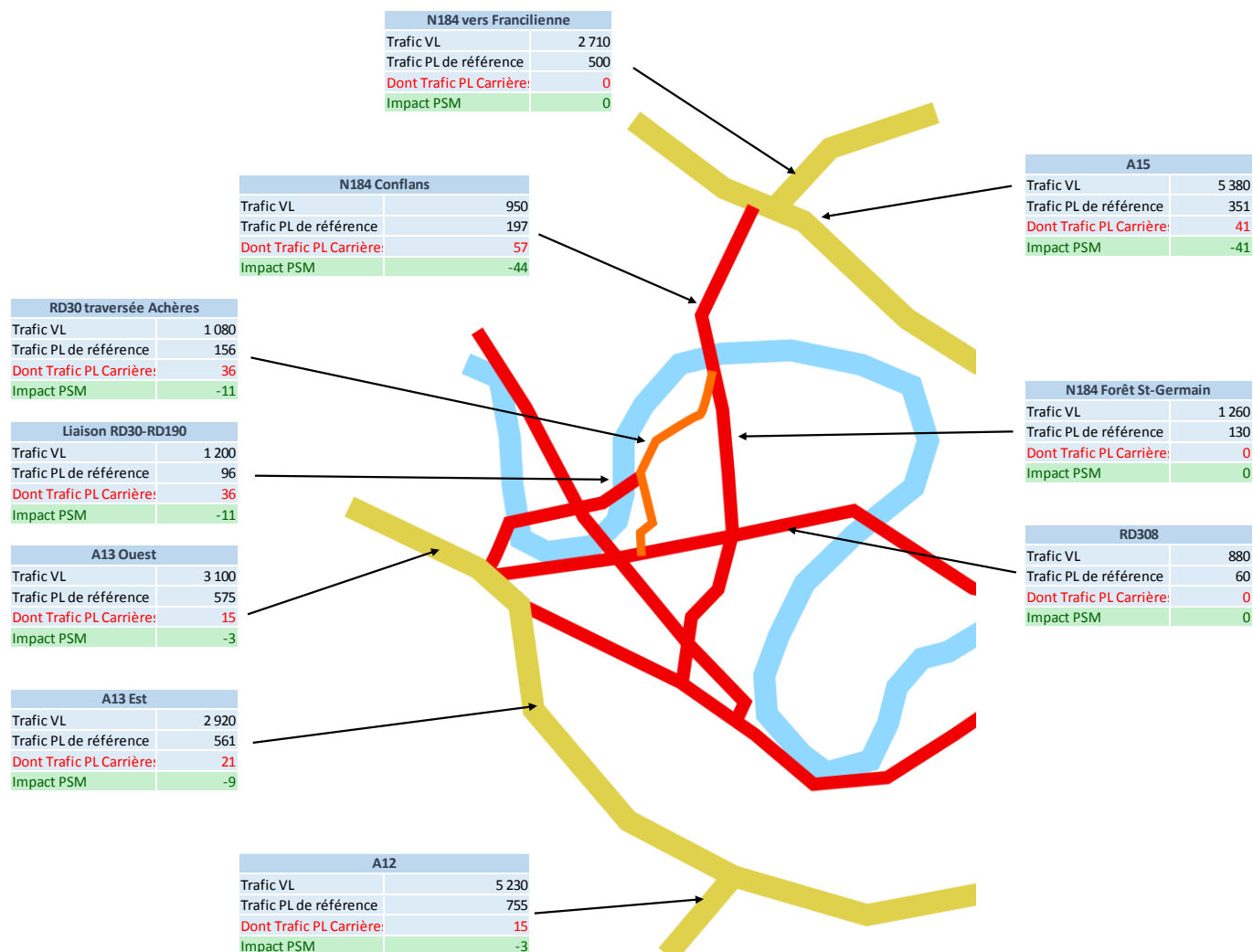


Illustration 7. Avec lancement de la carrière Est - 2035 – HPM – Impacts de PSMO sur le trafic PL

En 2035, les hypothèses de report sur la voie d'eau du trafic de l'exploitation de la plaine d'Achères sont très proches de celles de 2025. En volumes, les décharges observées sur les axes sont donc presque identiques, dans des trafics PL de référence plus importants.

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -44 PL/h/sens, soit 22% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : -11 PL/h/sens, soit 7% à 11% de réduction selon les sections.

4.2.2 Période creuse

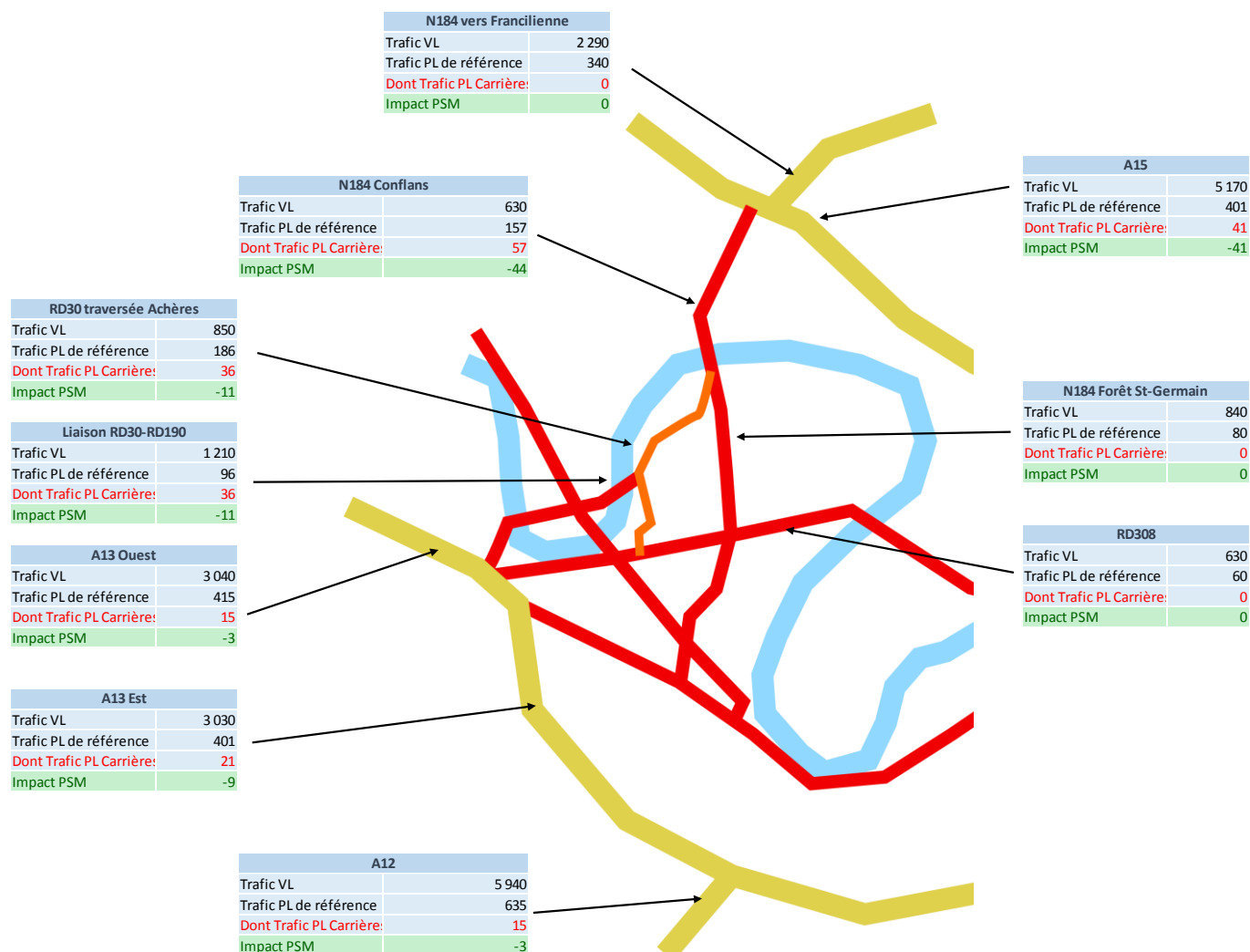


Illustration 8. Avec lancement de la carrière Est - 2035 – HCR – Impacts de PSMO sur le trafic PL

De même qu'en 2025, les décharges du réseau en période creuse sont identiques en volume mais plus importantes relativement au trafic de référence qui est plus faible qu'à la période de pointe du matin. Les réductions de trafic anticipées sont les suivantes :

- Sur la RN184 au nord de la plaine d'Achères : -44 PL/h/sens, soit 28% de réduction environ ;
- Sur la RD30 de l'entrée nord d'Achères jusqu'à la traversée de la Seine par la liaison RD30-RD190 : -11 PL/h/sens, soit 5% à 11% de réduction selon les sections.

5. SYNTHÈSE

Le projet Port Seine Métropole Ouest, en permettant l'évacuation par la voie d'eau des matériaux tirés de l'exploitation des gisements de la Plaine d'Achères, permet de réduire le trafic PL sur le réseau magistral du secteur d'étude.

Globalement, les réductions de trafic en entrée/sortie du site (PSMO + Carrière située à l'est de la RN184) sont les suivantes (en PL / jour, par sens) :

- Dans la situation de base (Carrière Ouest), où seule la carrière située à l'Ouest de la RN184 est en fonctionnement :
 - -65 PL / jour en 2025 ;
 - -43 PL / jour en 2035.

- Dans la situation avec lancement de la carrière Est (Carrières Ouest + Est), les décharges du réseau de l'aire d'étude peut aller jusqu'à :
 - -450 PL / jour en 2025 (-380 avec trafic d'échange PSMO-Est de la Plaine) ;
 - -440 PL / jour en 2035 (-370 avec trafic d'échange PSMO-Est de la Plaine).

Les réductions de trafic sont concentrées sur la RN184, vers/depuis l'autoroute A15, et sur la RD30 qui donne accès à l'autoroute A13 *via* le projet de liaison RD30-RD190.

6. ANNEXE : DONNÉES D'ENTRÉE POUR L'ÉTUDE DE TRAFIC ROUTIER (SOURCE : SETEC)

Trafics BTP: granulats (yc produits finis), déblais et déchets de chantier
en milliers de tonnes par an

PROJET		Mode	Horizon		Origine / Destination				
			2025	2035	Gde Couronne	Paris + PC	Loire&Basse-Normandie	Haute Normandie	Nord
Excavation et criblage	Total criblage/mélange	-	1 800	1 800					
	dont extraction locale	-	1 800	1 800					
	(dont Ouest)	-	600	600					
	dont import	-	0	0					
	dont import voie d'eau	Ve	0	0				57%	43%
	dont import fer	Fe	0	0					100%
	Bande transporteuse Est-Ouest	Int	1 200	1 200					
	Sortant	-	1 800	1 600					
	dont sortant voie d'eau	Ve	1 100	950		100%			
dont sortant route	Ro	700	650	100%					
Remblais	Remblais total	-	1 800	1 800					
	Remblais Ouest	-	600	600					
	dont voie d'eau	Ve	300	300		100%			
	dont route	Ro	300	300	100%				
	Remblais Est	-	1 200	1 200					
	dont voie d'eau	Ve	900	900		100%			
	dont Bande transporteuse Est-Ouest		450	450					
	dont brouettage route des basses plaines		450	450					
dont route	Ro	300	300	100%					
Ilot 3 : enrobé	Entrant (fer)	Fe	40	40			100%		
	Sortant (route)	Ro	40	40	100%				
Ilot 7 : béton préfab.	Entrant (interne portuaire)	Int	0	110					
	Sortant	-	0	110					
	dont route	Ro	0	55	100%				
dont voie d'eau	Ve	0	55		100%				
Ilot 6d : béton préfab.	Entrant (interne portuaire)	Int	0	90					
	Sortant	-	0	90					
	dont route	Ro	0	45	100%				
	dont voie d'eau	Ve	0	45		100%			
TOTAL		-							
Entrant	Voie d'eau	-	900	900					
	Route	-	900	900					
	Fer	-	40	40					
Sortant	Voie d'eau	-	1 100	1 050					
	Route	-	740	790					
	Fer	-	0	0					

Trafics BTP: granulats (yc produits finis), déblais et déchets de chantier
en milliers de tonnes par an

REFERENCE		Mode	Horizon		Origine / Destination				
			2025	2035	Gde Couronne	Paris + PC	Loire&Basse-Normandie	Haute Normandie	Nord
Excavation et traitement	Total criblage	-	1 800	1 800					
	(dont Ouest)	-	600	600					
	(dont Est)	-	1 200	1 200					
	Sortant voie d'eau (Ouest)	Ve	200	200		100%			
	Sortant route Total	Ro	1 600	1 600					
	dont route petite couronne	Ro	900	850		100%			
	dont route grande couronne	Ro	700	750	100%				
	Sortant route (Ouest)	Ro	400	400					
	dont route petite couronne	Ro	225	213		100%			
	dont route grande couronne	Ro	175	188	100%				
	Sortant route (Est)	Ro	1 200	1 200					
	dont route petite couronne	Ro	675	638		100%			
	dont route grande couronne	Ro	525	563	100%				
Remblais	Remblais total	-	1 800	1 800					
	dont route petite couronne	Ro	900	900		100%			
	dont route grande couronne	Ro	900	900	100%				
	Remblais Ouest	-	600	600					
	dont route petite couronne	Ro	300	300					
	dont route grande couronne	Ro	300	300					
	Remblais Est	-	1 200	1 200					
	dont route petite couronne	Ro	600	600					
	dont route grande couronne	Ro	600	600					
Centrale à enrobé	Entrant (fer)	Fe	40	40			100%		
	Sortant (route)	Ro	40	40	100%				
TOTAL		-							
Entrant	Voie d'eau	-	0	0					
	Route	-	1 800	1 800					
	Fer	-	40	40					
Sortant	Voie d'eau	-	200	200					
	Route	-	1 640	1 640					
	Fer	-	0	0					

Port

Seine-Métropole

Ouest