

SIGMA CERGY-PONTOISE



RAPPORT D'ETUDE CDVIA

AFF. 8237

DATE : 25 mars 2022

MOA : Sigma Cergy-Pontoise

Projet logistique sur l'ancien site Renault d'Eragny-sur-Oise (95)

Etude de Trafic : Phase diagnostic + Analyse prospective



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593
AGENCE OUEST NANTES TEL +33(0)2.85.52.80.61 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr - AGENCE SUD MONTPELLIER TEL +33(0)7.66.12.29.47 E-MAIL t.pienne@cdvia.fr

Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérfié par	Assistant/Technicien	Modifications
Maxime PELE m.pele@cdvia.fr 07 50 55 28 26	1.0	17/01/2022	Nicolas Delavenne n.delavenne@cdvia.fr 06 59 88 24 17		Rapport initial
Quentin RAMIREZ q.ramirez@cdvia.fr 07 50 54 30 63	2.0	25/03/2022			Rapport final

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	4
— 1.1. OBJET DE LA MISSION.....	4
— 1.2. METHODOLOGIE.....	4
2. PHASE 1 : DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUEL	5
— 2.1. DONNEES CONTEXTUELLES	5
— 2.2. OFFRE DE DEPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN	6
— 2.3. INDICE DU TRAFIC DE DECEMBRE 2021	7
— 2.4. TRAFICS JOURNALIERS	8
— 2.5. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE.....	9
—— 2.5.1. HEURE DE POINTE DU MATIN 8H ⁰⁰ -9H ⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H ET EN PL+BUS/H.....	10
—— 2.5.2. HEURE DE POINTE DU SOIR 17H ⁰⁰ -18H ⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H ET EN PL+BUS/H.....	12
— 2.6. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENT OBSERVES AUX HEURES DE POINTE.....	14
— 2.7. EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE DES CARREFOURS	16
—— 2.7.1. C1 : GIRATOIRE RUE DU BAS NOYER X RUE DES FRENES.....	17
—— 2.7.2. C2 : GIRATOIRE RUE DES FRENES X AV. DU GROS CHENE	18
—— 2.7.3. C3 : CARREFOUR D'ACCES OUEST	19
—— 2.7.4. C4 : GIRATOIRE AV. DU GROS CHENE X AV. DES BELLEVUES.....	20
—— 2.7.5. C5 : CARREFOUR D'ACCES EST	21
— 2.8. RECONSTITUTION ETAT ACTUEL SUR LE MODELE.....	22
3. PHASE 2 : DESCRIPTION DU PROJET ET GENERATION DE TRAFIC	23
— 3.1. DESCRIPTION DU PROJET	23
— 3.2. FLUX GENERES PAR LE PROJET	24

— 3.3. FONCTIONNEMENT DU SITE ET DISTRIBUTION DES FLUX GENERES.....	26
— 3.4. EVALUATION DES FLUX A COURT TERME.....	27
—— 3.4.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN 8H ⁰⁰ -9H ⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H.....	28
—— 3.4.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR 17H ⁰⁰ -18H ⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H.....	29
— 3.5. EVALUATION A LONG TERME (2040).....	30
—— 3.5.1. FIL DE L'EAU	30
—— 3.5.2. SCENARIO AVEC PROJET A HORIZON 2040	33
4. PHASE 3 : SYNTHESE DES ANALYSES PROSPECTIVES 36	
— 4.1. IMPACT DU PROJET SUR LES TRAFICS PREVISIONNELS	36
— 4.2. EFFET DU PROJET SUR LA CIRCULATION GENERALE A AMENAGEMENT CONSTANT.....	39
—— 4.2.1. C1 : GIRATOIRE RUE DU BAS NOYER X RUE DES FRENES	39
—— 4.2.2. C2 : GIRATOIRE RUE DES FRENES X AV. DU GROS CHENE.....	40
—— 4.2.3. C3 : CARREFOUR D'ACCES OUEST	41
—— 4.2.4. C4 : GIRATOIRE AV. DU GROS CHENE X AV. DES BELLEVUES	42
—— 4.2.5. C5 : CARREFOUR D'ACCES EST.....	43
— 4.3. RECOMMANDATION POUR LE CARREFOUR D'ACCES AU PROJET	44
5. ANNEXES.....	46
— 5.1. GLOSSAIRE	46
— 5.2. DETAILS DES COMPTAGES EN LIGNE.....	47
—— 5.2.1. AV. DE BELLEVUE	47
—— 5.2.2. AVENUE DU GROS CHENE.....	49

1. PREAMBULE

— 1.1. OBJET DE LA MISSION

Ce rapport s'intègre dans une étude générale de trafic en lien avec le projet d'aménagement d'un programme mixte (industriel + logistique) sur l'ancien site Renault d'Eragny-sur-Oise (95) situé à proximité de l'A15 et de la RN184.

Il est prévu, dans le cadre de cette mission, d'analyser l'accessibilité prévisionnelle au site après aménagement, analyse qui sera annexée à la demande d'agrément et à l'étude d'impact de ce projet.

Ce rapport comprend les relevés de trafic avec :

- La pose de compteurs automatiques sur l'Av. du Gros Chêne et l'Av des Bellevues qui se sont déroulés du 10 au 16 décembre 2021 (+ exploitation des autres données existantes)
- Des comptages directionnels menés le 16 décembre 2021 sur les carrefours d'accès au site actuel (Giratoires du diffuseur avec la RN184 / Av. du Gros Chêne, carrefour en accès au site Renault depuis l'Av du gros Chêne et giratoire Av du gros Chêne / Av des Bellevues)

— 1.2. METHODOLOGIE

La présente mission est décomposée en 3 phases :

- Phase 1 : analyse de l'existant – diagnostic,
- Phase 2 : description du projet et génération de trafic,
- Phase 3 : analyse d'impact du projet sur la circulation.



Plan de situation

2. PHASE 1 : DIAGNOSTIC DE L'ETAT ACTUEL

— 2.1. DONNEES CONTEXTUELLES

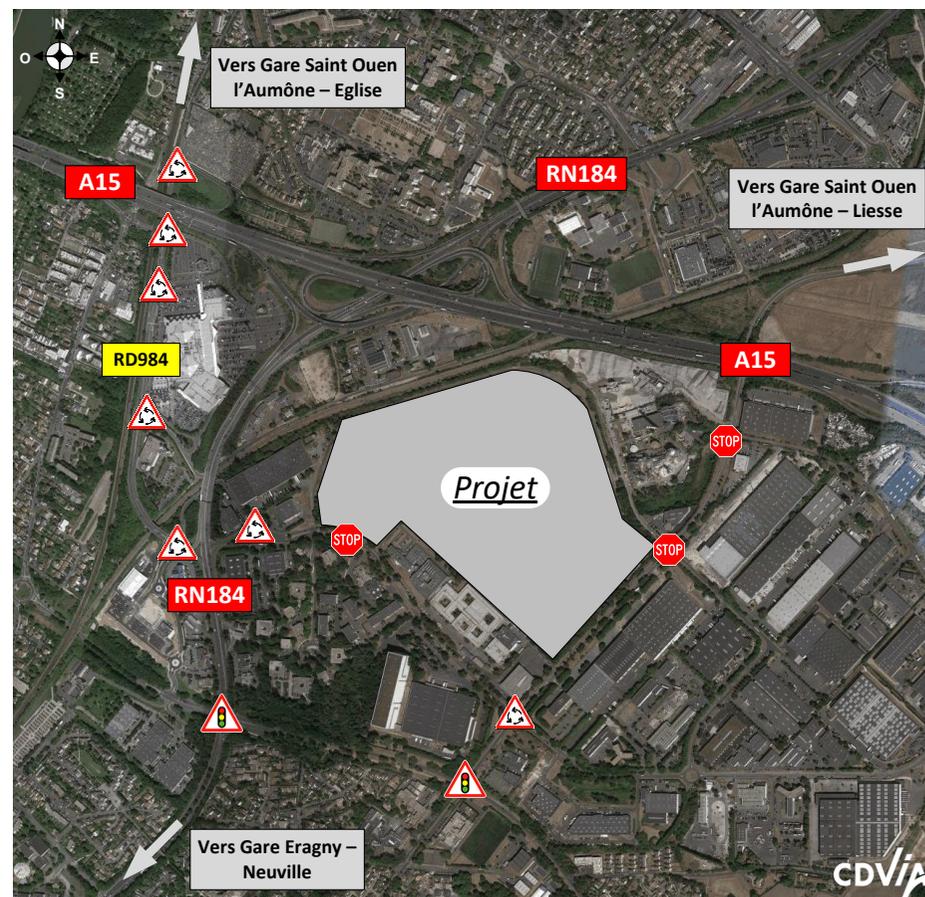
Sur la base des données publiques mises à disposition par l'INSEE, on indique ci-dessous les parts modales des flux domicile ↔ travail qui se rendent à Eragny :

- En voiture : 72%,
- En transports collectifs : 18%,
- En deux-roues : 1%,
- En marchant : 3%,
- Sans transport : 2%.

La prépondérance de la voiture dans les déplacements à destination d'Eragny s'explique par l'offre de déplacement du secteur qui est principalement routière (A15, RN184). Les transports collectifs occupent également une place importante dans les déplacements en direction d'Eragny, avec une part modale de 18%. La partie suivante présente une description plus complète sur les transports en commun présents sur la zone.

L'offre de déplacements routière à proximité du projet est présentée ci-contre avec la précision sur le mode de gestion des carrefours alentours.

Les principaux carrefours permettant de relier le projet à la RN184 ou l'A15 sont gérés par des giratoires.



Plan de circulation actuel

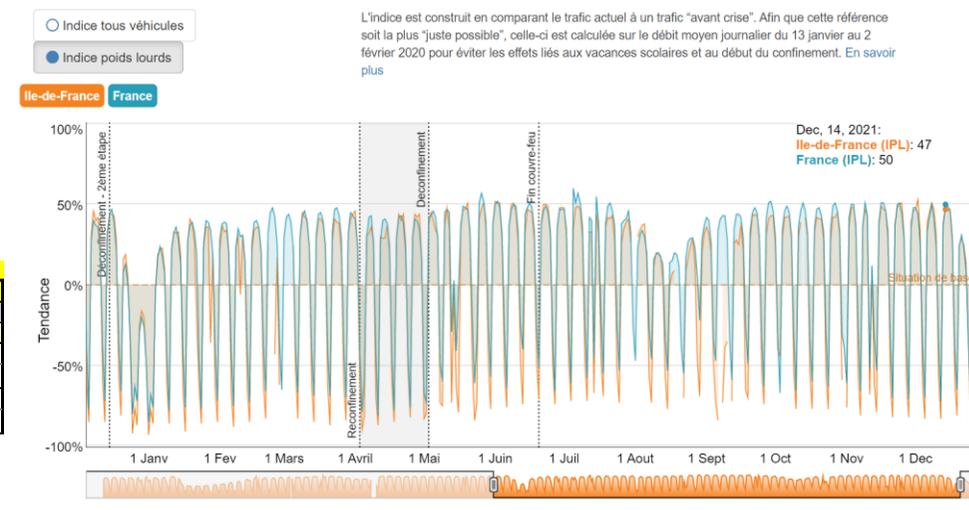
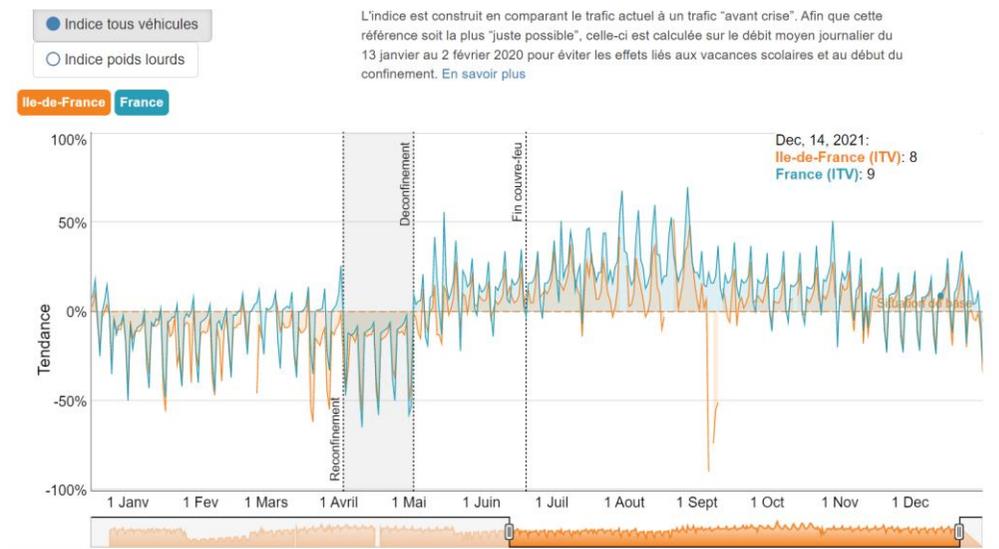
— 2.3. INDICE DU TRAFIC DE DECEMBRE 2021

Les comptages, présentés par la suite, se sont déroulés sur la semaine complète englobant la journée du vendredi 10 décembre au Jeudi 16 décembre inclus (comptage sur une semaine ce qui se fait couramment par les services du département pour établir leur plaquette de trafic publiée annuellement). Cette période des relevés, courant décembre avant les vacances de fin d'année, est une période où les niveaux de trafic sont généralement un plus forts que sur le reste de l'année. Le constat mené parallèlement sur les conditions de circulation en région parisienne depuis la rentrée de septembre, montre par ailleurs qu'il n'y a pas de baisse des trafics entre septembre et décembre 2021 (c'est plutôt l'inverse qui a été observé avec une accentuation des difficultés de circulation et une augmentation de la circulation des PL). Pour étayer ces remarques, il est rappelé ci-contre, l'indice du trafic publié par le Cerema (cf. lien du site : <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier>). Cet indice donne, pour l'Ile de France et pour l'ensemble de la France, l'évolution générale du trafic par rapport à une période de référence de début 2020 juste avant la crise sanitaire. Pour l'Ile de France, sur la semaine de décembre qui nous concerne, cet indice est de 8 (soit un trafic de +8% le mardi 14 décembre en données tous véhicules confondus par rapport à la période avant covid).

L'exploitation des comptages sur la RN184 (Station de Méry-sur-Oise transmise par les services de la DRIEA) confirme la cohérence de cet indice ramené localement à notre secteur d'étude.

Données DRIEA : Trafic journalier moyen deux sens confondus par mois sur l'année 2021 (en TV/Jour)

2021	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Estimation Décembre
T.M.I.	58 114	59 811	59 286	57 330	63 584	75 683	73 645	57 488	73 883	72 315	71 874	72 200
T.M.J.O	68 774	66 908	67 256	65 705	71 290	81 429	78 470	58 617	79 623	81 209	79 078	79 500
Indice TMJ	0.88	0.90	0.89	0.87	0.96	1.14	1.11	0.87	1.11	1.09	1.08	1.09
TMJA	66 268											
Indice TMJ	0.94	0.91	0.92	0.90	0.97	1.11	1.07	0.80	1.09	1.11	1.08	1.09
TMJOA	73 155											



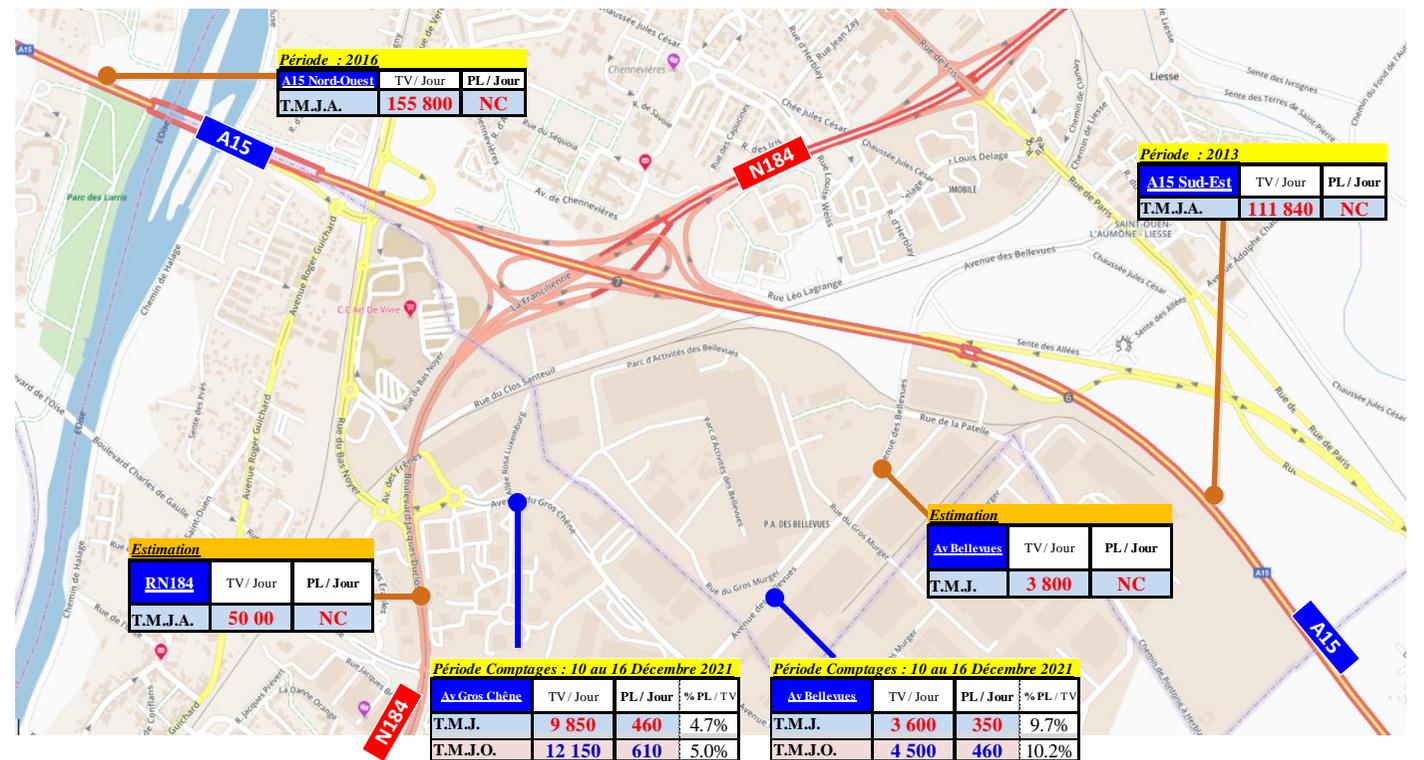
— 2.4. TRAFICS JOURNALIERS

Il est présenté ci-contre la synthèse des trafics journaliers deux sens confondus (données en TV/Jour et PL/Jour en TMJ et TMJO) issus de recensement réalisés en décembre 2021 sur les différentes voies ceinturant le secteur. L'exploitation de ces données donne les niveaux de trafics suivants :

- Sur l'A15 au Sud-Est du secteur d'étude : 112 000 TV/Jour (données de 2013 issues de la plaquette de comptage du CD95) Sur la Section au Nord-Ouest, en franchissement de l'Oise, les trafics sont plus forts avec près de 155 800 TV/J en moyenne sur la (données de 2016)
- Sur l'av. du Gros Chêne, section à l'approche de la RN184, le trafic journalier représente 9 850 TV/J en moyenne sur la semaine et monte jusqu'à 12 150 TV/Jour en moyenne des jours ouvrés avec 5% de PL
- Sur l'avenue des Bellevues le TMJ est de 3 600 TV/Jour sur la semaine et il représente 4 500 TV/Jour en moyenne des jours ouvrés avec un taux de PL de +10,2%.

Etude de Trafic – Eragny : Av. du Gros Chêne et Av de Bellevue

Trafics Journaliers deux sens confondus relevés de décembre 2021 (+ données antérieures sur A15)
 Valeurs en **TMJ** (moyenne semaine complète) et en **TMJO** (jours ouvrés) en **TV/Jour** et **PL+Bus/Jour**

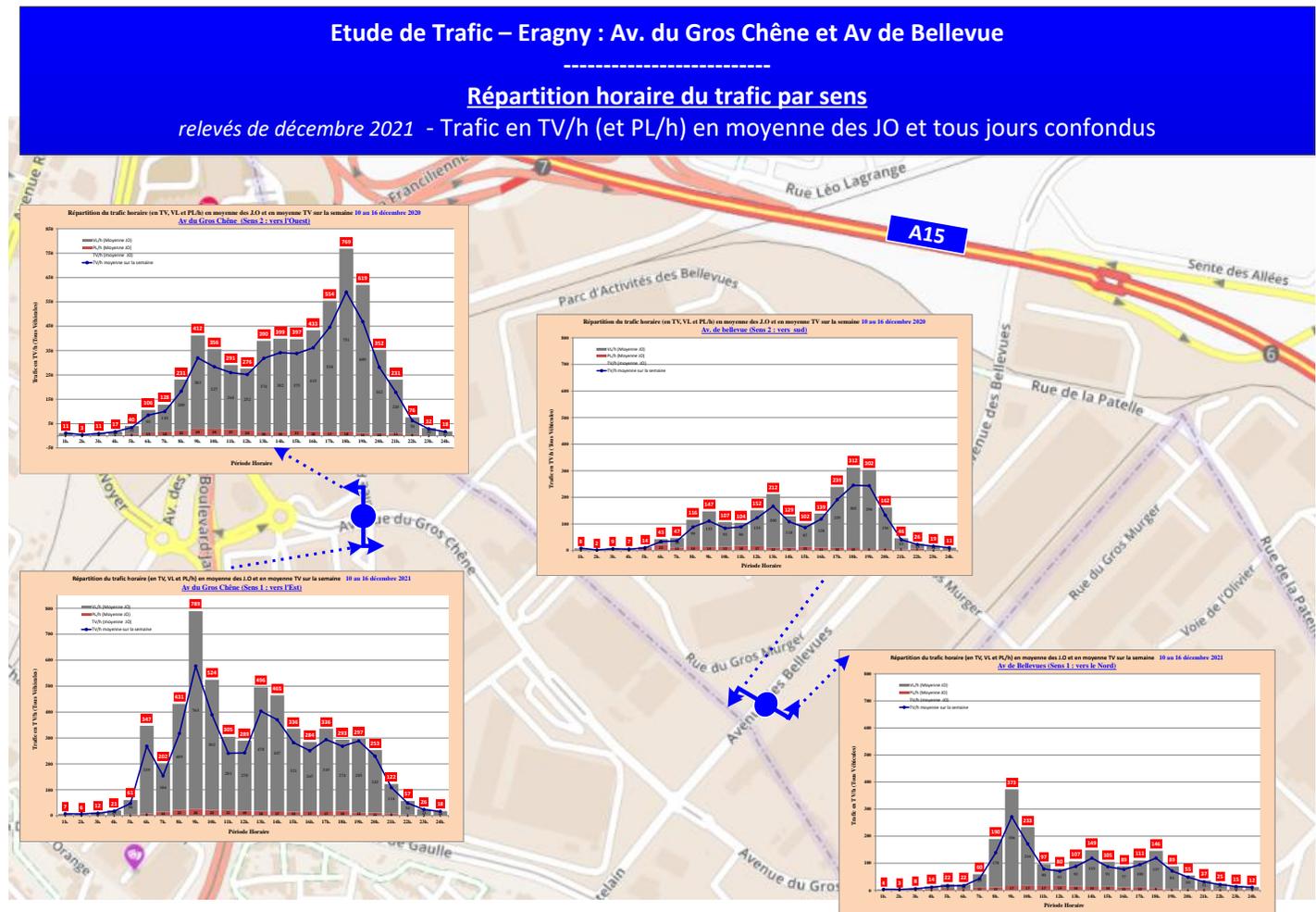


Le détail de ces relevés (trafic heure/heure par sens en données VL /PL et vitesse) est fourni en annexe de ce rapport.

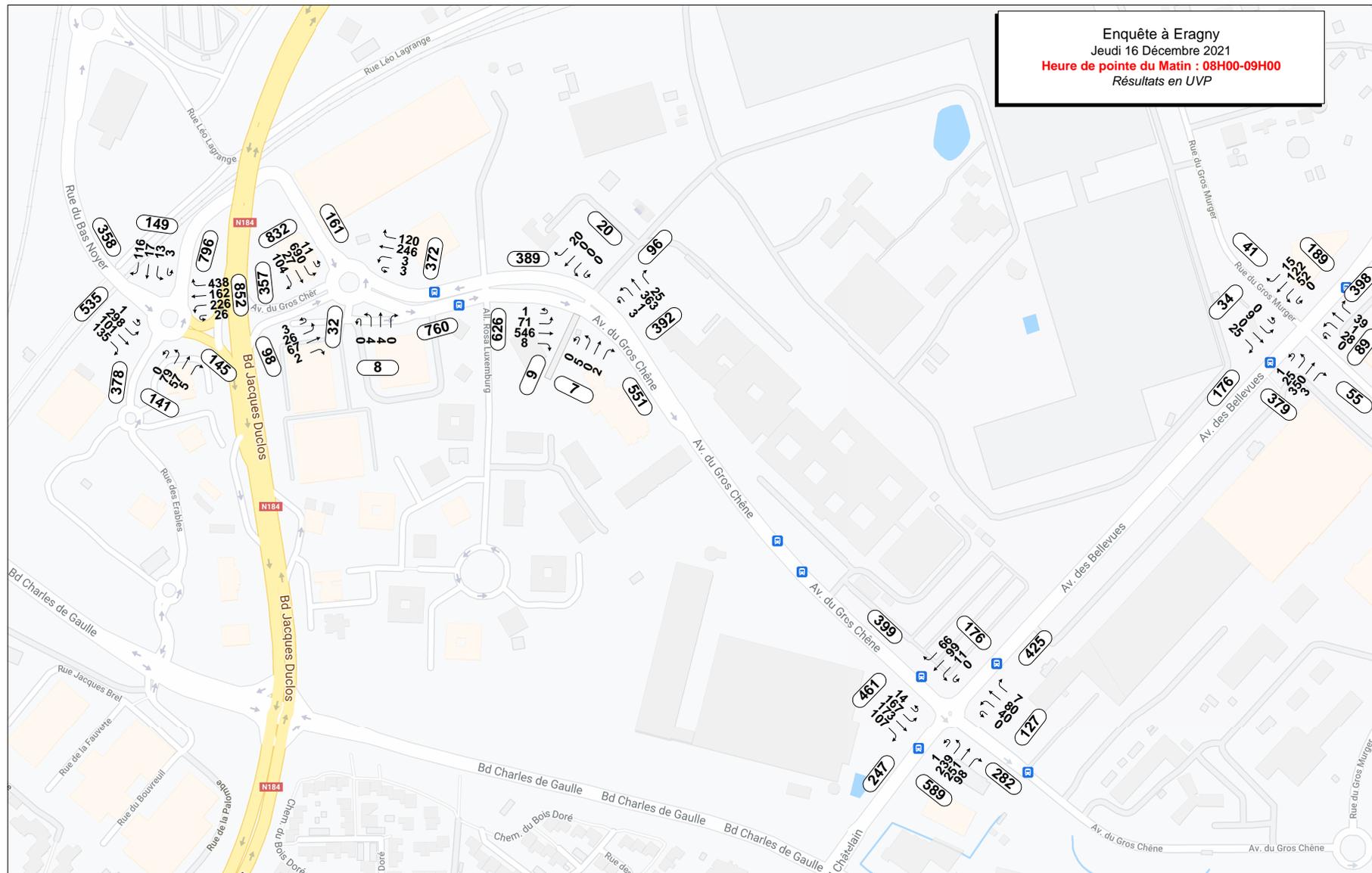
— 2.5. TRAFICS AUX HEURES DE POINTE

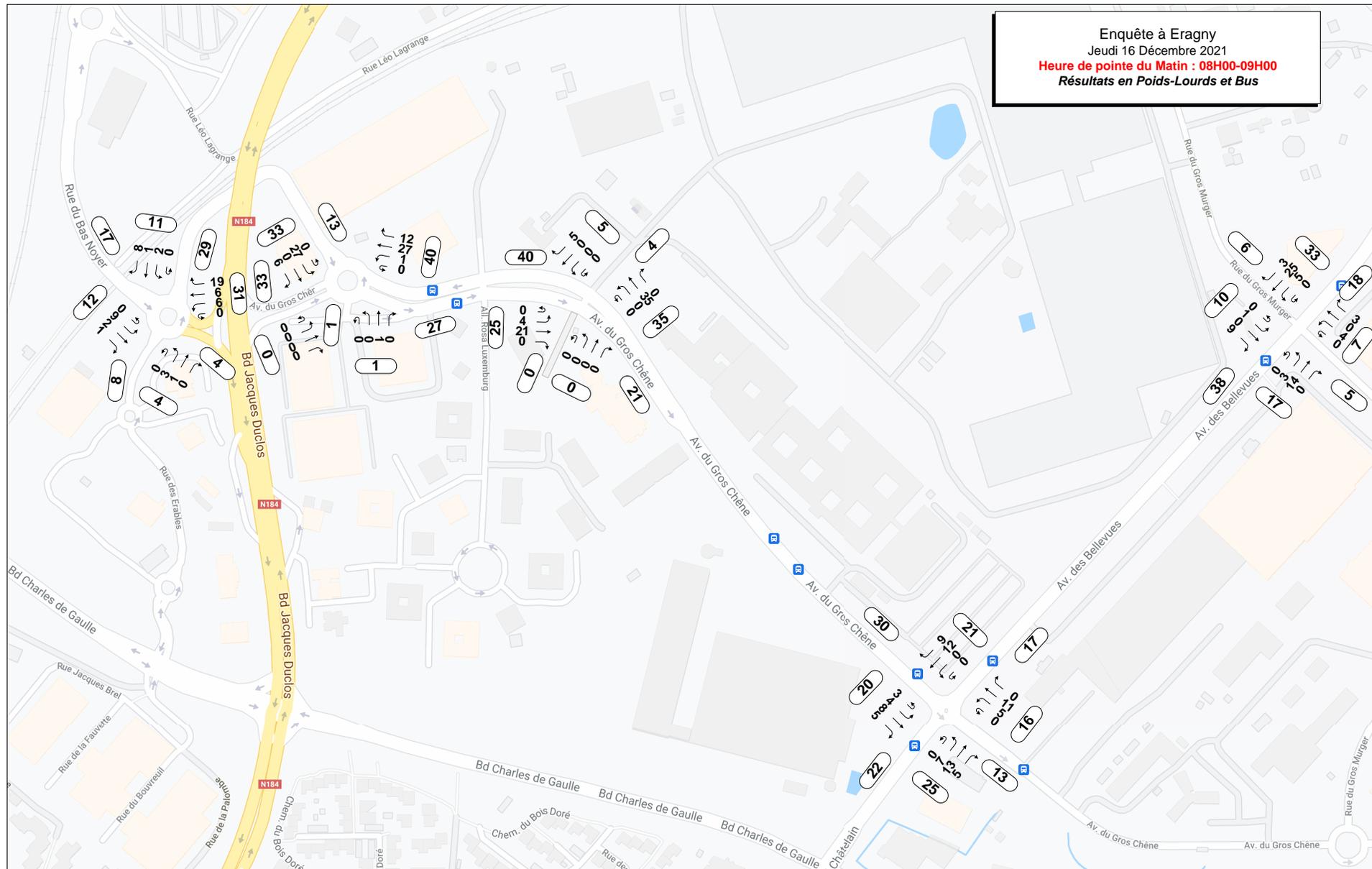
La carte ci-dessous donne la répartition de trafic heure par heure et par sens de circulation issue de l'exploitation des relevés de décembre 2021 (moyenne horaire des jours ouvrés) sur l'av. du Gros Chêne et l'av. des Bellevues. Les planches présentées par la suite donnent les résultats des comptages directionnels aux heures de pointe du matin et du soir en UVP/h (et PL+Bus/h) sur les carrefours enquêtés le 16 décembre 2021. L'analyse de ces résultats montre :

- Le matin entre 8h et 9h : la pointe de trafic sur l'Av du gros Chêne est plus marquée dans le sens Ouest->Est (en entrée de la ZA depuis la RN184) avec un trafic de 790 UVP/h. Après diffusion de ces flux au niveau des différents accès des entreprises sur cet axe (dont le site Renault), le trafic sur 'Av. du gros Chêne s'établit ensuite à 460 UVP/h à l'approche du giratoire avec l'av. des Bellevues (Niveau de trafic que l'on retrouve ensuite sur l'Av des Bellevues vers le Nord). Sur le matin, on note une pointe 'arrivée des véhicules sur la période entre 5h-6h (près de 350 Tv/H en moyenne des jours ouvrés).
- Le soir, entre 17h et 18h : la pointe de trafic est inversée en sortie de la ZA vers la RN184 avec près de 770 UVP/h.

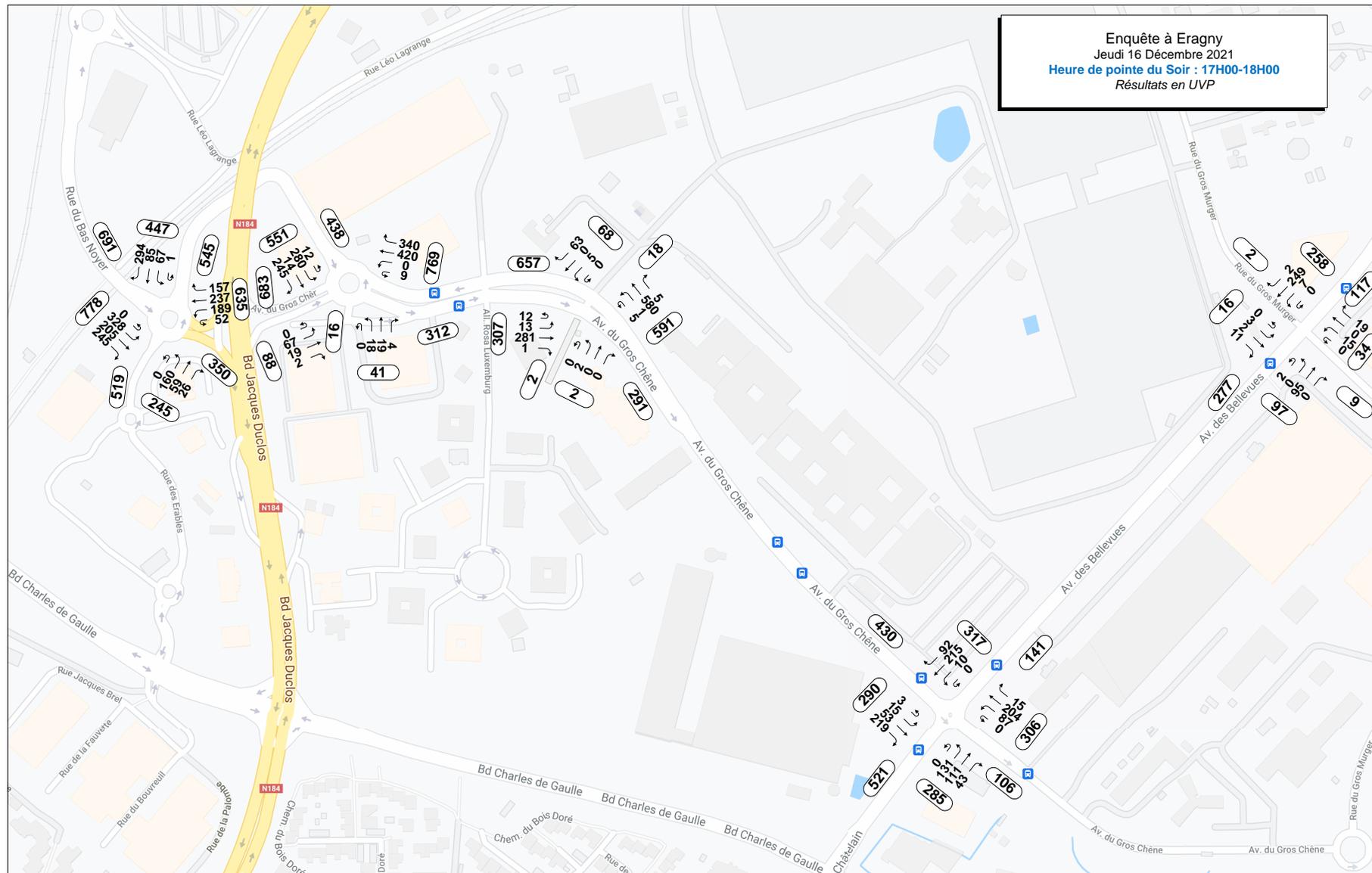


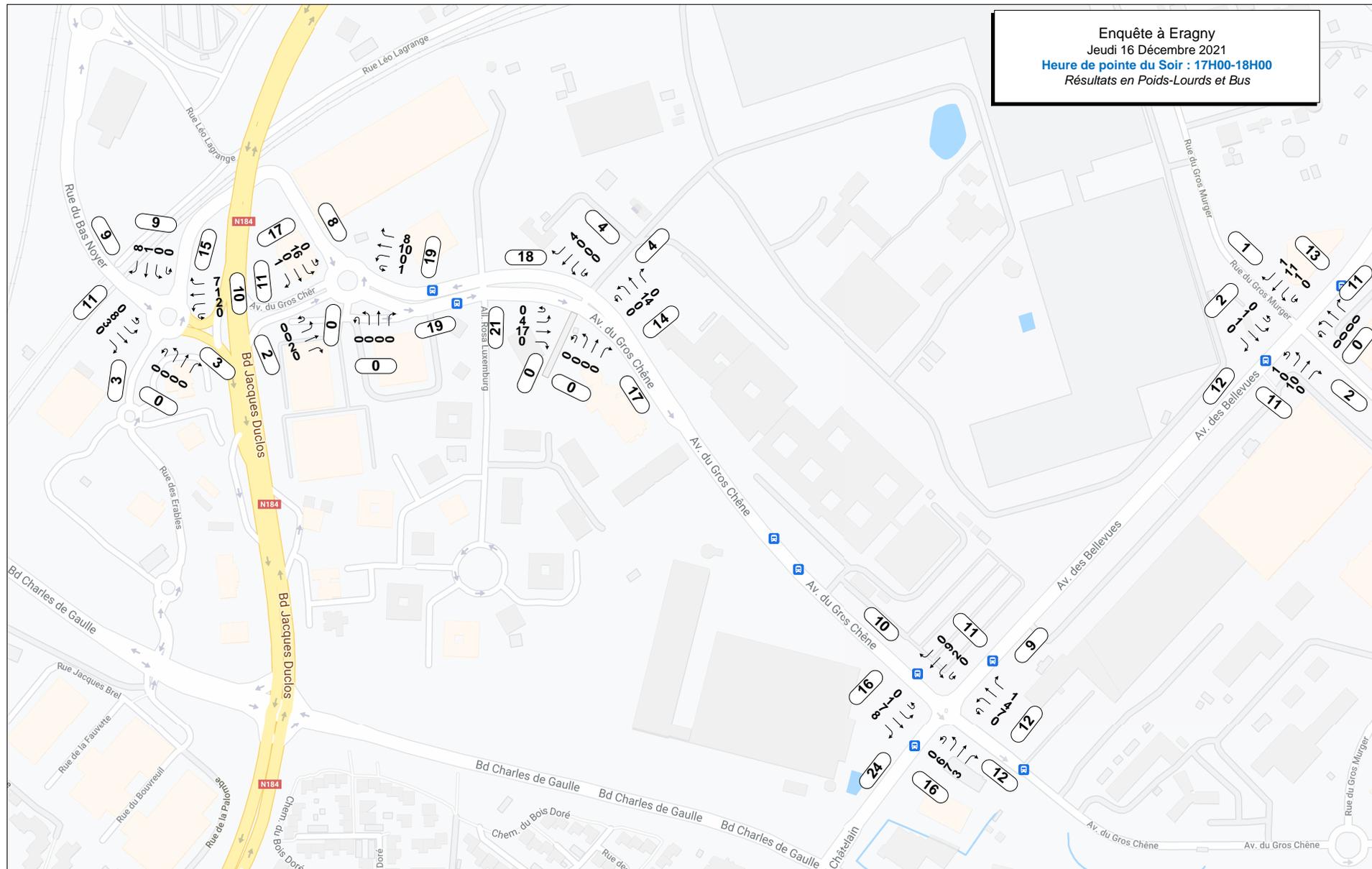
2.5.1. HEURE DE POINTE DU MATIN 8H⁰⁰-9H⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H ET EN PL+BUS/H





2.5.2. HEURE DE POINTE DU SOIR 17H⁰⁰-18H⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H ET EN PL+BUS/H

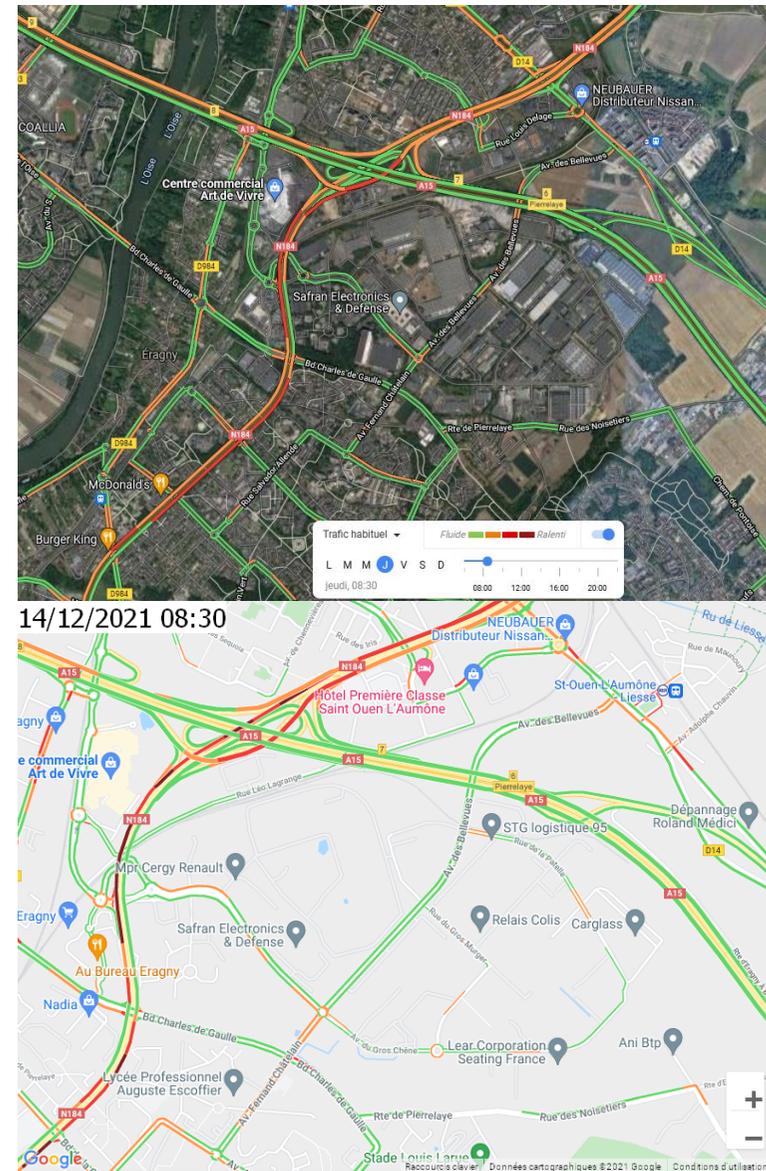




— 2.6. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DYSFONCTIONNEMENT OBSERVÉS AUX HEURES DE POINTE

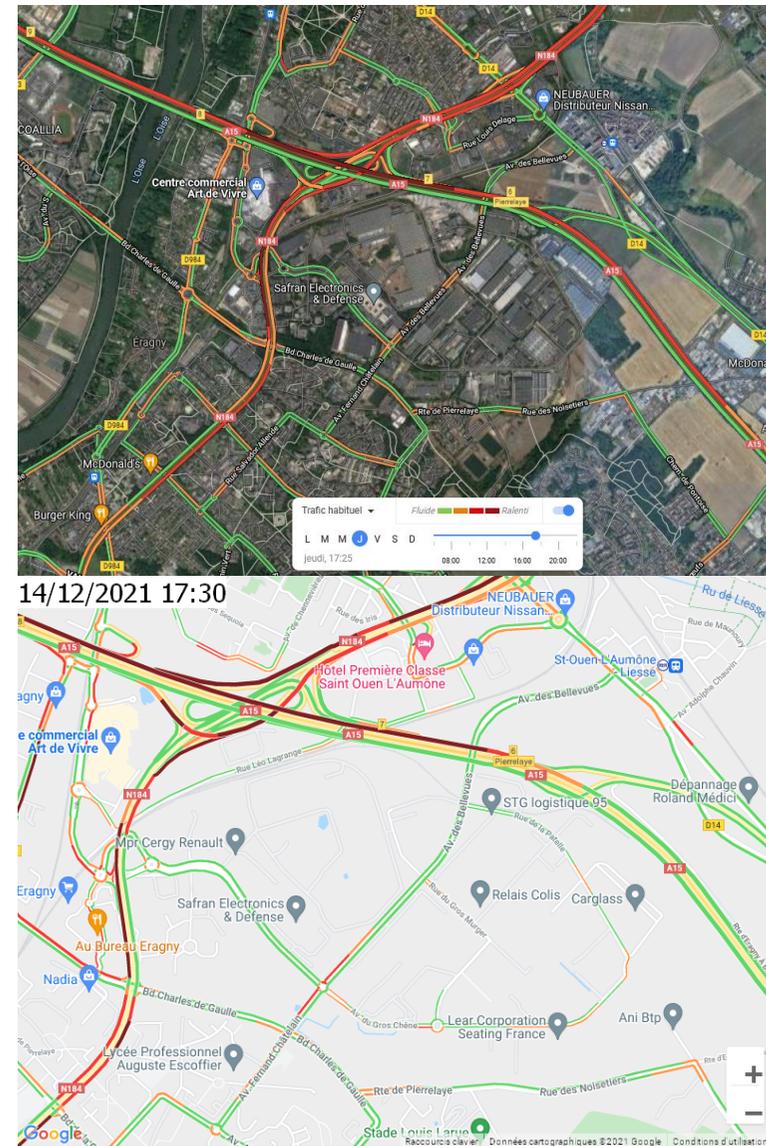
Le site étudié se situe à proximité de deux grandes axes autoroutiers importants que sont l'autoroute A15 et la RN184 avec un point d'échange dénivelé entre ces 2 axes structurants. Il présenté ci-dessous des aperçus des conditions de circulation en période courante sur le secteur d'étude à l'heure de pointe du matin et à celle du soir (extraits issus de *google-maps*). On note ainsi :

- Le matin, la circulation est très chargée sur A15 vers Cergy (à l'ouest) et vers Paris (en dehors du secteur d'étude). La RN184 en traversée d'Eragny connaît beaucoup de ralentissements à l'approche de tous les carrefours à niveau. Le carrefour à feux N184/Av de Gaulle notamment entraine des fortes remontées de files d'attente sur la N184 dans les deux sens de circulation (difficultés pouvant remonter jusqu'au droit du diffuseur avec l'Av. du gros chêne). Malgré ces difficultés sur le réseau structurant, les conditions de circulation sur le réseau secondaire constitué par l'av. du Gros Chêne et l'av des Bellevues restent bonne.



Aperçus des difficultés récurrentes de circulation à 8h30 sur secteur

- Le soir, des difficultés encore plus marquées sont relevés sur A15 vers Cergy en franchissement de l'Oise (difficultés refoulant sur la N184 depuis St Ouen l'Aumône). La N184, en traversée d'Eragny, connaît également des difficultés de circulation encore plus importantes que le matin. Malgré la saturation de ce réseau structurant, on note que localement, sur l'av du Gros Chêne et l'av des Bellevues que le trafic reste fluide.



Aperçus des difficultés récurrentes de circulation vers 17h30 sur le secteur

— 2.7. EVALUATION DU NIVEAU DE SERVICE DES CARREFOURS

Il est ici question de vérifier par des calculs théoriques les niveaux de service des carrefours pour lesquels des données de comptages ont été relevées. Ces calculs font ressortir des indicateurs moyens aux heures de pointe en donnant pour chacune des entrées des carrefours leur réserve de capacité conformément aux règles de calculs recommandées par le CEREMA.

Par définition, une réserve de capacité correspond au pourcentage de trafic supplémentaire que chaque entrée caractérisée peut supporter avant d'arriver à saturation (0%).

Par convention, il ressort de ces calculs une échelle de niveau de service telle que définie ci-dessous :

- Réserve de capacité > 25% : entrée fluide,
- Réserve de capacité comprise entre 10% et 25% : entrée chargée,
- Réserve de capacité < 10% : entrée saturée.

Ce type de calcul permet ainsi de lisser les phénomènes d'hyperpointe et donne un résultat moyen sur l'ensemble de l'heure de pointe considérée pour chacun des carrefours et de manière indépendante.

Ainsi les tableaux suivants présentent les résultats obtenus en situation actuelle sur la base des flux relevés en décembre 2021.

2.7.1. C1 : GIRATOIRE RUE DU BAS NOYER X RUE DES FRENES

On considère le dimensionnement suivant pour ce giratoire :

- Rayon extérieur : 19.5m
- Rayon de l'îlot infranchissable : 12.5m
- Largeur de l'anneau : 7m
- 1 voie par entrée

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

		Etat actuel							
		HPM				HPS			
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)
E1 : Accès RN184	1	1677	46%	1	3	2105	54%	2	3
E2 : Rue des Fresnes	1		87%	1	2		55%	3	3
E3 : Rue du Bas Noyer	1		70%	0	2		50%	1	3
E4 : Rue des Erables	1		88%	1	2		72%	3	3

Ce giratoire est fluide et ne pose aucune difficulté aux heures de pointe du matin et du soir. Cela corrobore les observations faites sur site. Le soir, où la charge globale est plus importante avec 2.100 UVP/h, les réserves de capacité aux entrées du giratoire sont toutes supérieures à 50%.

Le matin, la bretelle de sortie de la RN184 est la plus sollicitée avec une réserve de capacité de 46%. L'observation des caméras a permis de relever que des remontés de file peuvent avoir lieu depuis cette entrée.



Aménagement actuel du giratoire

2.7.2. C2 : GIRATOIRE RUE DES FRESNES X AV. DU GROS CHENE

On considère le dimensionnement suivant pour ce giratoire :

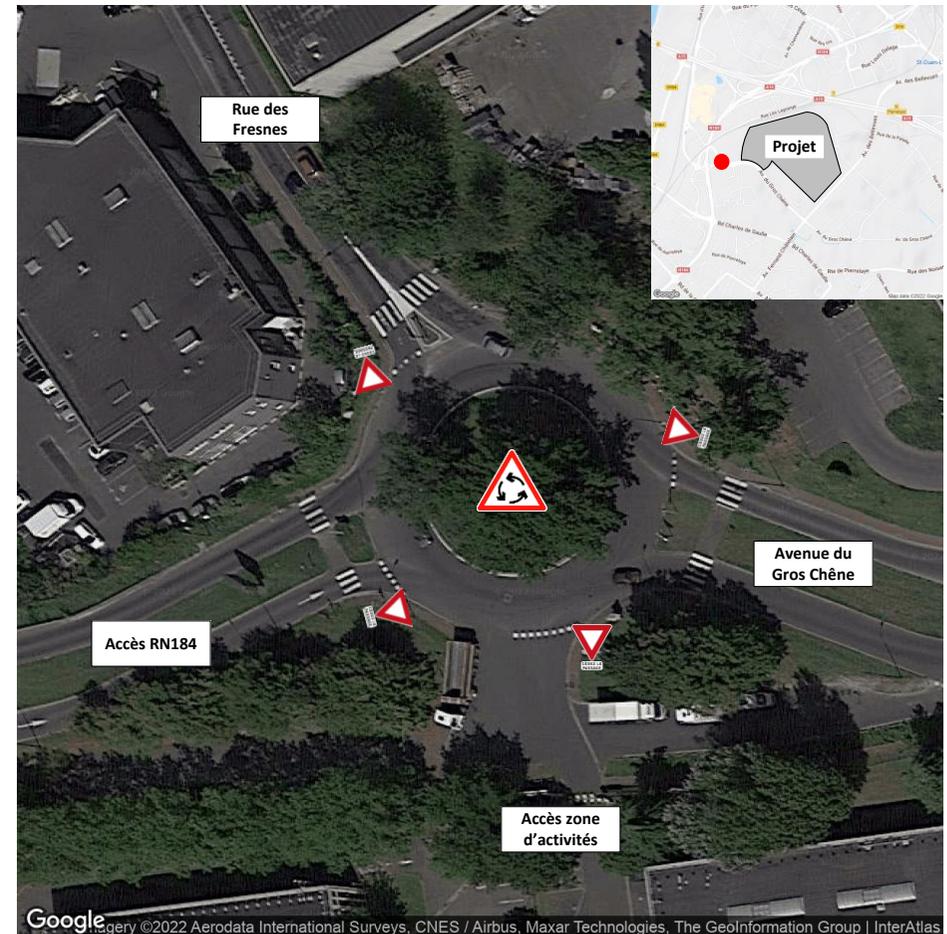
- Rayon extérieur : 20.5m
- Rayon de l'îlot infranchissable : 12.5m
- Largeur de l'anneau : 8m
- 1 voie par entrée

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

		Etat actuel							
		HPM				HPS			
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)
E1 : Avenue du Gros Chêne	1	1310	80%	0	2	1449	55%	1	3
E2 : Rue des Fresnes	1		43%	2	3		52%	3	3
E3 : Accès RN184	1		89%	2	2		94%	1	2
E4 : Accès zone d'activités	1		99%	1	2		98%	0	2

Ce giratoire est fluide et ne pose aucune difficulté aux heures de pointe du matin et du soir. Cela corrobore les observations faites sur site. Le soir, où la charge globale est plus importante avec 1.450 UVP/h, les réserves de capacité aux entrées du giratoire sont toutes supérieures à 52%.

Le matin, l'entrée depuis la rue des Fresnes est la plus sollicitée avec une réserve de capacité de 43%. L'observation des caméras a permis de relever que des remontés de file peuvent avoir lieu depuis cette entrée.



Aménagement actuel du giratoire

— 2.7.3. C3 : CARREFOUR D'ACCES OUEST

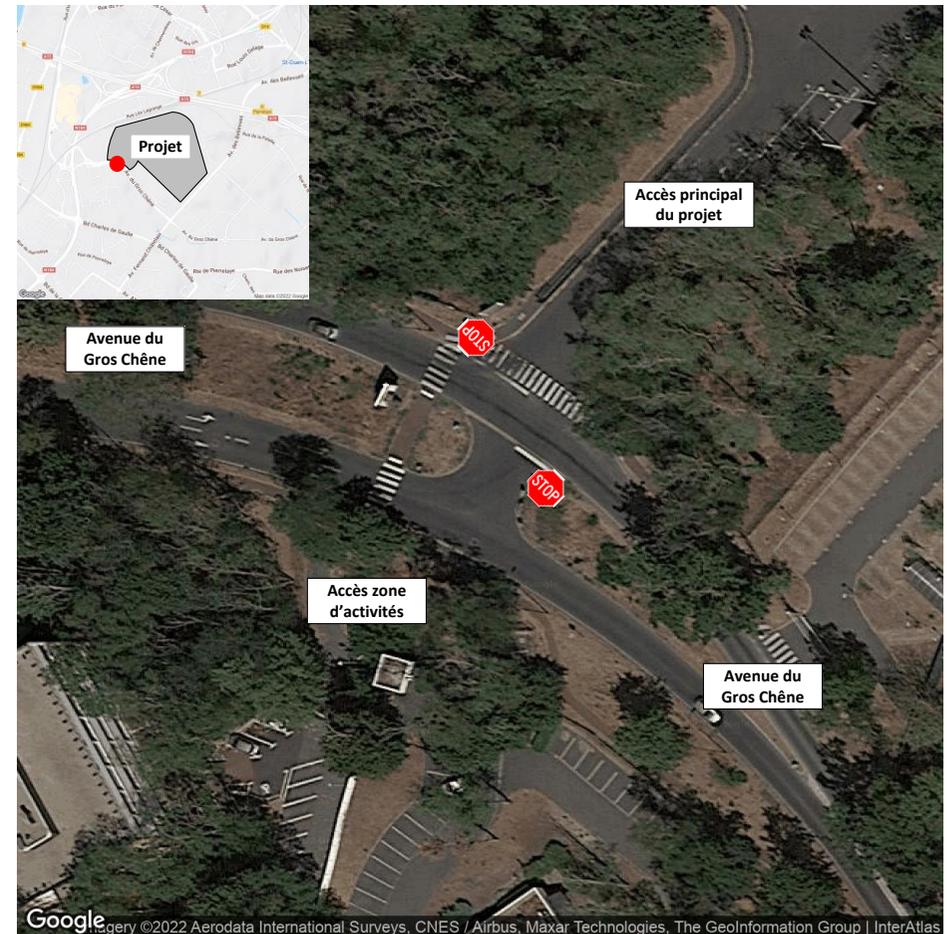
Ce carrefour est un carrefour à priorités géré avec des STOP.

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Carrefour à STOP - Accès projet		Etat actuel					
Accès principal projet - Av. du Gros Chêne		HPM			HPS		
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)
E1 : Avenue du Gros Chêne Est	1	1045	99%	5	968	99%	4
E2 : Accès principal du projet	1		97%	6		87%	8
E33 : Avenue du Gros Chêne Oues	1		91%	5		96%	6
E4 : Accès zone d'activités	1		97%	20		99%	20

Ce carrefour est fluide et ne pose aucune difficulté aux heures de pointe du matin et du soir. Cela corrobore les observations faites sur site. Le matin, où la charge globale est plus importante avec 1.045 UVP/h, les réserves de capacité aux entrées sont toutes supérieures à 90%.

Le tourne-à-gauche depuis la zone d'activités au sud peut avoir des temps d'attentes d'une vingtaine de secondes.



Aménagement actuel du carrefour

2.7.4. C4 : GIRATOIRE AV. DU GROS CHENE X AV. DES BELLEVUES

On considère le dimensionnement suivant pour ce giratoire :

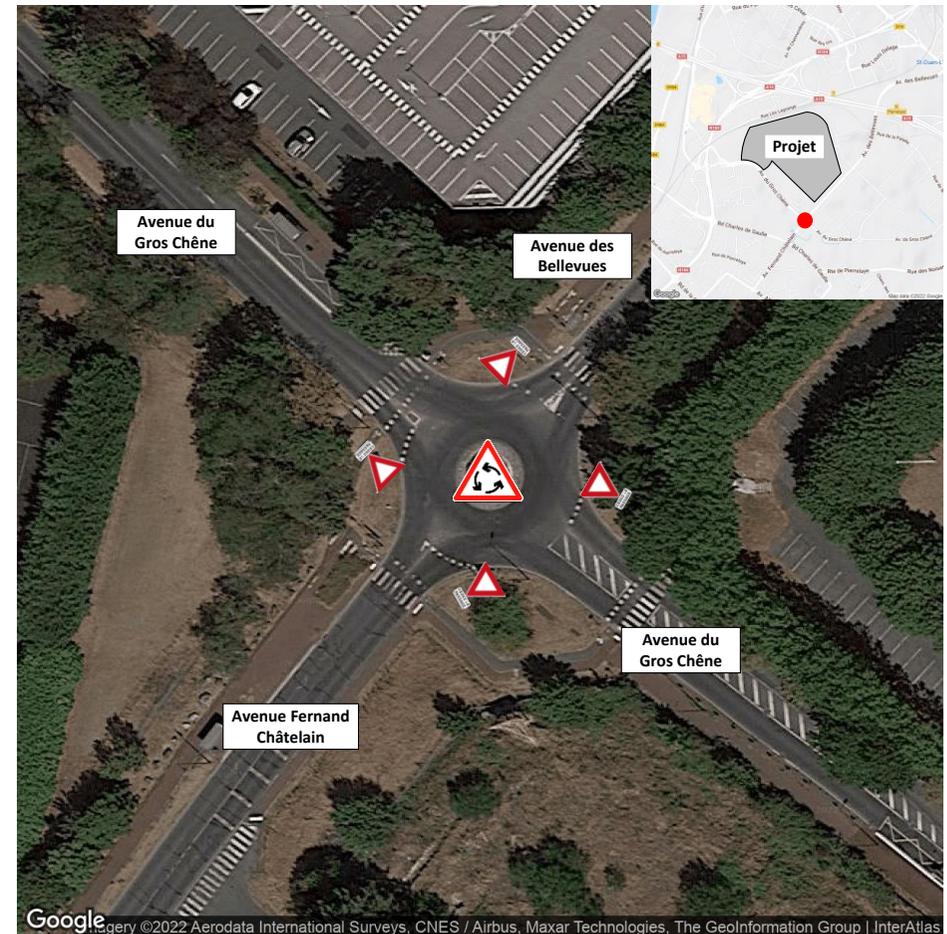
- Rayon extérieur : 12.5m
- Rayon de l'îlot infranchissable : 4.5m
- Largeur de l'anneau : 7.5m
- 1 voie par entrée

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Giratoire		Etat actuel							
<i>Av. des Bellevues - Av. du Gros Chêne</i>		HPM				HPS			
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Longueur de stockage maximale (en véh)
E1 : Avenue du Gros Chêne Est	1	1353	86%	2	2	1198	77%	1	2
E2 : Avenue des Bellevues	1		87%	1	2		77%	1	2
E3 : Avenue du Gros Chêne Oues	1		72%	1	2		79%	1	2
E4 : Avenue Fernand Châtelain	1		54%	2	3		84%	0	2

Ce giratoire est fluide et ne pose aucune difficulté aux heures de pointe du matin et du soir. Cela corrobore les observations faites sur site. Le matin, où la charge globale est plus importante avec 1.350 UVP/h, les réserves de capacité aux entrées du giratoire sont toutes supérieures à 54%.

En moyenne, les véhicules n'attendent pas pour s'insérer dans le giratoire.



Aménagement actuel du giratoire

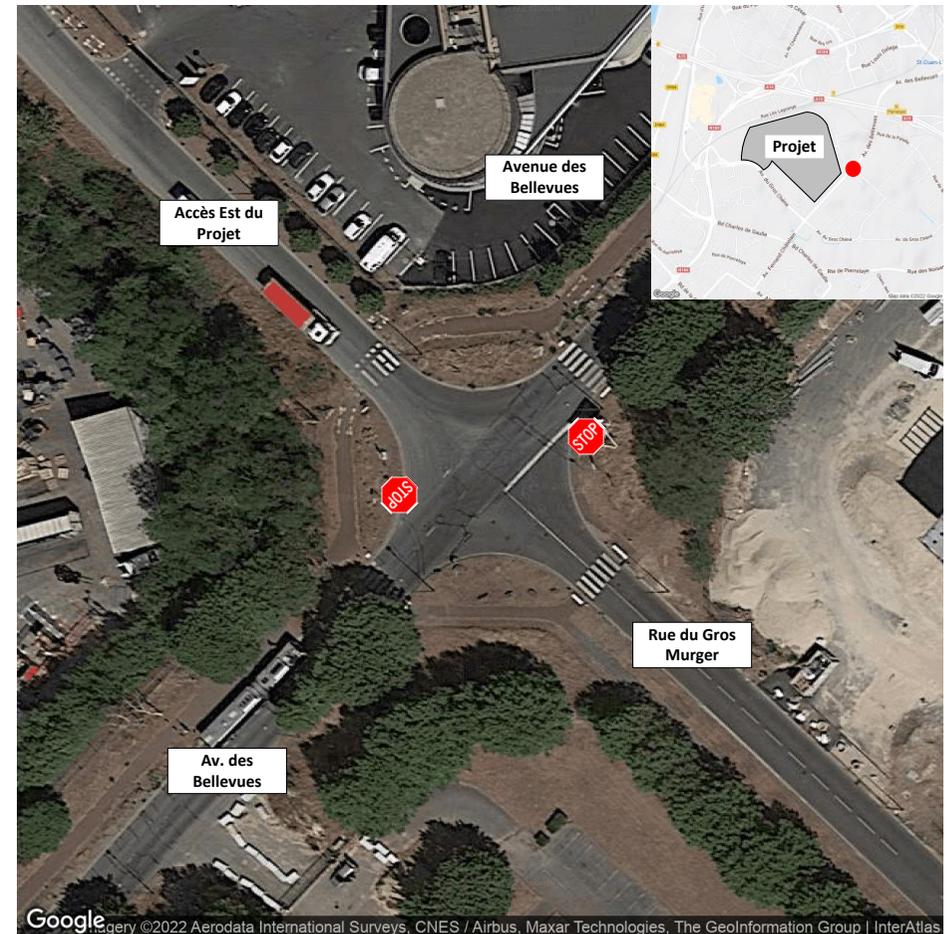
— 2.7.5. C5 : CARREFOUR D'ACCES EST

Ce carrefour est un carrefour à priorités géré avec des STOP.

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

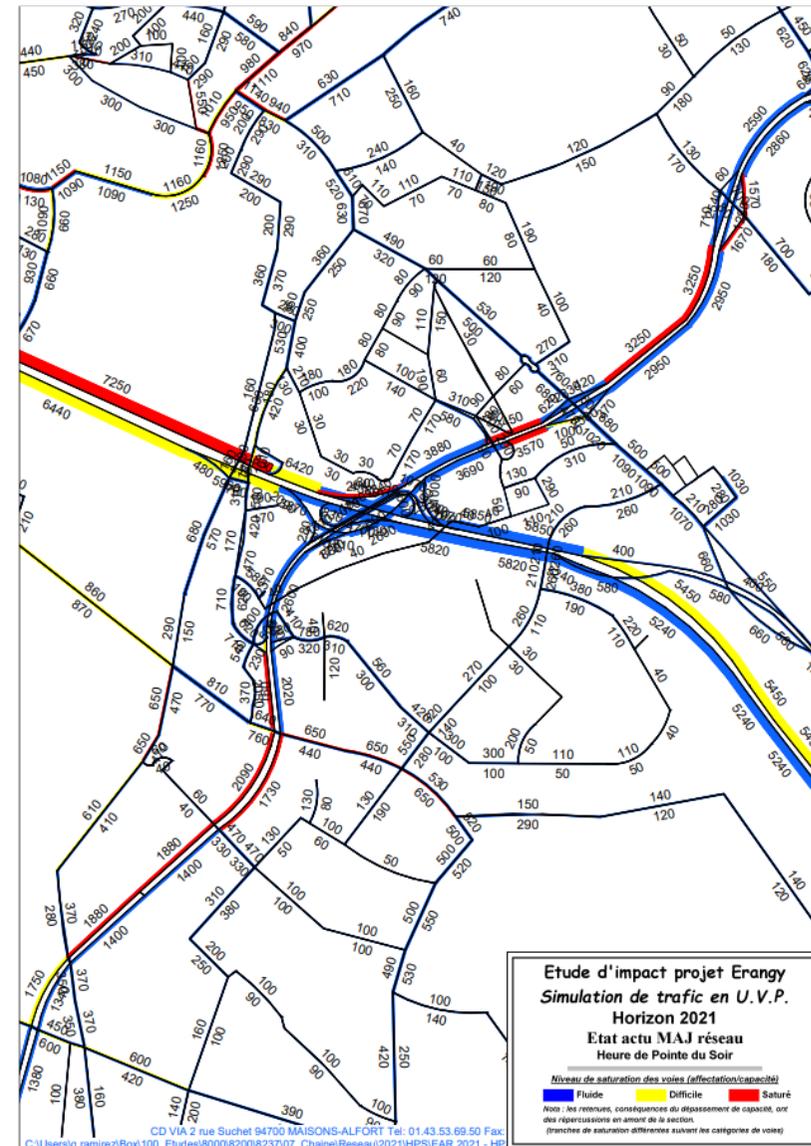
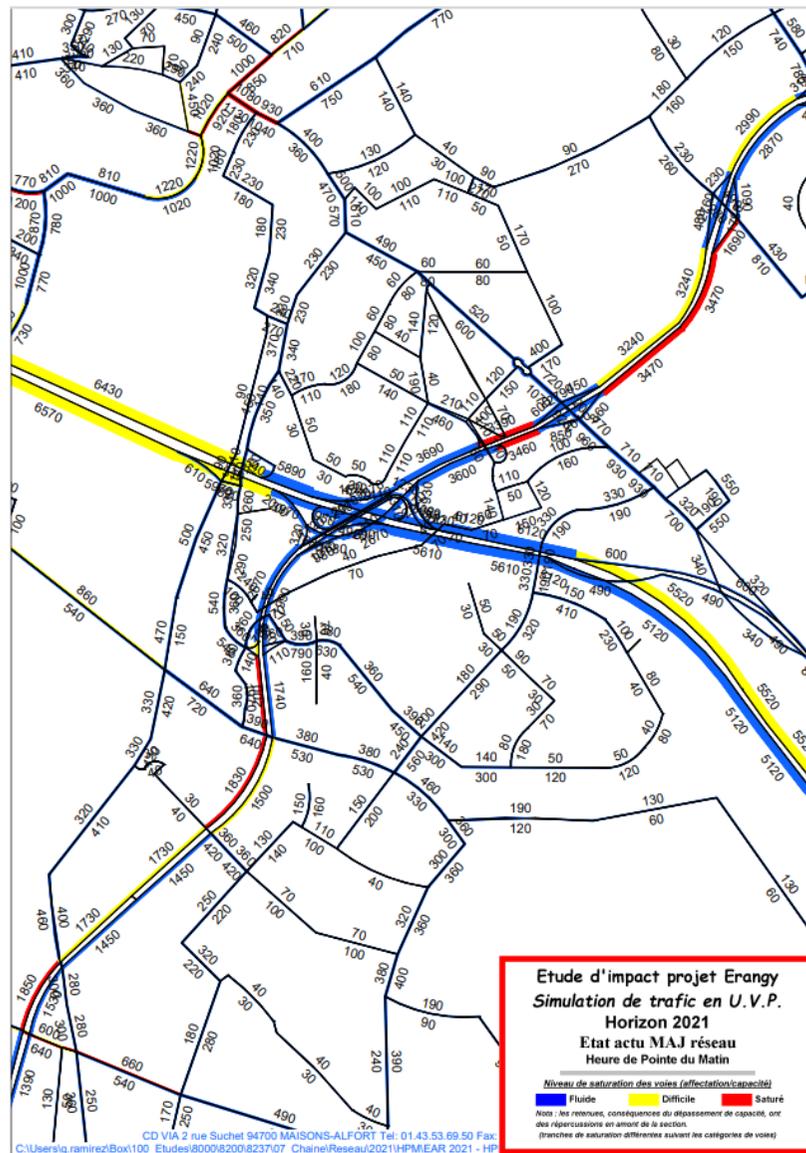
Carrefour à STOP - Accès projet		Etat actuel					
		HPM			HPS		
Accès secondaire projet - Av. des Bellevues		Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)	Charge Globale	Réserve	Temps d'attente (en s)
Branche d'entrée	Nb de file						
E1 : Rue du Gros Murger	1	670	91%	13	405	99%	8
E2 : Avenue des Bellevues Nord	1		94%	5		100%	3
E3 : Accès Est du projet	1		97%	12		97%	8
E4 : Avenue des Bellevues Sud	1		98%	4		99%	4

Ce carrefour est fluide et ne pose aucune difficulté aux heures de pointe du matin et du soir. Cela corrobore les observations faites sur site.



Aménagement actuel du carrefour

— 2.8. RECONSTITUTION ETAT ACTUEL SUR LE MODELE



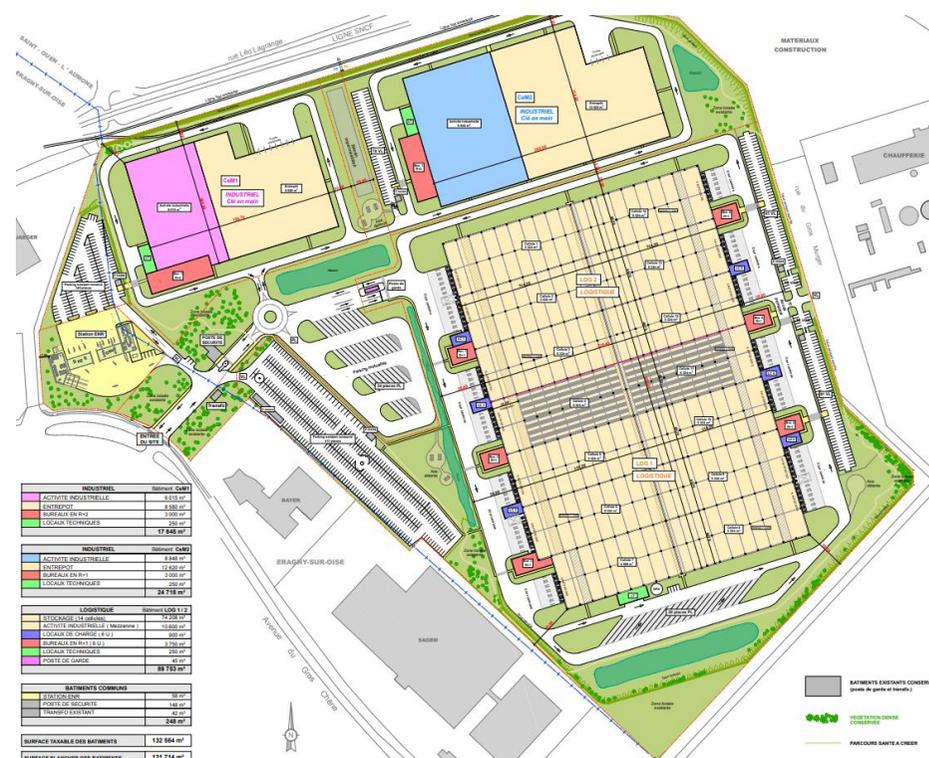
3. PHASE 2 : DESCRIPTION DU PROJET ET GENERATION DE TRAFIC

— 3.1. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet porté par DENTRESSANGLE s'intègre au sein d'une zone d'activités existante, et remplace le site Renault existant. L'accès au site se fera aux mêmes endroits qu'auparavant, c'est-à-dire une entrée principale avec un accès VL et un accès PL donnant sur l'avenue du Gros Chêne. Et une entrée secondaire uniquement VL à l'Est du projet donnant sur la rue du Gros Murger.

Le plan masse du projet est présenté ci-après. Le projet prévoit :

- 2 accès routiers,
- 2 bâtiments d'activités industrielles de 17.845 m² SdP et 24.718 m² SdP,
- 1 bâtiment logistique de 89.753 m² SdP,
- 89 portes à quai,
- 14 cellules de 5.324 m² SdP,
- 2 poches de 34 et 20 places de stationnement PL à l'Ouest et au Sud du bâtiment (véhicules en attente),
- 4 poches de stationnement VL d'un **total d'environ 840 places** (salariés). 202 places sont disponibles au niveau de l'entrée Est et 638 pour l'entrée Ouest,
- Une station EMR.



Plan masse du projet fourni par la MOA

— 3.2. FLUX GENERES PAR LE PROJET

Afin de modéliser les flux liés au futur projet, il a été considéré un bassin d'emploi de 1000 emplois. A partir des données INSEE, il est possible de déterminer la part modale VL sur Eragny. Cette dernière est de 72%. Cette part modale concerne les trajets domicile-travail pour les personnes venant travailler sur Eragny.

Concernant les PL, des hypothèses de génération ont été faites à partir d'un projet similaire de la MOA (projet Réau). Ce projet compte à peu près le même nombre de portes à quai et le même mode de fonctionnement que le projet sous étude. Il est donc possible de modéliser les futurs flux PL sur la base du projet Réau.

Enfin, les flux générés par la station EMR ne sont pas encore précisément connus, mais il a été considéré une génération de 50 PL/j.

Au cumulé nous avons donc :

- 720 VL/j émis et reçus,
- 165 PL/j émis et reçus hors station EMR,
- 50 PL/j émis et reçus par la station EMR.

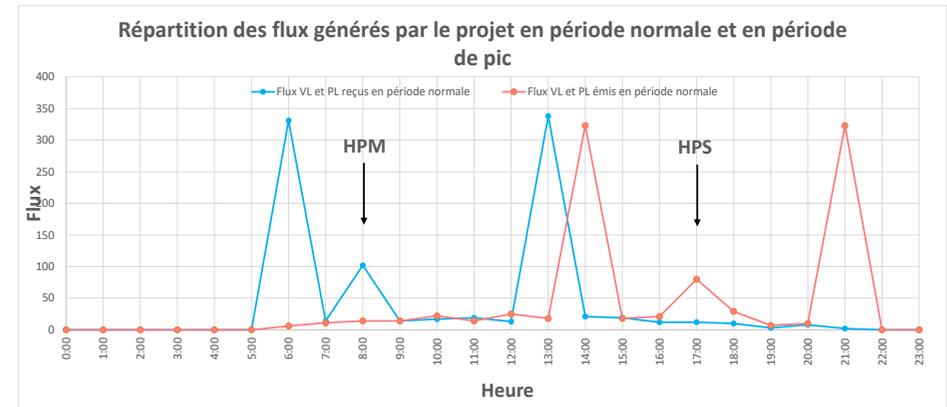
Sont présentés dans le tableau ci-dessous les flux VL et PL attendus en émission depuis le projet ou en réception vers le projet et en fonction des heures de la journée. Ces données sont relatives à un fonctionnement du site en 2x8 de 6h à 21h avec une période de relèvement entre 13h et 14h.

Les flux PL sont la somme des flux liés au projet et des flux liés à la station EMR.

NORMAL		0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	TOTAL
PL	reçus	0	0	0	0	0	0	11	14	22	14	17	19	13	18	21	19	12	12	10	3	8	2	0	0	215
	émis	0	0	0	0	0	6	11	14	14	22	14	15	18	13	18	21	20	9	7	10	3	0	0	215	
VL	reçus	0	0	0	0	0	320	0	80	0	0	0	0	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	720
	émis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	310	0	0	60	20	0	0	320	0	0	0	0	720
TV	reçus	0	0	0	0	0	331	14	102	14	17	19	13	338	21	19	12	12	10	3	8	2	0	0	935	
	émis	0	0	0	0	0	6	11	14	14	22	14	25	18	323	18	21	80	29	7	10	323	0	0	935	

Trafic attendu par le projet

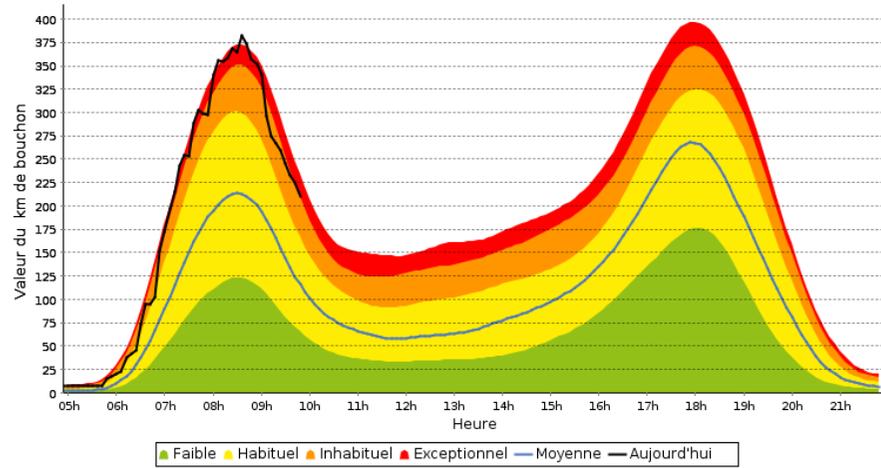
A partir des flux simulés, le graphique ci-dessous illustre la répartition des flux générés par le projet au cours d'une journée type avec une distinction des flux émis et reçus (VL et PL confondus),



Répartition horaire des flux générés par le projet

Les périodes de relèvement du fonctionnement en 2x8 représentent les pics d'émission et de réception les plus forts du projet, et ce quel que soit la période d'activité considérée.

Ce graphique permet donc d'objectiver que les heures d'affluence liées au projet sont décorrélées des périodes de pointe usuelles qui servent généralement à dimensionner les infrastructures routières. En effet, il est illustré ci-dessous et pour l'exemple, la fréquentation usuelle du réseau viaire francilien pour lequel les pics se situent aux HPM et HPS.



Cumul de bouchon en Île de France

Par conséquent, l'impact du projet en termes de trafic routier sur ces périodes dimensionnantes sera minimisé.

— 3.3. FONCTIONNEMENT DU SITE ET DISTRIBUTION DES FLUX GENERES

Afin de répartir les flux VL générés sur chaque entrée, il a été réalisé un ratio en fonction des places de stationnement indiquées sur le plan ci-dessus.

Cela permet d'obtenir la répartition suivante :

- 24% des flux VL sont affectés sur l'entrée Est,
- 76% des flux VL sont affectés sur l'entrée Ouest.

Les flux PL sont quant à eux affectés sur l'entrée Ouest du site.



— 3.4. EVALUATION DES FLUX A COURT TERME

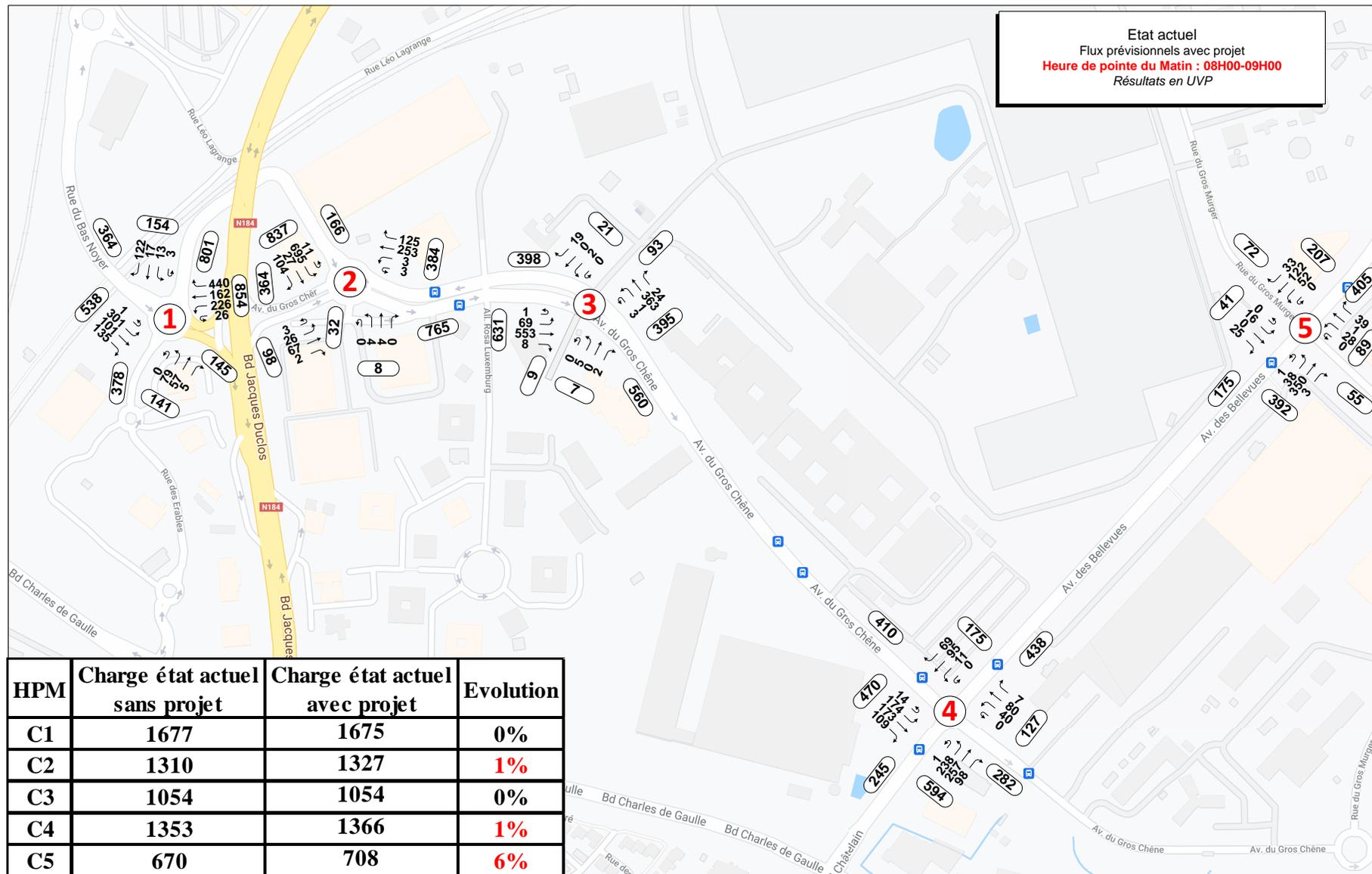
Afin de procéder aux calculs de vérification propre au fonctionnement des carrefours, il est nécessaire de disposer des flux prévisionnels au droit de ces derniers pour les HPM et HPS (il est entendu par flux prévisionnels la somme des flux actuels et des flux générés). Pour ce faire, les flux générés par le projet aux HP ont été distribués suivant les répartitions évoquées ci-dessus.

On présente ci-après les flux prévisionnels en UVP/h pour chaque heure de pointe.

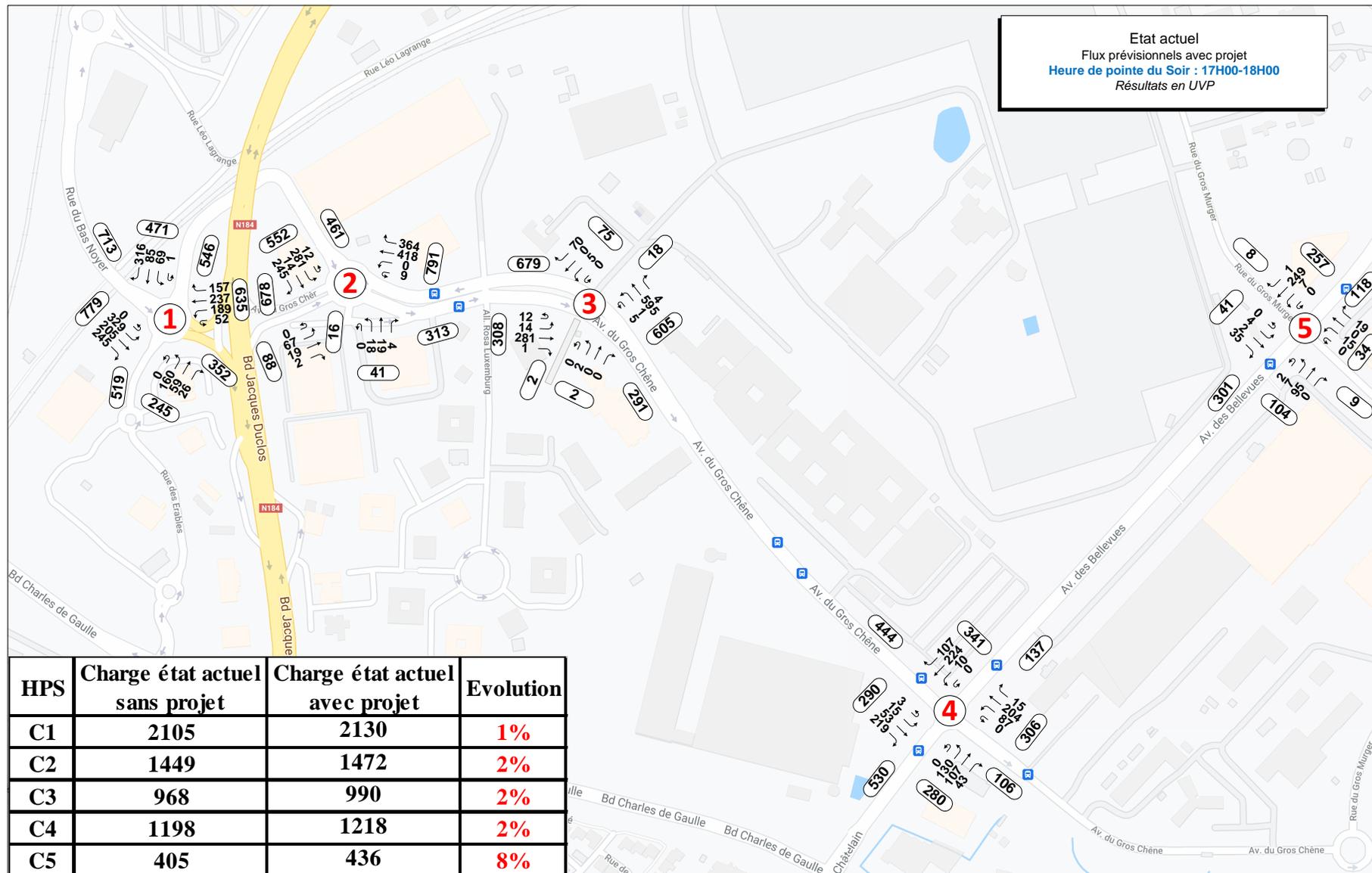
Au regard de la spécificité du site, on retiendra que le fonctionnement en 2-8 amènera à une génération de trafic décalée par rapport aux HPM et HPS. Par conséquent, l'impact du projet en termes de trafic routier sur ces périodes dimensionnantes restera très faible.

De plus, la zone du projet génère actuellement des flux en lien avec l'activité de Renault. Ces flux ont donc été intégrés dans les comptages réalisés sur le terrain, qui permettent de décrire l'état actuel. Aux heures de pointe de la circulation générale le projet Dentressangle va générer les mêmes flux que génère le site Renault actuellement. Les écarts de trafic seront donc minimes par rapport à l'état actuel.

3.4.1.1. HEURE DE POINTE DU MATIN 8H⁰⁰-9H⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H



3.4.1.2. HEURE DE POINTE DU SOIR 17H⁰⁰-18H⁰⁰ : DONNEES EN UVP/H

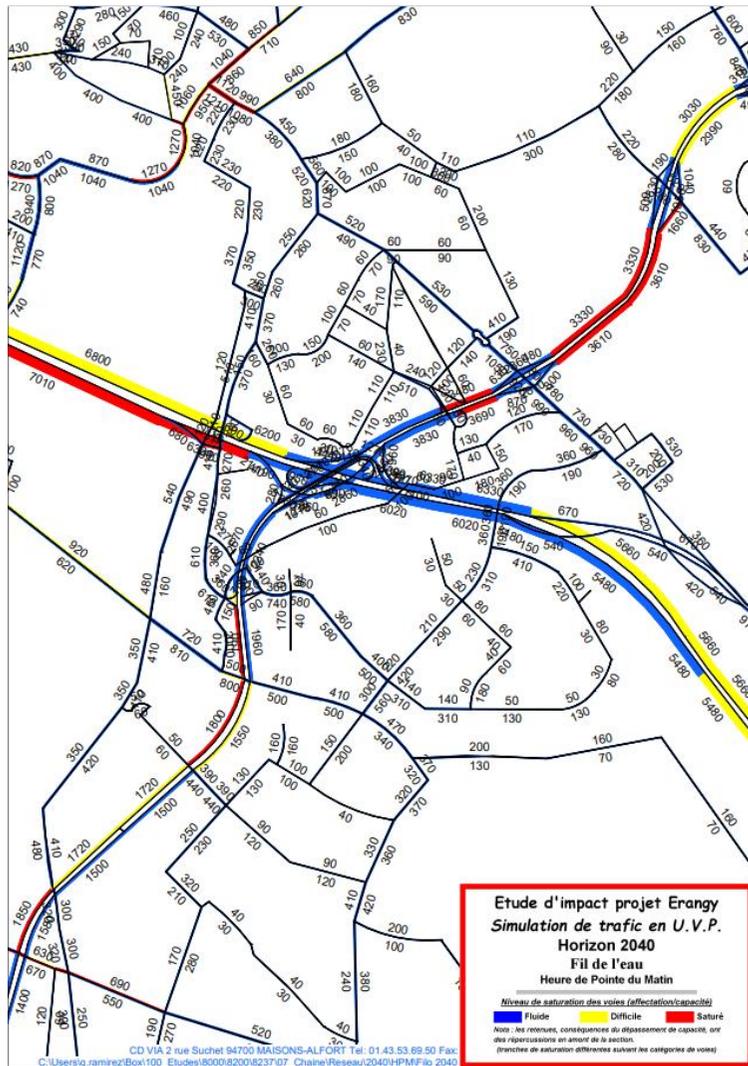


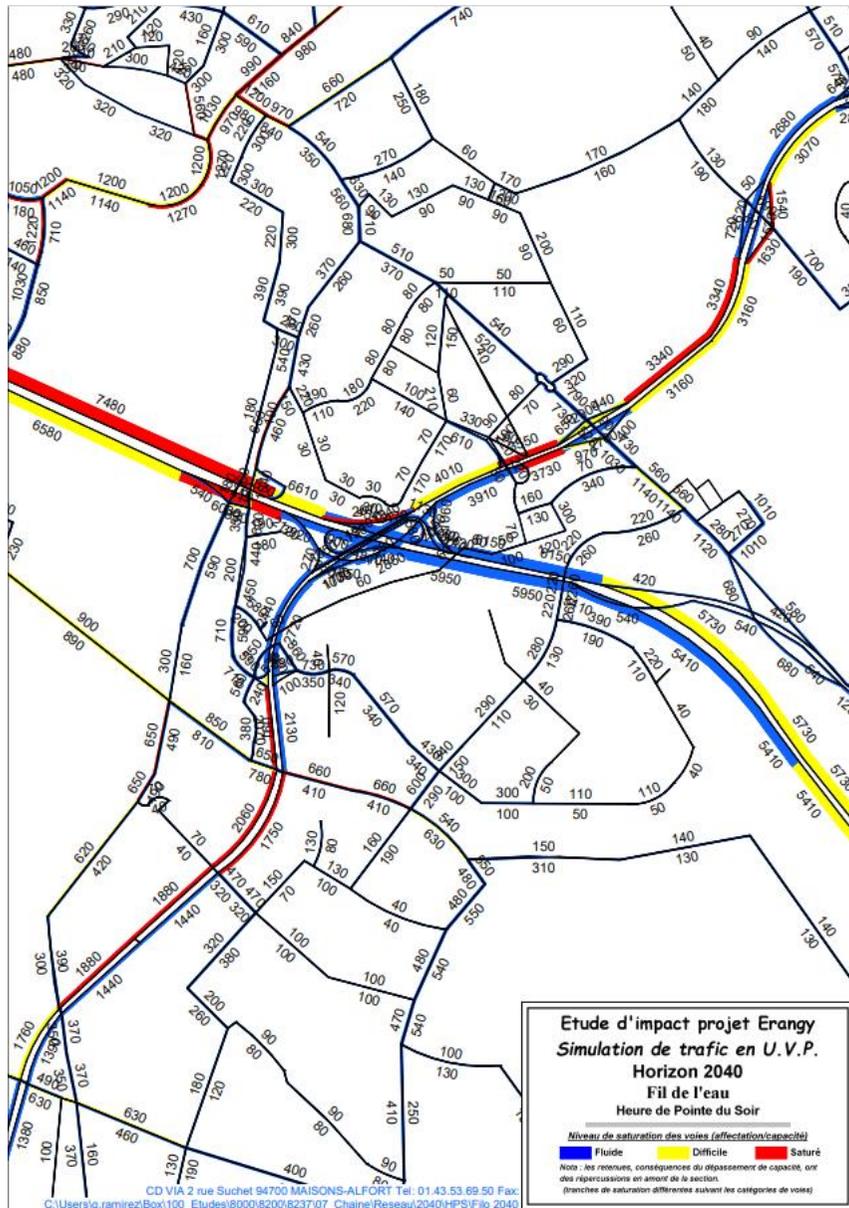
— 3.5. EVALUATION A LONG TERME (2040)

—— 3.5.1. FIL DE L'EAU

A l'horizon 2040, on observe une augmentation générale du trafic, notamment sur les axes structurants. Cela est notamment liée au développement de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

La ZAC de Liesse a également été prise en compte dans les matrices de déplacement à partir des données que nous possédions. La ZAC possède un piquage sur la RD14. Cependant, la requalification de l'avenue des Bellevues dans le cadre du projet n'a pas été pris en compte.

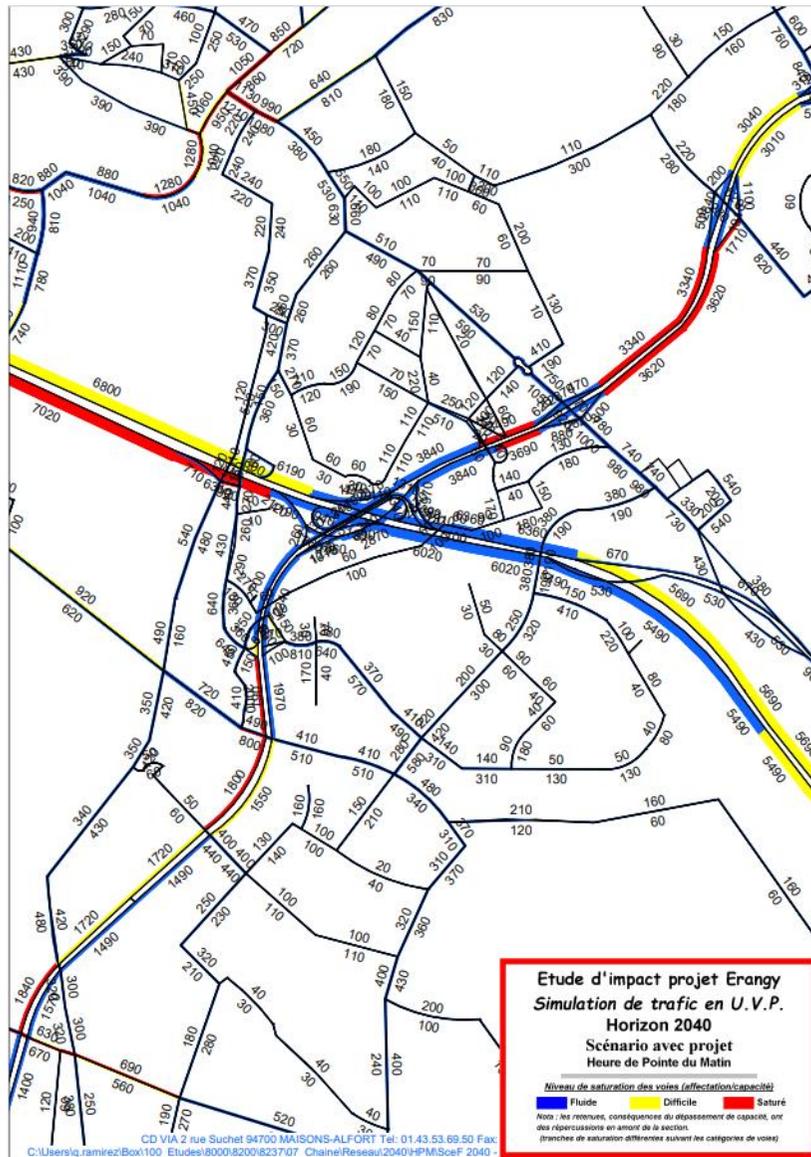


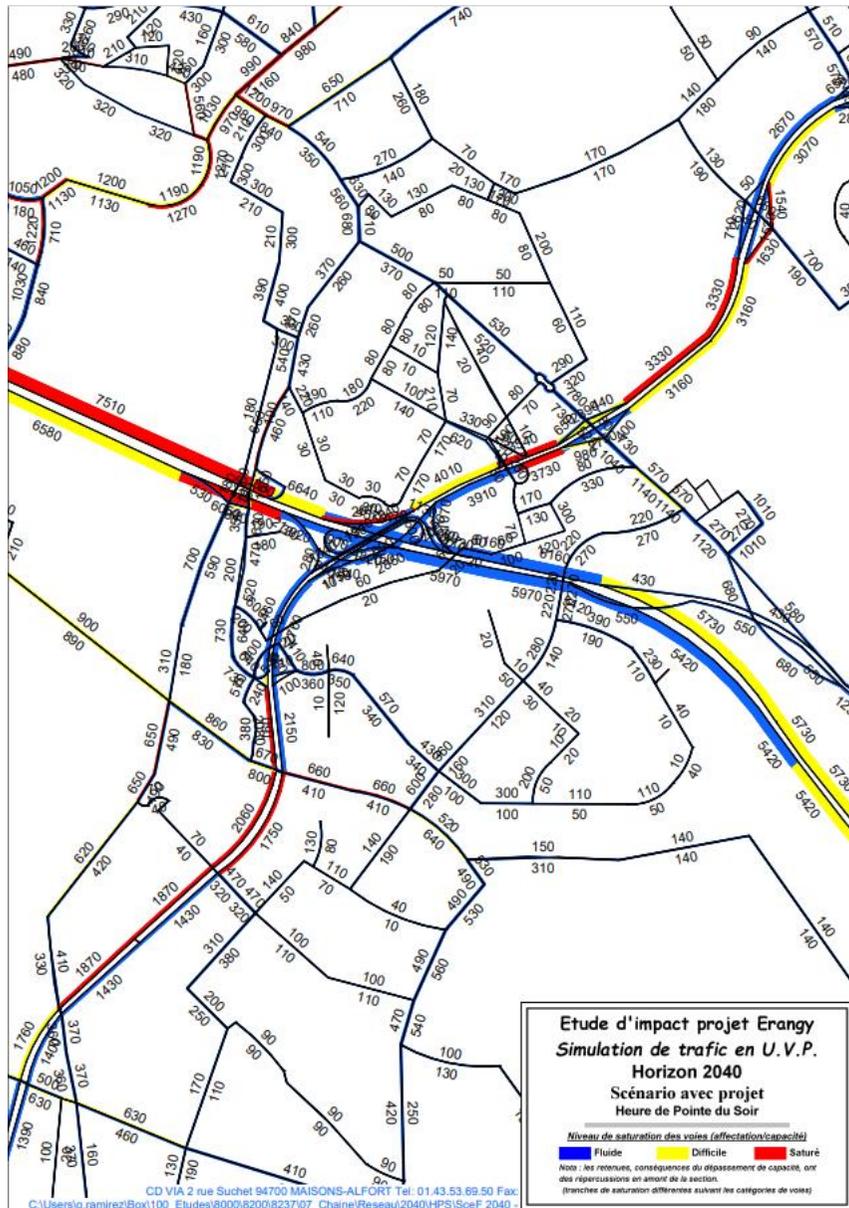


—— 3.5.2. SCENARIO AVEC PROJET A HORIZON 2040

A l'horizon 2040 avec le projet on observe une très légère augmentation par rapport au scénario file de l'eau sans projet. La majorité des flux générés se retrouvent au niveau des deux giratoires de part et d'autre de la RN184 (C1 et C2).

L'impact du projet à l'horizon 2040 est similaire à celui à un horizon plus proche. Les flux du projet n'ont pas vocation à se diriger vers St-Ouen-L'Aumône, notamment si l'avenue des Bellevues est requalifier dans le projet de la ZAC de Liesse.





4. PHASE 3 : SYNTHÈSE DES ANALYSES PROSPECTIVES

— 4.1. IMPACT DU PROJET SUR LES TRAFICS PREVISIONNELS

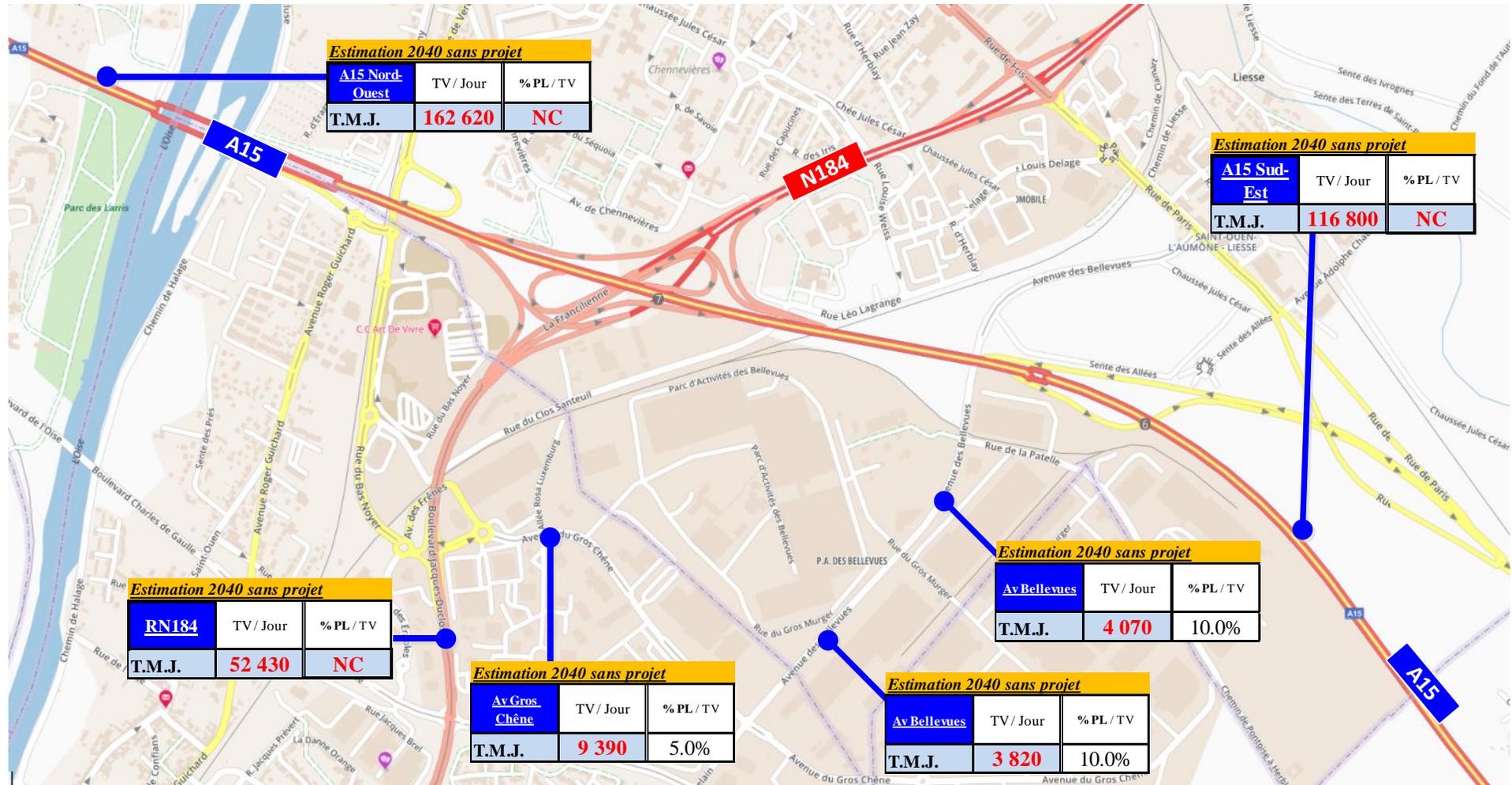
Sur la base des comptages journaliers mesurés en situation actuelle auquel il a été comparé les flux journaliers générés par le projet, l'analyse permet de constater que :

- L'impact des flux journaliers du projet est conséquent sur l'Avenue du Gros Chêne (+1.600 VL/jour vs 9.850 aujourd'hui),
- L'impact des flux journaliers du projet est faible sur l'Avenue des Bellevues (+150 VL/jour vs 3.600 aujourd'hui),
- L'impact de ces flux aux heures de pointe du matin et du soir est beaucoup plus modéré par rapport à la circulation générale existante (voir tableau ci-dessous).

HPM	Etat actuel sans projet	Etat actuel avec projet	Horizon 2040 sans projet	Horizon 2040 avec projet	HPS	Charge état actuel sans projet	Charge état actuel avec projet	Horizon 2040 sans projet	Horizon 2040 avec projet
C1	1677	1675	1804	1860	C1	2105	2130	2024	2214
C2	1310	1327	1304	1360	C2	1449	1472	1462	1529
C3	1054	1054	957	1060	C3	968	990	912	1075
C4	1353	1366	1420	1420	C4	1198	1218	1279	1312
C5	670	708	632	664	C5	405	436	435	483

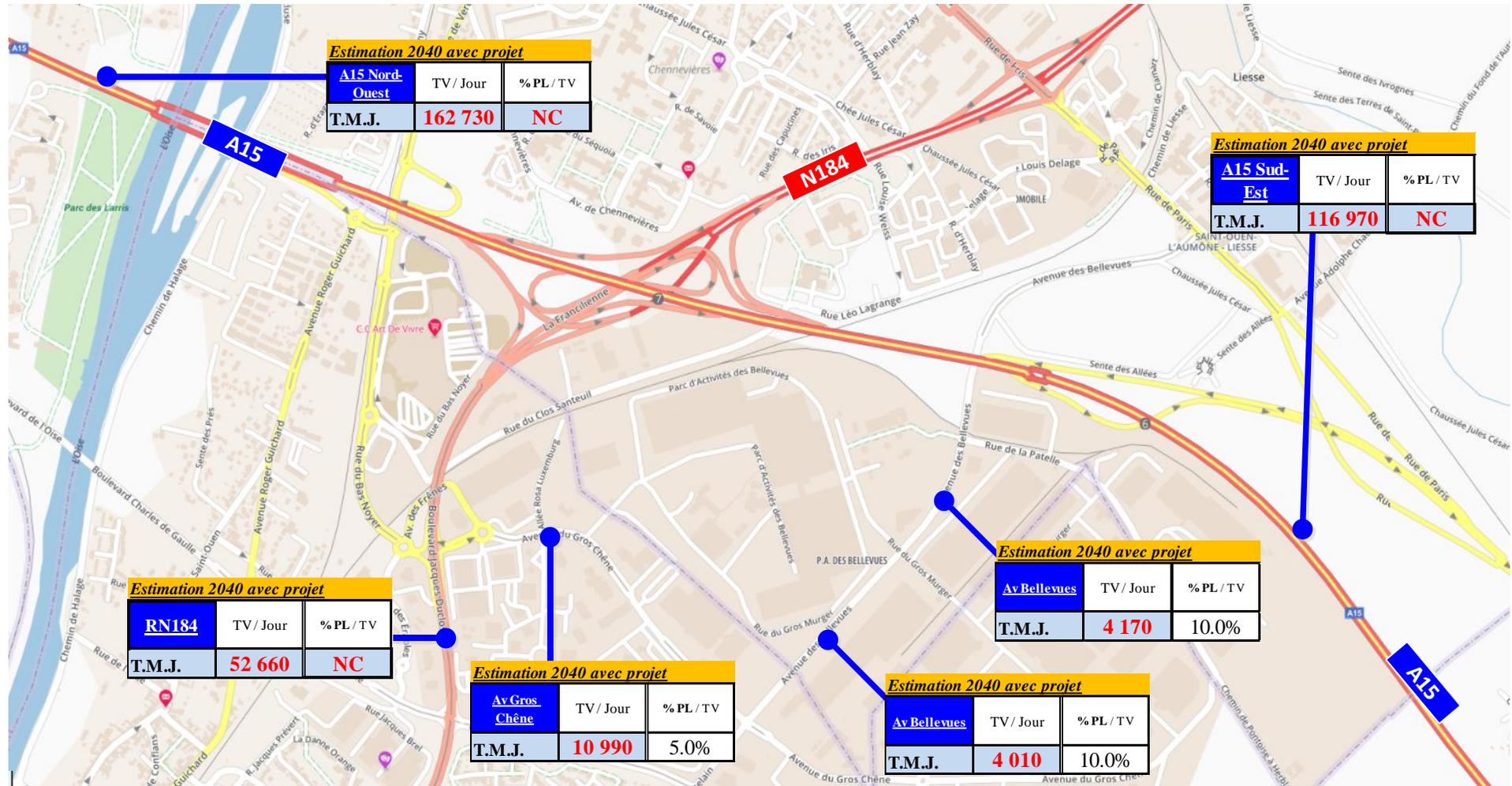
Etude de Trafic – Eragny : Av. du Gros Chêne et Av de Bellevue

Traffic Journaliers deux sens confondus à l'horizon 2040 sans projet



Etude de Trafic – Eragny : Av. du Gros Chêne et Av de Bellevue

Traffic Journaliers deux sens confondus à l'horizon 2040 sans projet



— 4.2. EFFET DU PROJET SUR LA CIRCULATION GENERALE A AMENAGEMENT CONSTANT

Il est ici question de vérifier par des calculs théoriques les niveaux de service prévisionnels des carrefours pour lesquels des données de trafic prévisionnels ont été établis afin d'en comparer les résultats en termes de niveau de service par rapport à la situation actuelle.

— 4.2.1. C1 : GIRATOIRE RUE DU BAS NOYER X RUE DES FRENES

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous et sont basés sur une géométrie du carrefour parfaitement identique à celle d'aujourd'hui.

Giratoire Ouest de la RN184 Bretelles RN184 - Rue du Bas Noyer		Etat actuel				Etat actuel avec projet				Etat prévisionnel 2040 avec projet			
		HPM		HPS		HPM		HPS		HPM		HPS	
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve
E1 : Accès RN184	1		46%		54%		46%		56%		26%		49%
E2 : Rue des Fresnes	1	1677	87%	2105	55%	1688	86%	2130	52%	1860	82%	2214	57%
E3 : Rue du Bas Noyer	1		70%		50%		70%		50%		53%		50%
E4 : Rue des Erables	1		88%		72%		88%		72%		81%		73%

L'effet du projet est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour qui conservera un bon niveau de service.



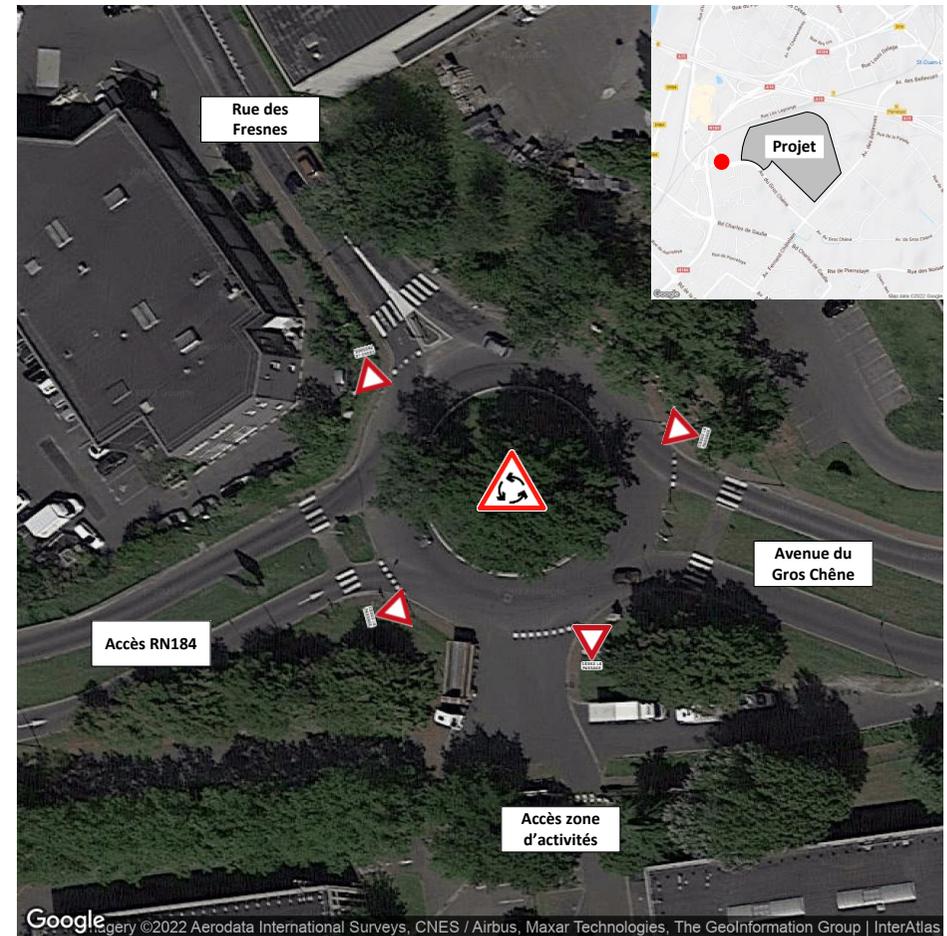
Aménagement actuel du giratoire

4.2.2. C2 : GIRATOIRE RUE DES FRESNES X AV. DU GROS CHENE

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous et sont basés sur une géométrie du carrefour parfaitement identique à celle d'aujourd'hui.

Giratoire Est de la RN184		Etat actuel				Etat actuel avec projet				Etat prévisionnel 2040 avec projet			
<i>Bretelles RN184 - Avenue du Gros Chêne</i>		HPM		HPS		HPM		HPS		HPM		HPS	
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve
E1 : Avenue du Gros Chêne	1	1310	80%	1449	55%	1327	79%	1472	53%	1360	79%	1529	52%
E2 : Rue des Fresnes	1		43%		52%		42%		52%		39%		46%
E3 : Accès RN184	1		89%		94%		89%		93%		88%		92%
E4 : Accès zone d'activités	1		99%		98%		99%		98%		99%		99%

L'effet du projet est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour qui conservera un bon niveau de service.



Aménagement actuel du giratoire

4.2.3. C3 : CARREFOUR D'ACCES OUEST

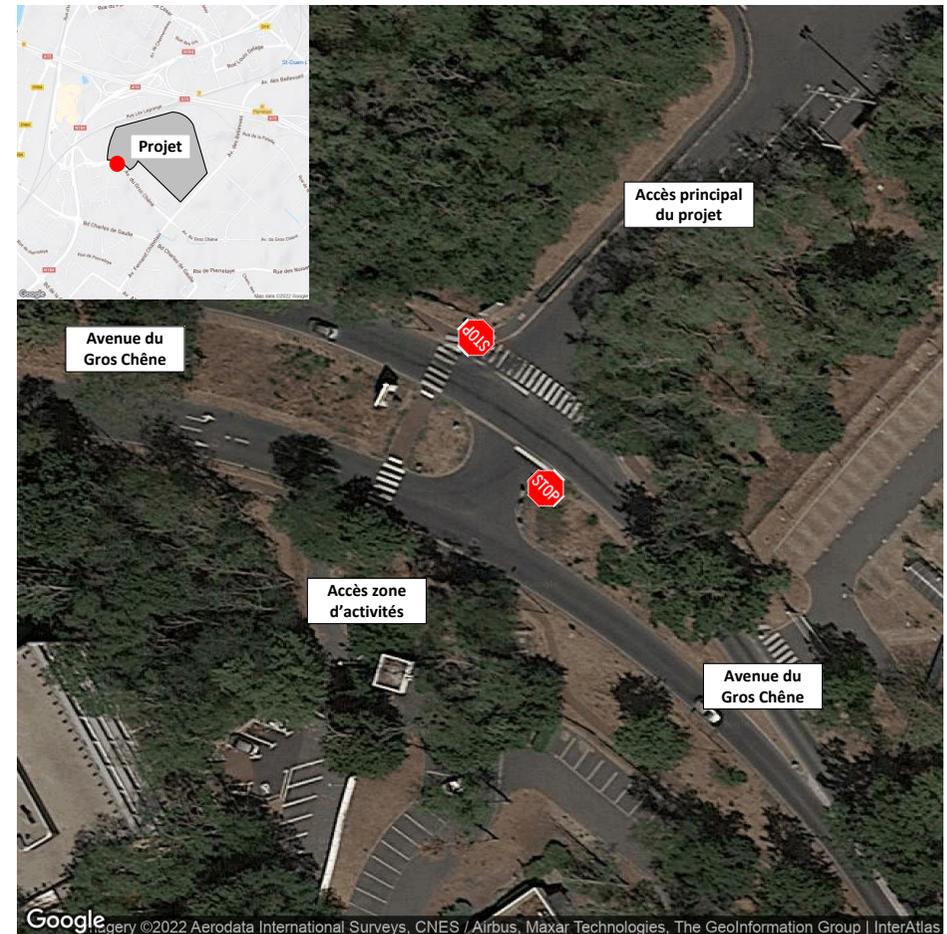
Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous et sont basés sur une géométrie du carrefour parfaitement identique à celle d'aujourd'hui.

Carrefour à STOP - Accès projet Accès principal projet - Av. du Gros Chêne		Etat actuel				Etat actuel avec projet				Etat prévisionnel 2040 avec projet			
		HPM		HPS		HPM		HPS		HPM		HPS	
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve
E1 : Avenue du Gros Chêne Est	1	1045	99%	968	99%	1050	99%	990	99%	1060	99%	1075	99%
E2 : Accès principal du projet	1		97%		87%		97%		86%		97%		85%
E33 : Avenue du Gros Chêne Ouest	1		91%		96%		91%		96%		90%		96%
E4 : Accès zone d'activités	1		97%		99%		97%		99%		97%		99%

L'effet du projet est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour qui conservera un bon niveau de service.

Cependant, la sortie du projet peut être un peu compliquée en dehors des heures de pointe de circulation général, pendant les périodes de de fin de poste. Durant, ces périodes le BET a estimé un minimum de 300 véhicules quittant le projet. L'accès à l'avenue du Gros Chêne pourra être compliqué pendant ces périodes et des remontés de file pourront se créer dans la zone du projet.

Cela n'aura cependant pas d'impact négatif sur le réseau en dehors du projet.



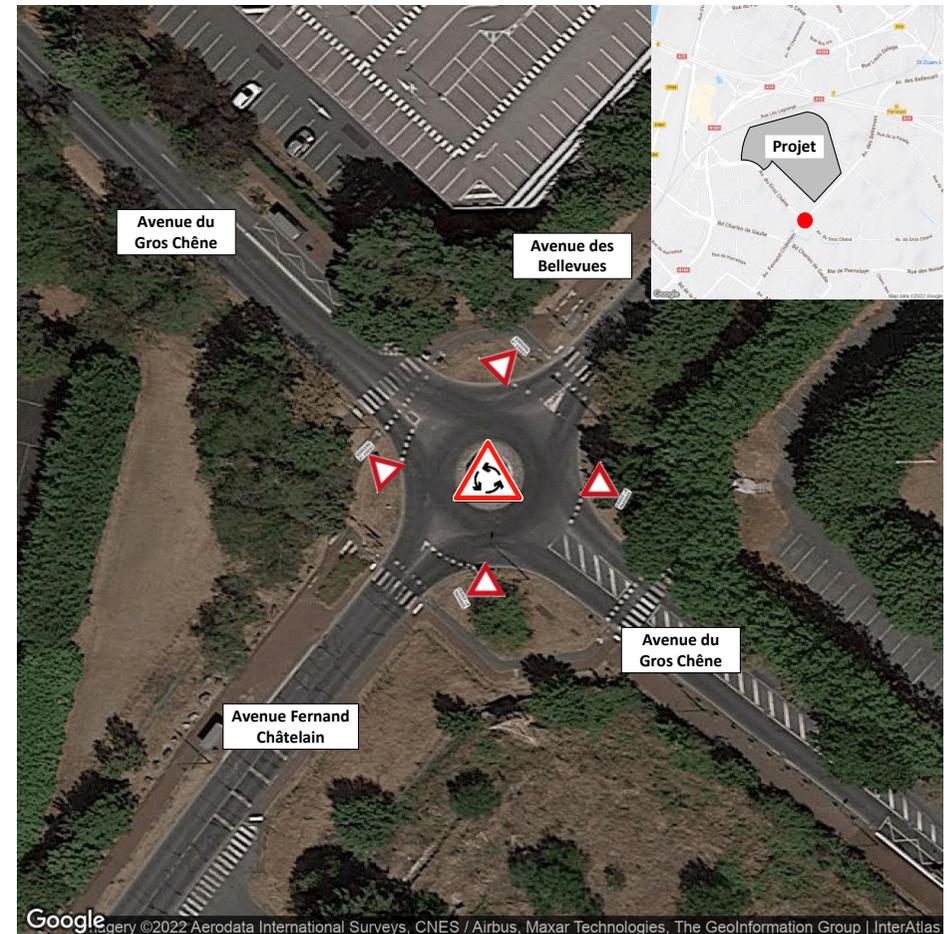
Aménagement actuel du carrefour

4.2.4. C4 : GIRATOIRE AV. DU GROS CHENE X AV. DES BELLEVUES

Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous et sont basés sur une géométrie du carrefour parfaitement identique à celle d'aujourd'hui.

Giratoire <i>Av. des Bellevues - Av. du Gros Chêne</i>		Etat actuel				Etat actuel avec projet				Etat prévisionnel 2040 avec projet			
		HPM		HPS		HPM		HPS		HPM		HPS	
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve
E1 : Avenue du Gros Chêne Est	1		86%		77%		85%		77%		85%		77%
E2 : Avenue des Bellevues	1	1353	87%	1198	77%	1366	87%	1218	75%	1420	86%	1312	74%
E3 : Avenue du Gros Chêne Ouest	1		72%		79%		71%		78%		71%		74%
E4 : Avenue Fernand Châtelain	1		54%		84%		53%		84%		54%		84%

L'effet du projet est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour qui conservera un bon niveau de service.



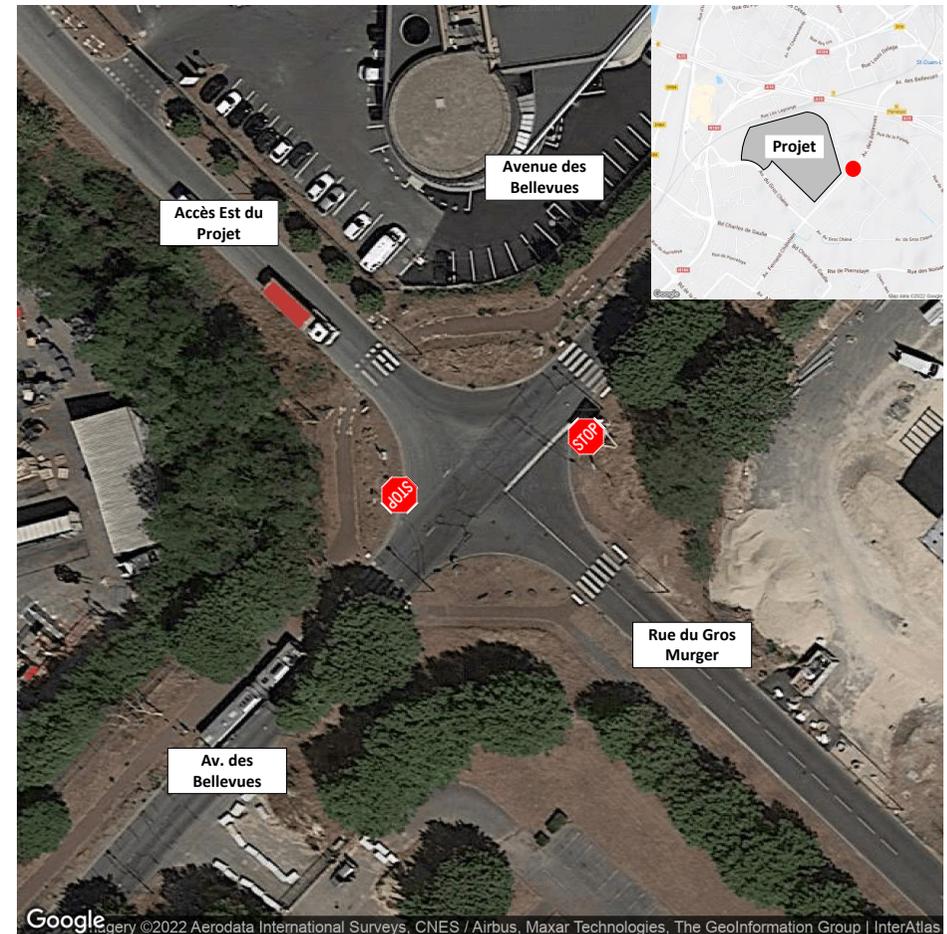
Aménagement actuel du giratoire

4.2.5. C5 : CARREFOUR D'ACCES EST

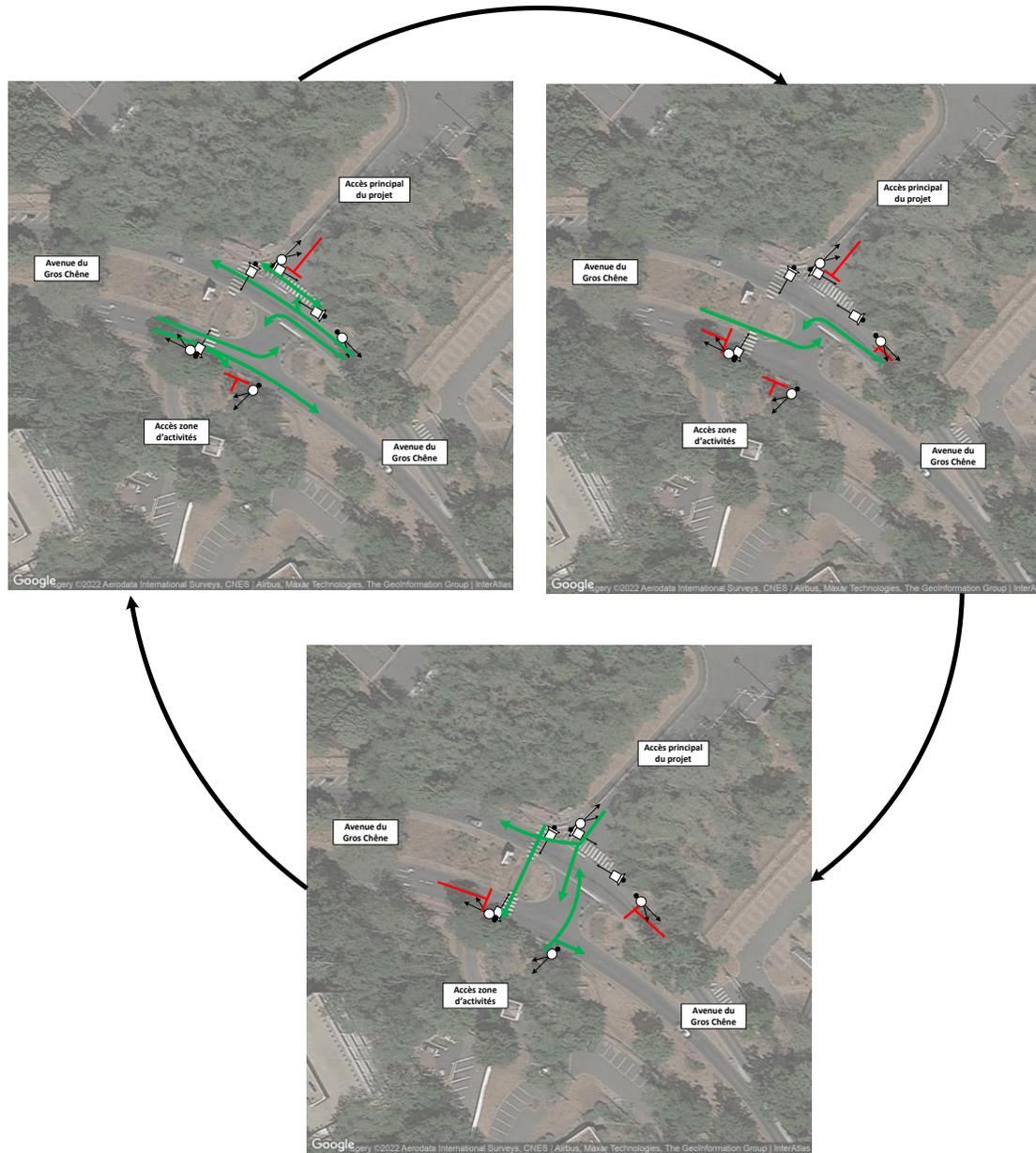
Les résultats de calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous et sont basés sur une géométrie du carrefour parfaitement identique à celle d'aujourd'hui.

Carrefour à STOP - Accès projet Accès secondaire projet - Av. des Bellevues		Etat actuel				Etat actuel avec projet				Etat prévisionnel 2040 avec projet			
		HPM		HPS		HPM		HPS		HPM		HPS	
Branche d'entrée	Nb de file	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve	Charge Globale	Réserve
E1 : Rue du Gros Murger	1	670	91%	405	708	91%	97%	664	90%	483	96%	670	94%
E2 : Avenue des Bellevues Nord	1		94%			100%	94%		99%		95%		98%
E3 : Accès Est du projet	1		97%			97%	94%		95%		97%		94%
E4 : Avenue des Bellevues Sud	1		98%			99%	94%		99%		95%		99%

L'effet du projet est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour qui conservera un bon niveau de service.



Aménagement actuel du carrefour

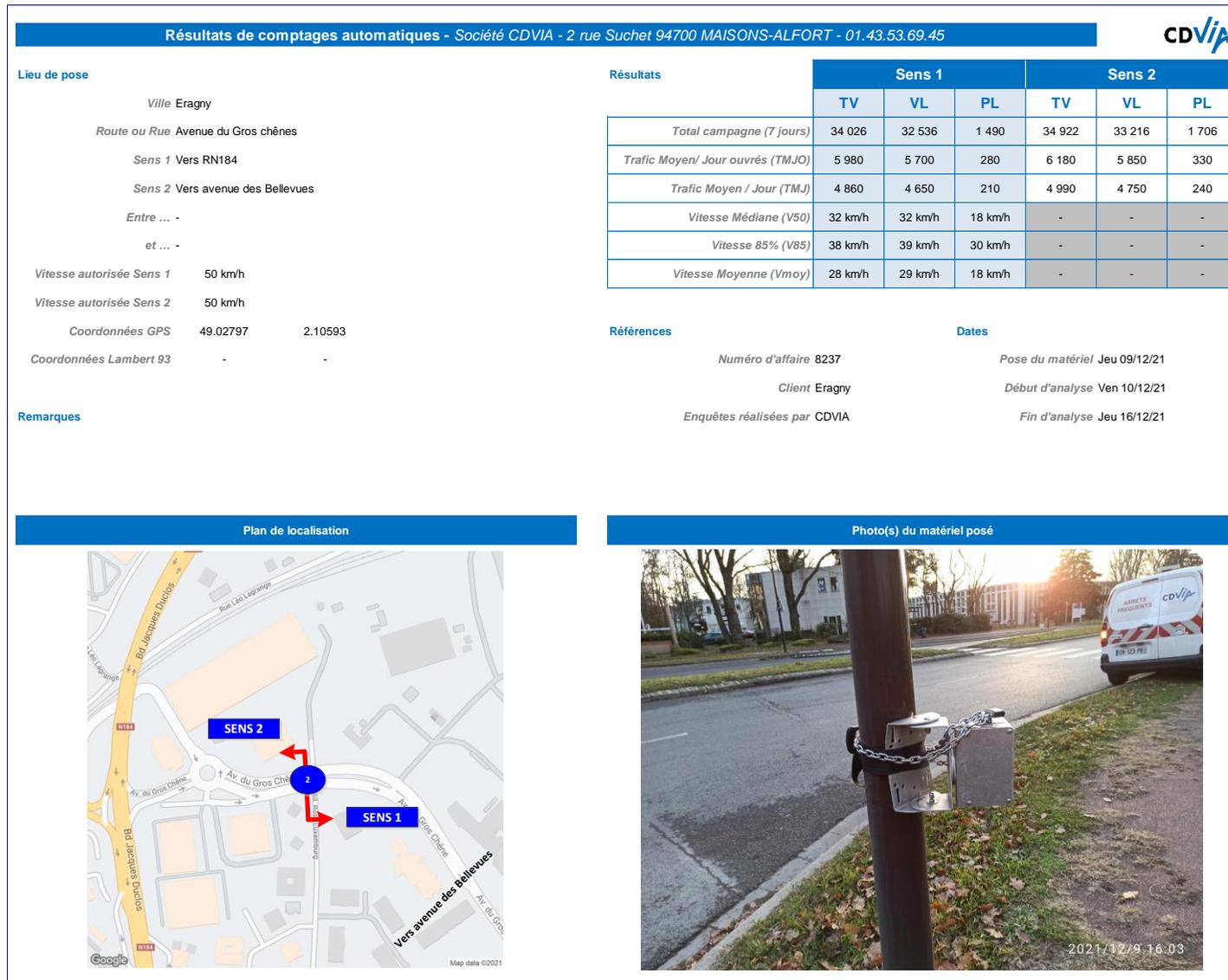


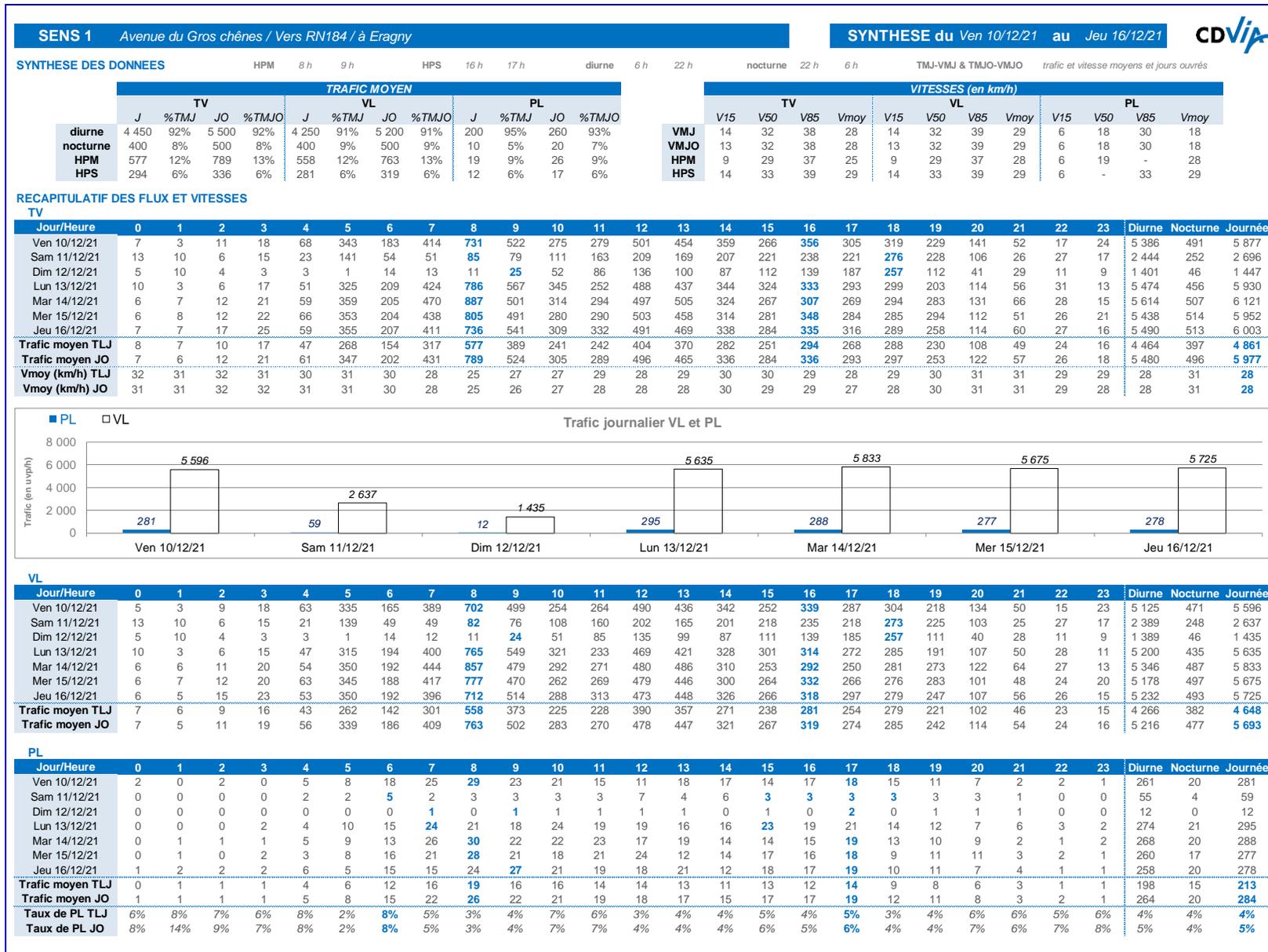
5. ANNEXES

— 5.1. GLOSSAIRE

- RD : Route Départementale
- TV : Tous Véhicules
- VL : Véhicule Léger
- PL : Poids Lourd
- H.P : Heure de Pointe
- H.P.M : Heure de Pointe du Matin
- H.P.S : Heure de Pointe du Soir
- UVP : Unité de véhicule particulier (1VL = 1UVP ; 1PL = 2UVP ; 1 2roues =0,5 UVP)
- TMJ : Trafic Moyen Journalier sur une semaine complète
- TMJO : Trafic Moyen Journalier sur 5 jours Ouvrés (hors samedi, dimanche et jours fériés)
- TMJA : Trafic Moyen Journalier annuel
- SdP : Surface de Plancher
- INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- RN : Route Nationale

5.2.2. AVENUE DU GROS CHENE







INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR

