



**Yvelines**  
Conseil général

## Tests de trafic sur la liaison RD30 – RD190



## Rapport d'étude

 **egis mobilité**  
Isis - Trafic et Systèmes

Date 30/03/2011  
Référence affaire A108328/07  
Version 4

<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
Objet.....	4
Situation actuelle.....	4
Objet de la mission.....	4
<b>Méthodologie .....</b>	<b>4</b>
Démarche.....	4
<b>Mise en place du modèle de trafic .....</b>	<b>5</b>
Présentation.....	5
Démarche.....	5
Re-zonage et affinage réseau.....	5
Affinage réseau .....	5
Re-zonage.....	6
Calage.....	7
Méthode de calage.....	7
Résultat du Calage.....	9
Trafic actuel HPS .....	12
<b>Tests de trafic HPS : Méthodologie .....</b>	<b>13</b>
Méthodologie .....	13
Démarche.....	13
Codification Réseau .....	13
Tests de trafic.....	13
Présentation des résultats des tests de trafics .....	15
<b>Tests 2020 HPS.....</b>	<b>16</b>
2020 – Référence Trafics 2020 HPS .....	16
Scénario 1 - 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 .....	17
Trafics 2020 HPS .....	17
Impact de la liaison .....	18
Scénario 2 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur .....	20
Trafics 2020 HPS .....	20
Impact de l'A104 sur la liaison .....	20
Scénario 3 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet ...	20
Trafics 2020 HPS .....	20
Impact de l'A104 sur la liaison .....	20
Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison.....	20
<b>Tests 2032 HPS.....</b>	<b>20</b>
2032 - Référence.....	20
Trafics 2032 HPS .....	20
Scénario 1 - 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 .....	20
Trafics 2032 HPS .....	20
Impact de la liaison .....	20
Scénario 2 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur .....	20
Trafics 2032 HPS .....	20
Impact de l'A104 sur la liaison .....	20

<b>Scénario 3 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet ...</b>	<b>20</b>
Trafics 2032 HPS .....	20
Impact de l'A104 sur la liaison .....	20
Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison.....	20
<b>ANNEXES .....</b>	<b>20</b>

# Introduction

## Objet du document

### Objet

Ce document constitue le rapport d'étude élaboré par **Egis Mobilité** relatif à la réalisation de ***simulations de trafic sur la liaison RD30 – RD190 au niveau de la boucle de Chanteloup.***

## Contexte et enjeux

### Situation actuelle

Une liaison entre la RD30 et la RD190 entre Achères et Triel-sur-Seine est envisagée par le Conseil Général des Yvelines. Ce projet prévoit un nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 et une section entre la RD22 et la RD190.  
Cette liaison aura des impacts en termes de répartition des flux de trafic du secteur.

### Objet de la mission

Le Conseil Général des Yvelines a souhaité mener une étude de trafic sur ce secteur afin :

- De connaître les niveaux de trafic sur la nouvelle liaison,
- De connaître l'impact de cette nouvelle liaison sur les voiries environnantes,
- De pouvoir dimensionner la nouvelle liaison et les voiries à proximité,
- De pouvoir alimenter d'autres études (notamment étude de bruit).

## Méthodologie

### Démarche

La démarche est la suivante :

- Sur la base du modèle des études SASQ<sup>1</sup> (anciennement VNVM) et SACP<sup>2</sup> (anciennement C13), un affinage spécifique à la présente étude est réalisé (modèles 2020 et 2032 à l'Heure de Pointe du Soir) ;
- 3 tests de trafic sont réalisés par horizon.

<sup>1</sup> SASQ : liaison Seine Aval Saint-Quentin-en-Yvelines

<sup>2</sup> SACP : liaison Seine Aval Cergy Pontoise

# Mise en place du modèle de trafic

## Présentation

### Démarche

La première étape de la présente étude, avant réalisation des tests de trafic, consiste à mettre en place le modèle de simulation statique pour la situation actuelle. La démarche est la suivante :

- Le modèle mis en place est basé sur le modèle utilisé dans le cadre des études SASQ et SACP. Il s'agit donc d'un extrait du modèle régional ;
- Localement (Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Achères), le modèle de trafic est affiné (affinage du réseau de voirie et re-zonage) ;
- Le modèle actuel est calé en situation actuelle. Ce calage est réalisé sur la base de comptages réalisés sur le secteur d'étude à l'Heure de Pointe du Soir (HPS).

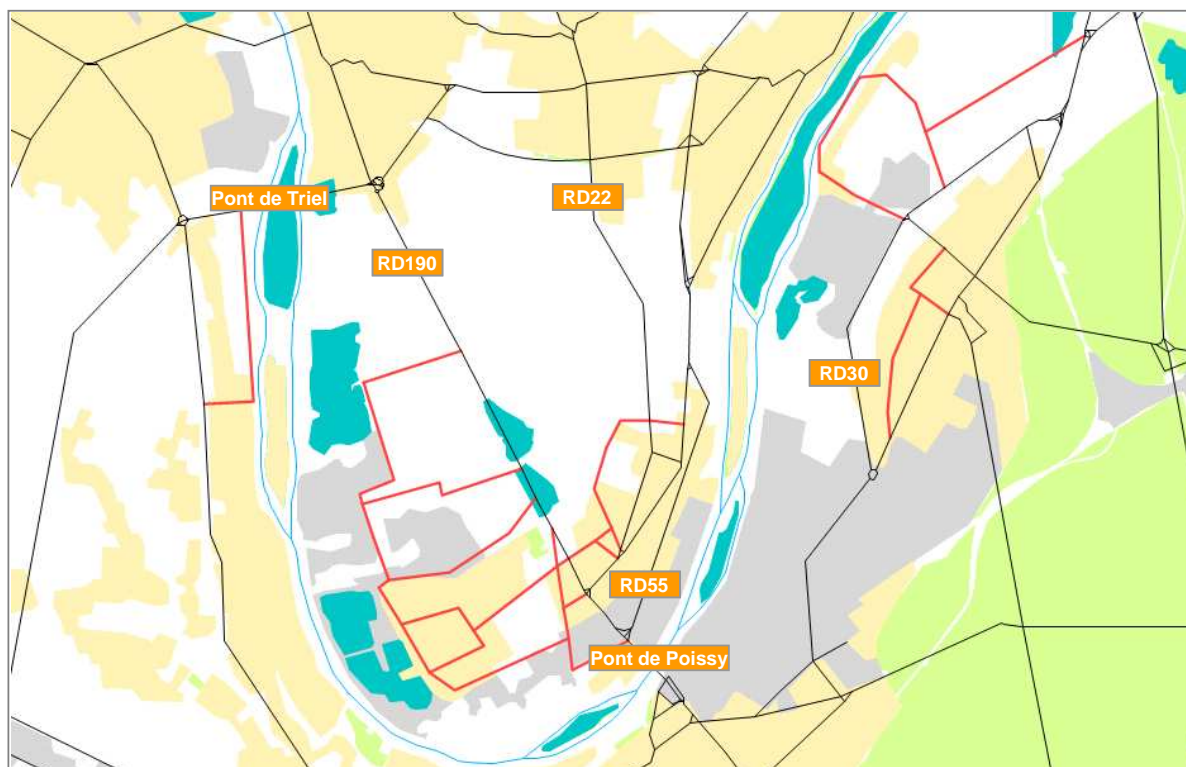
Les étapes d'affinage et de calage sont ensuite, une fois le modèle actuel mis en place, reportées sur les modèles 2020 et 2032 en HPS.

## Re-zonage et affinage réseau

### Affinage réseau

Il s'agit d'affiner le modèle de trafic dans le secteur proche de la future route départementale. Pour cela, le réseau de voirie local existant est complété par rapport au modèle initial.

*Affinage Réseau (en rouge, les tronçons ajoutés et les tronçons modifiés)*



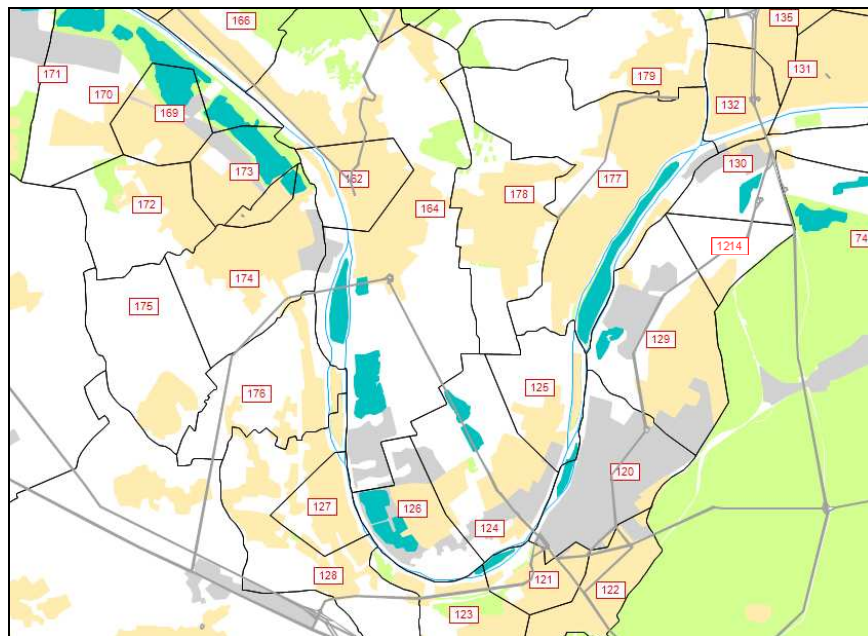


## Re-zonage et affinage réseau (suite)

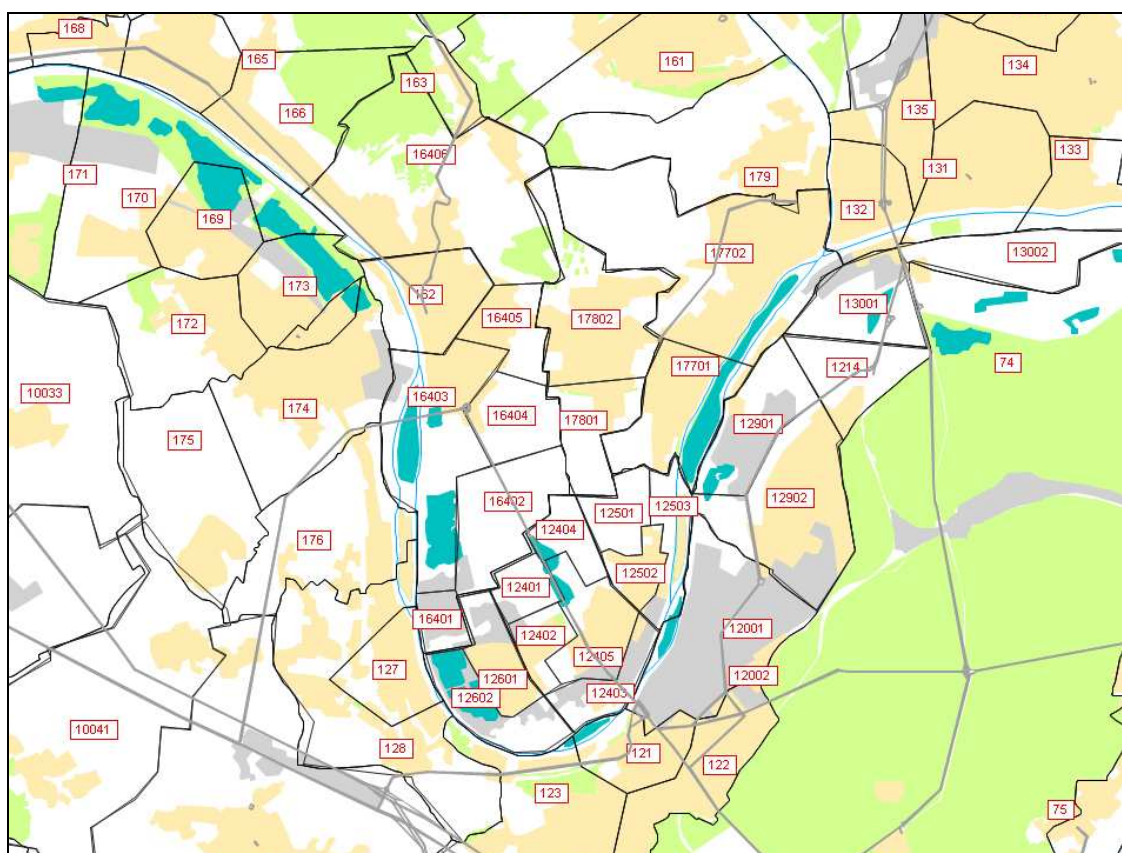
### Re-zonage

Le re -zonage concerne six communes : Andrésy, Achères, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Triel-sur-Seine, Chanteloup les Vignes.

*Zones avant re-zonage*



*Zones après re-zonage*



## Re-zonage et affinage réseau (suite)

### Re-zonage (suite)

Les 8 zones mères du modèle de la DRIEA-IF<sup>3</sup> ont été découpées en 24 zones filles (découpage réalisé en fonction des ZAC des communes concernées par le projet). Ainsi :

- Les zones 129 et 130 sur la commune d'Achères ont été découpées en 12901 et 12902 d'une part et 13001 et 13002 d'autre part ;
- Les zones 124, 125 et 126 sur la commune de Carrières-sous-Poissy ont été découpées en 5 zones de 12401 à 12405 d'une part, 3 zones de 12501 à 12503 d'autre part, et enfin en 2 zones 12601 et 12602 ;
- La zone 178 représentant Chanteloup les Vignes a été découpée en 17801 et 17802 ;
- La zone 177 représentant Andrésy a été découpée en 17701 et 17702 ;
- La zone 164 sur la commune de Triel-sur-Seine a été découpée en 6 zones de 16401 à 16406 ;
- Enfin, la zone 120 sur la commune de Poissy a été découpée en 12001 et 12002.

Les projets d'aménagement ont été intégrés localement aux modèles futurs (2020 et 2032).

## Calage

### Méthode de calage

Le calage du modèle a été réalisé sur la base des données de comptages disponibles pour l'étude.

Cette phase consiste à établir la précision du modèle en situation actuelle afin que ce dernier restitue au mieux les conditions de circulation.

Il s'agit d'ajuster les caractéristiques du réseau et de la matrice afin de restituer au mieux la situation réelle via la modélisation.

L'objectif de précision fixé pour le calage est de :

- 10% d'écart moyen relatif sur les débits (par rapport aux comptages) pour les débits supérieurs à 1000 véhicules/h ;
- Pour les valeurs de débit relativement faibles (inférieures à 1000 véhicules /h), nous avons un objectif d'écart maximum de 100 véhicules /h. En effet, pour ces faibles valeurs, les objectifs d'écart relatif peuvent être difficiles à atteindre pour un gain de précision très faible.

Le **calibrage** a porté essentiellement sur deux éléments :

- **ajustement du réseau** au niveau de sa finesse de description et de ses caractéristiques. Ce mode de calage a été utilisé dans les cas suivants :
  - réseau à affiner pour mieux prendre en compte la réalité du terrain et / ou faciliter les analyses,
  - caractéristiques à recalculer en fonction des derniers aménagements routiers,
  - mauvais équilibre des trafics entre des itinéraires concurrents ou écarts ponctuels,
- **ajustement de la matrice** afin de redresser une demande de déplacement parfois mal localisée.

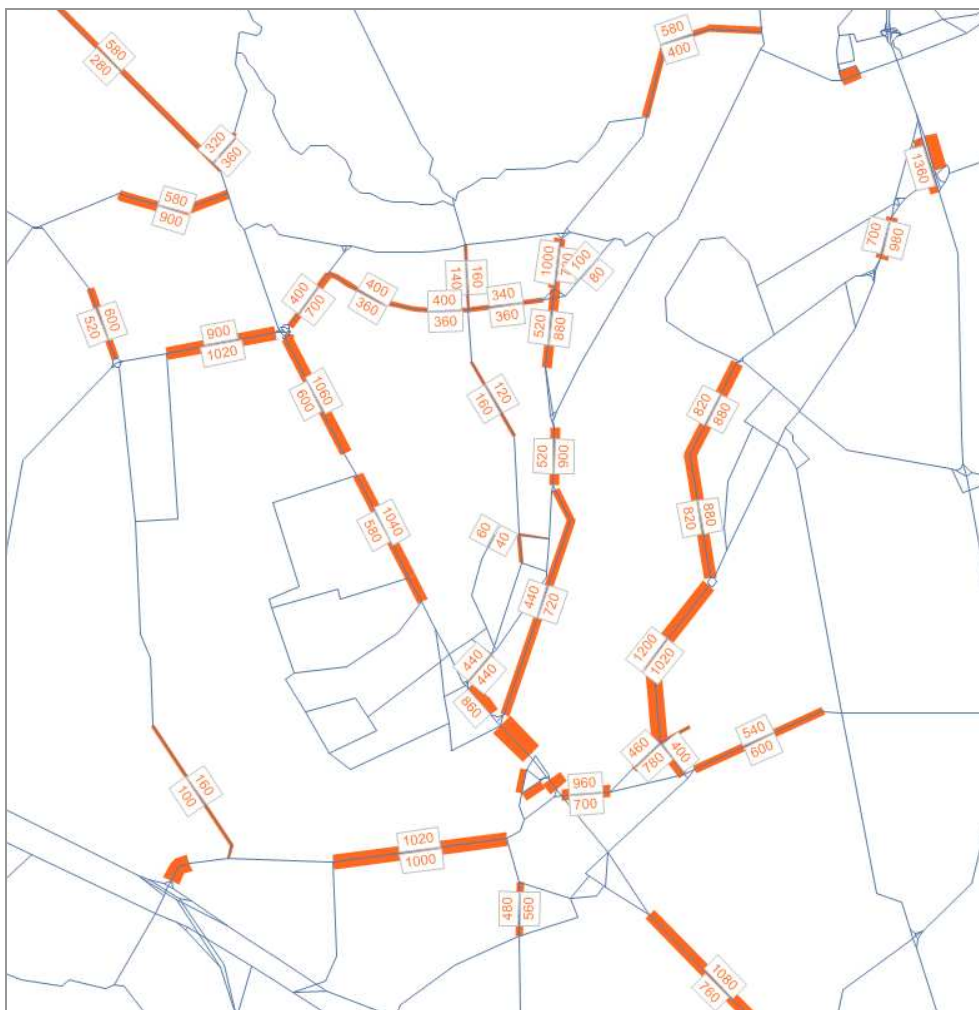
<sup>3</sup> DRIEA-IF : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France.

## Calage (suite)

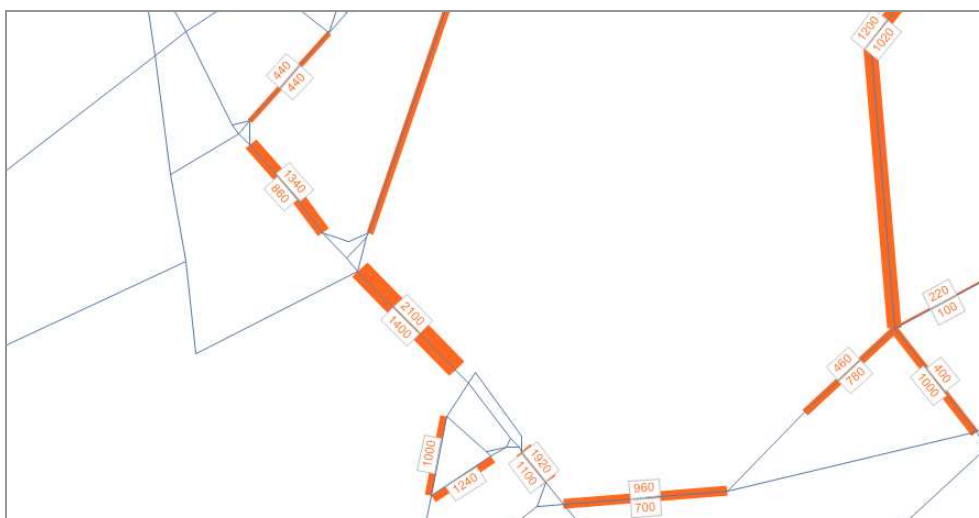
### Méthode de calage (suite)

Les comptages de trafic utilisés pour le calage du modèle sont présentés ci-dessous.

*Comptages – Vue générale*



*Comptages – Zoom sur le secteur du Pont de Poissy*



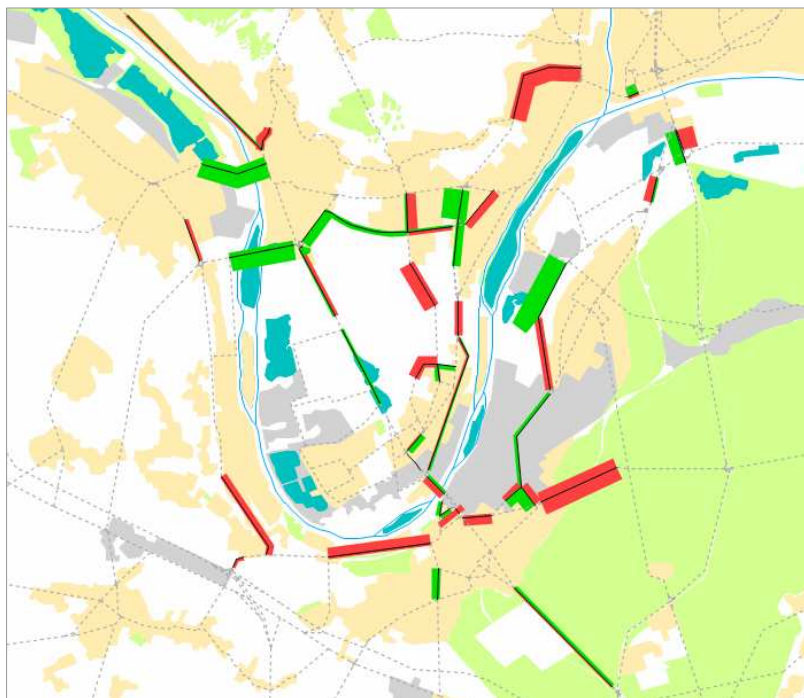


## Calage (suite)

### Résultat du Calage

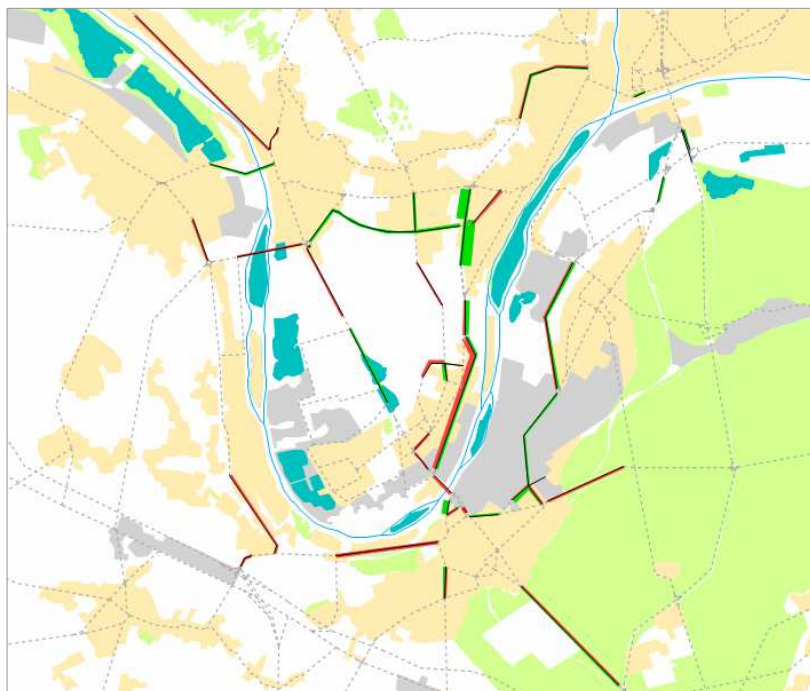
Le calage a permis un ajustement significatif de la charge aux comptages disponibles sur le périmètre.

Avant calage, les écarts suivants sont relevés entre la charge et les comptages :



(en rouge les excès de trafic ; en vert les déficits de trafic ; la taille du trait représente l'écart)

Après calage, les écarts suivants sont relevés :



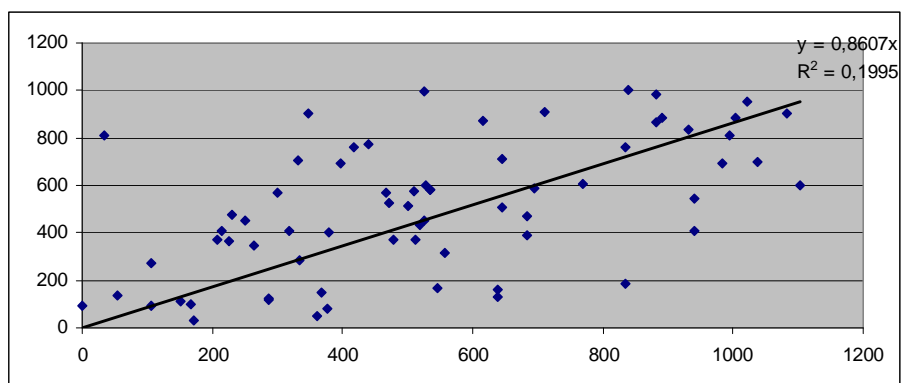
## Calage (suite)

### Résultat du Calage (suite)

La droite de régression est un indicateur majeur de calage. Cette droite représente les charges modélisées en fonction des trafics comptés. Le coefficient de régression ( $R^2$ ) exprime la qualité globale du calage : plus il est proche de 1 plus les valeurs modélisées seront proches des valeurs réelles (un calage « parfait numériquement » donnerait un  $R^2$  égal à 1).

#### Comptages inférieurs à 1000 véhicules/h :

- Avant calage :

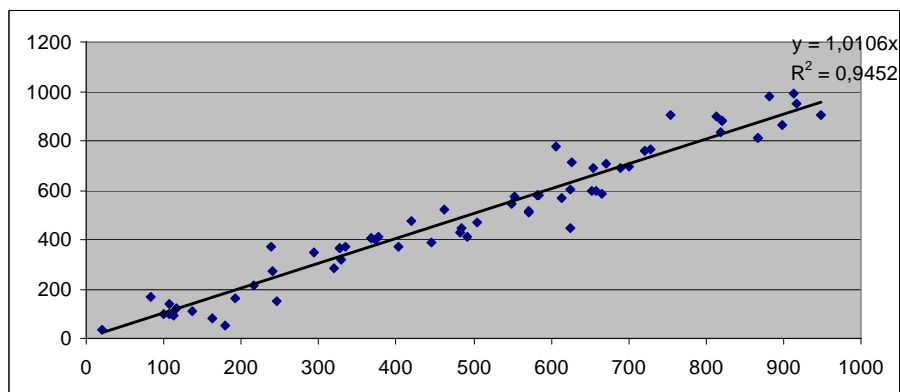


Droite de régression

Ecart moyen absolu (modèle – réel) : **205 véhicules/h**

Coefficient de régression : **0,1995**

- Après calage :



Droite de régression

Ecart moyen absolu (modèle – réel) : **49 véhicules/h**

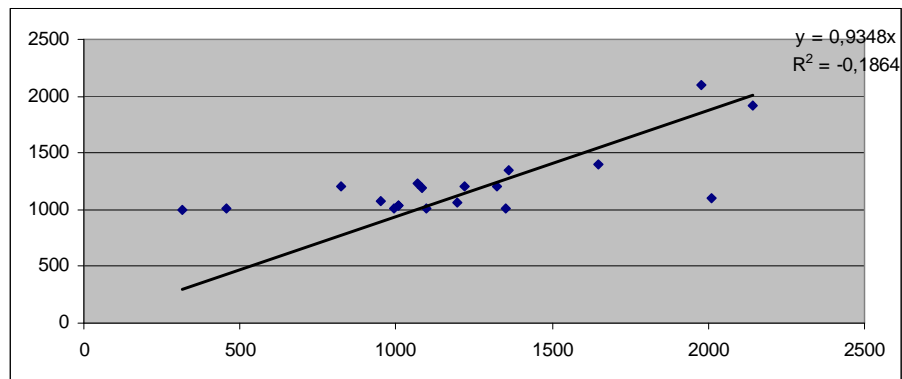
Coefficient de régression : **0,9452**

## Calage (suite)

### Résultat du Calage (suite)

#### Comptages supérieurs à 1000 véhicules/h

- Avant calage :

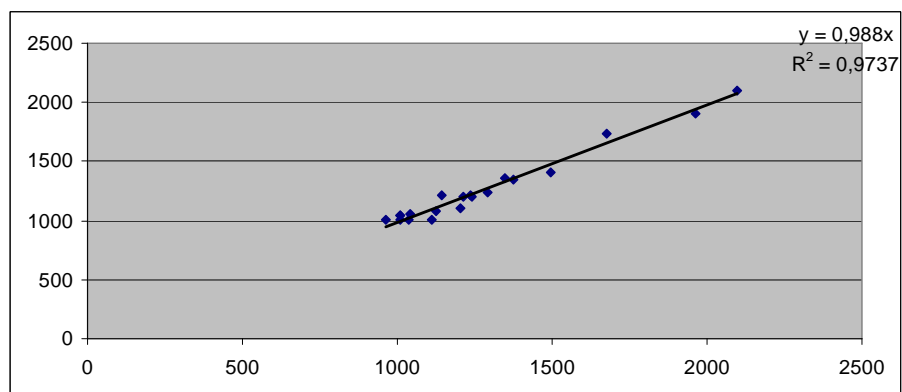


Droite de régression

Pourcentage moyen absolu (modèle – réel) : **30%**

Coefficient de régression : **-0,1864**

- Après calage :



Droite de régression

Pourcentage moyen absolu (modèle – réel) : **3%**

Coefficient de régression : **0,9737**

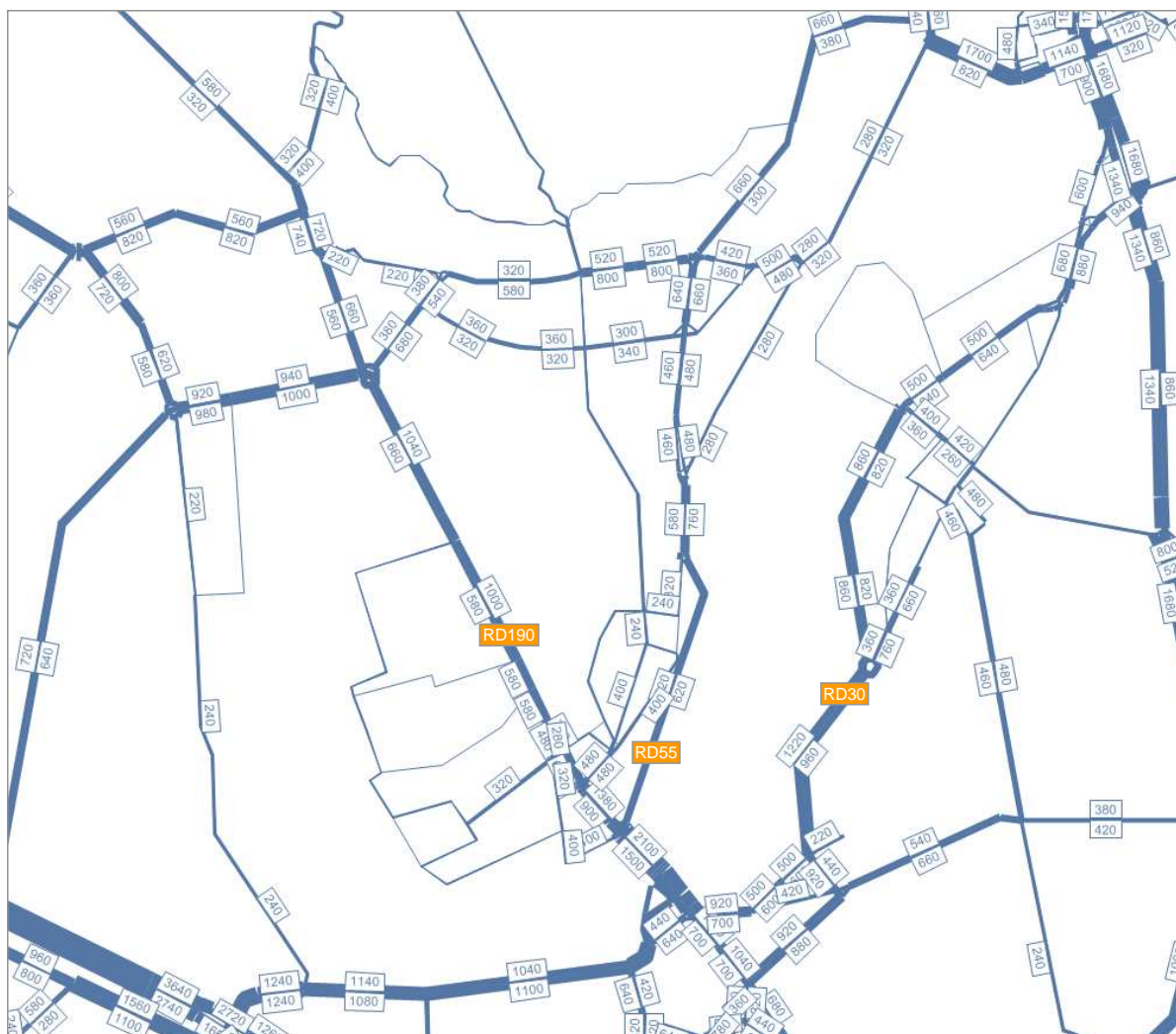
#### Analyse matricielle :

Avant calage, la matrice Origine-Destination du modèle fait état de **381 438** déplacements. La même matrice après calage fait état de **382 359** déplacements. Le calage a donc apporté une augmentation de **0,2%** du nombre total de déplacement.

A l'issue de cette étape de calage, le modèle représente la situation actuelle à l'heure de pointe du soir en termes de trafic.

Les trafics actuels sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir.

*Trafics actuels : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

Les trafics modélisés sont donc très proches des trafics comptés. On relève en situation actuelle les trafics suivants :

- Environ 3500 véh/heure 2 sens confondus sur le pont de Poissy ;
- Environ 2000 véh/heure 2 sens confondus sur RD190 à Triel-sur-Seine ;
- Environ 1700 véh/heure 2 sens confondus sur la RD30 à Achères.

La carte des saturations actuelles à l'heure de pointe du soir (Cf. Annexe 2) met en évidence un trafic dans l'ensemble chargé sur RD30, RD55 et RD190 (taux de saturation compris entre 60% et 90%).

# Tests de trafic HPS : Méthodologie

## Méthodologie

---

### Démarche

Les tests de trafic ont été réalisés sur la base des modèles 2020 et 2032. Ces derniers ont été affinés localement et le calage réalisé en situation actuel à été reporté sur les horizons 2020 et 2032.

L'affinage et le calage réalisés dans le cadre de l'étude SASQ et SACP sont également pris en compte dans la présente étude.

---

### Codification Réseau

Les projets départementaux et d'état suivants sont pris en compte dans le cadre de la présente étude.

- Projets départementaux (CG78, CG95) :
  - Déviation de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi
  - Déviation des RD98 et RD11 à Plaisir – Les Clayes-Sous-Bois
  - RD983, déviation de Richebourg
  - Voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
  - Requalification de la RD190 à 2x2 voies en boulevard urbain
  - Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir
  - V88 Nord et Sud
  - Suppression du PN8 sur la RD22 à Chanteloup les Vignes
- projets d'état :
  - BIP entre A15 et Ermont
  - Tube PL A86 – A12
  - Prolongement d'A12 entre SQY et RN10
  - A104 entre Cergy et Orgeval à 2x3 voies
- Codification avec :
  - SASQ 2x1 voies entre RD113 et RN12 et 2x2 voies entre A13 et RD113
  - SACP 2x1 voies entre A13 et RN14
  - **Liaison RD30-RD190 à 2x2 voies sur l'ensemble de son tracé**

---

### Tests de trafic

Les tests de trafic suivants ont été réalisés en HPS pour les horizons 2020 et 2032 :

- **Référence** (scénario au fil de l'eau) : la référence intègre les projets présentés ci-avant
- **Scénario 1** : Référence + liaison RD30 – RD190 ;
- **Scénario 2** : Référence + liaison RD30 – RD190 + A104 demi échangeur sud avec la liaison dans la boucle ;
- **Scénario 3** : Référence + liaison RD30 – RD190 + A104 échangeur complet avec la liaison dans la boucle.

**Note** : On relève également, dans les scénarios avec A104, l'aménagement d'un demi-échangeur nord entre la RD30 et l'A104 à Achères.

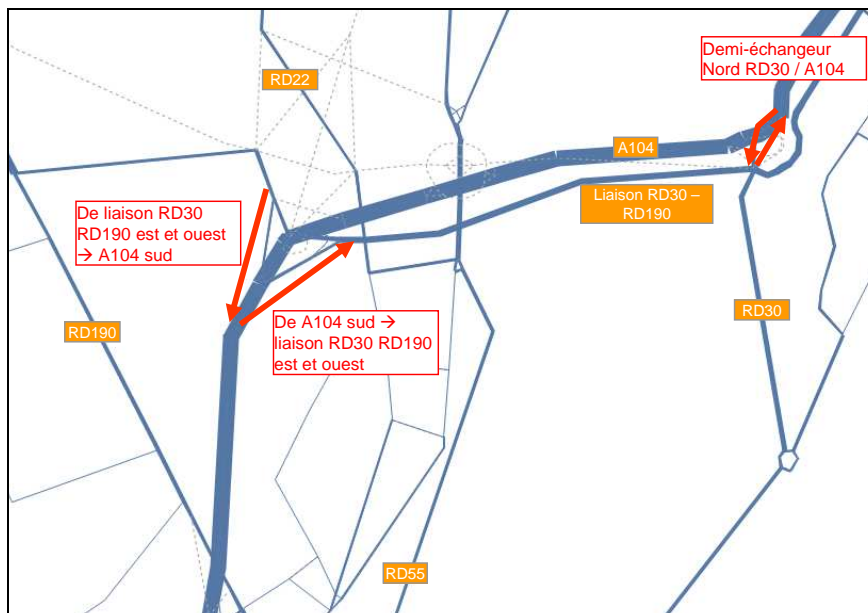


## Méthodologie (suite)

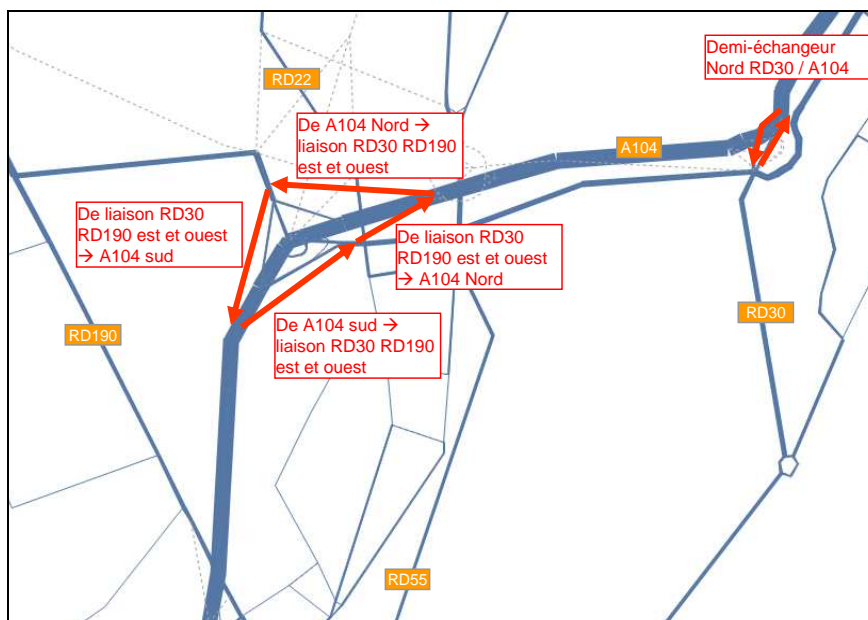
### Tests de trafic (suite)

La configuration de l'échangeur A104 / liaison RD30-RD190 dans la boucle est présentée ci-dessous. Seuls les échanges possibles entre la liaison RD30-RD190 et l'A104 sont présentés sur les schémas (en rouge les échanges possibles).

*Echanges possibles dans le cas du demi-échangeur (scénario 2)*



*Echanges possibles dans le cas de l'échangeur complet (scénario 3)*



### Présentation des résultats des tests de trafics

Les résultats des tests sont présentés notamment sous forme de cartes. Ces dernières sont des extraits du modèle de trafic (Logiciel DAVISUM).

Quatre types de carte sont présentés :

- **Cartes de trafics horaire** à l'heure de pointe du soir (en véhicules / heure par sens). Les cartes principales sont présentées dans le corps du texte. Par souci de lisibilité, l'ensemble des cartes est présenté en **Annexe 1** avec deux vues :
  - Vue 1 = zoom
  - Vue 2 = vue élargie
- **Cartes des saturations** à l'heure de pointe du soir (en véhicules / heure par sens). L'ensemble des cartes est présenté en **Annexe 2**. Le taux de saturation (en %) représente la capacité d'une voie à absorber un trafic supplémentaire. Trois classes de taux de saturation sont définies :
  - 0 → 60% : trafic fluide
  - 60 → 90% : trafic dense
  - > 90% : trafic proche de la saturation
- **Cartes de réseaux différence** à l'heure de pointe du soir (en véhicules / heure par sens). Les cartes principales sont présentées dans le corps du texte. Par souci de lisibilité, l'ensemble des cartes est présenté en **Annexe 3** avec deux vues :
  - Vue 1 = zoom
  - Vue 2 = vue élargie

Ces cartes représentent une différence de charge de trafic entre 2 scénarios. Ex : Scénario 1 – Référence = comparaison du scénario 1 à la référence.

Les trafics supplémentaires sont représentés en rouge. Les trafics soustraits sont représentés en vert.

- **Cartes de Trafics Moyens Journaliers (TMJ)**. L'ensemble des cartes est présenté en **Annexe 4** avec trois vues :
  - Vue générale
  - Zoom 1
  - Zoom 2

Ces cartes ne sont pas issues de l'affectation du modèle mais du calcul suivant :

$$TMJ = \text{Trafic HPS 2 sens confondus} \times \text{RATIO TMJ}$$

Avec le RATIO TMJ identifié sur la base des trafics actuels comptés.

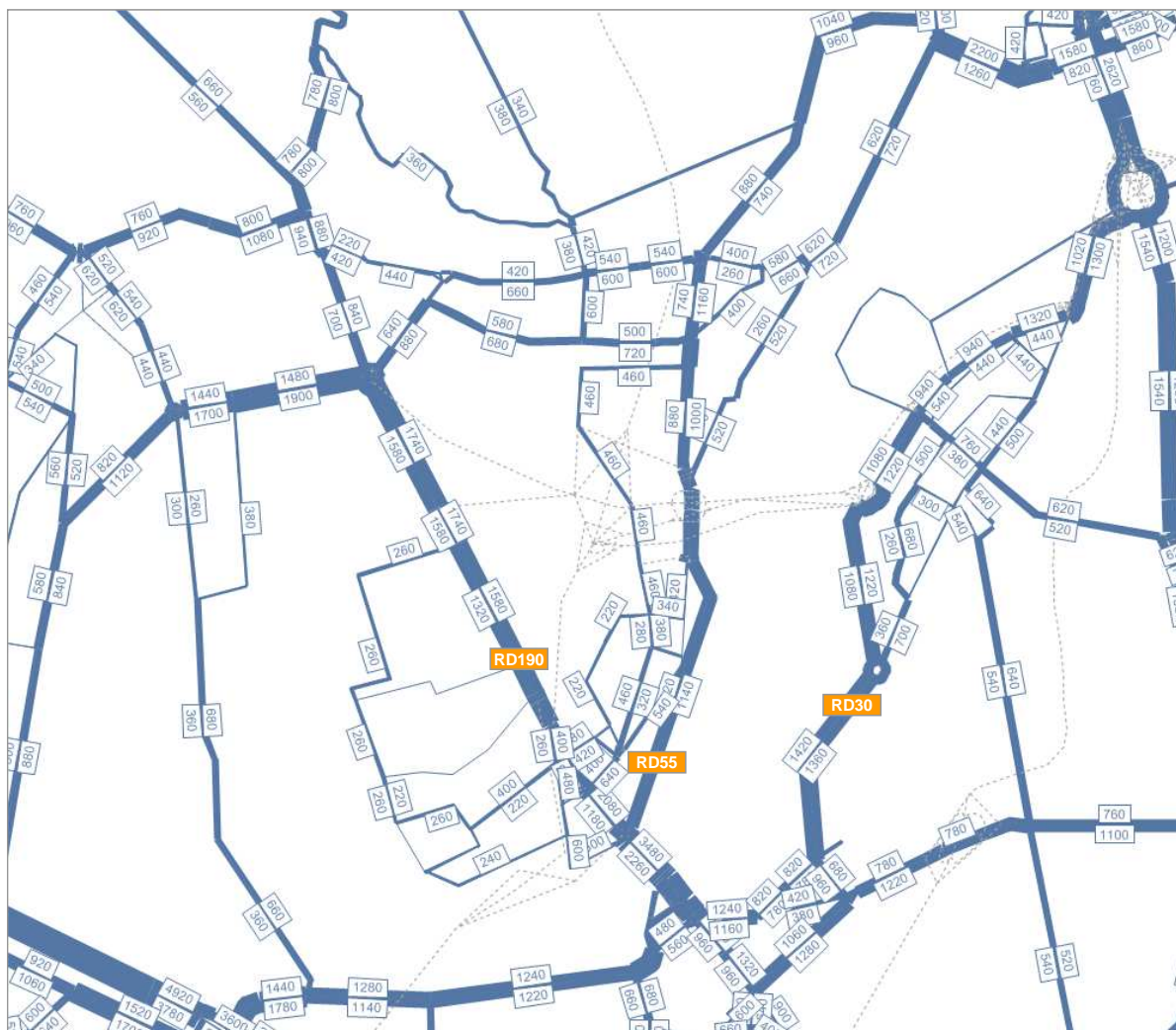
Les RATIO TMJ ainsi que les parts Poids Lourds sont également présentés en **Annexe 4**.

# Tests 2020 HPS

## 2020 – Référence Trafics 2020 HPS

Les trafics 2020 de référence sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir.

*Trafics 2020 : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève en situation de référence en 2020 les trafics suivants :

- Environ 5700 véh/heure 2 sens confondus sur le pont de Poissy ;
- Environ 3300 véh/heure 2 sens confondus sur RD190 à Triel-Sur-Seine ;
- Environ 2300 véh/heure 2 sens confondus sur la RD30 à Achères.

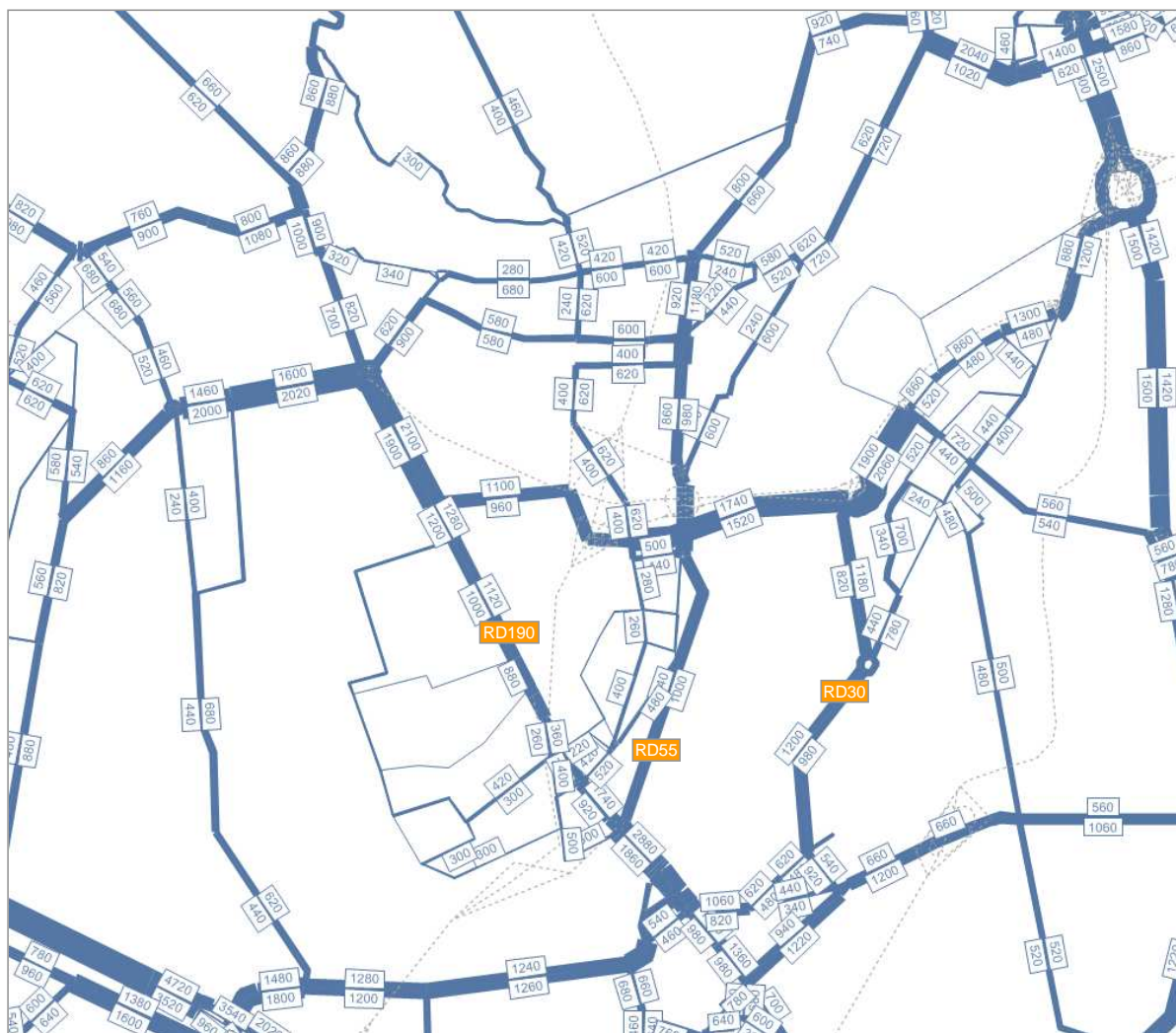
De nombreux points de saturation (taux de saturation supérieurs à 90%) sont relevés à l'heure de pointe du soir en situation de référence (Cf. Annexe 2). Ces derniers sont relevés sur RD190 et RD55 à proximité du Pont de Poissy, sur le Pont de Poissy et sur RD30 (notamment en traversée d'Achères).

# Scénario 1 - 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104

## Traffics 2020 HPS

Les trafics 2020 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir (configuration sans A104).

*Traffics 2020 : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève environ :

- 1500 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 1750 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 ;
- Environ 1000 véh/heure par sens sur la section entre la RD22 et la RD190.

Dans cette configuration, la nouvelle liaison présente un trafic chargé (taux de saturation compris entre 60% et 90%) entre RD30 et RD22 et un trafic fluide entre RD22 et RD190 (Cf. Annexe 2). On relève également une baisse de la saturation sur RD190 et RD55 au sud de la liaison et une augmentation de la saturation sur RD190 au nord de la même liaison par rapport à la situation de référence.

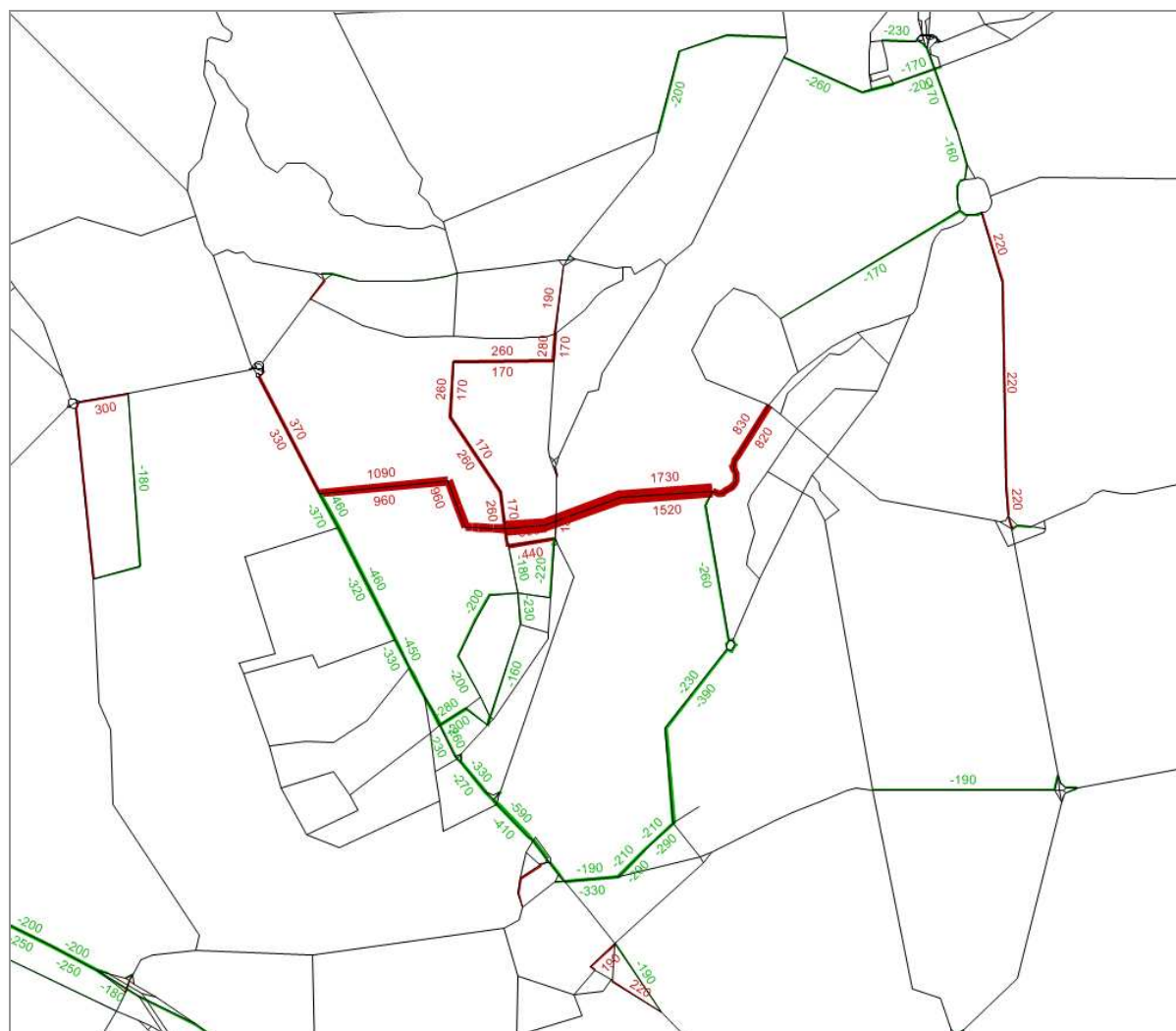


## Scénario 1 - 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 (suite)

### Impact de la liaison

L'impact de la nouvelle liaison RD30 – RD190 en terme de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2020 liés à l'aménagement (Scénario 1 – Référence).

Impact de la liaison (Scénario 1 – Référence)



- 780 Charge de trafic ajoutée par sens (véh/heure)
- 780 Charge de trafic soustraite par sens (véh/heure)

Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.



# Scénario 1 - 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 (suite)

## Impact de la liaison (suite)

L'aménagement de la nouvelle liaison induit les reports de trafic suivants :

- Diminution de la charge de trafic en traversée de Poissy. On relève environ 500 véhicules/heure en moins par sens sur le pont de Poissy, les véhicules reportés circulent alors sur la nouvelle traversée de Seine ;
- Diminution de trafic sur la RD190 en traversée de Carrières-sous-Poissy (au sud du raccordement de la liaison). Cette diminution est le fait d'une attractivité plus faible du pont de Poissy ;
- Augmentation de la charge sur la RD190 à Triel-sur-Seine (au nord du raccordement de la liaison), cette section est en effet alimentée par la nouvelle liaison.
- Diminution de trafic sur la RD30 au Sud du carrefour RD30 x Liaison. Cette baisse est liée à une diminution de l'attractivité du Pont de Poissy depuis le Nord ;
- Augmentation significative du trafic sur la RD30 entre le carrefour RD30 x Liaison et la rue du 8 Mai 1945 à Achères (environ 1600 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir supplémentaires 2 sens confondus par rapport à la situation de référence). Cette augmentation est induite par l'attractivité de la nouvelle traversée de Seine depuis le Nord et par une augmentation de la demande de déplacements dans le secteur nord d'Achères à l'horizon 2020.

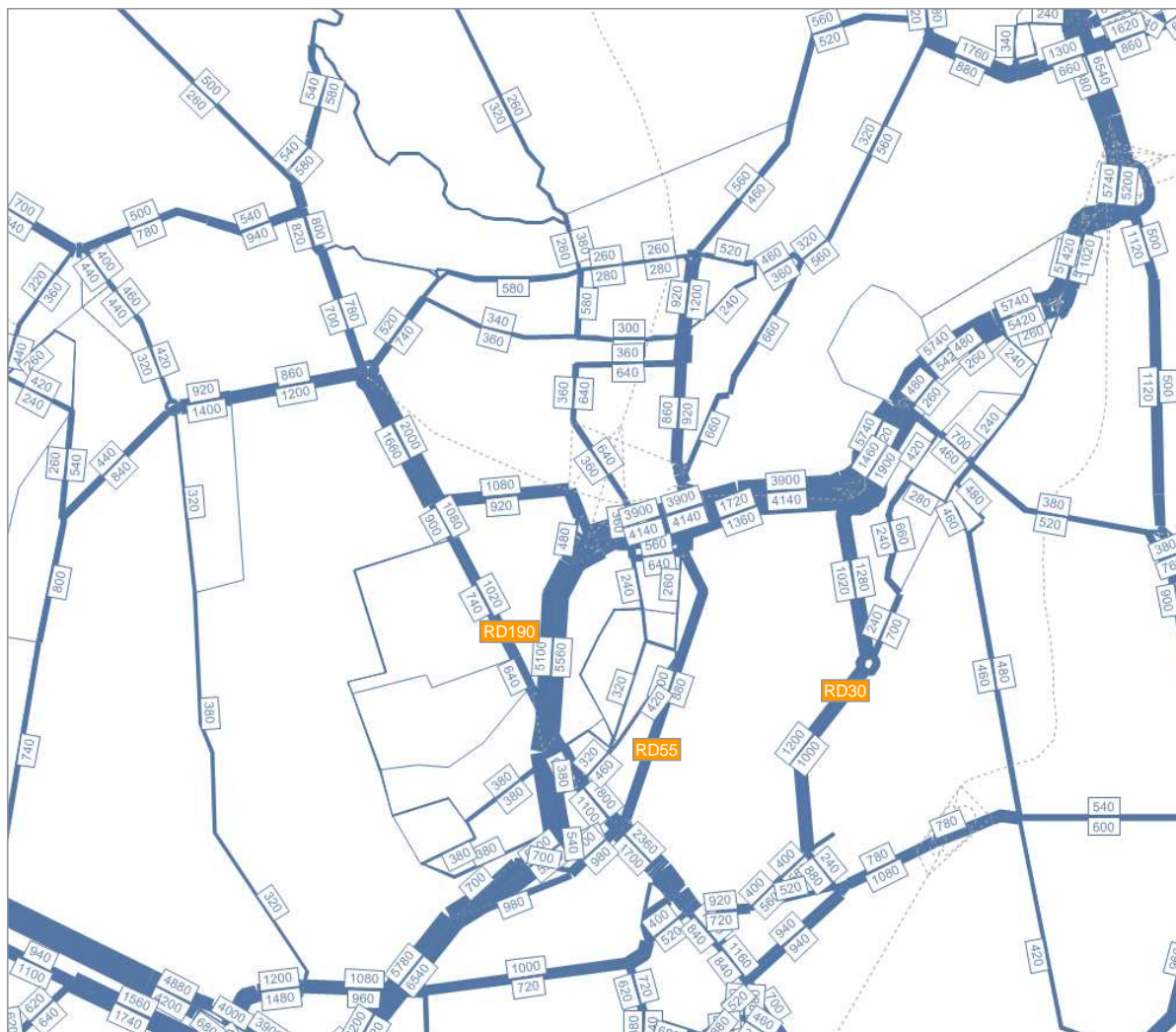
**Note** : des reports plus lointains sont également observés. On relève des reports de trafic des axes magistraux du secteur d'étude vers la nouvelle liaison (Ex. A13 : entre 200 et 400 véhicules/h reportés 2 sens confondus). On relève également une multitude de reports sur des axes plus locaux. Le réseau différence « élargi » en *Annexe 3* permet de visualiser ces reports.

## Scénario 2 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur

### Traffics 2020 HPS

Les trafics 2020 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 et l'A104 dans le cas du demi-échangeur sud sont présentés ci-dessous. Seuls les échanges entre la liaison et l'A104 depuis et en direction du sud sont possibles ici.

Traffics 2020 : charges de trafic HPS (véh/heure)



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève :

- environ 1350 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 1700 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 ;
- environ 900 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 1100 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur la section de la liaison entre la RD22 et la RD190.

## Scénario 2 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

### Traffics 2020 HPS (suite)

Les saturations observées dans le scénario 2 sont très proches des saturations observées dans le scénario 1 (Cf. Annexe 2).

Dans cette configuration « scénario 2 », la nouvelle liaison présente :

- Un trafic chargé (taux de saturation compris entre 60% et 90%) entre RD30 et le demi-échangeur Liaison x A104 dans la boucle ;
- Un trafic fluide (taux de saturation inférieur à 60%) entre le demi-échangeur Liaison x A104 et RD190.

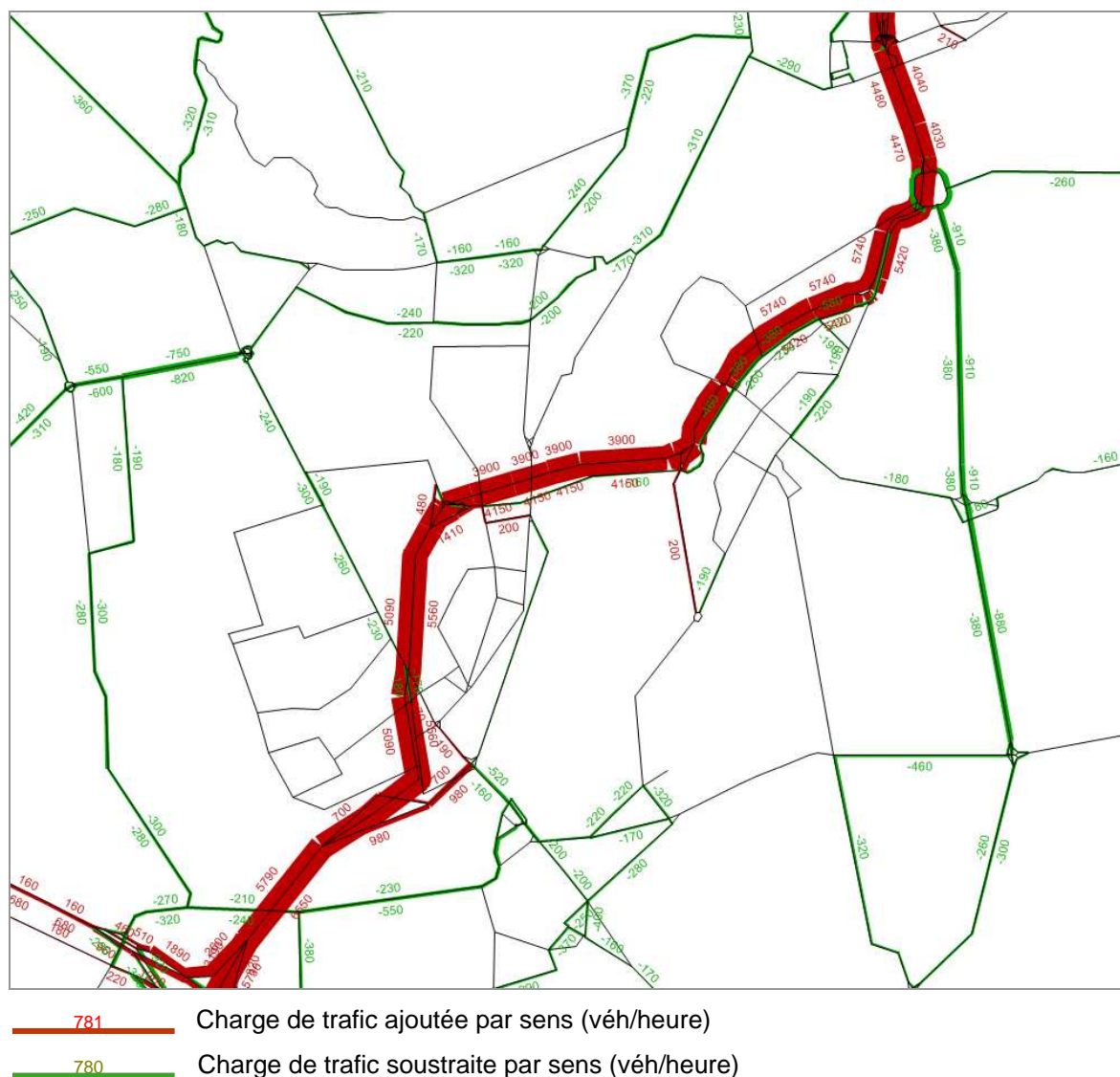
On relève également une baisse du trafic sur RD190 et RD55 au sud de la liaison et une augmentation de celui ci sur RD190 au nord de la même liaison par rapport à la situation de référence.

## Scénario 2 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

### Impact de l'A104 sur la liaison

L'impact de l'A104 sur la situation avec liaison en terme de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2020 liés à l'ouverture de l'A104 dans le cas d'un demi-échangeur Sud avec la liaison.

Impact de l'A104 sur la liaison (scénario 2 – scénario 1)



Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

## Scénario 2 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

---

### Impact de l'A104 sur la liaison (suite)

L'ouverture de l'A104 induit les reports de trafic suivants, dans une configuration avec nouvelle liaison RD30-RD190 :

- Diminution du trafic sur le nouveau franchissement de Seine dans le sens Ouest → Est d'environ 160 veh/heure par rapport à une situation sans A104. Les véhicules soustraits sont reportés naturellement sur l'A104.
- Diminution du trafic sur les ponts de Poissy et de Triel par rapport à la situation avec liaison RD30-D190 sans A104.
- Baisse de trafic globale sur la voirie locale et surtout départementale (RD190...). L'A104 capte en effet une grande partie du trafic d'échange et de transit.

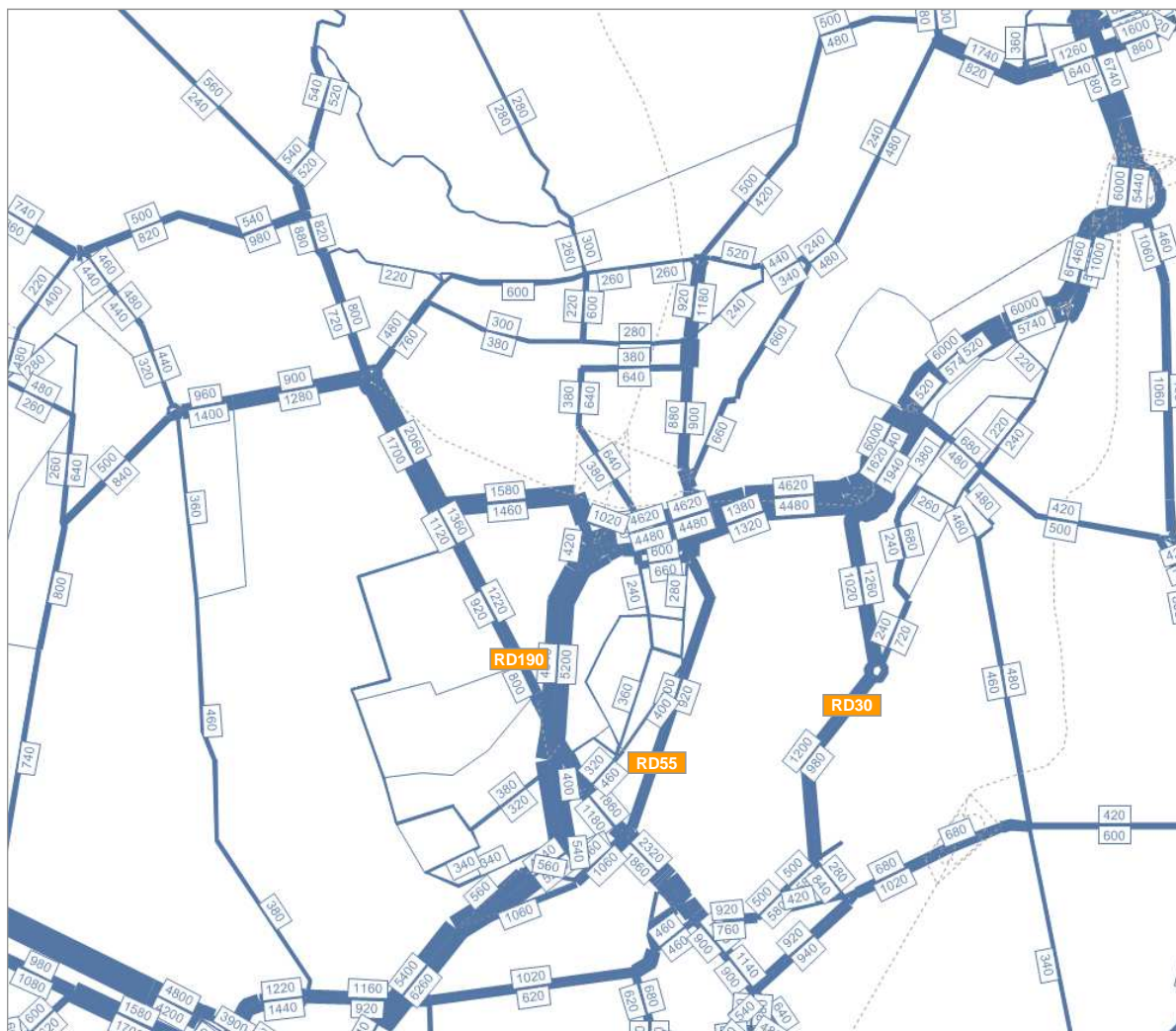


## Scénario 3 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet

### Traffics 2020 HPS

Les trafics 2020 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 et l'A104 dans le cas d'un échangeur complet entre l'A104 et la liaison RD30 – RD190 sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir.

*Traffics 2020 : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève :

- environ 1300 véh/heure par sens sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD22 et la RD 30 ;
- environ 1500 véh/heure par sens sur la section de liaison entre la RD22 et la RD190.

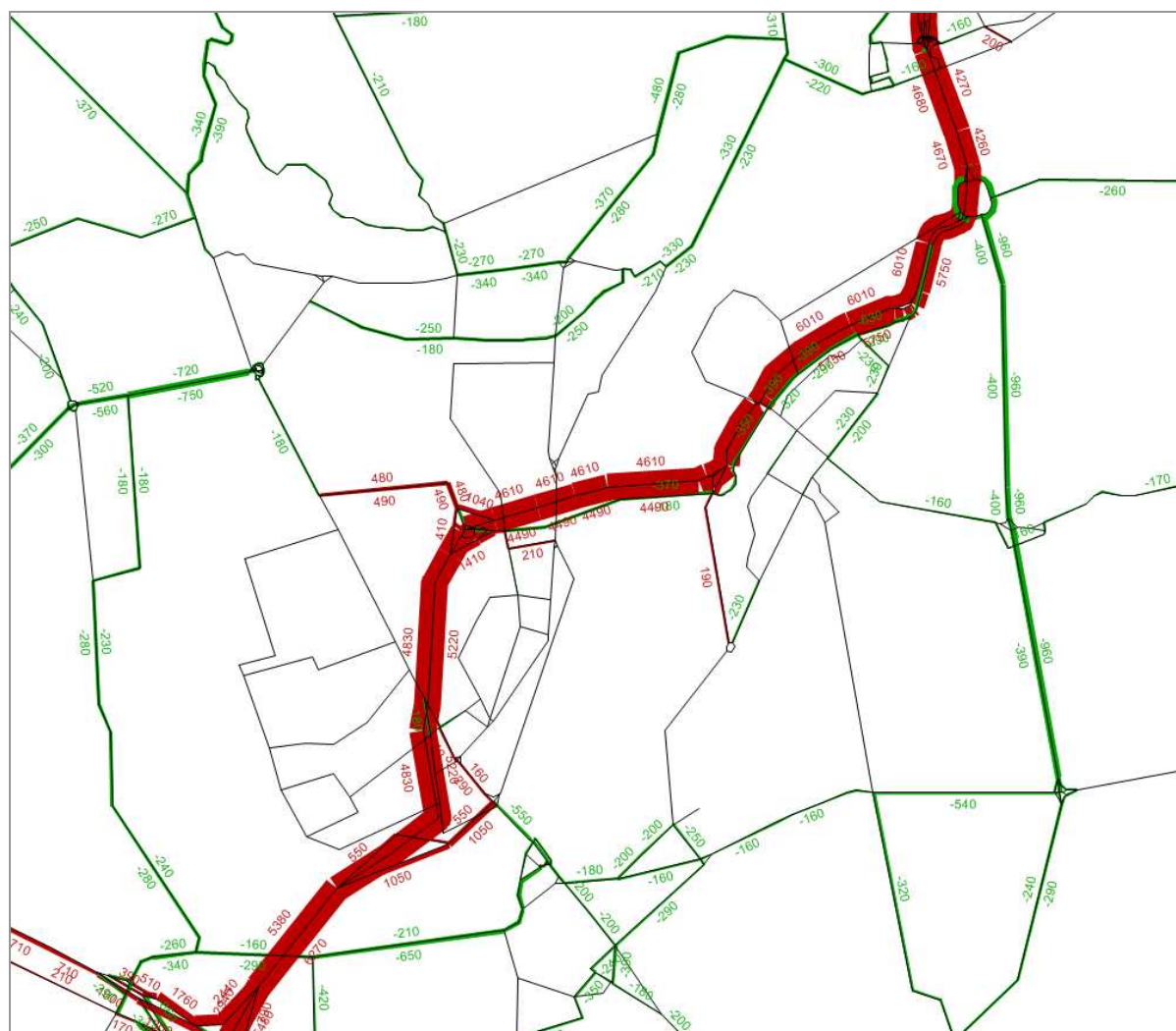
Le trafic est chargé sur la nouvelle liaison entre RD30 et RD190. Par ailleurs, les saturations observées dans le scénario 3 sont du même ordre de grandeur que celles observées dans le scénario 2 (Cf. Annexe 2).

## Scénario 3 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet (suite)

### Impact de l'A104 sur la liaison

L'impact de l'A104 sur la situation avec liaison en terme de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2020 liés à l'ouverture de l'A104 dans le cas d'un échangeur complet avec la liaison.

Impact de l'A104 sur la Liaison (scénario 3 – scénario 1)



- 782 Charge de trafic ajoutée par sens (véh/heure)
- 780 Charge de trafic soustraite par sens (véh/heure)

Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

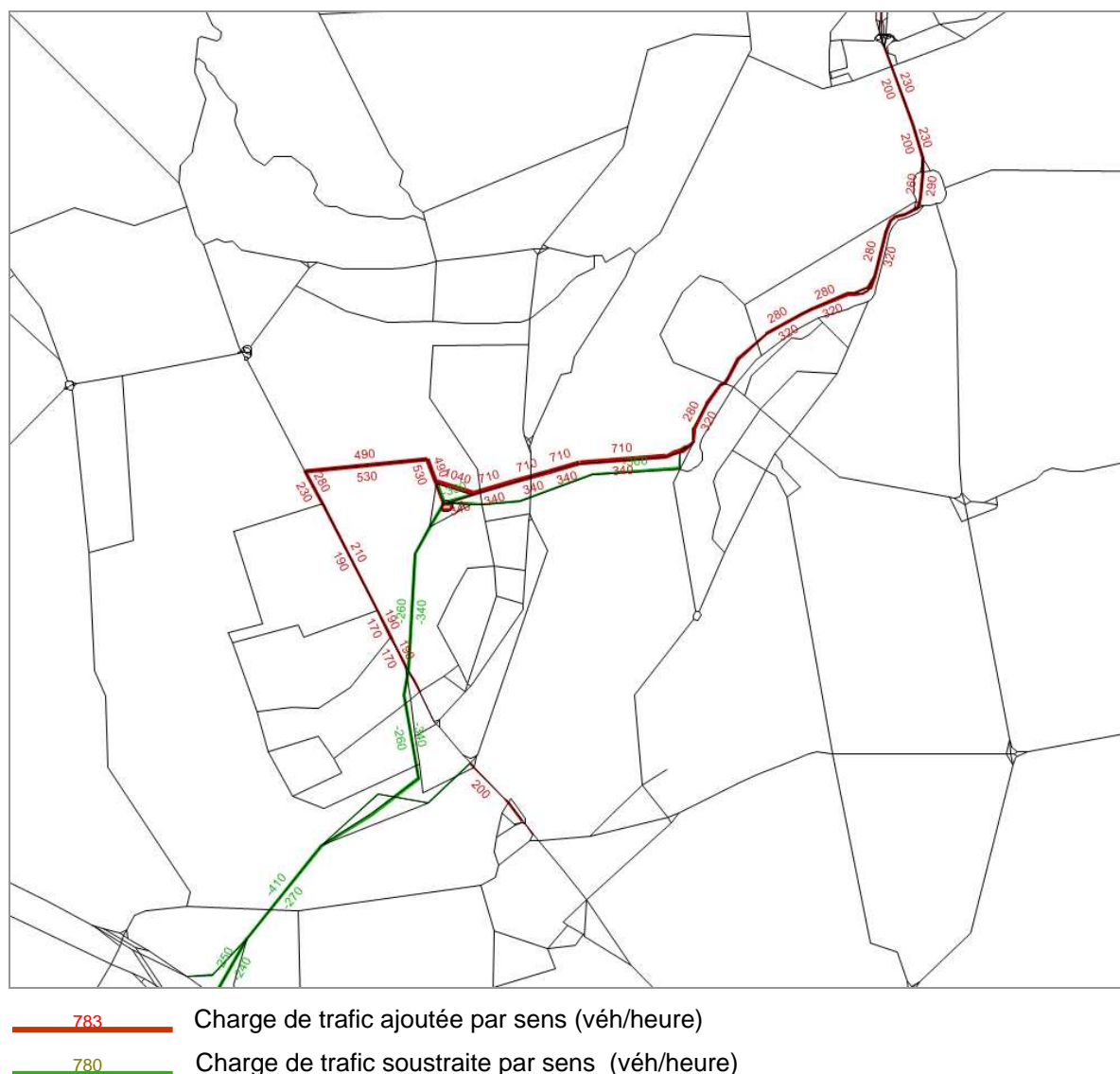
On observe un report du trafic de fond des voiries parallèles vers l'A104 et une diminution de trafic sur le nouveau franchissement de Seine d'environ 300 véh/heure dans le sens Est → Ouest et 200 véh/heure dans le sens Ouest → Est. Avec l'A104, le nouveau franchissement est logiquement moins attractif.

## Scénario 3 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet (suite)

### Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison

L'impact de l'aménagement de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison RD30 – RD190 en termes de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2020 liés à cet aménagement (comparaison de la configuration avec échangeur complet à la configuration avec demi-échangeur).

Impact de l'échangeur complet (scénario 3 – scénario 2)



Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

## Scénario 3 – 2020 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet (suite)

### Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison (suite)

L'échangeur complet induit :

- Une augmentation de la charge de trafic d'environ 500 véhicules/heure par sens sur la section de la liaison entre la RD22 et la RD190. Cette dernière est induite par une augmentation de l'attractivité de l'échangeur A104 dans la boucle de Seine dans sa configuration « échangeur complet » par rapport à la configuration « demi-échangeur ». Cette même augmentation est observée sur la RD190 sud, avec des volumes de trafic plus faibles (environ 200 véhicules/heure par sens).
- Une diminution de la charge sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 de 300 véh/heure environ dans le sens Est → Ouest. Cette baisse est due à un report de trafic sur l'A104 et concerne les véhicules qui empruntaient, dans le scénario avec demi-échangeur, le demi-diffuseur RD30 x A104 côté Achères.



# Tests 2032 HPS

## 2032 - Référence

### Traffics 2032 HPS

Les traffics 2032 de référence sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir.

*Traffics 2032 : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les traffics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les traffics sont arrondis à la vingtaine.

On relève en situation de référence en 2032 les demandes de trafic suivantes :

- Environ 7900 véh/heure 2 sens confondus sur le pont de Poissy ;
- Environ 4000 véh/heure 2 sens confondus sur RD190 à Triel-Sur-Seine ;
- Environ 2500 véh/heure 2 sens confondus sur la RD30 à Achères.

Les traffics sont saturés sur RD190, RD55 et RD30 en situation de référence 2032 (Cf. Annexe 2).

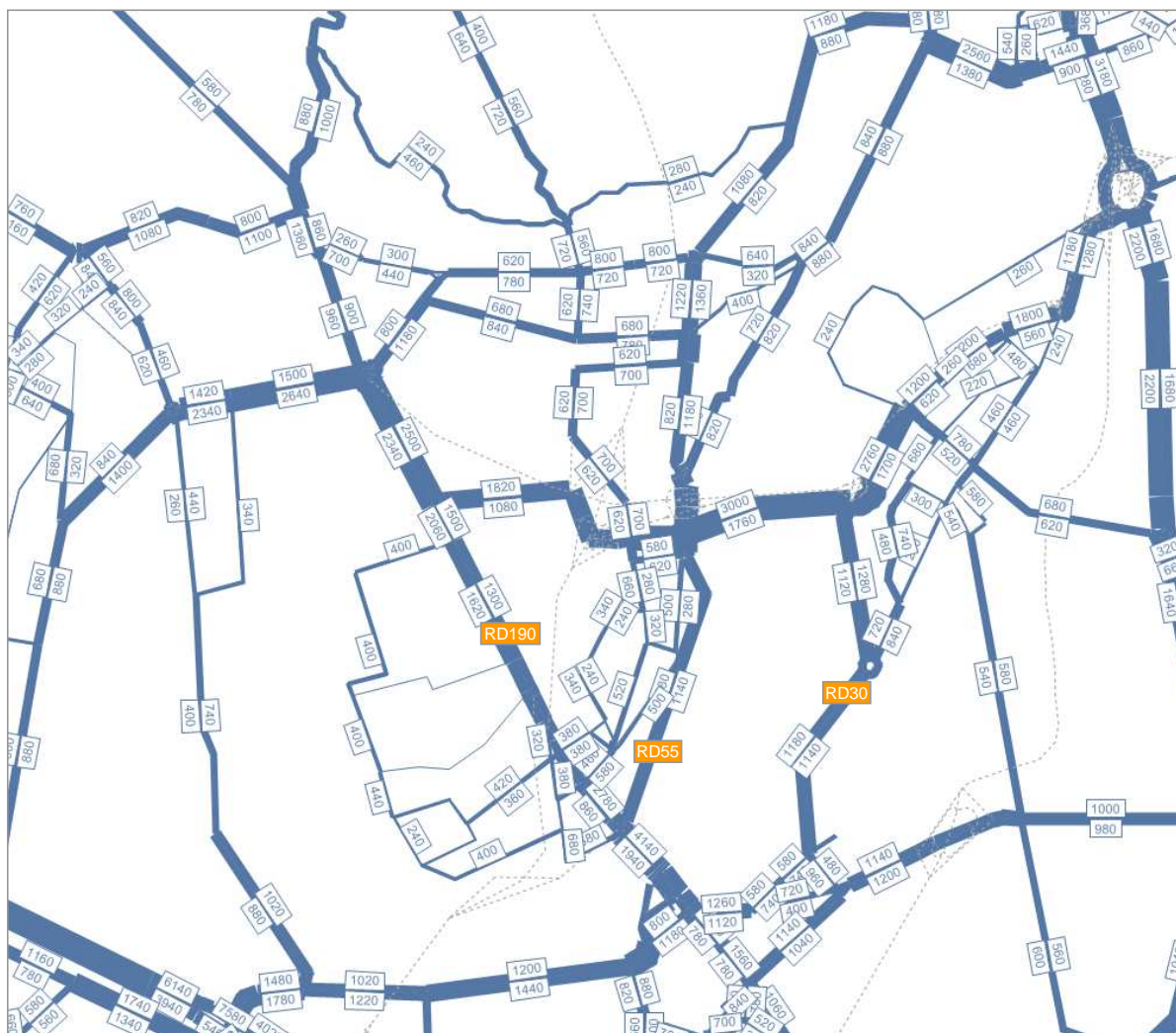


# Scénario 1 - 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104

## Traffics 2032 HPS

Les trafics 2032 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir (configuration sans A104).

Traffics 2032 : charges de trafic HPS (véh/heure)



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève une demande de trafic d'environ :

- 1750 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 3000 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 ;
- 1100 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 1800 véh/heure dans le sens Est → Ouest sur la section entre la RD22 et la RD190.

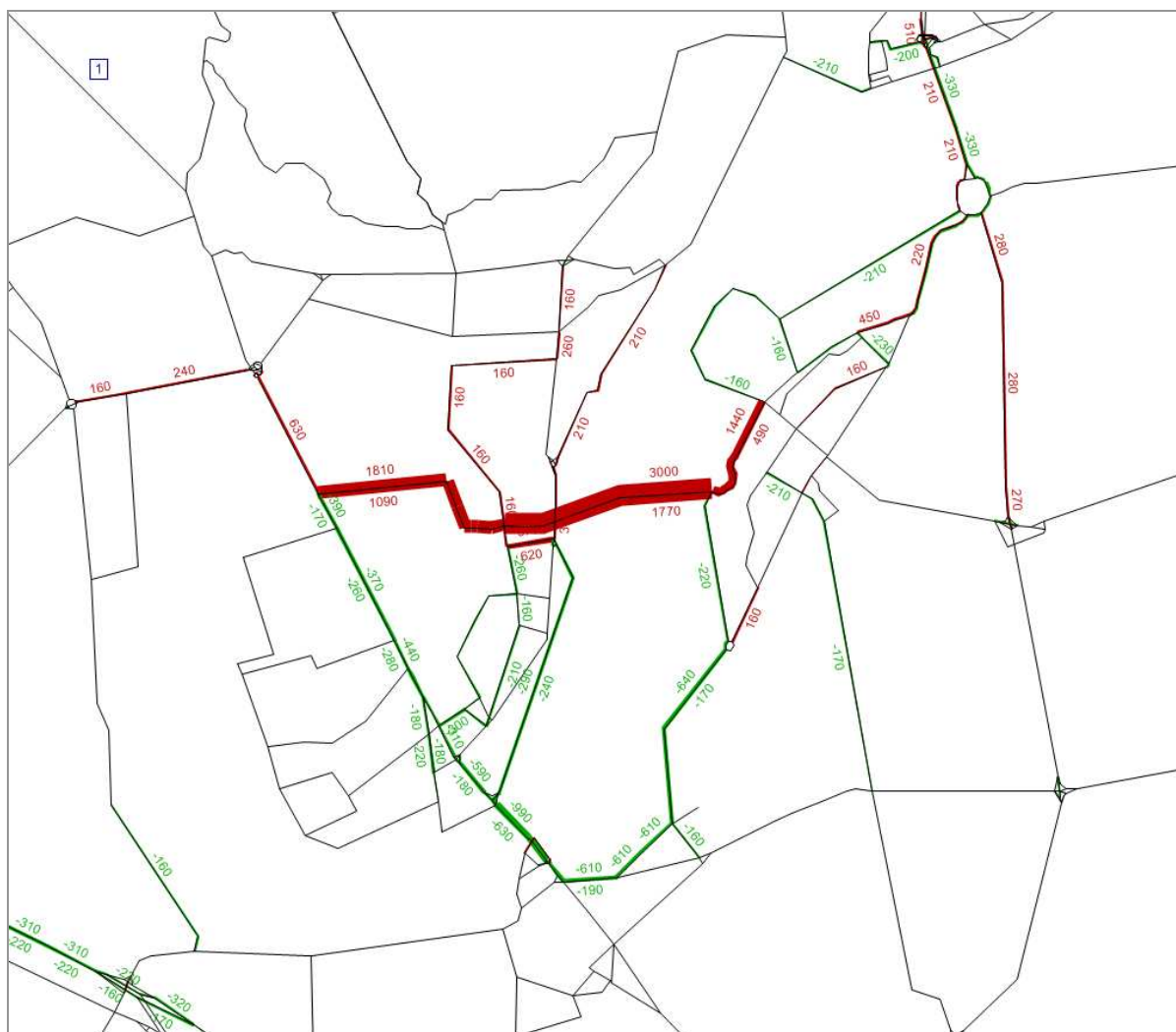
A l'horizon 2032, les trafics sont saturés sur la nouvelle liaison entre RD30 et RD190 (Cf. Annexe 2). Le réseau de voirie départemental du secteur d'étude reste dans l'ensemble saturé.

# Scénario 1 - 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 (suite)

## Impact de la liaison

L'impact de la nouvelle liaison RD30 – RD190 en terme de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2032 liés à l'aménagement (Scénario 1 – Référence).

Impact de la liaison (Scénario 1 – Référence)



- 784 Charge de trafic ajoutée par sens (véh/heure)
- 780 Charge de trafic soustraite par sens (véh/heure)

Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

# Scénario 1 - 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 sans A104 (suite)

## Impact de la liaison (suite)

Globalement, les reports de trafic observés en 2032 se font sur les mêmes axes qu'à l'horizon 2020.

L'aménagement de la nouvelle liaison induit les reports de trafic suivants (horizon 2032 à l'heure de pointe du soir) :

- Diminution de la charge de trafic en traversée de Poissy. On relève environ 1600 véhicules/heure en moins deux sens confondus sur le pont de Poissy, les véhicules reportés circulent alors sur la nouvelle traversée de Seine ;
- Diminution de trafic sur la RD190 en traversée de Carrières-sous-Poissy (au sud du raccordement de la liaison). Cette diminution est le fait d'une attractivité plus faible du pont de Poissy ;
- Augmentation de la charge sur la RD190 à Triel-sur-Seine (au nord du raccordement de la liaison), cette section est en effet alimentée par la nouvelle liaison. L'augmentation observée est d'environ 600 véhicules/heure dans le sens sud → nord.
- Diminution de trafic sur la RD30 au Sud du carrefour RD30 x Liaison. Cette baisse est liée à une diminution de l'attractivité du Pont de Poissy depuis le Nord ;
- Augmentation significative du trafic sur la RD30 entre le carrefour RD30 x Liaison et la rue du 8 Mai 1945 à Achères (environ 2000 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir supplémentaires 2 sens confondus par rapport à la situation de référence). Cette augmentation est induite par l'attractivité de la nouvelle traversée de Seine depuis le Nord et par une augmentation de la demande de déplacements dans le secteur nord d'Achères à l'horizon 2032.

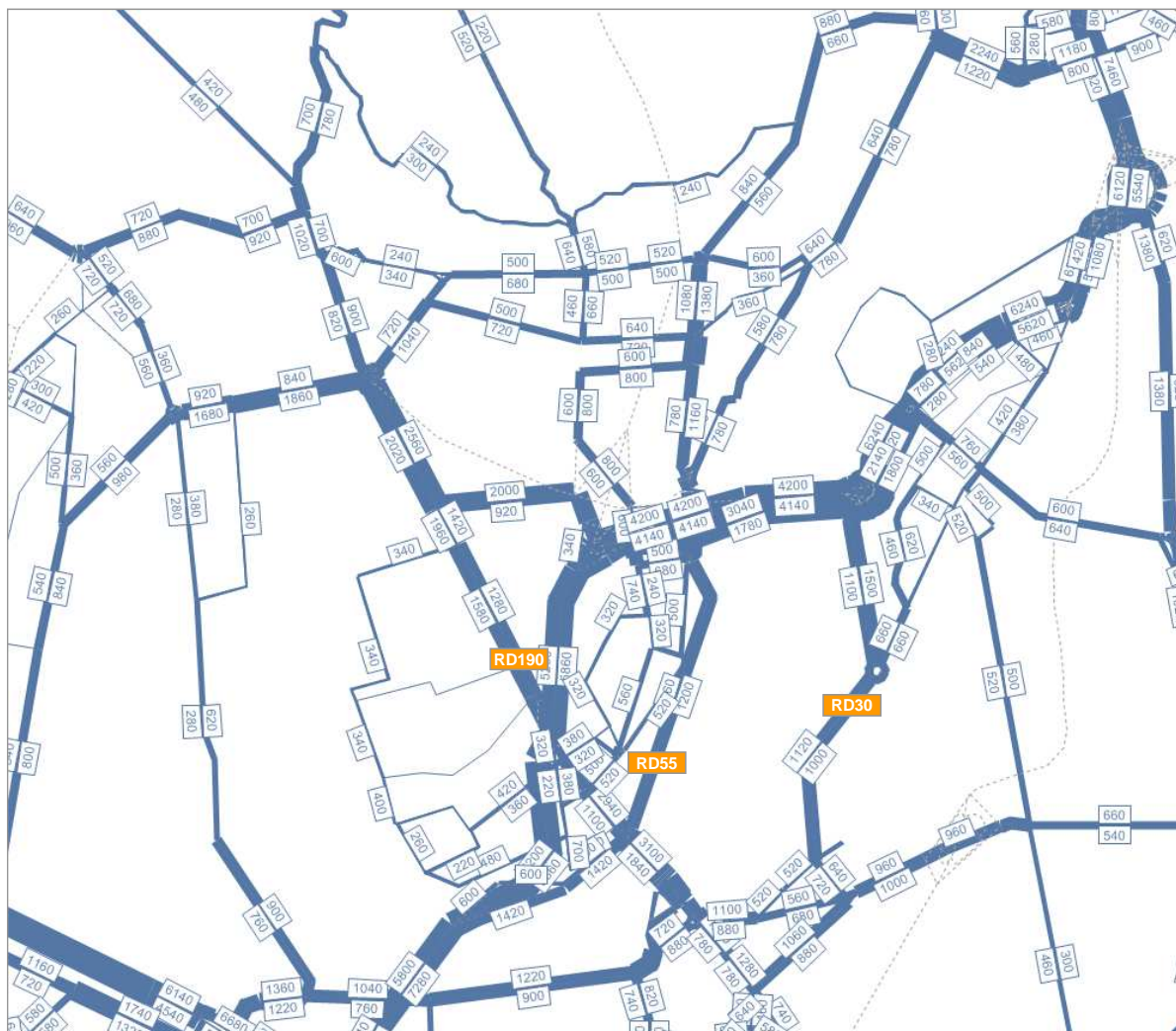
**Note** : des reports plus lointains sont également observés. On relève des reports de trafic des axes magistraux du secteur d'étude vers la nouvelle liaison (Ex. A13 : entre 200 et 400 véhicules/h reportés 2 sens confondus). On relève également une multitude de reports sur des axes plus locaux. Le réseau différence « élargi » en *Annexe 3* permet de visualiser ces reports.

## Scénario 2 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur

### Traffics 2032 HPS

Les trafics 2032 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 et l'A104 dans le cas du demi-échangeur sud sont présentés ci-dessous. Seuls les échanges entre la liaison et l'A104 depuis et en direction du sud sont possibles ici.

*Traffics 2032 : charges de trafic HPS (véh/heure)*



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

On relève :

- environ 1800 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 3000 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 ;
- environ 900 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 2000 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur la section de liaison entre la RD22 et la RD190.



## Scénario 2 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

### Traffics 2032 HPS (suite)

Dans cette configuration « scénario 2 », la nouvelle liaison présente en 2032 (Cf. Annexe 2) :

- Un trafic chargé (taux de saturation compris entre 60% et 90%) entre RD30 et le demi-échangeur Liaison x A104 dans la boucle ;
- Un trafic saturé (taux de saturation supérieur à 90%) entre le demi-échangeur Liaison x A104 et RD190.

Le réseau de voirie départemental du secteur d'étude reste dans l'ensemble saturé.

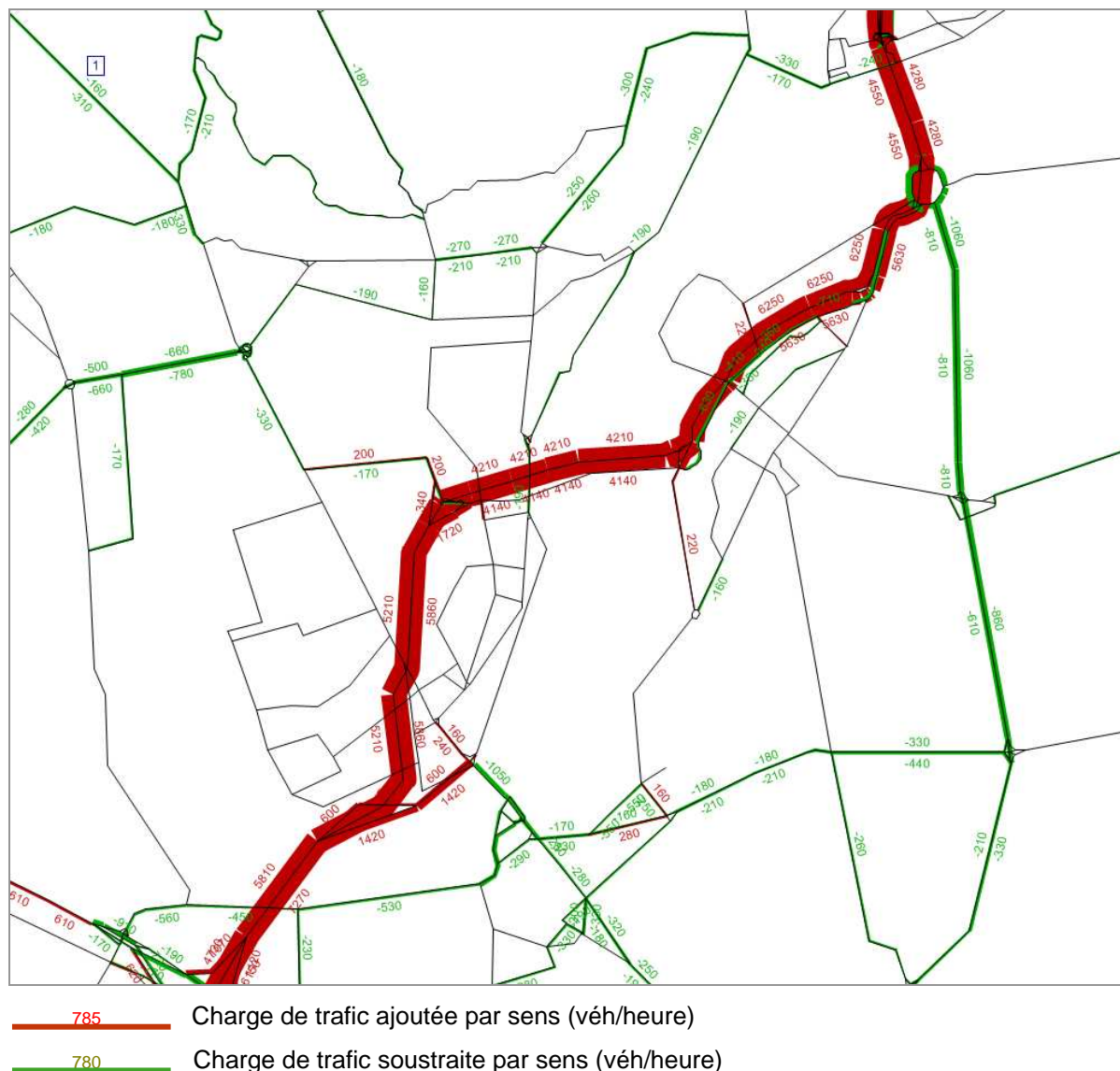


## Scénario 2 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

### Impact de l'A104 sur la liaison

L'impact de l'A104 sur la situation avec liaison en terme de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2032 liés à l'ouverture de l'A104 dans le cas d'un demi-échangeur Sud avec la liaison.

Impact de l'A104 sur la liaison (scénario 2 – scénario 1)



Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

## Scénario 2 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec demi-échangeur (suite)

---

### Impact de l'A104 sur la liaison (suite)

L'ouverture de l'A104 induit les reports de trafic suivants :

- Relative stabilité des trafics sur le nouveau franchissement ;
- Diminution du trafic sur les ponts de Poissy et de Triel par rapport à la situation avec liaison RD30-D190 sans A104 (report de trafic du Pont de Poissy → A104);
- Baisse de trafic globale sur la voirie locale et surtout départementale (RD190...). Cette diminution concerne le trafic d'échange et de transit qui se reporte sur l'A104.

## Scénario 3 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet

### Traffics 2032 HPS

Les trafics 2032 dans une configuration avec la liaison RD30 – RD190 et l'A104 dans le cas d'un échangeur complet entre l'A104 et la liaison RD30 – RD190 sont présentés ci-après pour l'heure de pointe du soir.

Traffics 2032 : charges de trafic HPS (véh/heure)



Seuls les trafics supérieurs à 200 véhicules/heure sont présentés. Les trafics sont arrondis à la vingtaine.

Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.

On relève :

- environ 1800 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 2700 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 ;
- environ 1200 véh/heure dans le sens Ouest → Est et 2200 véh/heure dans les sens Est → Ouest sur la liaison entre la RD22 et la RD190.

Les saturations du scénario 3 sont identiques aux saturations du scénario 2 à l'horizon 2032.



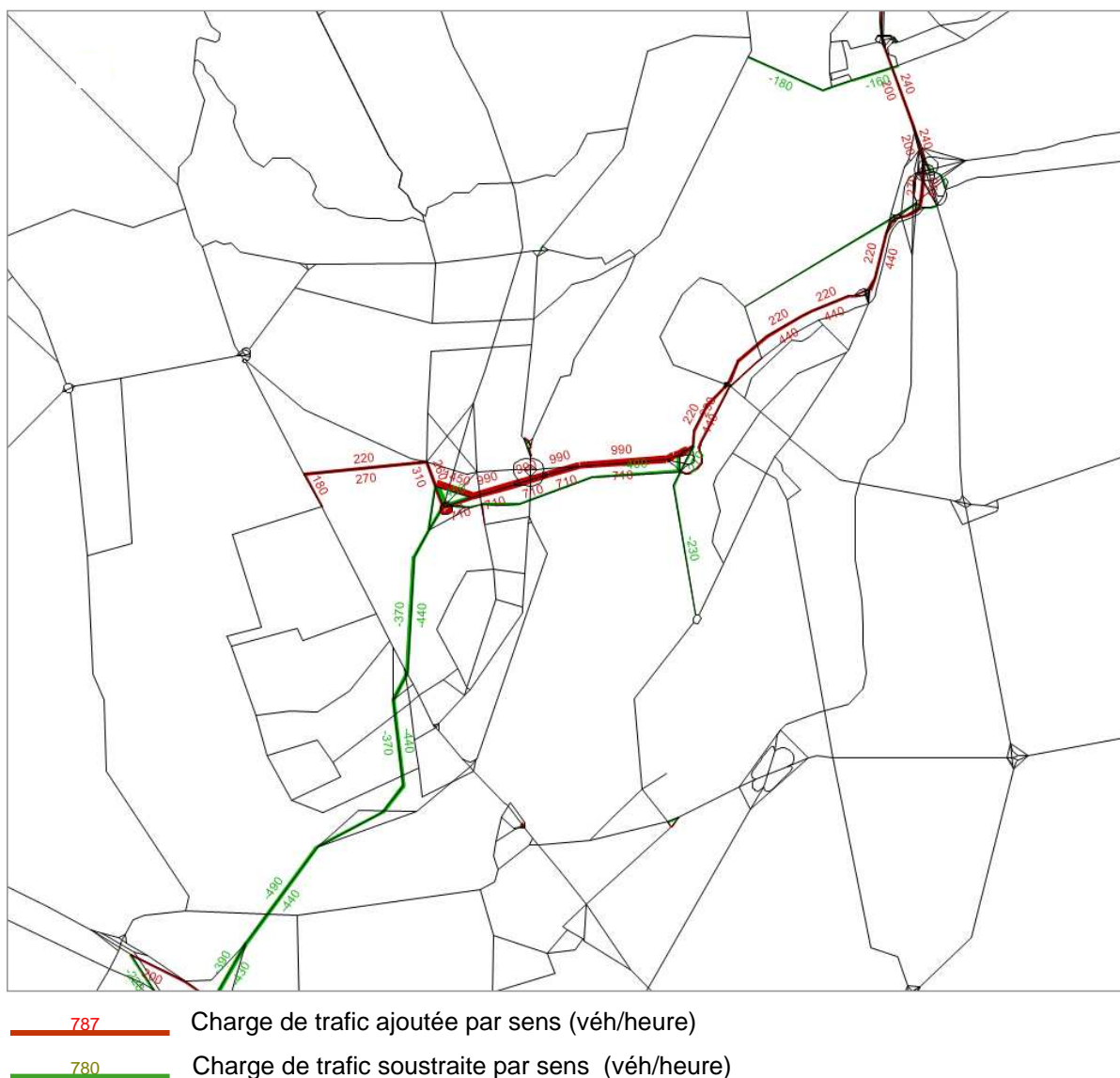


## Scénario 3 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet (suite)

### Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison

L'impact de l'aménagement de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison RD30 – RD190 en termes de trafic est présenté ci-après. Le réseau différence permet d'identifier les reports de trafic à l'horizon 2032 liés à cet aménagement (comparaison de la configuration avec échangeur complet à la configuration avec demi-échangeur).

Impact de l'échangeur complet (scénario 3 – scénario 2)



Seules les différences supérieures à 150 véhicules/heure sont présentées.



## Scénario 3 – 2032 : Référence + liaison RD30-RD190 avec A104 avec échangeur complet (suite)

### Impact de l'échangeur complet entre l'A104 et la liaison (suite)

L'échangeur complet induit :

- Une augmentation de la charge de trafic comprise entre 200 et 300 véhicules/heure par sens sur la section de la liaison entre la RD22 et la RD190. Cette dernière est induite par une augmentation de l'attractivité de l'échangeur A104 dans la boucle de Seine dans sa configuration « échangeur complet » par rapport à la configuration « demi-échangeur ».
- Une diminution de la charge sur le nouveau franchissement de Seine entre la RD30 et la RD22 de 400 véh/heure environ dans le sens Est → Ouest. Cette baisse est due à un report de trafic sur l'A104 et concerne les véhicules qui empruntaient, dans le scénario avec demi-échangeur, le demi-diffuseur RD30 x A104 côté Achères.

# ANNEXES