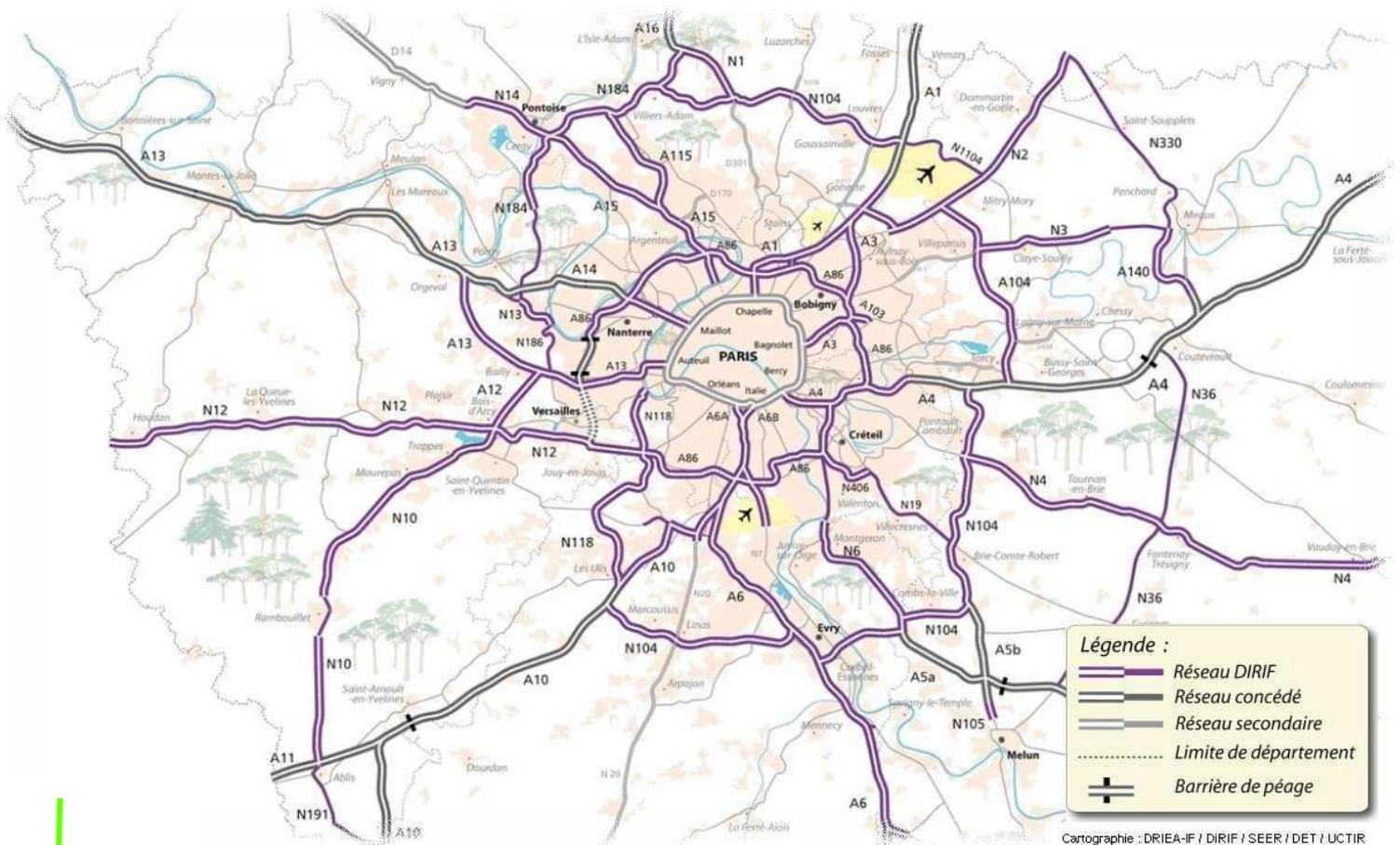


# LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX DE VOIES RAPIDES URBAINES D'ILE DE FRANCE EN 2009



Présent  
pour  
l'avenir

# TABLE DES MATIERES

## Préambule

Page 1 à 2

## Indicateurs

- 1er quadrimestre: Janvier à Avril 2009 Page 3 à 4
- 2ème quadrimestre: Mai à Août 2009 Page 5 à 6
- 3ème quadrimestre: Septembre à Décembre 2009 Page 7 à 8
- Annuel 2009 Page 9 à 10

## Cartes des vitesses moyennes en 2009

### **HPM**

- Tranche 6H / 7H Page 11
- Tranche 7H / 8H Page 12
- Tranche 8H / 9H Page 13
- Tranche 9H / 10H Page 14
- Heure de pointe du matin Page 15

### **HPS**

- Tranche 16H / 17H Page 16
- Tranche 17H / 18H Page 17
- Tranche 18H / 19H Page 18
- Tranche 19H / 20H Page 19
- Heure de pointe du soir Page 20

## **Principales zones de congestion sur le réseau SIRIUS**

Page 21 à 22

# Préambule

## L'unité observatoire et ingénierie du trafic



Les statistiques suivantes sont produites par l'Unité Observatoire et Ingénierie du Trafic (UOIT). L'unité se situe au sein du Service de l'Exploitation et de l'Entretien du Réseau (SEER) de la Direction des Routes Ile-de-France (DIRIF), au Département de l'Exploitation et des Technologies (DET).

Les productions de l'unité (recensement du trafic journalier moyen, carte interactive, comptages horaires ...) sont disponibles sur le

site internet de la DIRIF : [www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr) (rubrique : Le réseau en chiffres). Vous pouvez également nous contacter en écrivant à l'adresse suivante : [Odvr.Dirif@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Odvr.Dirif@developpement-durable.gouv.fr).

## Les indicateurs 2009/2008

Les indicateurs suivants traduisent l'évolution du trafic sur le réseau des voies rapides urbaines d'Ile-de-France pour l'année N (2009) par rapport à l'année N-1 (2008). Ce raisonnement s'effectue donc uniquement en terme de pourcentage d'écart d'une année sur l'autre. Ce choix s'explique notamment par la disponibilité des données de comptage qui varie de façon plus ou moins importante dans le temps.

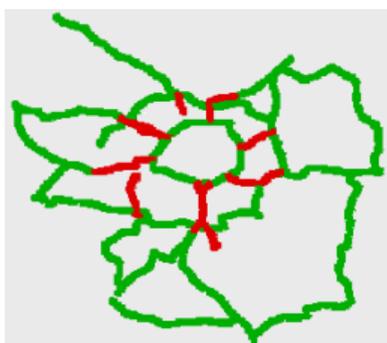
On compare ainsi les chiffres des stations de comptage fournissant respectivement plus de 70% de données sur les deux périodes, et dont les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) ne sont pas écartés de plus de 10% (mise à l'écart des modifications dans le fonctionnement de l'infrastructure, de travaux le balisage d'une voie sur une période longue ...). La comparaison de chiffres « bruts » sur plusieurs années n'aurait par exemple pas de sens.

Trois indicateurs sont utilisées pour refléter le niveau de service sur le réseau SIRIUS de la région Ile-de-France :

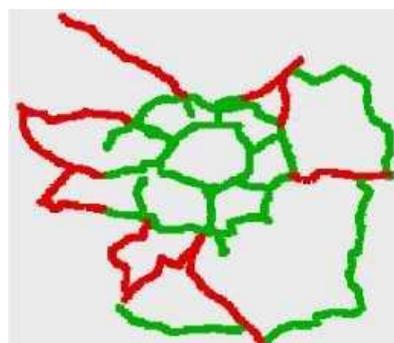
- **Le volume de trafic (QL)** : Il s'exprime en veh.km et traduit la distance parcourue par l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau durant la période.
- **Le temps passé en circulation (QT)** : Il s'exprime en veh.h et traduit le temps passé à circuler sur le réseau durant une période donnée.
- **La vitesse moyenne sur le réseau** : Elle s'exprime bien sûr en km/h et permet de rendre compte de la qualité du niveau de service sur le réseau.



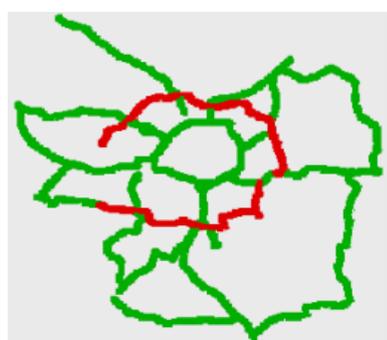
Les pages suivantes présentent des pourcentages d'évolution de ces indicateurs, ainsi qu'un suivi des volumes de trafic depuis l'année 1999 (raisonnement en base 100). Ces données sont déclinées par quadrimestre ou par an, puis par tranches horaires, que ce soit pour l'ensemble de la région Ile-de-France ou pour une des quatre zones du réseau : les radiales entre le boulevard périphérique et A86 ou « R1 », les radiales entre A86 et la francilienne ou « R2 », la rocade A86 et la rocade francilienne.



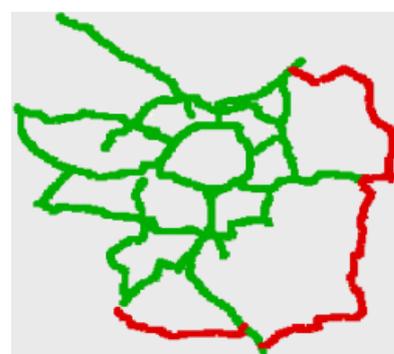
*Radiales entre le boulevard périphérique et A86 (R1)*



*Radiales entre A86 et la francilienne (R2)*



*Rocade A86*



*Rocade francilienne*

# VOLUMES DE TRAFIC

## DES VOIES RAPIDES URBAINES D'ILE-DE-FRANCE

### DE JANVIER A AVRIL 2009

#### Indicateurs de niveau de service sur le réseau SIRIUS pour la région IdF ( Jours ouvrables )

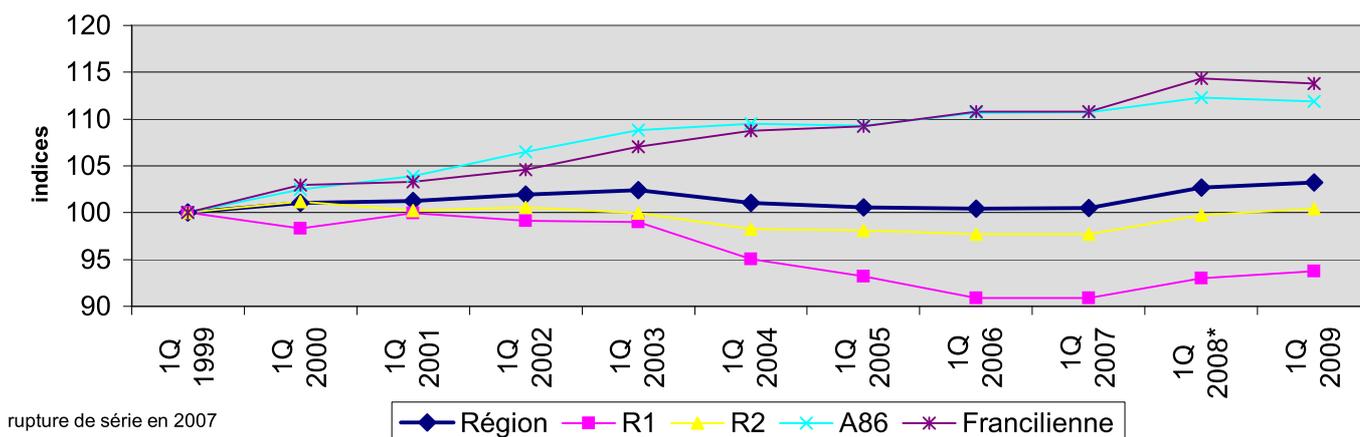
(comparaison par rapport au même quadrimestre de l'année précédente)

		6H - 20H	6H - 10H	10H - 16H	16H - 20H
Temps passé en circulation		1,5% ↗	3,0% ↗	0,0% →	1,7% ↗
Nombre de kilomètres parcourus		0,5% →	-0,7% →	0,4% →	1,6% ↗
Vitesse moyenne	2008	71,5 →	62,6 ↘	82,0 →	69,1 →
	2009	70,8 →	60,4 ↘	82,4 →	69,0 →

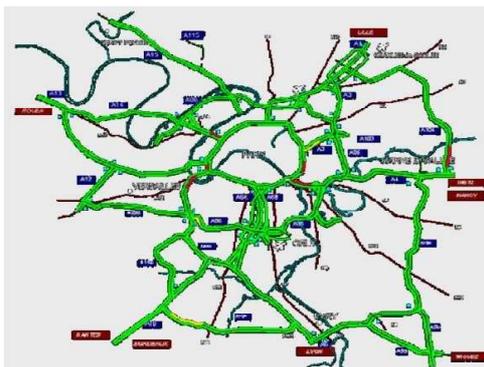
(les évolutions sont considérées comme ascendantes ou descendantes au-delà de +1% ou en deçà de - 1%,  
au delà de + 1 km/h ou en deçà de - 1 km/h pour les vitesses moyennes)

#### Suivi des indices de volumes de trafic

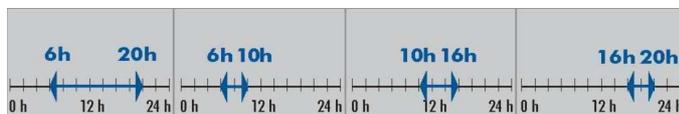
Indices quadrimestriels des volumes de trafic 6h-20h (base 100: 1er quadrimestre 1999)



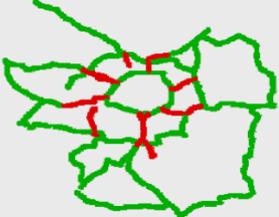
Les temps passés en circulation augmentent sensiblement le matin (de 6h à 10h, + 3,0%) provoquant une baisse de la qualité de service sur cette période (de 62,6 km/h à 60,4 km/h). Cette augmentation est moins nette le soir (+1,7% de temps passé). Dans le même temps, les volumes de trafic augmentent (+ 1,6%). De ce fait, les vitesses moyennes restent stables. Pour l'ensemble de la journée (6h - 20h), les vitesses moyennes sont également stables d'une année à l'autre.



	Temps passé en circulation
	Nombre de kilomètres parcourus
	Vitesse moyenne



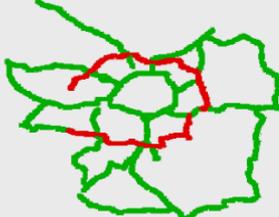
## Radiales entre le BP et A86

		1,0% →	0,5% →	0,4% →	2,0% ↗
		0,8% →	-0,7% →	1,4% ↗	1,5% ↗
	 2008 2009	63,3 → 63,2	53,4 → 52,7	74,8 → 75,6	61,1 → 60,8

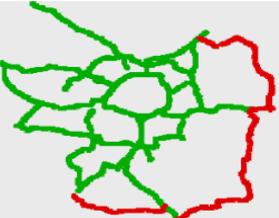
## Radiales entre A86 et la francilienne

		3,6% ↗	9,2% ↗	0,6% →	1,4% ↗
		0,7% →	-0,7% →	0,9% →	1,6% ↗
	 2008 2009	80,4 ↘ 78,2	70,9 ↘ 64,5	90,3 → 90,5	79,0 → 79,1

## Rocade A86

		0,5% →	-0,8% →	0,0% →	2,4% ↗
		-0,4% →	-1,0% →	-0,7% →	0,6% →
	 2008 2009	60,1 → 59,6	52,2 → 52,1	72,6 → 72,1	55,1 → 54,2

## Rocade francilienne

		-0,5% →	-0,5% →	-1,4% ↘	0,7% →
		0,6% →	-0,2% →	-0,3% →	2,5% ↗
	 2008 2009	79,9 → 80,8	73,4 → 73,6	87,0 ↗ 88,1	78,5 ↗ 79,9

La situation est stable sur la rocade A86 et sur la francilienne sur l'ensemble de la journée (6h -20h), quelque soit les indicateurs retenus. Sur cette période, le niveau de service chute sur les radiales entre A86 et la francilienne (de 80,4 km/h à 78,2 km/h) du fait de de l'augmentation des temps passés (+3,6%) et de la stagnation des volumes de trafic.

On constate une légère amélioration des vitesses durant la pointe du soir pour la francilienne, et une nette dégradation sur l'heure de pointe du matin sur les radiales comprises entre l'A86 et la francilienne (de 70,9 km/h en 2008 à 64,5 km/h en 2009). Cette dégradation est due à la forte augmentation des temps passés en circulation (+9,2%) et à la stagnation des volumes de trafic (-0,7%).

# VOLUMES DE TRAFIC

## DES VOIES RAPIDES URBAINES D'ILE-DE-FRANCE

### DE MAI A AOUT 2009

#### Indicateurs de niveau de service sur le réseau SIRIUS pour la région IdF ( Jours ouvrables )

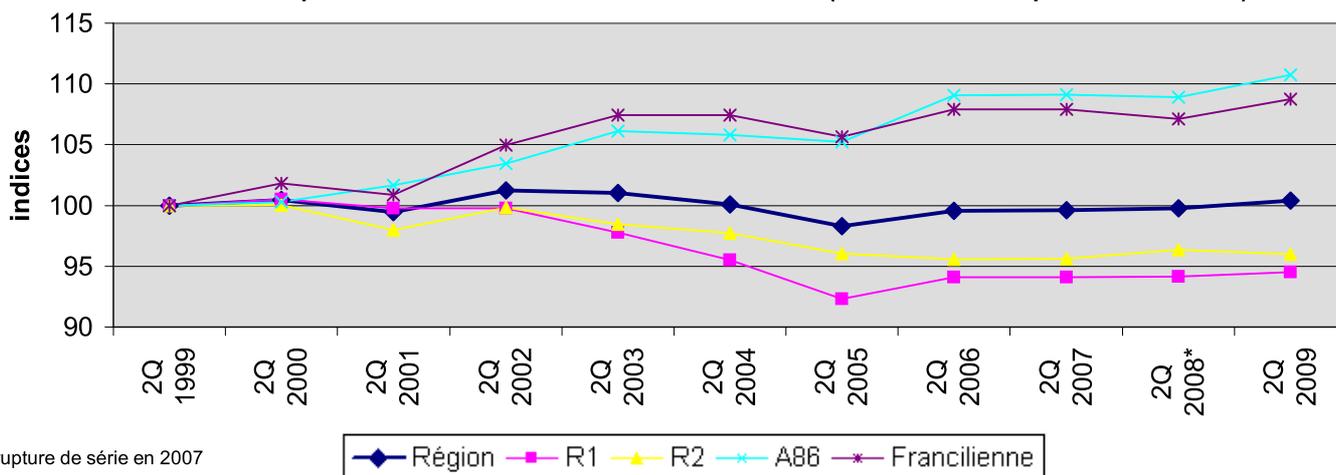
(comparaison par rapport au même quadrimestre de l'année précédente)

		6H - 20H	6H - 10H	10H - 16H	16H - 20H
Temps passé en circulation		1,9% ↗	0,9% →	2,5% ↗	2,3% ↗
Nombre de kilomètres parcourus		0,6% →	-0,3% →	1,3% ↗	0,4% →
Vitesse moyenne	2008	72,1 →	65,8 →	79,7 →	69,5 ↘
	2009	71,1 →	65,0 →	78,8 →	68,2 ↘

(les évolutions sont considérées comme ascendantes ou descendantes au-delà de +1% ou en deçà de -1%, au delà de +1 km/h ou en deçà de -1 km/h pour les vitesses moyennes)

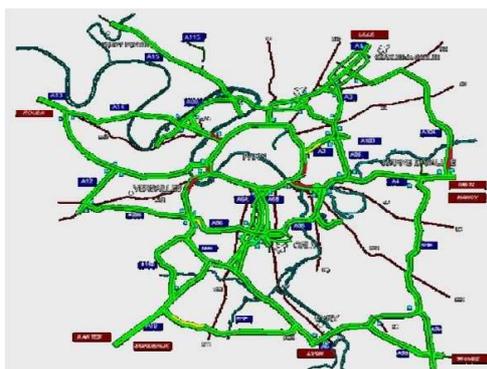
#### Suivi des indices de volumes de trafic

Indices quadrimestriels des volumes de trafic 6h-20h (base 100: 2ème quadrimestre 1999)



\* rupture de série en 2007

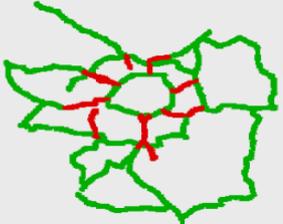
On note une augmentation des temps de circulation (+ 1,9%) sur la journée, qui se traduit le soir par une dégradation du niveau de service (de 69,5 km/h en 2008 à 68,2 km/h en 2009) étant donné la stagnation des volumes de trafic sur cette période. Pour autant, la situation est stable sur la période 6h-20h.



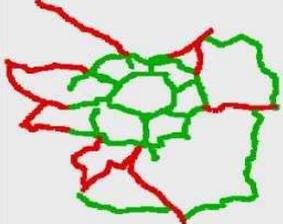
	Temps passé en circulation
	Nombre de kilomètres parcourus
	Vitesse moyenne



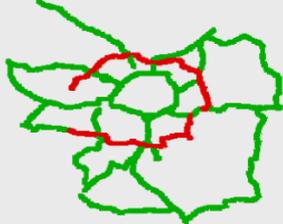
### Radiales entre le BP et A86

		1,0% →	-0,6% →	2,5% ↗	0,8% →
		0,4% →	0,1% →	0,8% →	0,3% →
	 2008 2009	64,6 → 64,2	55,9 → 56,4	73,4 ↘ 72,1	63,3 → 63,0

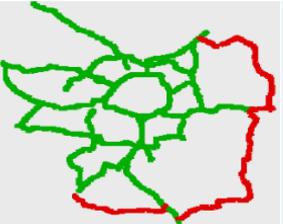
### Radiales entre A86 et la francilienne

		3,2% ↗	3,7% ↗	3,2% ↗	2,6% ↗
		-0,4% →	-1,7% ↘	0,7% →	-0,7% →
	 2008 2009	79,4 ↘ 76,6	71,9 ↘ 68,2	87,1 ↘ 85,0	77,9 ↘ 75,3

### Rocade A86

		-0,7% →	-3,4% ↘	-0,2% →	1,1% ↗
		1,7% ↗	1,4% ↗	2,1% ↗	1,5% ↗
	 2008 2009	60,3 ↗ 61,8	56,8 ↗ 59,6	68,7 ↗ 70,3	54,6 → 54,8

### Rocade francilienne

		4,3% ↗	3,1% ↗	4,5% ↗	5,2% ↗
		1,5% ↗	0,3% →	2,2% ↗	1,7% ↗
	 2008 2009	83,5 ↘ 81,3	79,9 ↘ 77,7	87,9 ↘ 85,9	81,9 ↘ 79,1

On constate une baisse de la qualité de service sur les radiales entre A86 et la Francilienne sur toutes les tranches horaires, du fait d'une augmentation des temps en circulation et de la stagnation des volumes de trafic. On note également une dégradation sur la francilienne sur toutes les tranches horaires résultant de l'augmentation légère des volumes de trafic (+1,5% sur la journée) et celle plus forte des temps passés (+4,3% sur la période 6h-20h).

La qualité de service reste stable sur les radiales entre le boulevard périphérique et A86, et s'améliore par contre durant la journée sur la rocade A86 (de 60,3 à 61,8).

# VOLUMES DE TRAFIC

## DES VOIES RAPIDES URBAINES D'ILE-DE-FRANCE

### DE SEPTEMBRE A DECEMBRE 2009

#### Indicateurs de niveau de service sur le réseau SIRIUS pour la région IdF ( Jours ouvrables )

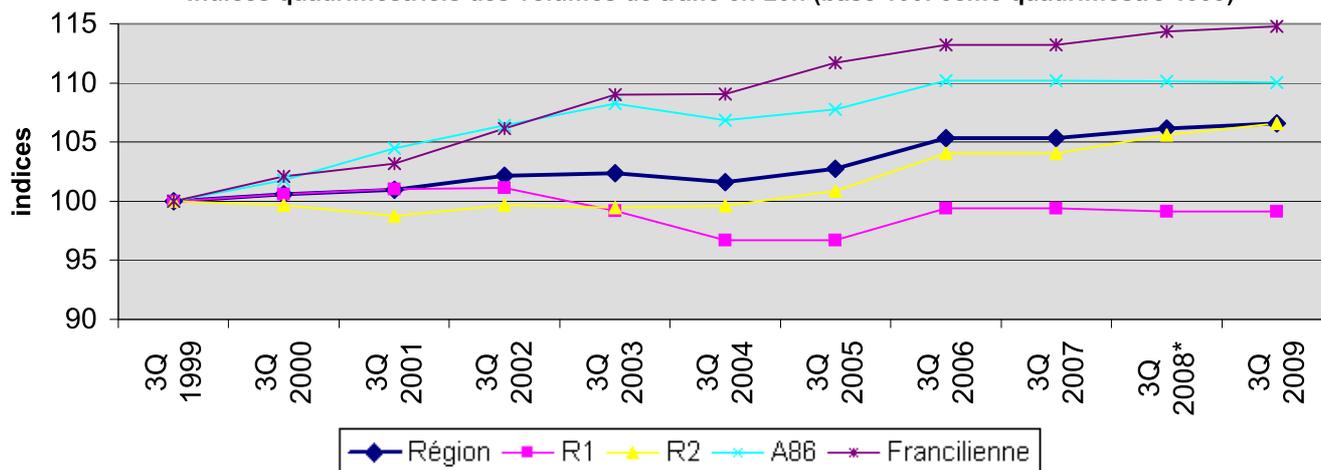
(comparaison par rapport au même quadrimestre de l'année précédente)

		6H - 20H	6H - 10H	10H - 16H	16H - 20H
Temps passé en circulation		0,9% →	-1,9% ↓	1,7% ↗	2,8% ↗
Nombre de kilomètres parcourus		0,4% →	0,0% →	1,2% ↗	-0,2% →
Vitesse moyenne	2008	66,6 →	58,0 ↗	79,0 →	62,2 ↓
	2009	66,3 →	59,1 ↗	78,6 →	60,4 ↓

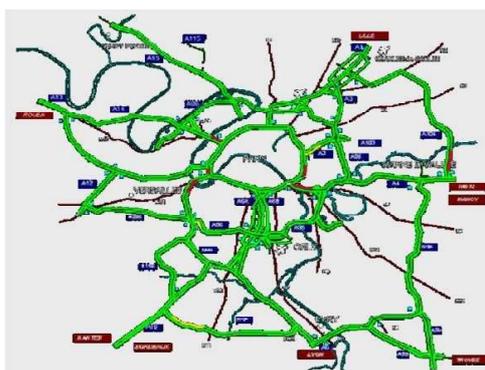
(les évolutions sont considérées comme ascendantes ou descendantes au-delà de +1% ou en deçà de - 1%, au delà de + 1 km/h ou en deçà de - 1 km/h pour les vitesses moyennes)

#### Suivi des indices de volumes de trafic

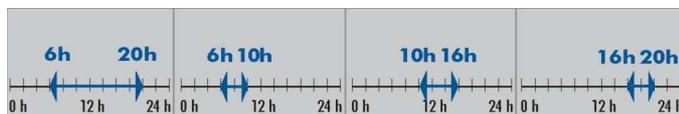
Indices quadrimestriels des volumes de trafic 6h-20h (base 100: 3ème quadrimestre 1999)



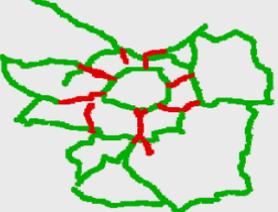
La stabilité des vitesses sur la journée masque une fluidification du trafic le matin (+1,1 km/h en moyenne par rapport à 2008), et à l'inverse une dégradation des vitesses le soir (-1,8 km/h). Ces phénomènes sont respectivement dûs à une dégradation des temps passés ou une augmentation des temps passés couplées à une stabilité des volumes de trafic.



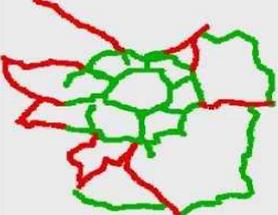
	Temps passé en circulation
	Nombre de kilomètres parcourus
	Vitesse moyenne



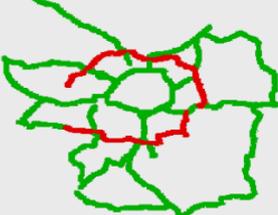
### Radiales entre le BP et A86

		-0,5% →	-4,7% ↘	0,5% →	2,7% ↗
		0,0% →	-0,2% →	0,5% →	-0,4% →
	 2008 2009	59,1 → 59,4	50,1 ↗ 52,5	71,6 → 71,7	55,1 ↘ 53,5

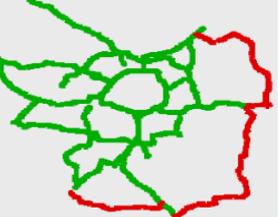
### Radiales entre A86 et la francilienne

		3,4% ↗	3,2% ↗	4,2% ↗	2,8% ↗
		0,9% →	0,2% →	1,8% ↗	0,2% →
	 2008 2009	74,5 ↘ 72,7	64,2 ↘ 62,3	88,1 ↘ 86,1	70,4 ↘ 68,6

### Rocade A86

		-1,0% →	-5,4% ↘	-0,1% →	2,2% ↗
		-0,1% →	-0,4% →	0,9% →	-1,2% ↘
	 2008 2009	55,1 → 55,6	49,6 ↗ 52,2	68,9 ↗ 69,6	47,0 ↘ 45,4

### Rocade francilienne

		0,2% →	-3,7% ↘	0,5% →	3,7% ↗
		0,4% →	0,5% →	0,7% →	0,1% →
	 2008 2009	75,9 → 76,1	67,3 ↗ 70,2	82,8 → 83,0	76,5 ↘ 73,9

Les radiales entre le boulevard périphérique et l'A86, la francilienne et A86 voient leur circulation s'améliorer le matin (baisse du temps passé en circulation), et à l'inverse, se dégrader le soir (augmentation des temps passés). Le tout s'équilibre sur la journée.

En revanche, les radiales entre A86 et la francilienne voient leurs temps passés augmentés sur chaque tranche horaire. Cette augmentation, couplée à la stagnation ou la très faible hausse des kilomètres parcourus, entraîne une chute du niveau de service sur chaque tranche horaire (de 74,5 à 72,7 km/h sur la journée).

# VOLUMES DE TRAFIC

## DES VOIES RAPIDES URBAINES D'ILE-DE-FRANCE

### année 2009

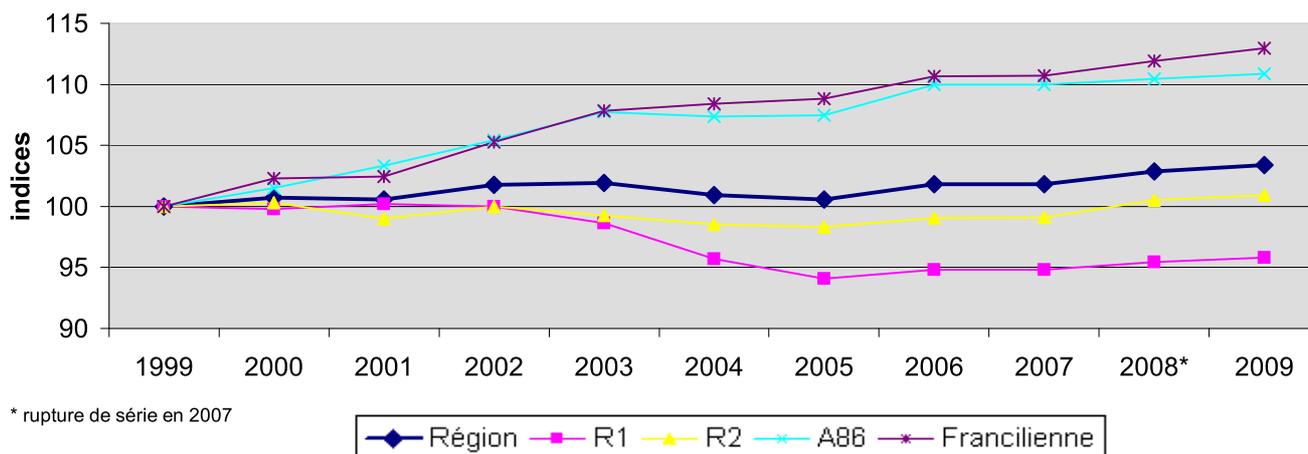
**Indicateurs de niveau de service sur le réseau SIRIUS pour la région IdF ( Jours ouvrables )**  
 (comparaison par rapport au même quadrimestre de l'année précédente)

		6H - 20H	6H - 10H	10H - 16H	16H - 20H
<b>Temps passé en circulation</b>		1,4% ↗	0,6% →	1,4% ↗	2,3% ↗
<b>Nombre de kilomètres parcourus</b>		0,5% →	-0,3% →	1,0% →	0,6% →
<b>Vitesse moyenne</b>	2008	69,9 →	62,0 →	80,2 →	66,7 ↘
	2009	69,3 →	61,4 →	79,9 →	65,6 ↘

*(les évolutions sont considérées comme ascendantes ou descendantes au-delà de +1% ou en deçà de - 1%, au delà de + 1 km/h ou en deçà de - 1 km/h pour les vitesses moyennes)*

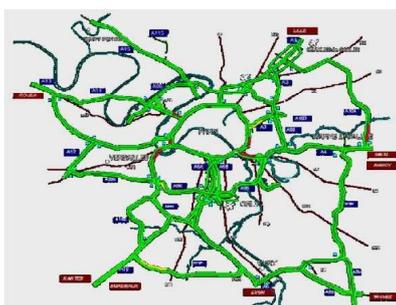
#### Suivi des indices de volumes de trafic

indices annuels des volumes de trafic 6h-20h (base 100 :année 1999)

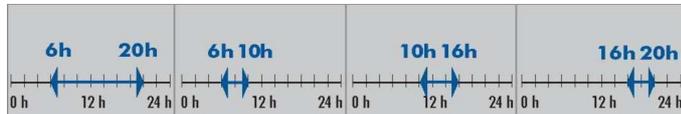


On relève une stagnation des volumes de trafic sur le réseau (+ 0,5% par rapport à 2008) et une légère augmentation des temps passés en circulation sur la journée (+ 1,4% par rapport à l'année précédente). Malgré cela, les vitesses moyennes sur le réseau restent relativement stables (de 69,9 km/h en 2008 à 69,3 km/h en 2009). Le soir par contre, l'augmentation des temps passés est plus importante (+2,3%) et conduit cette fois-ci à une baisse de la vitesse moyenne (-1,1 km/h). Le matin, les trois indicateurs restent stables et à la mi-journée, l'augmentation des temps passés et des volumes de trafic sont pratiquement de même niveau, ce qui se traduit par une certaine stabilité des vitesses.

On notera sur les dix dernières années surtout l'augmentation du trafic sur les rocades; la relative stagnation sur les radiales entre le BP et la francilienne; et enfin la baisse sur les radiales arrivant sur le BP depuis A86.



 Temps passé en circulation  
 Nombre de kilomètres parcourus  
 Vitesse moyenne



**Radiales entre le BP et A86**

		0,5% →	-1,7% ↘	1,1% ↗	1,9% ↗
		0,4% →	-0,3% →	0,9% →	0,5% →
	2008 2009	62,2 → 62,2	53,1 → 53,8	73,2 → 73,1	59,6 → 58,8

**Radiales entre A86 et la francilienne**

		3,4% ↗	5,3% ↗	2,7% ↗	2,3% ↗
		0,4% →	-0,7% →	1,2% ↗	0,4% →
	2008 2009	78,0 ↘ 75,7	68,8 ↘ 64,9	88,5 ↘ 87,1	75,4 ↘ 74,0

**Rocade A86**

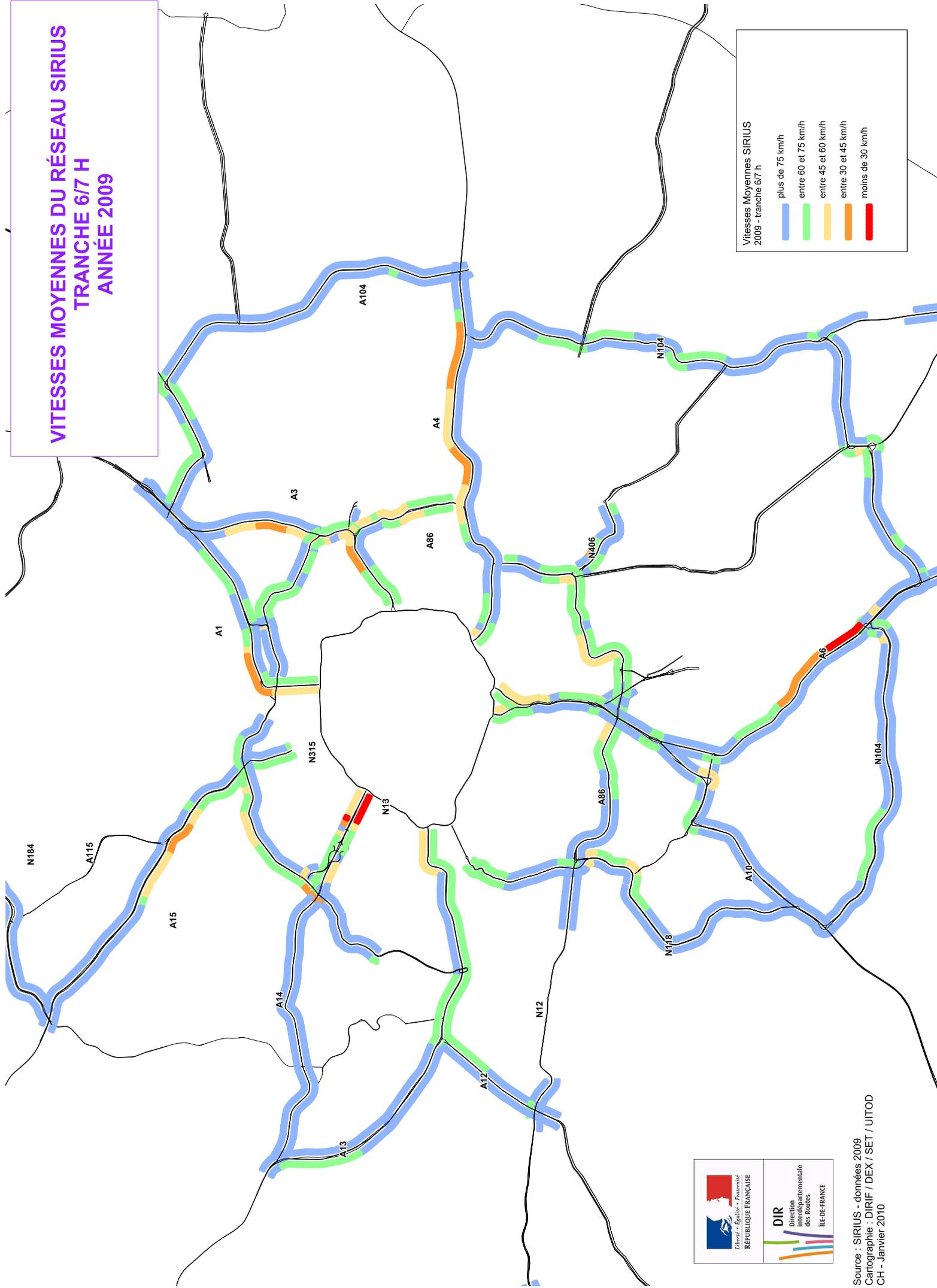
		-0,4% →	-3,2% ↘	-0,1% →	1,9% ↗
		0,4% →	0,0% →	0,8% →	0,3% →
	2008 2009	58,4 → 58,9	52,7 ↗ 54,4	70,1 → 70,6	51,9 → 51,1

**Rocade francilienne**

		1,3% ↗	-0,5% →	1,2% ↗	3,2% ↗
		0,9% →	0,2% →	0,9% →	1,4% ↗
	2008 2009	79,9 → 79,3	73,2 → 73,8	85,8 → 85,6	78,9 ↘ 77,6

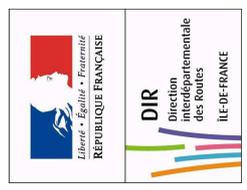
On remarque conformément aux indicateurs régionaux que les indicateurs de zone sont relativement stables pour 2009. Seules les radiales comprises entre A86 et la Francilienne accusent une baisse de niveau de service du fait d'une augmentation des temps passés en circulation (+3,4% de temps passés pour la période 6h-20h) et de la stagnation des volumes de trafic. Cette augmentation des temps passés pourrait avoir plusieurs sources : travaux de rénovation de chaussée sur A4 (partie concédée), neutralisation d'une voie dans chaque sens sur A3, mise en place d'une voie dédiée aux bus et aux taxis sur A1 ...

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 6/7 H ANNÉE 2009



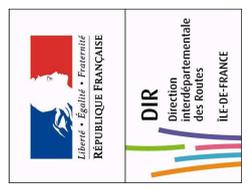
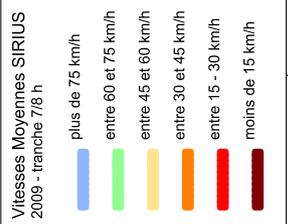
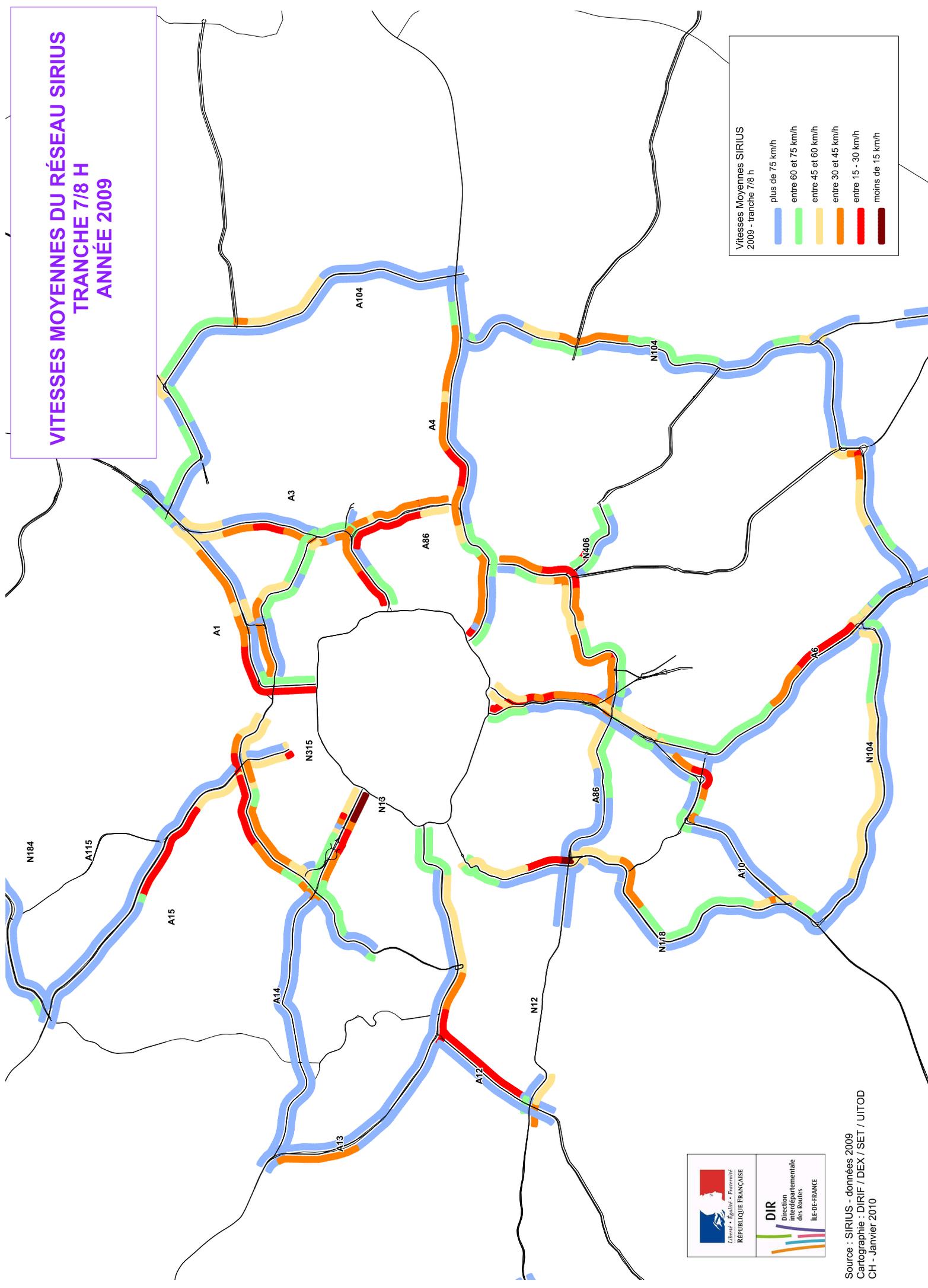
Vitesses Moyennes SIRIUS  
2009 - tranche 6/7 h

- plus de 75 km/h
- entre 60 et 75 km/h
- entre 45 et 60 km/h
- entre 30 et 45 km/h
- moins de 30 km/h



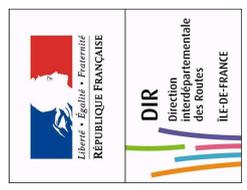
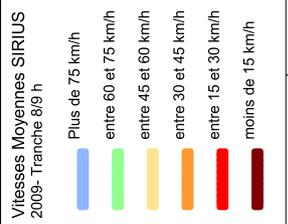
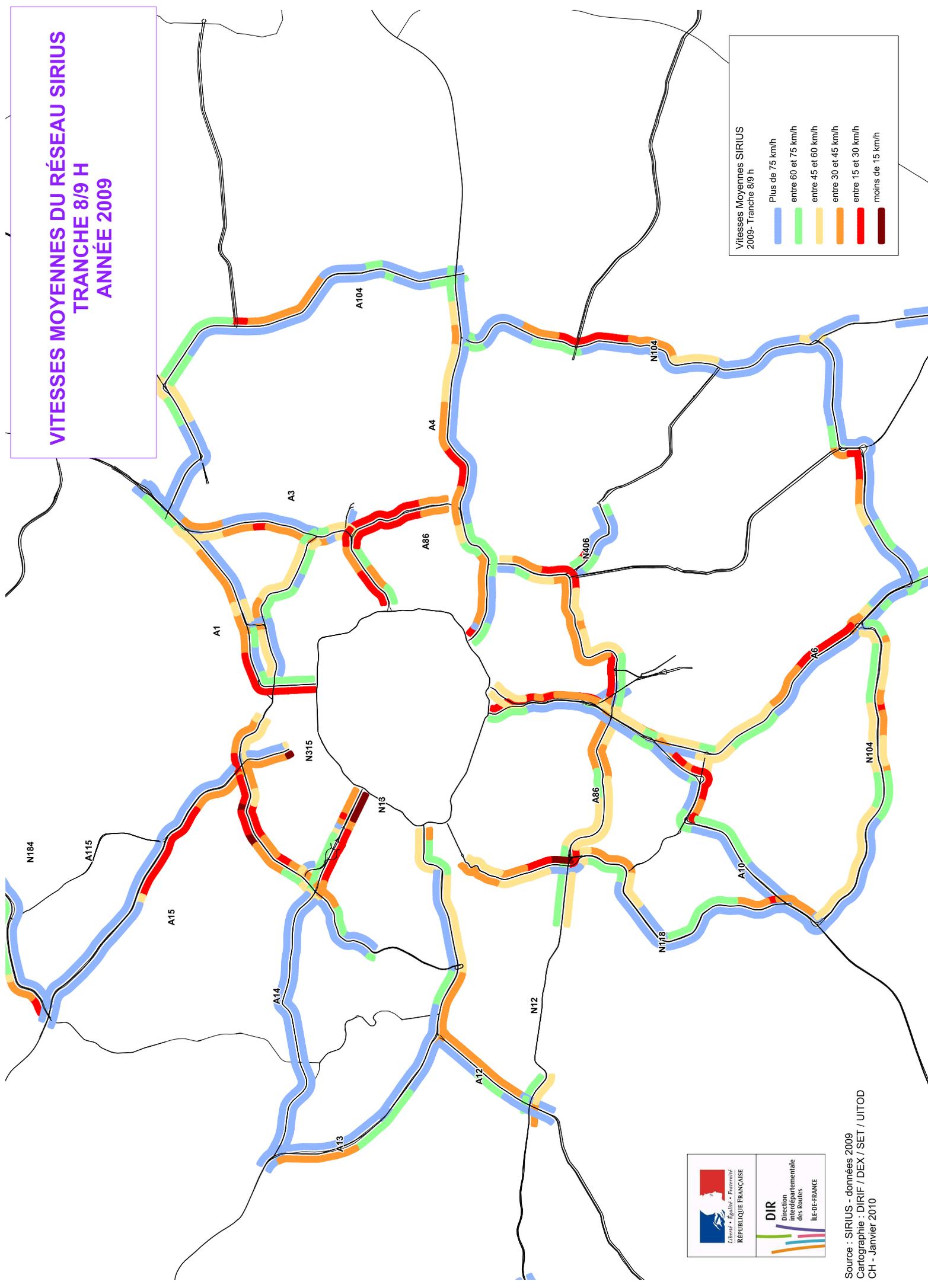
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UJTOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 7/8 H ANNÉE 2009



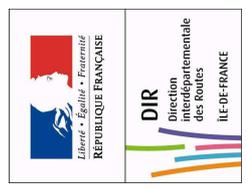
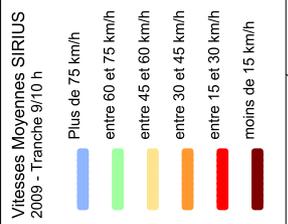
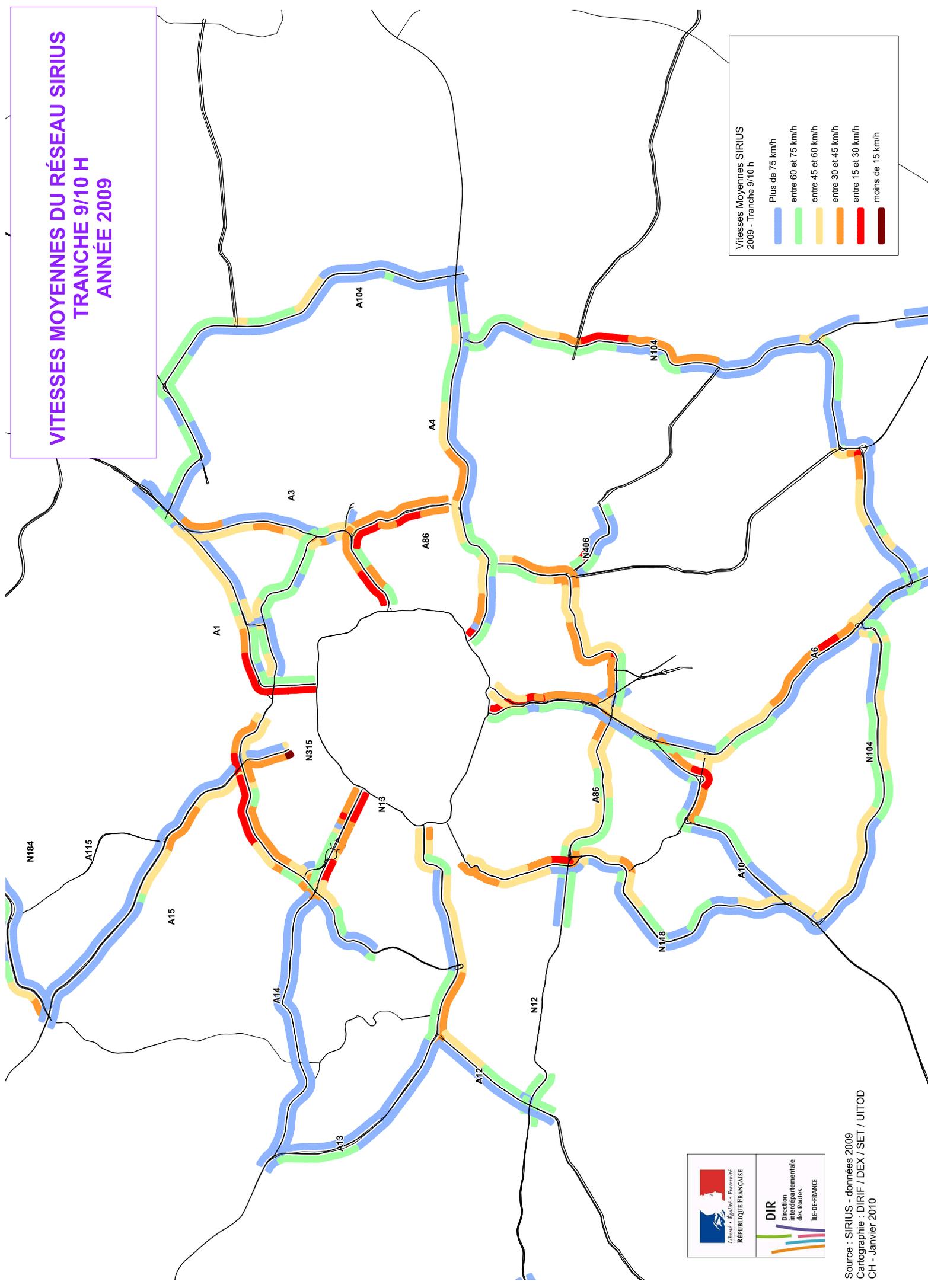
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UJTOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 8/9 H ANNÉE 2009



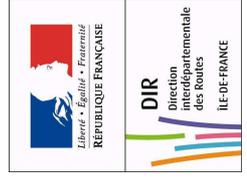
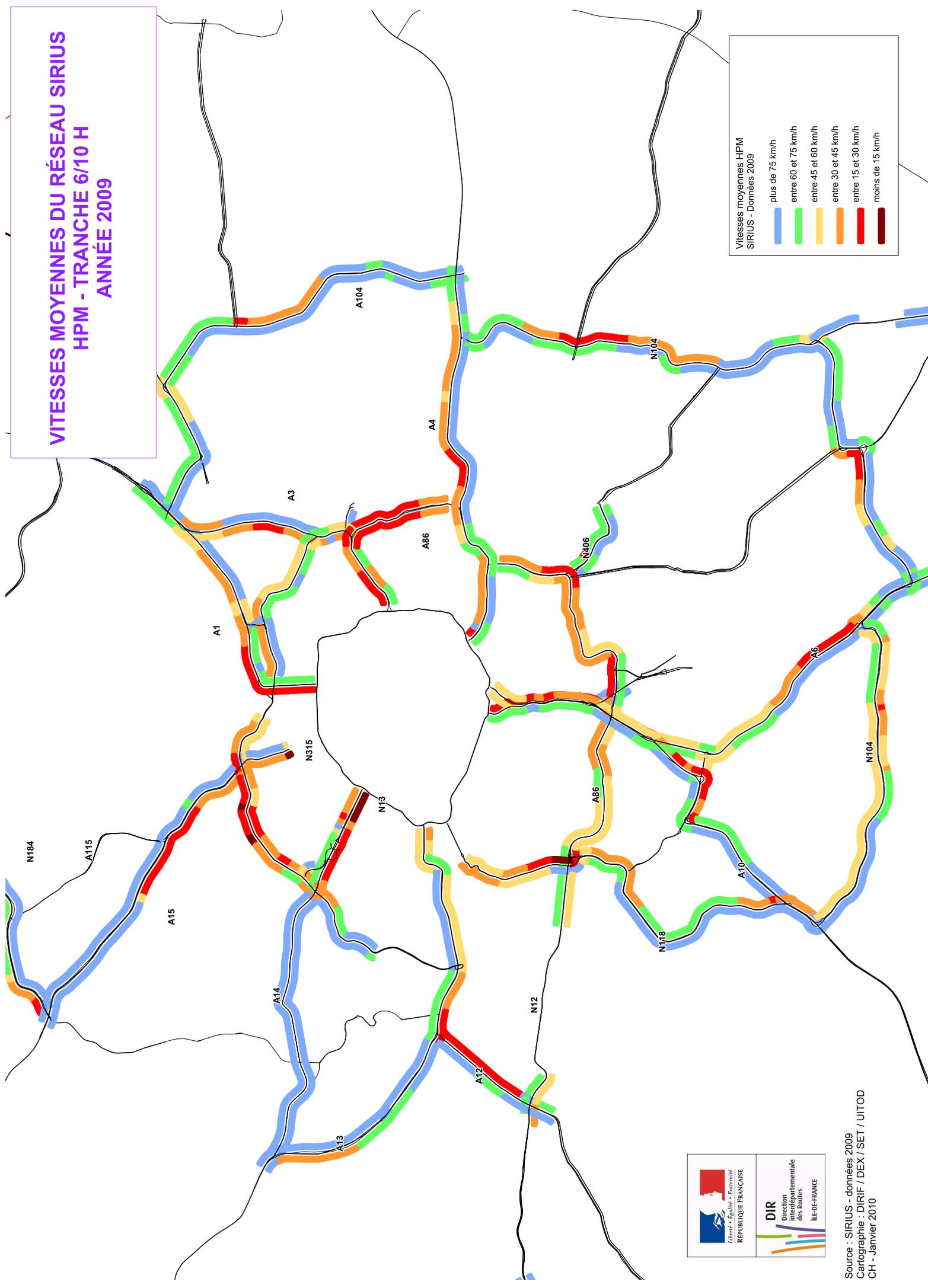
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 9/10 H ANNÉE 2009



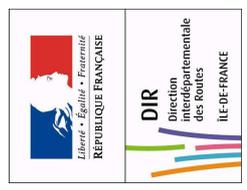
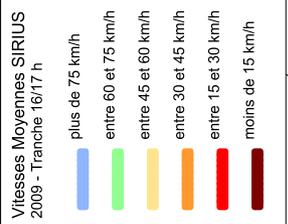
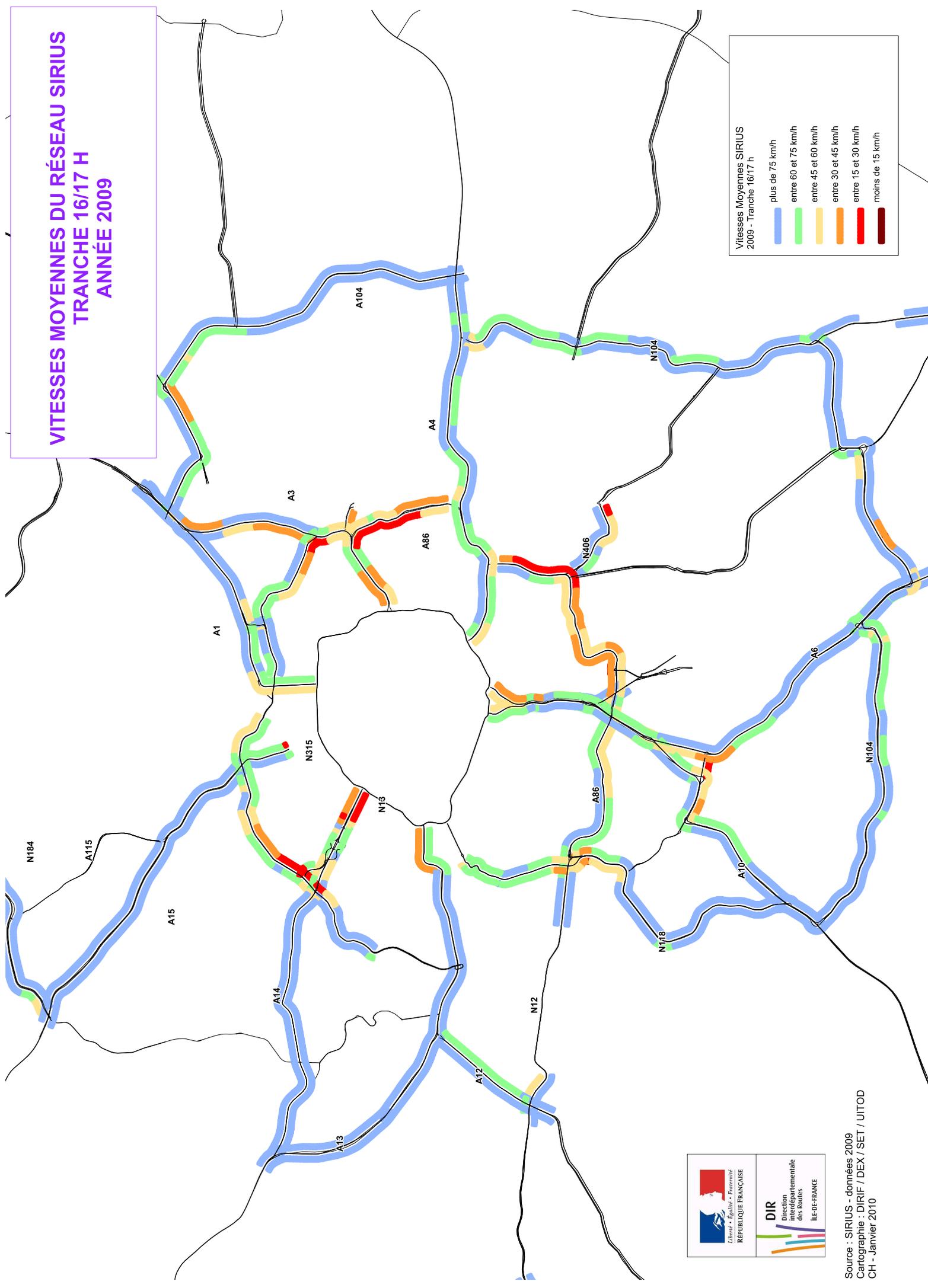
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS HPM - TRANCHE 6/10 H ANNÉE 2009



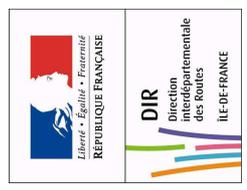
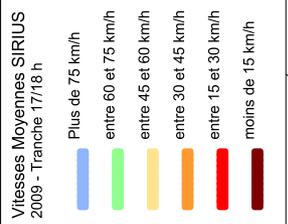
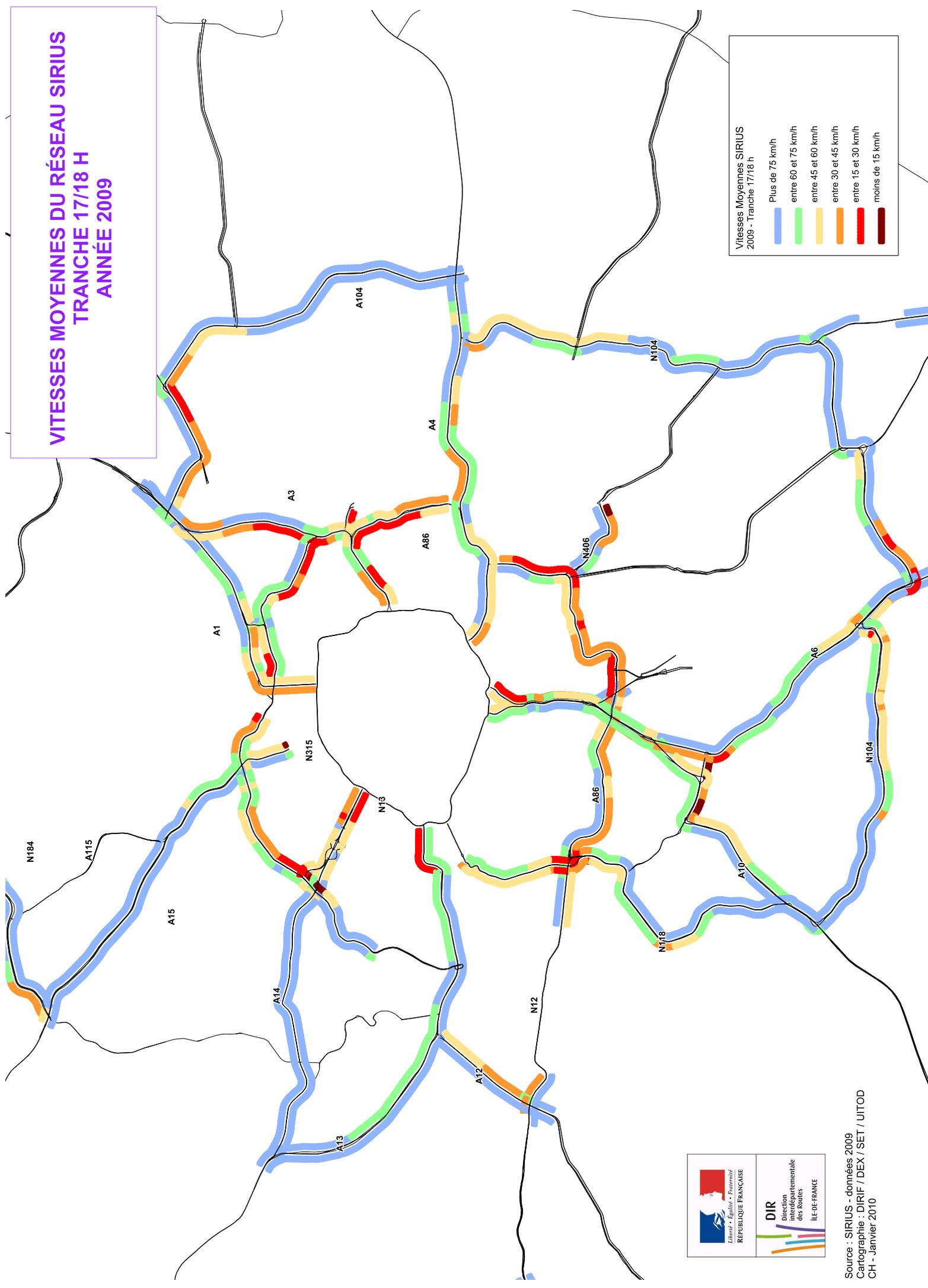
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 16/17 H ANNÉE 2009



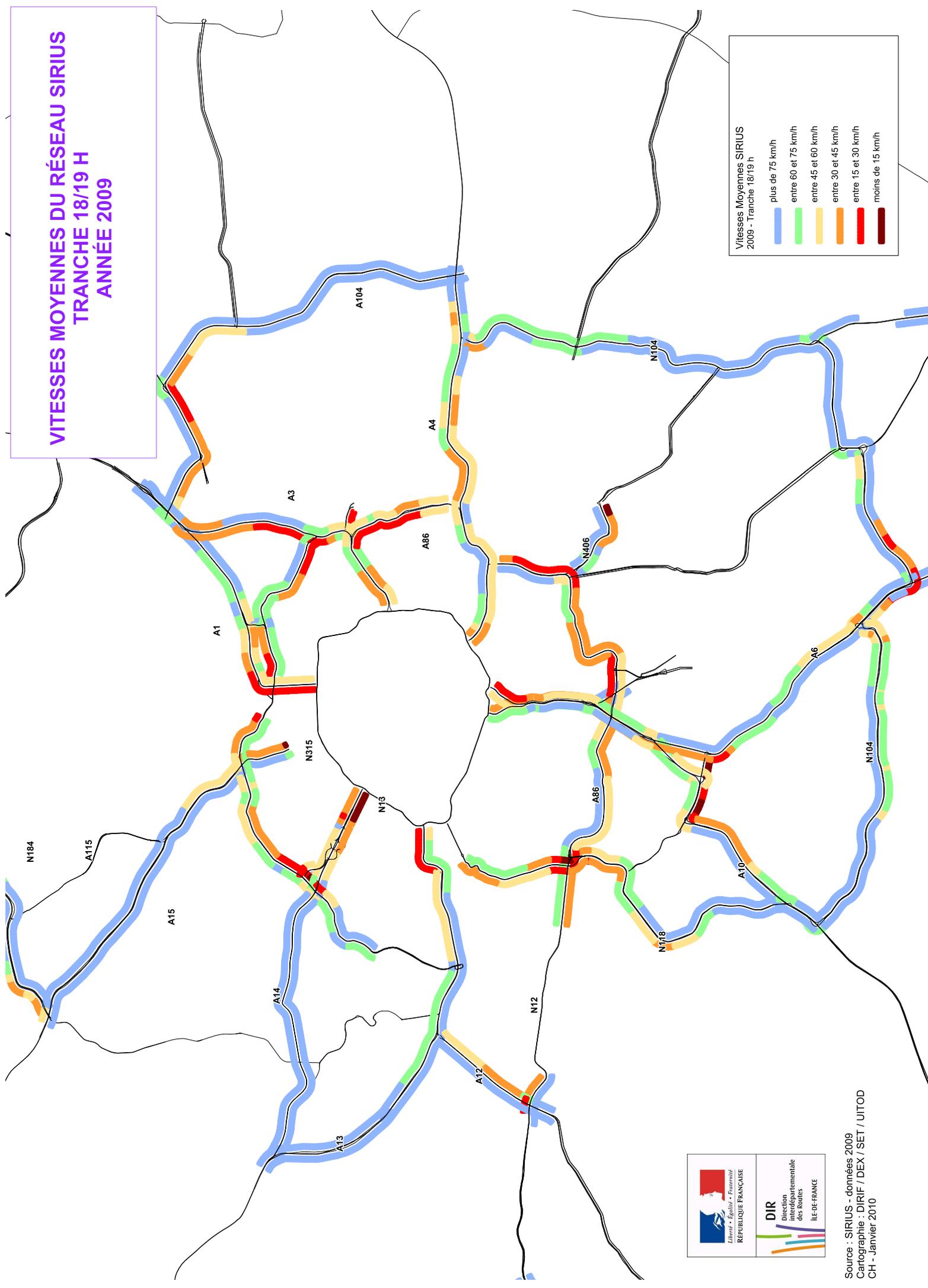
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 17/18 H ANNÉE 2009



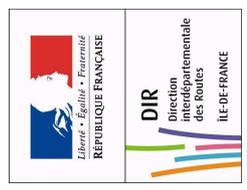
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 18/19 H ANNÉE 2009



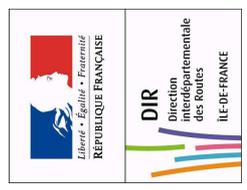
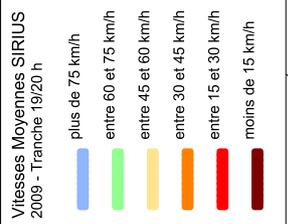
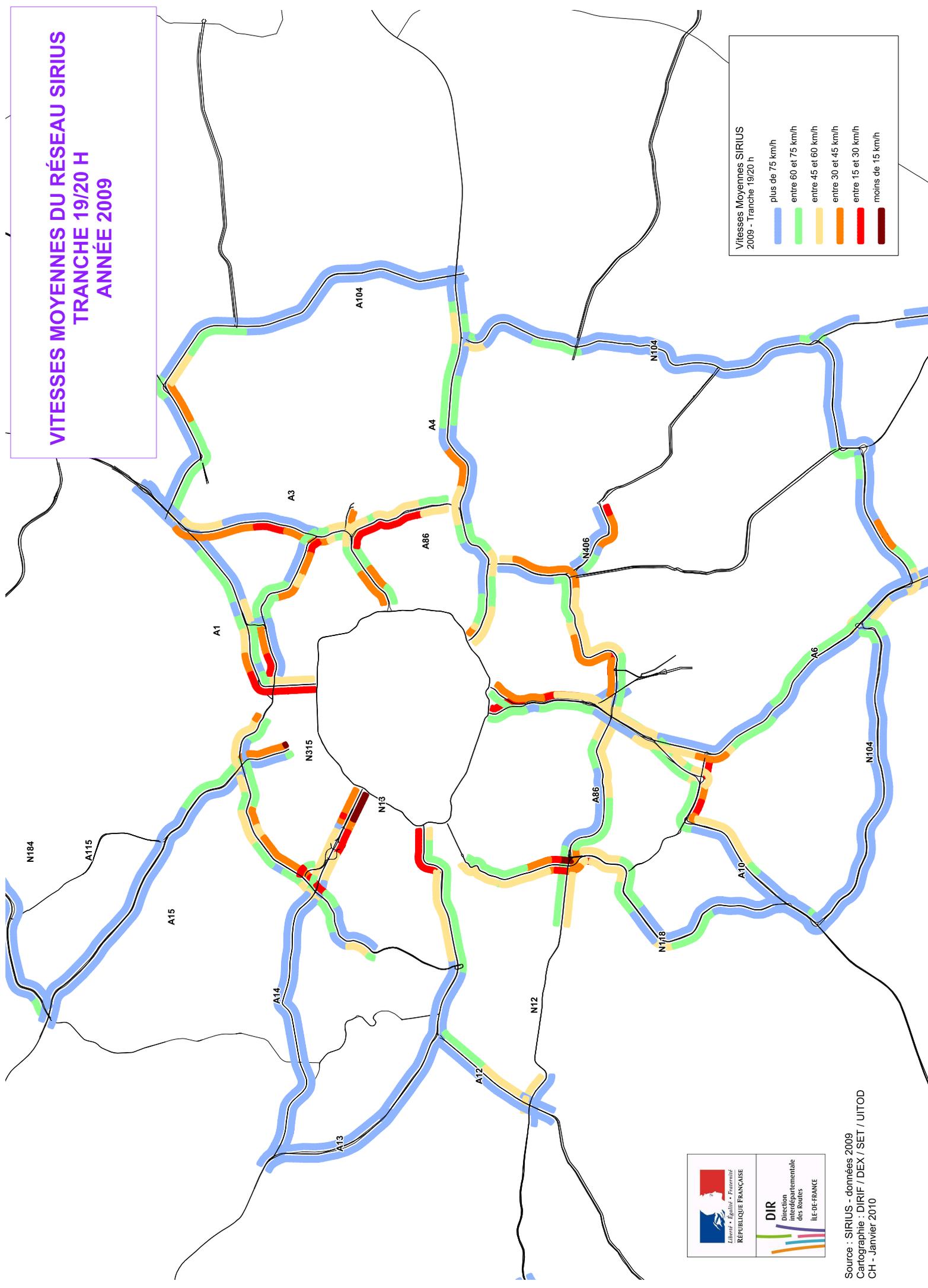
Vitesses Moyennes SIRIUS  
2009 - Tranche 18/19 h

- plus de 75 km/h
- entre 60 et 75 km/h
- entre 45 et 60 km/h
- entre 30 et 45 km/h
- entre 15 et 30 km/h
- moins de 15 km/h



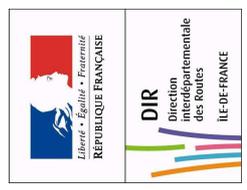
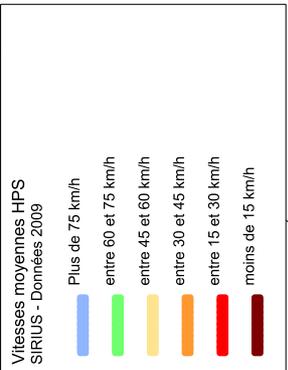
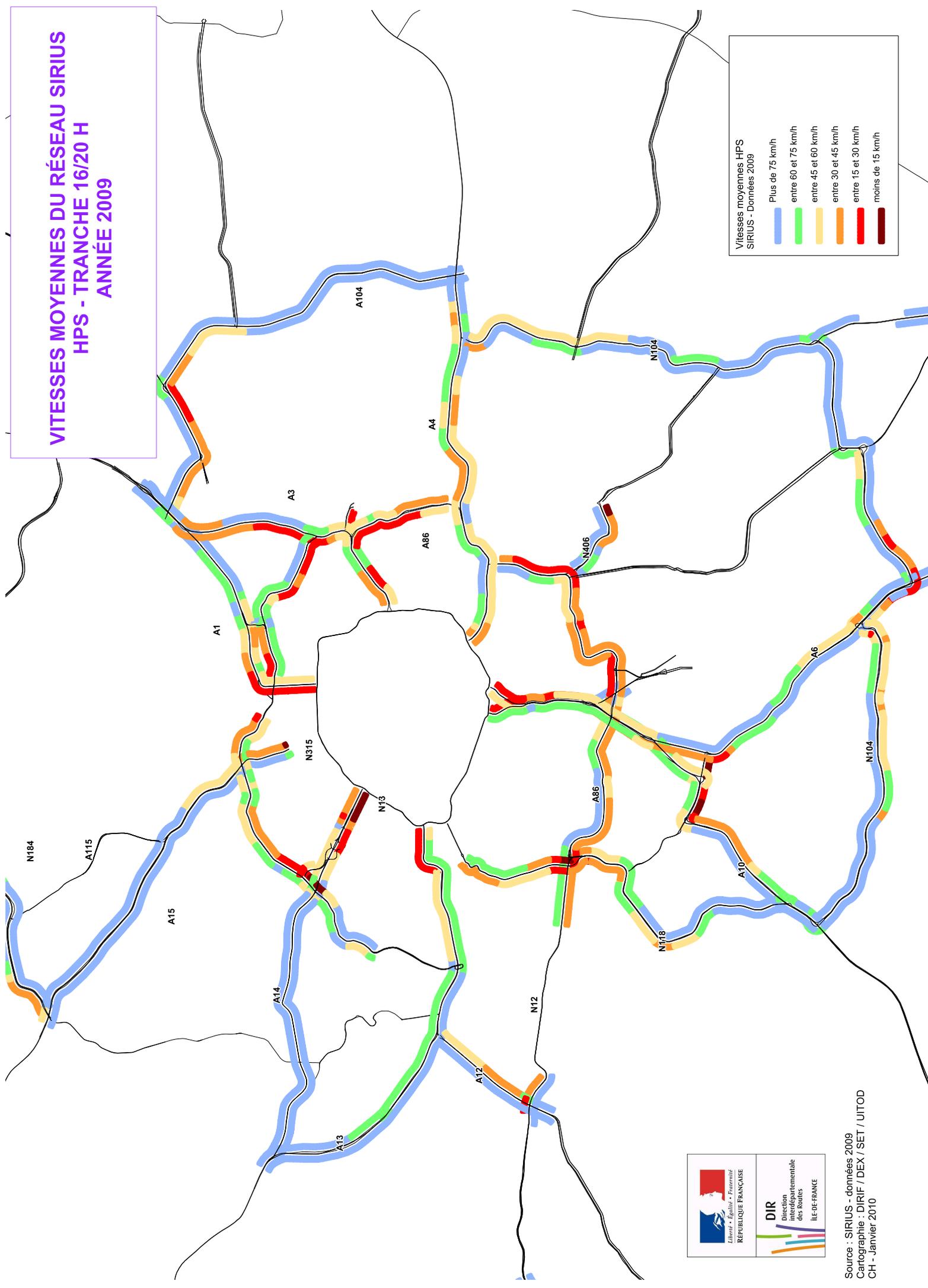
Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS TRANCHE 19/20 H ANNÉE 2009



Source : SIRIUS - données 2009  
 Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
 CH - Janvier 2010

# VITESSES MOYENNES DU RÉSEAU SIRIUS HPS - TRANCHE 16/20 H ANNÉE 2009



Source : SIRIUS - données 2009  
Cartographie : DIRIF / DEX / SET / UITOD  
CH - Janvier 2010

## **Principales zones de congestion** **sur le réseau SIRIUS**

Les cartes de vitesses moyennes établies sur le réseau SIRIUS aux heures de pointe pour l'année 2009 (pages 15 et 19) permettent de recenser un certain nombre de zones de congestion sur le réseau. Ces zones peuvent être regroupées en plusieurs groupes: les congestions sur les radiales débouchant sur Paris, sur la rocade A86, sur la francilienne et les points ponctuels de congestion sur les radiales.

### **Les débouchés des grandes radiales sur le réseau parisien**

Ils sont la source traditionnelle de congestions aux heures de pointe du matin et du soir, le débouché sur le boulevard périphérique limitant en général la capacité d'écoulement du trafic circulant sur ces axes.

Les radiales qu'on peut identifier comme subissant une congestion importante sont donc les suivantes (non classées dans un ordre hiérarchique qu'il est difficile d'établir) :

- Autoroute A1 : trafic saturé sur 5 km le matin, 4 km le soir, dans le sens Paris-province à l'arrivée sur la porte de la Chapelle
- Autoroute A14-RN13 : trafic fortement saturé entre l'A86 et le BP matin et soir
- Autoroutes A6A et A6B : trafic saturé sur 4 km matin et soir dans le sens province-paris
- Autoroute A3 : trafic saturé sur 3 km le matin vers la porte de Bagnolet
- Autoroute A4 : trafic fortement ralenti entre l'A86 et le BP le matin

Pour ce qui est du reste du réseau, les déficits en capacité qui conduisent à générer des saturations sont principalement dus aux accès multiples, aux réductions de profils en travers et aux sections d'entrecroisement.

### **La rocade A86**

La rocade A86 fait l'objet sur la majeure partie de son linéaire d'une suite de points de saturation, conjuguant, selon les tronçons, les trois facteurs évoqués précédemment :

- Le tronç commun A86-A3 qui génère des congestions depuis ses accès provenant d'A86 et d'A3, ainsi que le tronç commun A86-A4 : pour ces deux cas, déficit de capacité par rapport à la demande venant des deux axes. Pour le tronç commun A4-A86, l'installation de voies auxiliaires ouvertes aux

heures de pointe a permis d'améliorer fortement la situation et de diminuer l'importance de ce qu'on appelait autrefois « le plus grand bouchon d'Europe »

- Sur la section A4-A6 : dans le sens intérieur à hauteur de Rungis, congestion créée par l'insertion de la collectrice, nécessité d'une quatrième voie dès le débouché de la collectrice, la contrainte forte étant l'ouvrage A106.
- Sur la section A3-A4 et pour les deux sens de circulation à hauteur de Fontenay sous bois
- Sur la section A15-A14, section à deux voies, dans le sens extérieur, saturation depuis les principales entrées (A15,D15,D992,D914), dans l'autre sens, situation similaire avec en particulier une congestion depuis l'entrée de la D992 accentuée par une modification du profil en travers (4 voies>3 voies>2voies).

### **La rocade francilienne**

Sur cet axe, des zones de saturation plus diffuses alternant avec des sections fluides dues aux insertions des grands axes comme la RN3, la RN4... La section de la N104 située au niveau de l'entrée de la RN4 est tout particulièrement touchée par de forts ralentissements à l'heure de pointe du matin dans le sens extérieur.

### **Les autres points ponctuels de congestion sur les radiales**

Enfin, on recense d'autres points ponctuels de congestion sur les radiales :

- Sur A12 vers A13, entre la N12 et l'entrée de Vaucresson, saturation remontant d'A13 depuis les entrées successives de la D186 et la D182.
- Sur A15 dans le sens Province-Paris, on observe une saturation à la pointe du matin aux débouchés sur N315 et sur A86.
- Sur A6 dans le sens Province-Paris, la section compte cinq entrées successives et à un profil en long peu favorable. L'implantation de régulation d'accès doit permettre, comme l'ont montré diverses expérimentations, une amélioration du niveau de service. Dans l'autre sens, la saturation se développe depuis l'entrée de Chilly-Mazarin pour atteindre l'échangeur A86-A6b, mais aussi l'échangeur de Courtaboeuf sur A10.
- Sur A13 dans la côte d'Orgeval, au passage de trois à deux voies.
- Sur A10 dans le sens Province-Paris, saturation à la pointe du matin remontant soit d'A6b, soit d'A6a.
- Sur N118 dans le sens Province-Paris, aux heures de pointe du matin et du soir, congestion générée par les entrées successives de A86 et de Meudon.



DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE  
L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT ILE-DE-FRANCE

DIRECTION DES ROUTES D'ILE-DE-FRANCE  
SERVICE DE L'EXPLOITATION ET DE L'ENTRETIEN DU RESEAU

Département de l'exploitation et des technologies  
Unité Observatoire et Ingénierie du Trafic

79 C avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – BP 45 – 94002 Créteil Cedex  
Téléphone : 01 41 78 73 06 – Télécopie : 01 42 07 16 51