

2. LA VOIRIE ET LES DEPLACEMENTS

A. La voirie et le réseau viaire

Le réseau viaire

Le réseau viaire de Taverny est constitué :

- d'un réseau primaire ancien : rue de Paris (RD 928), rue d'Herblay (RD 106), chaussée Jules César (voie romaine reliant Paris à Rouen), de gabarits réduits ;
- d'un réseau primaire récent constitué de larges axes : avenue de la Division Leclerc (RD 407), boulevard du Temps des Cerises (RD 502), neuvième avenue (RD 409), A 115 ;
- d'un réseau secondaire plutôt ancien ;
- de voies en impasse dans les lotissements pavillonnaires et dans les quartiers d'habitat collectif ;
- de sentes, voies piétonnes et chemins.

Au réseau ancien (voiries primaires et secondaires), s'est ajouté un nouveau réseau de voies à grand gabarit. Plutôt que de chercher à adapter le réseau existant, de grandes artères ont été percées, ce qui pose quelques problèmes :

- le réseau ancien du centre ville est étroit, sinueux. Ce qui rend la circulation difficile et ne permet pas de satisfaire tous les besoins simultanément (la circulation et le stationnement des véhicules, le déplacement des vélos et piétons).
- les larges artères n'ont pas un caractère très urbain et elles segmentent le réseau de voiries secondaires (certaines voies ont même été interrompues).

Le réseau primaire ancien

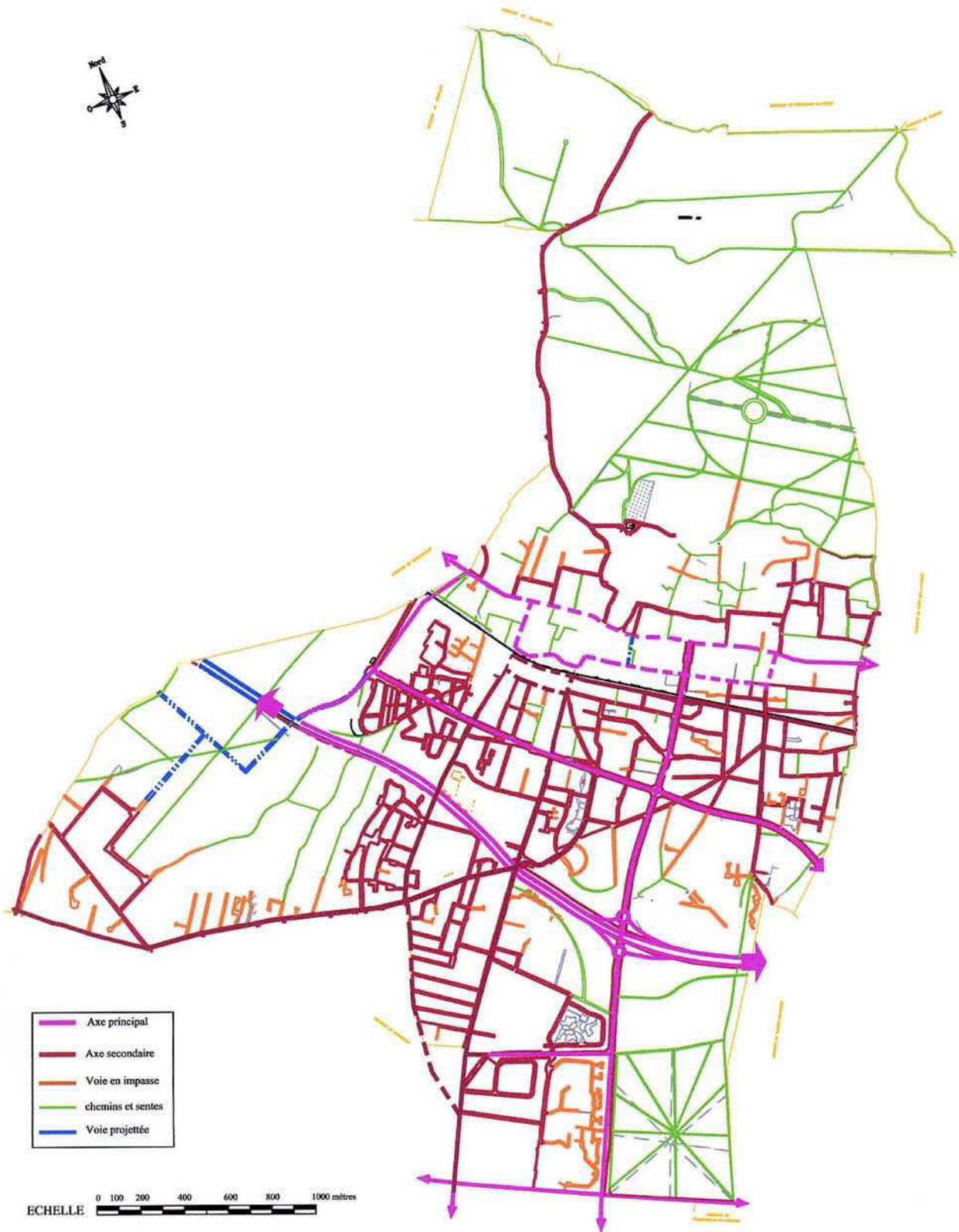
Les rues de Paris, d'Herblay et la chaussée Jules César sont trois voies anciennes qui permettaient de desservir Taverny. Ce sont des voies relativement étroites de 2x1 voie.

La rue de Paris (RD 928, ancienne RN 328) est l'axe le long duquel se sont constitués les villages du coteau sud de la butte de Montmorency. Cette voie traverse toute la vallée de Montmorency, de la commune de St-Denis à Hérouville en franchissant l'Oise. Son élargissement à 16 mètres était prévu par le PDUI n°33.

La rue d'Herblay (RD 106) permettait auparavant de relier le centre ancien (la rue de Paris) à la Patte d'Oie d'Herblay. La fermeture du passage à niveau de la ligne de chemin de fer Paris-Valmondois, a interrompu la rue d'Herblay qui s'arrête désormais à la voie ferrée.

La chaussée Jules César est une voie rectiligne qui relie Ermont à Pierrelaye,

VILLE DE TAVERNY PLAN DU RESEAU VIAIRE



Le réseau primaire récent

L'avenue de la Division Leclerc, le boulevard du Temps des Cerises et la neuvième avenue sont des voies prévues dès 1964-1968 dans le « schéma des structures » de la Vallée de Montmorency, mais réalisées dans les années 1980, selon une trame dans laquelle les boulevards (axes Est-Ouest) et les avenues (axes Nord-Sud), forment une maille régulière dans toute la vallée de Montmorency.

Ce sont de grandes artères qui permettent d'irriguer Taverny. Mais du fait de leur large emprise et de leur traitement routier, ces voies constituent des coupures qui séparent plus qu'elles ne relient entre eux les quartiers de Taverny.

Par ailleurs, elles offrent aux automobilistes un paysage pas ou peu urbain (buttes végétales, arrières de parcelles et clôtures derrière lesquelles se protègent les riverains). N'ayant pas d'impression d'être "en ville", l'automobiliste y roule très vite.

Conçus à l'époque "du tout automobile", il était prévu que l'avenue de la Division Leclerc et le boulevard du Temps des Cerises soient élargis à 2x2 voies. Et pour que les piétons puissent franchir la voie en toute sécurité, trois passages souterrains ont été aménagés sous l'avenue de la Division Leclerc.

Les espaces rendus disponibles, du fait du non élargissement des deux voies, ont permis de créer des pistes cyclables et de végétaliser les bas-côtés.

L'autoroute A 115 est une voie à grande vitesse qui traverse la territoire communal en tranchée. La portion comprise entre le carrefour de la Croix-Rouge et la rue de Beauchamp a été couverte. L'espace ainsi créé au-dessus de la voie a été aménagé en espace vert, en jardins familiaux et en circulations douces.

Ces trois voies constituent des coupures dans le tissu tabernacien.

Le réseau secondaire de voies anciennes

Ce réseau est constitué :

- d'un quadrillage régulier de rues, dans les quartiers pavillonnaires anciens de la plaine,
- de voies sinueuses en bordure de forêt, s'adaptant au relief très accentué sur le haut du coteau ;
- de rues appartenant autrefois au réseau primaire (rues de Saint-Prix et de Montmorency) et qui ont perdu cette fonction, du fait de leur segmentation par de passage de nouvelles infrastructures.

Les voies en impasse

Ces voies se trouvent principalement situées dans les quartiers d'habitat récents soit pavillonnaires, soit d'ensembles collectifs. Elles résultent d'un mode d'aménagement autarcique, où les liaisons entre ces nouveaux quartiers et la voirie existante sont réduites au minimum. Il n'y a pas de continuité du réseau viaire préexistant, ni de fluidité de circulation possible.

Certaines impasses résultent également de la coupure provoquée par le passage de nouvelles infrastructures (voies ferrées, grandes avenues, autoroute).

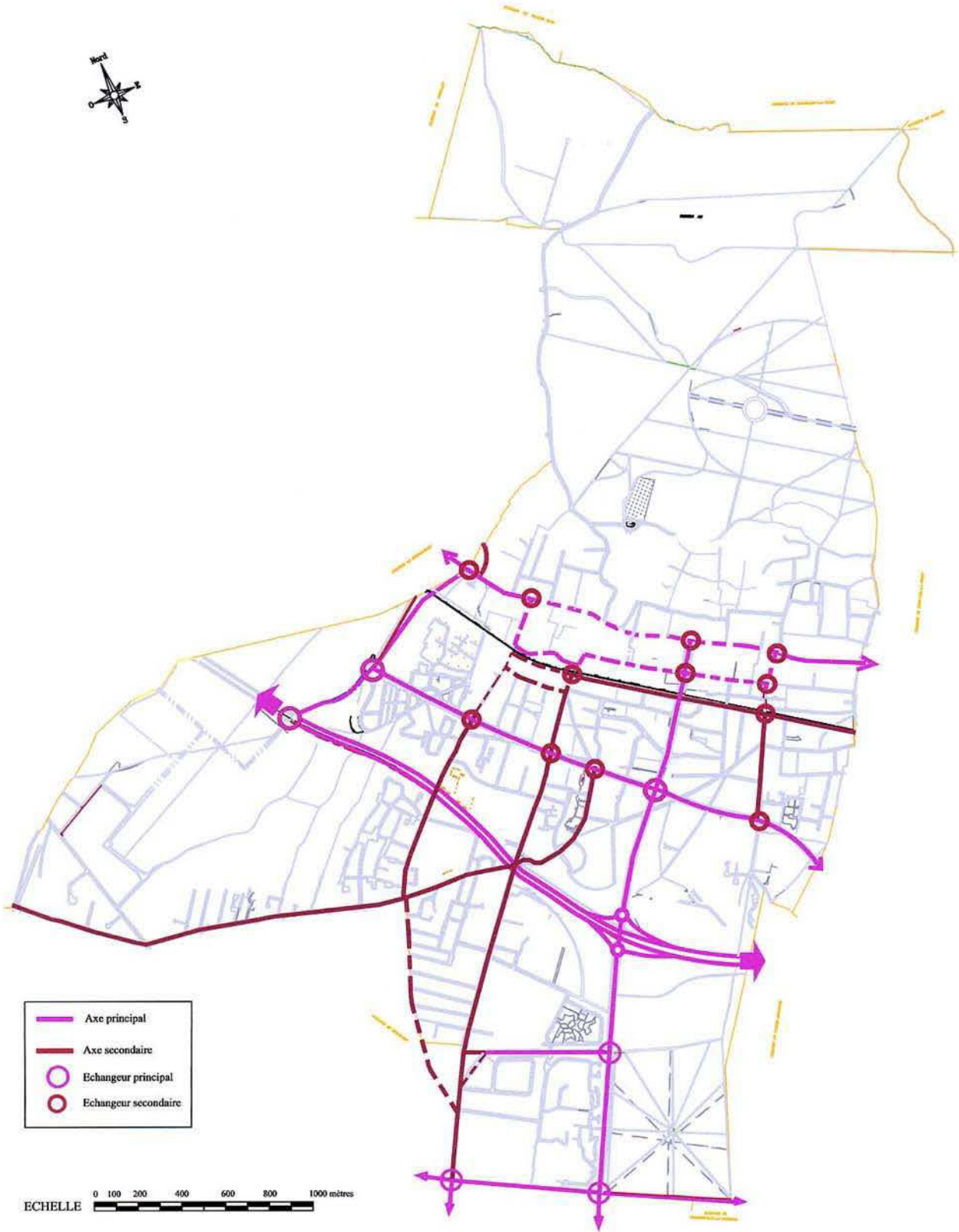
Les sentes, voies piétonnes et chemins ruraux et forestiers

Les sentes sont des voies étroites, souvent situées au Nord de la commune, principalement dans les quartiers anciens. Trop étroites pour être praticables en voiture, elles sont réservées aux déplacements piétons et cyclistes. Elles appartiennent soit au domaine public de la commune, soit à des propriétaires privés.

On trouve également, au centre de la commune (de part et d'autre de l'A 115), des voies piétonnes qui permettent de traverser les grandes emprises des équipements sportifs et du centre commercial. En continuité de ces voies, des passages souterrains et passerelles ont été aménagés pour permettre aux piétons et cyclistes de franchir les grandes infrastructures routières (avenue de la Division Leclerc, A 115).

Les chemins sont, soit des chemins ruraux servant à la desserte des terres cultivées, soit des chemins forestiers servant à l'entretien des secteurs boisés et aux randonnées pédestres, équestres ou cyclistes.

VILLE DE TAVERNY PLAN DE L'ARMATURE ROUTIERE



Le trafic

Les principaux flux sur la commune de Taverny sont marqués par la très forte présence de l'A 115 et l'avenue de Paris (RD 928), qui semblent relativement surchargées.

Le prolongement de l'A 115 jusqu'à la RN 184, a augmenté considérablement la circulation sur cet axe et réduit les flux de transit en centre-ville, en particulier le long des rues de Paris et du Maréchal Foch.

Les comptages, réalisés par la DDE du Val d'Oise en 2001²⁰, donnaient pour les axes principaux de Taverny les chiffres suivants :

	TRAFIC HEURE DE POINTE DU MATIN	TRAFIC HEURE DE POINTE DU SOIR
A 115		
– entre la 9 ^{ème} avenue et l'avenue de la Division Leclerc	1 220	1 320
– entre Le Plessis-Bouchard et la RD 407	2 700	2 980
RD 928 (rue de Paris)	1 330	1 360
RD 407 (avenue de la Division Leclerc) entre l'A115 et le bd du 8 mai 1945	1 910	2 180
RD 106 (rue d'Herblay) entre la chaussée Jules César et l'A 115	410	690
RD 409 (9 ^{ème} avenue) entre la rue de Paris et le bd du temps des cerises	1 280	1 270

Néanmoins, les cartes du trafic en heures de pointe soulignent des difficultés de circulation qui tiennent aux voies de circulation qui alimentent l'A 115 et servent d'axes de délestage pour les usagers provenant ou désirant rejoindre l'A 115.

En effet, le report de trafic de transit et de desserte locale s'effectue dans un premier temps, sur le réseau primaire (RD 409 et RD 928) et dans un second temps, sur les voies secondaires (RD 191, RD 411, RD 407 et rue Saint-Prix).

Ainsi, on remarque trois secteurs difficiles :

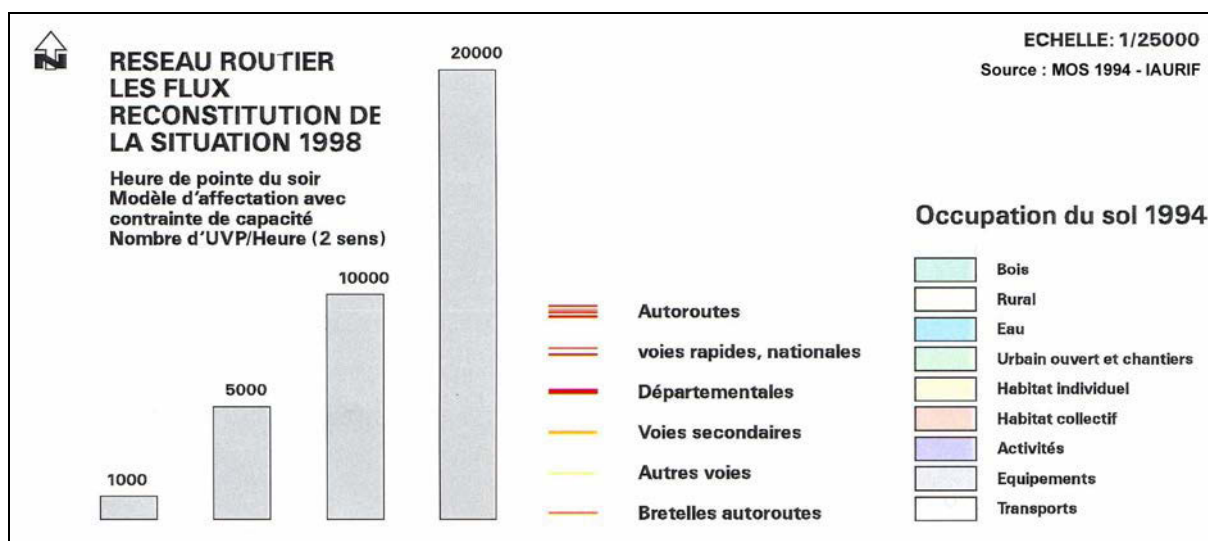
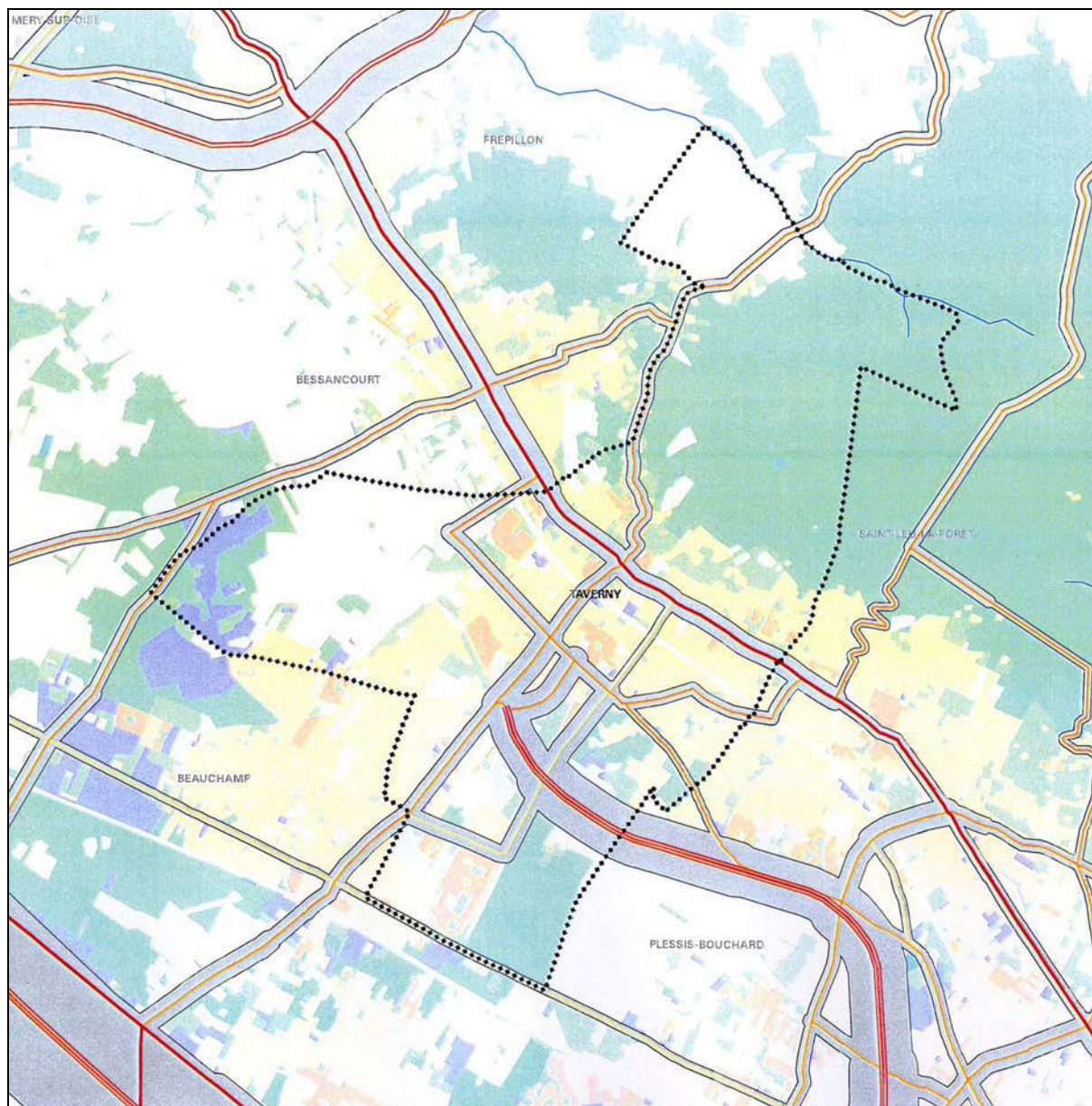
- La RD 928 qui constitue un axe de transit entre la RN 184 et l'A 115 ;
- La RD 409 qui constitue également un axe de transit entre la RD 928 et l'A 115 ;
- La RD 407 qui sert d'axe de délestage pour les usagers provenant ou désirant rejoindre l'A 115 (échangeur complet avec l'A 115).

Les conditions difficiles de circulation tiennent aussi au fait que ces voies présentent souvent des caractéristiques urbaines incompatibles avec les niveaux de trafic élevés. En outre, elles sont formées de nombreux carrefours à feux, aux capacités insuffisantes, qui créent des retenues aggravées par le trafic de transit entre la RN 184 et l'A 115.

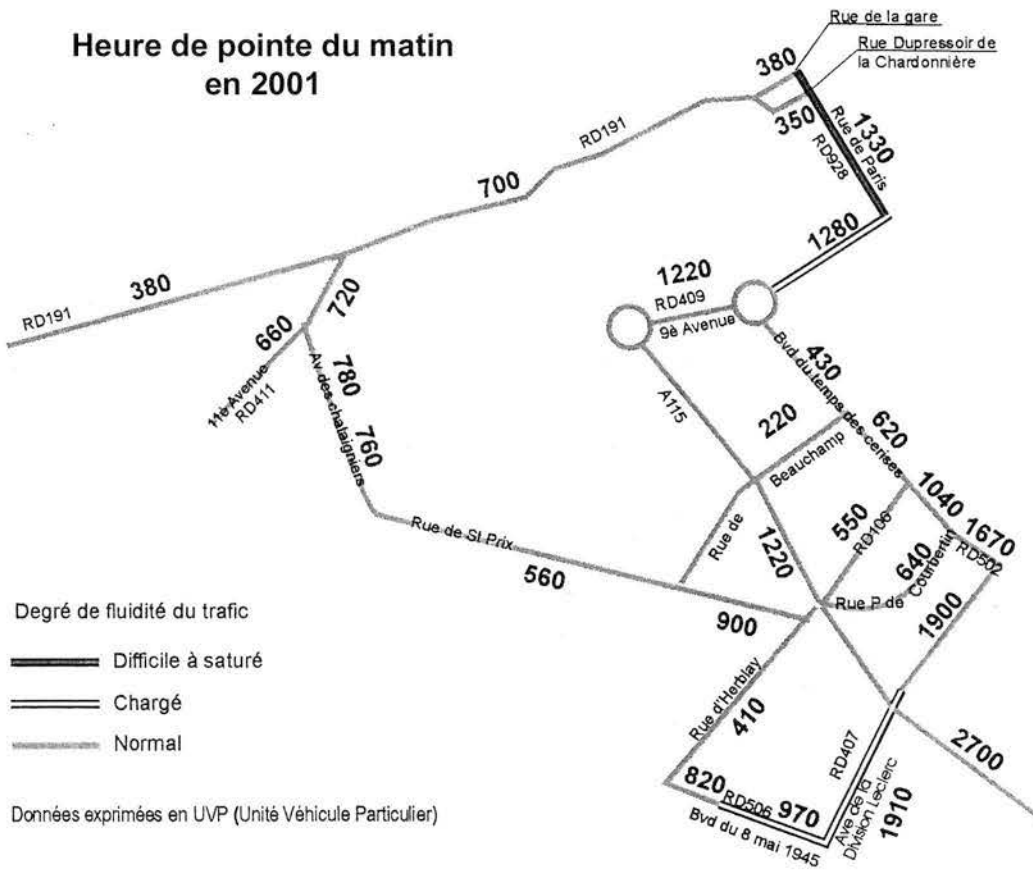
0

²⁰ Recensement de la circulation 2001, DDE du Val d'Oise, "Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique".

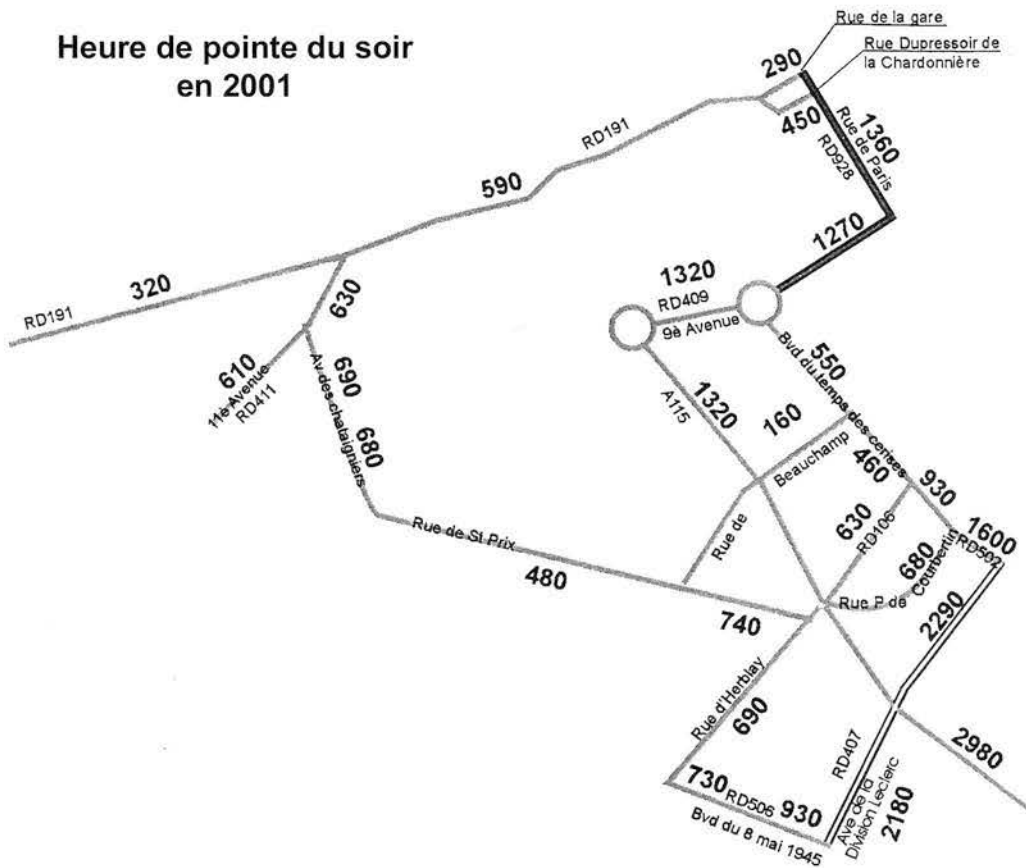
LES FLUX DU TRAFIC ROUTIER A TAVERNY



Heure de pointe du matin en 2001



Heure de pointe du soir en 2001



Source : DDE du Val d'Oise, recensement de la circulation 2001

Organisation de la circulation

La circulation se fait en double sens dans la majorité des voies de la commune.

Les sens uniques se trouvent principalement situés dans le Centre ville, l'étroitesse des chaussées ne permettant pas une circulation en double sens ainsi qu'un stationnement latéral.

Ainsi, dans certaines rues (rue Gabriel Péri...) en double sens, le stationnement abusif perturbe fortement la circulation et oblige les automobilistes à s'arrêter successivement pour laisser la place aux véhicules arrivant en sens inverse.

On trouve également des sens uniques dans les quartiers d'habitat individuel. Ils permettent de limiter la circulation et de préserver la tranquillité des riverains.

Sur quelques rues du tissu pavillonnaire, la circulation est limitée à 30 km/h sans que ces voies ne soient réellement aménagées en zone 30.

Gabarits des voiries

Le réseau viaire de Taverny se caractérise principalement par l'opposition entre des voiries anciennes, étroites qui n'ont pas connu d'adaptation et des voiries récentes surdimensionnées par rapport aux besoins du trafic.

Le réseau ancien

Le réseau viaire du Centre Ville est "étriqué", il souffre de l'étroitesse de ses emprises qui ne lui permettent pas de s'adapter aux différents besoins (circulation de transit, desserte des équipements, emplacements pour le stationnement et place du piéton). D'autant plus que la circulation dans ce quartier est importante, en particulier dans les rues de Paris et du Maréchal Foch (700 à 800 véhicules à heure de pointe²¹).

L'emprise de la rue de Paris est d'environ 8 mètres avec une chaussée de 5,10 m à 5,50 m et des trottoirs de 1,20 m à 1,60 m.

Les voiries de grand gabarit

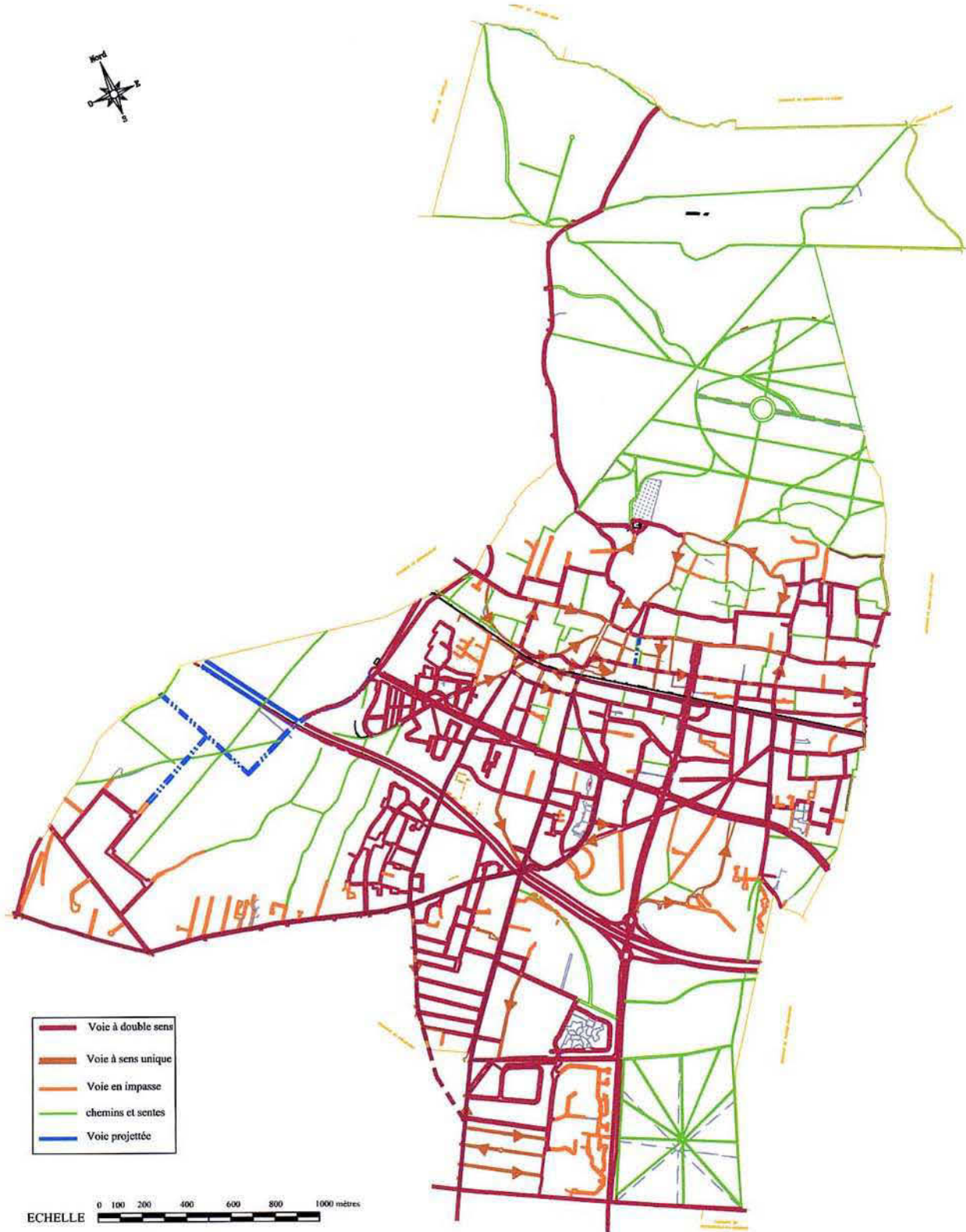
L'avenue de la Division Leclerc et le boulevard du Temps des Cerises ont été réalisés dans les années 1980.

Conçues pour pouvoir être élargies par la suite en 2x2 voies, ces artères ont une largeur de près de 25 mètres.

0

²¹ Comptages automobiles issues de l'"étude de circulation dans le centre ville de Taverny", CD VIA, avril 1998.

VILLE DE TAVERNY PLAN DE CIRCULATION



B. Les transports en commun

Le réseau ferré

La commune de Taverny dispose d'une gare et d'une halte ferroviaire (Vaucelles), situées sur la ligne Paris Nord Valmondois. La fréquence est d'un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe et 30 minutes aux heures creuses et le trajet dure 30 minutes. Cette ligne connaît actuellement de nombreux dysfonctionnements et pannes, engendrant des retards, voire même des suppressions de trains. La gare de Taverny dispose de deux parkings, situés de part et d'autre des voies, et concédés par la SNCF à la Commune.

La halte de Vaucelles est utilisée majoritairement par les habitants du quartier Vaucelles, sa fréquentation est réduite. Il existe, à proximité, un petit parc de stationnement (10 places concédées par la SNCF à la Commune).

Les tabernaciens empruntent également la gare de Montigny-Beauchamp qui dispose à la fois d'une liaison SNCF vers la gare du Nord et du RER, ligne C, dite VMI (vallée de Montmorency-Invalides). Elle permet de rejoindre Paris (Ouest parisien et rive gauche), ainsi que le sud de l'agglomération parisienne. Dans l'autre sens, elle permet d'atteindre Pontoise (depuis juillet 2000). Cette gare est située en dehors du territoire communal, non loin des quartiers Sud de la commune. Elle est par ailleurs accessible en bus (lignes 30-10 et 95-03).

Cette ligne SNCF vers Paris-Nord a la même fréquence (en ce qui concerne les trains semi-directs) que la ligne Paris Nord Valmondois. Mais le trajet ne dure que 22 minutes aux heures de pointe.

La Tangentielle Nord (2007-2015)

A l'avenir, le SDRIF prévoit la réalisation en 2 étapes d'une rocade ferrée reliant les principaux pôles d'activités de la grande couronne en s'appuyant sur les ouvrages existants ou qui nécessitent le moins d'aménagement.

Dans une première étape, il s'agit de réaliser la tangentielle Nord (ou TRANS VAL-D'OISE), la branche Sartrouville - Noisy-le-Sec (mise en service prévue en 2012). L'ouverture de la Tangentielle Nord permettra de relier Pontoise au Bourget en 36 minutes et de relier Montigny-Beauchamp à Villeteuse université en 17 minutes, avec 4 trains/heure en heure de pointe.

Dans une deuxième étape, la Tangentielle Nord consistera à mettre en liaison Pontoise et le Bourget (mise en service prévue en 2015).

Le réseau de bus

Cinq lignes de bus desservent la ville de Taverny :

– La ligne 30-10 : Gare de Taverny – Gare de Montigny-Beauchamp

C'est la ligne la plus ancienne et la plus fréquentée. En service depuis 1980, cette liaison est assurée toute la journée du lundi au samedi et est actuellement exploitée par la société des Cars Lacroix (localisée à Beauchamp) aux termes d'une convention signée avec la Ville de TAVERNY. Le 14 septembre 1999, cette convention a été établie aux risques et périls de l'exploitant. Cette ligne nord-sud a pour vocation le rabattement sur les gares de Montigny-Beauchamp (RER C, Réseau Paris-Nord) et de Taverny (Réseau Paris-Nord), ainsi que la desserte des établissements scolaires.

– La ligne 30-18 : Gare de Montigny-Beauchamp – ZAE de Taverny - Gare de Bessancourt

Elle relie depuis 1995 la gare de Montigny-Beauchamp à Bessancourt en passant par la rue de Saint-Prix, le lycée Louis Jouvét et la ZAE des Châtaigniers. Elle permet notamment aux Bessancourtois de se rendre à la Gare de Montigny-Beauchamp ou dans la ZAE. Elle permet aux tabernaciens du quartier de la rue de Saint-Prix de se rendre dans le centre de TAVERNY grâce à une correspondance à l'arrêt « Croix-Rouge ». Cette ligne est également exploitée par la société des Cars Lacroix aux termes d'une convention signée avec la Ville de TAVERNY. Le 14 septembre 1999, cette convention a été établie aux risques et périls de l'exploitant. Compte tenu de la demande des nouvelles entreprises de la ZAE, une nouvelle grille horaire prévoit de faire fonctionner

la ligne toute la journée sans interruption durant les heures creuses.

– La ligne 95-03 : Cergy-Pontoise – Taverny – Herblay

Cette ligne dessert Saint-Ouen-l'Aumône, Méry, Frépillon, Bessancourt, Taverny et Beauchamp et circule toute la journée du lundi au samedi. Elle est exploitée par les cars LACROIX pour le compte du Conseil Général du Val d'Oise. Elle rencontre certains problèmes de respect des temps de parcours en raison de la congestion routière.

– La ligne 30-23 : Gare de Montigny-Beauchamp - Gare de St-Leu-la-Forêt

Cette ligne a été créée en 2000, afin de délester la ligne 30-10. Elle dessert le quartier Sainte-Honorine, bifurque au carrefour de l'aiguille et emprunte le boulevard du Temps des Cerises. Elle est exploitée par les cars LACROIX pour le compte des trois communes qu'elle traverse.

– La ligne 30-04 : Taverny (Place de Verdun) – Chauvry

Cette ligne dessert Bessancourt, Frépillon, Méry-Sognolles et Béthemont. Elle assure deux départs par jour dans chaque sens.

Les parcours et les arrêts de ces cinq lignes sont représentés sur la carte figurant à la page suivante.

L'offre de service de ces cinq lignes se caractérise de la façon suivante :

Lignes	Jours de fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de courses/jour	Fréquences	Temps de parcours
30.10	Lundi - samedi	6 h 00 à 20 h 00	37	15 mn à la pointe	
95.03	Lundi - samedi	6 h 00 – 21 h 00	27	15 à 30 mn à la pointe	
30.18	Lundi - Vendredi	6 h 00 – 22 h 00	20	30 à 40 mn à la pointe	30 mn
30.23	Lundi - samedi	6 h 00 – 19 h 30	14	20 à 30 mn à la pointe	
30.04	Lundi - samedi	7 h 00 – 17 h 30	2	-----	

Source : Fiches horaires 2001, cars LACROIX

En matière de tarification, Taverny se situe dans la zone 4-5 de la carte orange. Un billet pour les cars LACROIX coûte 1,3 euro l'unité acheté dans le bus (1 euro au carnet de 10 billets), mais ce prix doit être doublé pour les trajets traversant plus de 5 sections. Les jeunes peuvent utiliser la carte IMAGINE'R.

Au regard du PDU, seule la ligne 95-03 est classée comme faisant partie du réseau principal de bus.

LE RESEAU DE BUS DE TAVERNY EN 2001



C. Les circulations douces

Les aménagements cyclables

La ville de Taverny est adhérente au Club des Villes Cyclables, depuis 1995, et a engagé de nombreuses actions en faveur des circulations cyclables depuis quelques années.

Une importante étude pré-opérationnelle de faisabilité et de programmation a été menée en 1998²², dont l'objectif est de proposer la mise en place d'un véritable réseau de circulations douces sur la commune.

Les aménagements actuels se composent :

- de pistes cyclables²³ ;
- de bandes cyclables²⁴ (accompagnées ou non de limitation de la circulation à 30 km/h) ;
- d'itinéraires partagés entre piétons et cyclistes ;
- d'itinéraires partagés entre piétons, cyclistes et voitures.

Les interventions sont nécessaires pour sécuriser, aménager et prolonger certains parcours.

Dans la forêt domaniale de Montmorency, l'ONF a aménagé deux parcours VTT, empruntant des chemins forestiers.

Dans le cadre du **schéma départemental des trames cyclables**, de septembre 1997, plusieurs voiries de Taverny sont incluses dans le réseau départemental projeté :

- la RD 928 (rue de Paris) vers Auvers-sur-Oise ;
- la RD 407 (avenue de la Division Leclerc) liaison verte entre la Seine et la forêt de Montmorency, issue du schéma régional et déjà largement aménagée sur Taverny ;
- la chaussée Jules César ;
- la RD 502 (boulevard du Temps des Cerises) déjà partiellement aménagée sur Taverny.

Le projet de développement des pistes cyclables à TAVERNY s'inscrit donc bien dans une démarche de maillage cyclable de la Vallée de Montmorency.

0

²² "Réseaux cyclables et circulations douces" cahiers 1, 2, 3, 4 et 5, B. Feraille, E. Minvielle, septembre 1998.

²³ La piste cyclable est une voie séparée physiquement de la chaussée, exclusivement réservée aux cyclistes.

²⁴ La bande cyclable est une partie de la chaussée exclusivement réservée aux deux roues et disposant d'un marquage spécifique.

LE RESEAU DE PISTES CYCLABLES DE TAVERNY EN 2001



Les cheminements pédestres et équestres

Taverny dispose également de nombreux chemins de randonnée en forêt et en plaine, inscrits au P.D.I.P.R. (Plan Départemental d'Itinéraires, de Promenades et de Randonnées pédestres et équestres) établi par le Conseil Général du Val d'Oise (délibération du 23 février 1996). Il est en cours de réactualisation.



**Chemins inscrits au PLAN DEPARTEMENTAL D'ITINERAIRES DE PROMENADES ET DE RANDONNEES
PEDESTRES ET EQUESTRES du Val d'Oise, février 1996**

D. Le stationnement

Les parcs de stationnement

Taverny dispose de parcs de stationnement à proximité des équipements et des commerces :

- en centre ville : place Charles de Gaulle (120 places), place de Vaucelles (30 à 40 places), place Luedinghausen (20 places), de l'ancien marché (20 places) et de la gare (90 places). Ainsi que des parcs de plus petite taille rues Clauzel et Gabriel Péri. De plus, un parking souterrain a été réalisé en 2001 en centre-ville (sous l'Hôtel de Ville, 80 places), il sert au stationnement des employés municipaux. Enfin, on note l'existence du Parking Foch (25 places créées en 2002, 50 places à terme).
- dans les quartiers d'habitat collectif, à proximité des centres commerciaux de quartier : Guynemer-Mermoz, les Sarments, Verdun La Plaine et Carré Sainte Honorine.
- à proximité du lycée J. Prévert.
- au centre commercial "Les Portes de Taverny".

Le stationnement longitudinal sur chaussée

Ce stationnement se fait, soit sur la chaussée, soit en empiètement sur les trottoirs.

Les emplacements ne sont matérialisés que dans les secteurs les plus denses (zone bleue sur la rue de Paris, de la rue du Colonel Conrad à l'avenue de la Gare).

Les emplacements individuels de stationnement (garages/box/parkings)

A Taverny, le nombre de ménages possédant au moins une voiture est supérieur à la moyenne départementale. En effet, 86% des ménages tabernaciens possèdent au moins 1 véhicule contre 81% dans l'ensemble du Val d'Oise.

Cette différence avec la moyenne départementale est surtout sensible pour les ménages disposant de 2 voitures et plus, puisqu'ils représentent à Taverny, 32% de l'ensemble des ménages contre 28% en moyenne dans le département.

En outre, le nombre de résidences principales tabernaciennes dotées d'un emplacement de stationnement est bien supérieur (76%) à celui du Val d'Oise (65%).

Si l'on analyse les taux de motorisation par quartier, on constate que les ménages de deux quartiers de Taverny sont moins motorisés que dans le reste de la commune :

- Les Sarments, quartier d'habitat social (26% des ménages sans voiture).
- Les Pins, proche de la gare de Beauchamp (23% des ménages ne possèdent pas de voiture) ;

A l'opposé, trois quartiers se caractérisent par la présence de ménages fortement motorisés :

- Les Linières (95% de ménages possédant une voiture ou plus), quartier récent et relativement éloigné des transports en commun rapides ;
- Verdun-La Plaine (91%), quartier pavillonnaire et relativement éloigné des transports en commun rapides ;
- Vaucelles (93%), un des quartiers le plus aisé de la ville.

Si on rapproche le nombre de voitures par ménage de celui des résidences principales dotées d'un stationnement, on peut estimer un éventuel déficit en stationnement. Ces calculs ne sont bien sûr que des estimations car le recensement général de la population de 1999 ne précise pas le nombre de véhicule par résidence principale au delà de 2, hors l'on sait que dans certain foyer, en particulier les familles avec de grands enfants, le nombre de voiture peut souvent dépasser ce chiffre. De plus, lorsque les stationnements des immeubles collectifs sont dans l'enceinte de la propriété foncière mais ne sont pas nominalement lié au logement, ils ne sont pas comptabilisés. En revanche, le nombre de places de stationnement dont dispose une habitation n'est pas détaillé par le recensement et il est souvent supérieur à 1 dans les pavillons. L'ensemble de

ces facteurs entraîne en conséquence une imprécision du déficit.

Nonobstant ces réserves, la comparaison des ces déficits avec les moyennes départementales ou entre les quartiers sont riches d'enseignement.

A Taverny, le déficit en nombre d'emplacements de stationnement est moindre que celui du département du Val d'Oise : il est estimé à 42% pour la commune de Taverny et de 44,6% pour l'ensemble du Val d'Oise

La répartition de la motorisation des ménages dans les quartiers de Taverny comparée à la répartition du nombre d'emplacements par quartier montre un déficit d'emplacements de stationnement, notamment dans le Centre ancien, en raison du tissu urbain dense, permettant difficilement de créer des stationnements automobiles, mais également dans le quartier de « Vaucelles » pourtant à majorité pavillonnaire mais où le nombre de personnes disposant d'une ou plusieurs automobiles est particulièrement important.

A l'inverse, les quartiers tels que « La Forêt de Montmorency », « Les Aulnays » ou encore « Les Lignières », présentent un déficit bien moindre en terme d'emplacements de stationnement, cela malgré un taux de motorisation généralement important. Ce sont des quartiers résidentiels à majorité pavillonnaire (pavillons bien souvent équipés de garages ou box) ou suffisamment récent pour que les normes de stationnement imposées aux constructeurs évitent les problèmes.