

II. LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS

1 - Le réseau routier

La desserte routière de la commune

La présence de deux grandes voies de circulation et la proximité de plusieurs échangeurs assurent au territoire franconvillois un accès direct au réseau autoroutier francilien et national :

- l'A 15 reliant Paris et l'A 86 à Cergy-Pontoise dans le sens Sud-Est – Nord-Ouest ;
- l'A 115 reliant l'A 15 au niveau de Franconville et Sannois jusqu'à la Francilienne, cette dernière se raccordant à l'A 16.

Au niveau intercommunal, un réseau de voies historiquement structurantes s'inscrit dans la vallée de Montmorency, et offre une accessibilité directe au territoire franconvillois depuis les autres communes situées à l'Est et à l'Ouest :

- la RD 14, reliant Epinay-sur-Seine à St-Ouen l'Aumône, qui constitue un axe de transit important, avec plus de 12 000 véhicules/jour (comptages temporaires réalisés par la DDE entre 2002 et 2004) ;
- la Chaussée Jules César reliant Ermont à Pierrelaye où elle se raccorde à la RD 14 ; la liaison au-delà d'Ermont vers Eaubonne et Enghien-les-Bains apparaît beaucoup plus difficile :

Au Sud-Est de la commune, la RD 122 constitue une voie routière dont la charge de trafic journalière est comparable à celle de la RD 14 ; elle offre un moyen d'accès direct depuis Franconville vers les villes d'Argenteuil et de Cormeilles-en-Parisis situées de l'autre côté des buttes du Parisis.

La circulation routière dans la commune

Le réseau routier franconvillois se caractérise par l'orientation Est-Ouest de ses trois voies de transit que sont la Chaussée Jules César, l'axe constitué par le boulevard du Bel Air, le boulevard Rhin et Danube et l'avenue des Marais, et enfin la RD 14 dont le tronçon Ouest a récemment fait l'objet d'un réaménagement. Ces deux dernières voies traversent la commune et permettent de desservir les quartiers situés au Sud de la voie ferrée. La Chaussée Jules César suit quant à elle la limite Nord de Franconville et offre un accès aux quartiers pavillonnaires du Nord de la commune.

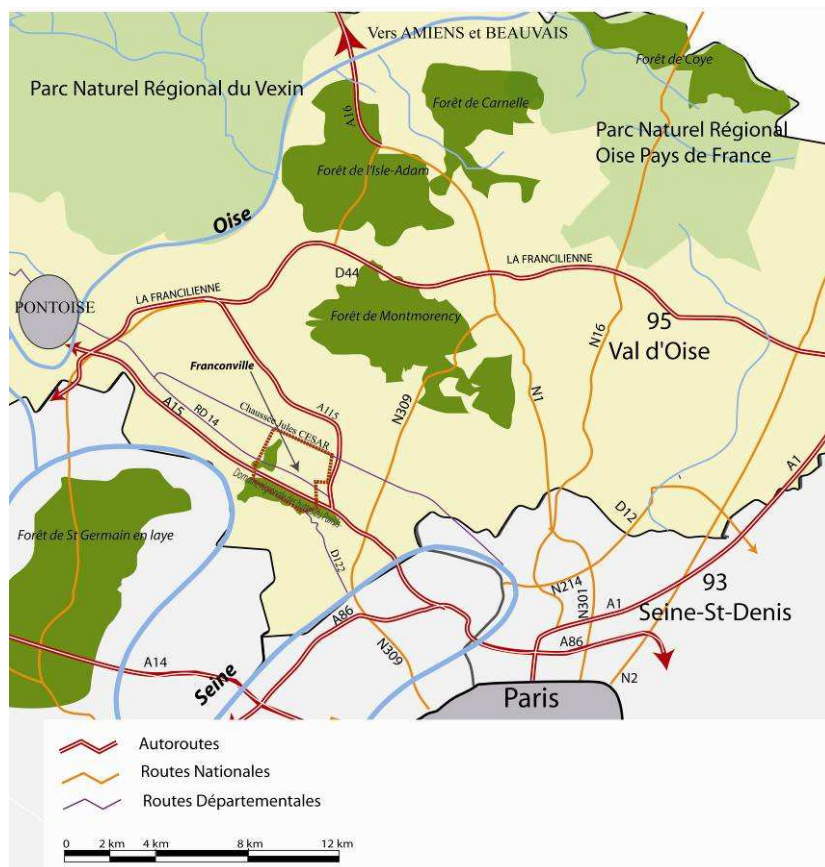
Les voies de liaison interquartiers sont principalement orientées selon un axe Nord-Sud (rues de l'Orme – St-Edme, de la Station, du Plessis-Bouchard, boulevard Maurice Berteaux, etc.) et forment avec les voies de transit plus importantes un maillage orthogonal structurant le territoire.

L'avenue des Marais constitue provisoirement le seul point de passage routier entre les quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée. A l'achèvement des travaux d'aménagement de la gare prévu en 2009, deux nouveaux passages routiers souterrains permettront à nouveau de franchir la voie ferrée.

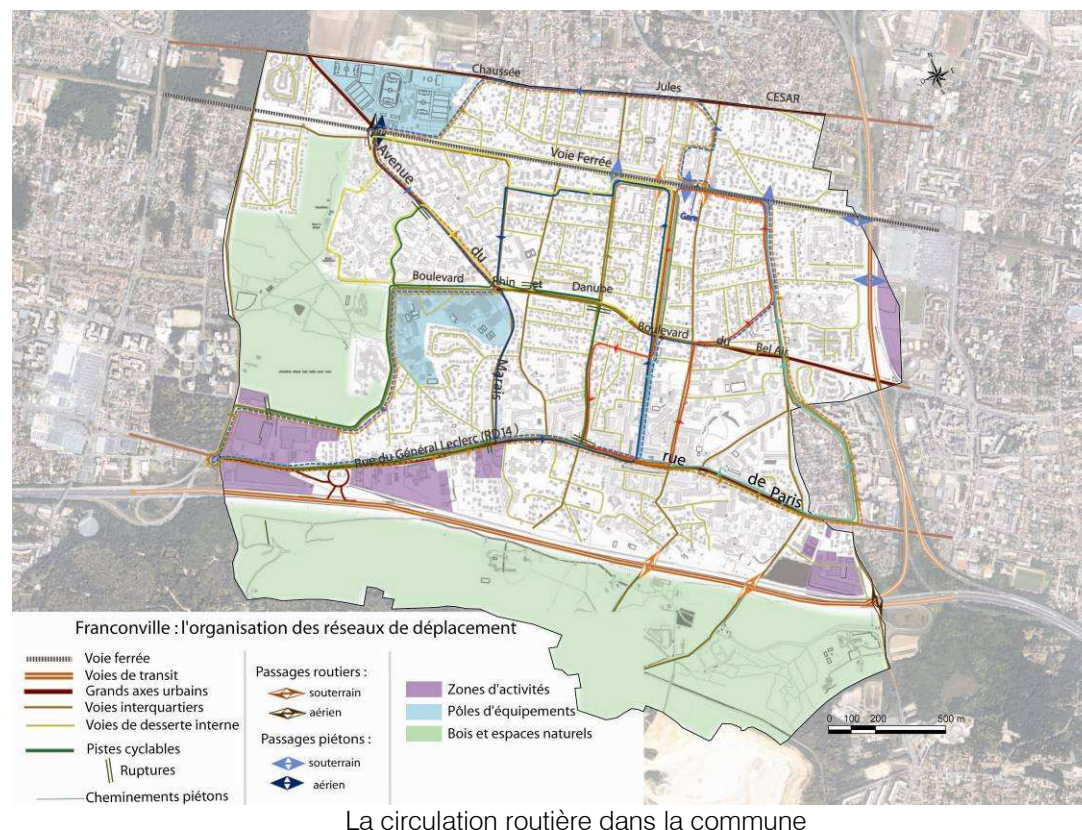
La desserte du centre-ville est assurée par la RD 14 et quelques axes secondaires (rues d'Ermont et de la Station) ; le reste du réseau offre une organisation et une hiérarchisation moins structurées et peu lisibles, à l'image du boulevard de l'Hôtel de Ville constituant en réalité une voie étroite à sens unique située en arrière d'immeuble. Cette configuration rend relativement complexe l'accès à certaines zones, comme le parking de l'Espace St-Exupéry.

Le réseau local présente également certaines spécificités selon les secteurs :

- les lotissements pavillonnaires et certaines résidences, notamment celles de l'Epine-Guyon et Montédour, sont desservis par des voies en impasse ou en raquette et donnent à ces espaces un caractère relativement introverti ;
- les quartiers pavillonnaires situés à l'Est de la gare comportent un nombre important de voies privées et d'impasses.



Le réseau routier à l'échelle régionale



La circulation routière dans la commune

2 - Les transports en commun

Le réseau ferré

La gare de Franconville – Plessis Bouchard est très bien desservie par la ligne du RER C et la ligne SNCF Gare du Nord – Pontoise. Elle est utilisée quotidiennement par près de 8000 usagers franconvillois. Le réseau offre plusieurs liaisons rapides vers la capitale, dont les différentes stations de la ligne du RER C (Porte de Clichy, Pereire-Levallois, Porte Maillot, etc.) la gare du Nord (moins de 30 minutes) et la gare St-Lazare via Ermont-Eaubonne ou Pereire-Levallois (35 minutes environ). Elle permet également de rejoindre Pontoise en 15 minutes.

Pour la ligne du RER C dont le cadencement a été récemment augmenté -rendant nécessaire la suppression des deux passages à niveau aux abords de la gare-, la fréquence horaire est de 4 trains tout au long de la journée. Concernant la liaison SNCF Gare du Nord – Pontoise, elle est de deux trains en heures creuses et quatre en heures de pointe. Cependant, depuis la gare d'Ermont-Eaubonne située à 5 mn en train de la gare de Franconville – Plessis Bouchard, un train part toutes les 15 mn en direction de la gare du Nord ; il en est de même vers la gare St-Lazare depuis la mise en service de cette ligne en août 2006.

Le réseau de bus

Les lignes de bus interurbaines

Ces différentes lignes n'offrent pas le même niveau de service et ne jouent pas le même rôle dans le fonctionnement du territoire.

Deux lignes interurbaines permettent de rejoindre des territoires relativement éloignés de Franconville :

- la ligne 95-19, exploitée par les Cars Lacroix et faisant partie du réseau Busval d'Oise, relie Cergy à Argenteuil ;
- la ligne 261 du réseau des bus de banlieue de la RATP relie Franconville à St-Denis

Ces deux lignes offrent des fréquences relativement faibles, à l'exception du circuit C de la ligne 95-19.

Il existe par ailleurs un service de bus de nuit du réseau Noctilien reliant Cergy à la gare St-Lazare. Celui-ci fonctionne chaque nuit de l'année de 0h30 à 5h30 avec une fréquence de 4 bus dans la nuit.

Quatre autres lignes sont présentes à l'échelle intercommunale :

- les lignes 30-37 et 30-41 sont exploitées par les Cars Lacroix et font partie du réseau Val'Bus
- les lignes 30-14 et 30-35 sont exploitées en pool Cars Lacroix / Cars Roses et font partie du réseau Val'Bus

Seule la ligne 30-35 permet de rejoindre les différentes communes de la Communauté d'Agglomération Val et Forêt, avec des fréquences horaires relativement faibles. Les lignes 30-14, 30-37 et 30-41 constituent des circuits plus réduits (Ermont, Le Plessis-Bouchard et la gare de St-Leu-la-Forêt). L'ensemble de ces quatre lignes ne fonctionne qu'en semaine.

N° de ligne	Destinations	Fréquence ou nombre de bus par jours				Amplitude horaire	Quartiers et principaux lieux desservis	Remarques
		HP	HC	Samedi	Dimanche et jours fériés			
95-19	A : Cergy Préfecture gare – Argenteuil gare	30 à 40 mn	1 h	45 min à 1 h	1 h	6h25 à 20h35	Tout l'axe de la RD 14	Ce bus dessert également les villes de Cergy, Pierrelaye, Herblay, Montigny, Sannois, Argenteuil et Ermont selon les circuits
	B : Cergy Préfecture gare – Ermont Eaubonne gare	30 mn	40 mn à 1h	50 mn à 1h		6h10 à 20h50	- Lycée Jean Monnet - Montédour - Bel Air	
	C : Montigny Beauchamp gare - Argenteuil gare	20 mn	1h			6h10 à 19h20	- Stade - Epine Guyon - Centre-ville - Clos Bertin	
261	Franconville église – St-Denis université	1h	1h	1h	1h	6h05 à 21h05	- Eglise	Ce bus dessert également les villes de Sannois, Saint-Gratien, Enghien-les-Bains, Epinay-sur-Seine, Villeneuve-la-Garenne
30-14	Franconville gare - Saint-Leu gare	15 mn	30 mn			6h35 à 20h40	- Gare	
30-35	Franconville gare – Eaubonne hôpital	40 mn à 1h20	40 mn			7h35 à 17h30	- Gare	Cette nouvelle ligne de bus créée et financée par le territoire de la Communauté d'agglomération Val et Forêt fonctionne depuis le 1er janvier 2005.
30-41	Franconville - Ermont	40 mn à 1h20	40 mn			7h22 à 19h04	- Epine-Guyon - Centre-ville - Cadet de Vaux	Mise en service depuis le 3 mars 2008 ; circule le matin dans le sens Epine-Guyon - Ermont et l'après-midi dans le sens Ermont – Epine-Guyon

30-37	Franconville – Le Plessis Bouchard	15 à 25 mn	20 mn			6h à 20h40	- Epine-Guyon - Stade - Gare - Jules César	La ligne en boucle 30-37 a été créée par la Communauté d'agglomération Val et Forêt, afin d'assurer la desserte Nord de Franconville
-------	------------------------------------	------------	-------	--	--	------------	---	--

Les lignes de bus urbaines

La ligne 30-03 fait également partie du réseau Val'Bus et est exploitée par les Cars Lacroix.

Les circuits A, B, C, D et E de la ligne 30-03 couvrent l'essentiel des quartiers situés au Sud de la voie ferrée et desservent la gare ; cependant, ces lignes ne fonctionnent qu'aux heures de pointe et leur configuration en boucle peut s'avérer pénalisante pour les usagers. La fréquence horaire des circuits F et G est relativement faible en heures creuses.

Globalement, le système de circuits ou « sous-lignes » de la ligne 30-03 fonctionnant différemment suivant l'heure de la journée est complexe pour l'utilisateur.

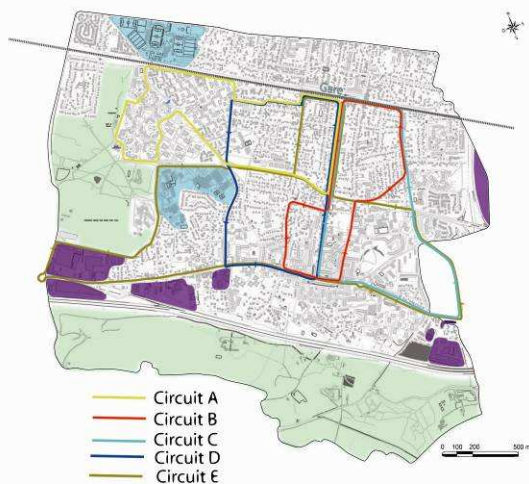
Les circuits B, C, F et G de la ligne de bus 30-03 sont provisoirement modifiés en raison de la construction des passages souterrains routiers au niveau de la gare.

Circuit de la ligne 30-03	Fréquence ou nombre de bus par jours				Amplitude horaire	Quartiers et principaux lieux desservis	Remarques
	HP	HC	Samedi	Dimanche et jours fériés			
A	15 mn				6h12 à 8h42 16h50 à 19h38	- Epine-Guyon - Gare	
B	15 mn				6h12 à 8h42 16h50 à 19h38	- Centre-ville - Omre-St-Edme - Gare	
C	20 mn				6h03 à 8h43 16h50 à 19h38	- Centre-ville - Clos Bertin - Orme St-Edme - Gare	
D	15 mn				6h03 à 8h43 16h50 à 19h38	- Piscine - Marché - Gare	

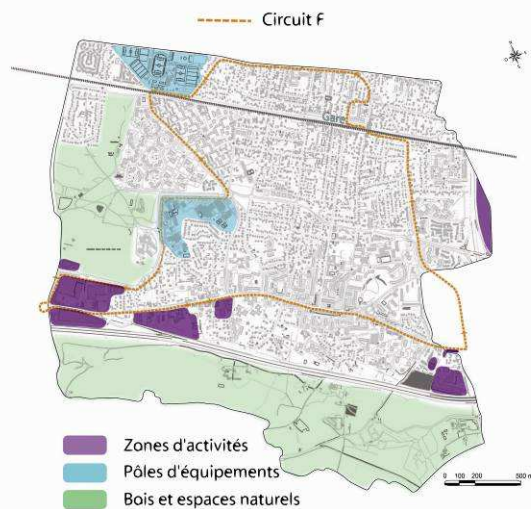
E	30 mn				6h25 à 8h25 16h20 à 19h18	- Lycée Jean Monnet - Centre commercial - Centre-ville - Cadet de Vaux	
F		35 à 40 mn	35 mn	30 mn	5h30 à 21h20	- Lycée Jean Monnet - Centre commercial - Centre-ville - Clos Bertin - Orme St-Edme - Gare - Stade - Epine Guyon	Ne circule que de 9h00 à 12h30 le dimanche
G		30 mn	30 mn		9h20 à 11h50	- Lycée Jean Monnet - Centre commercial - Centre-ville - Orme St-Edme - Gare - Stade - Epine Guyon	Circule le mercredi et le samedi uniquement

BUS URBAINS: ligne 30-03

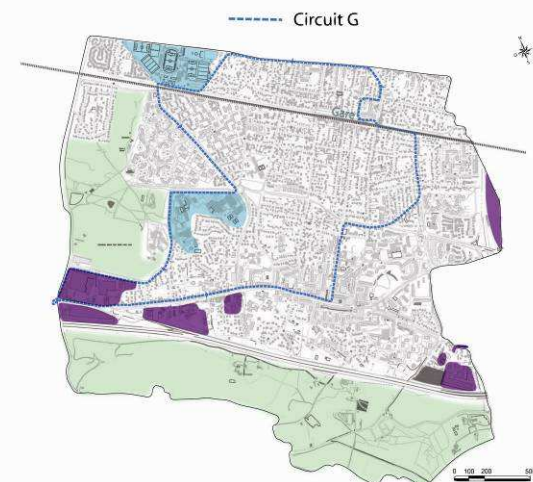
Circuits "heures de pointe" :



Circuit "heures creuses"



Circuit Fonctionnement
Le Mercredi et le Samedi Matin



3 - Le stationnement

Le stationnement dans le centre-ville

Le stationnement est gratuit ou situé en zone bleue, et s'effectue à la fois sur voirie et dans les 6 parkings de surface et les 2 parkings souterrains présents dans le centre et ses abords : place Charles de Gaulle, parking souterrain du marché, mairie, espace St-Exupéry, etc.

Avec au total 590 places dans le centre-ville, l'offre de stationnement paraît relativement insuffisante, notamment les jours de marché le mercredi et samedi, certaines places étant utilisées par des riverains.

Le stationnement aux abords de la gare

Plusieurs parkings payants longue et courte durée jouxtent la gare au niveau des places Burger, République et de la Gare. Les autres places de stationnement situées aux abords de la gare sont en zone bleue.

L'importance des migrations pendulaires entraîne des conflits d'usage entre riverains et usagers temporaires dans les rues voisines de la gare.

Le stationnement dans les quartiers d'habitat collectif

Dans ces secteurs, des emplacements en pied d'immeuble et des parkings souterrains assurent le stationnement résidentiel.

Le stationnement dans les quartiers d'habitat individuel

De nombreuses maisons individuelles possèdent un garage permettant de stationner une voiture. Un grand nombre de familles possédant deux voitures, voire davantage, le stationnement s'effectue également sur la voie publique. Il y est pour l'essentiel unilatéral et alterné ; cependant, une réglementation et une signalisation spécifique définies par arrêté municipal s'appliquent à certaines voies en raison de leur configuration particulière.

Sur l'ensemble des parkings municipaux et dans une partie des rues, des places de stationnement sont réservées aux personnes à mobilité réduite.

4 - Les circulations douces

Les voies piétonnes

Trois passages souterrains piétons récemment aménagés permettent de franchir la voie ferrée et de relier les quartiers situés de part et d'autre de cet axe. Un autre passage aérien situé au niveau de l'avenue des Marais souffre quant à lui d'une importante déqualification.

Deux passages piétons situés sous l'A 115, dont un est localisé sur le territoire d'Ermont, constituent des liaisons douces entre cette commune et les quartiers de la Mare des Noues et de l'Orme St-Edme.

L'essentiel des voies piétonnes se localise dans les résidences de grande taille sous la forme de systèmes de cheminements desservant les différents bâtiments.

Les pistes cyclables

Plusieurs pistes cyclables sont présentes dans la commune ; certaines réalisations sont récentes, par exemple le long de la rue André Citroën et du Chemin Vert des Gratte-Boeufs, ou encore sur une partie du tronçon Ouest de la RD 14 au niveau de la Côte St-Marc avec le rétrécissement du trottoir Sud, l'élargissement du trottoir opposé, la création d'une contre-allée, d'une piste cyclable, d'un îlot central pour séparer la voie principale (à double sens) de la contre-allée et des dessertes piétonnes.

D'autres projets d'aménagements sont déjà à l'étude dans le cadre du Schéma intercommunal de développement des circulations douces élaboré par Val et Forêt et du Schéma cyclable départemental et régional, afin de redonner une continuité au réseau cyclable qui présente encore des points de rupture.

A Franconville, la prédominance de la fonction résidentielle de la commune et l'importance des déplacements domicile-école sont par ailleurs propices au développement des modes doux, notamment vers les équipements scolaires, mais aussi vers d'autres pôles générateurs comme la gare, les centres commerciaux, les espaces verts et les équipements sportifs et de loisirs. La valorisation des circulations douces constitue par ailleurs un moyen d'affirmer les liens du centre-ville avec des quartiers présentant une situation d'enclavement, comme Montédour et l'Epine Guyon, ou encore le secteur de la Mare des Noues et de l'Orme St-Edme.



Passage piétons souterrain
(Rue de l'Orme Saint Edme à la rue Balzac)



Piste cyclable traversant la résidence Montédour



Passage piétons au dessus de la voie ferrée
(Avenue des Marais)