

Prolongement du Métro ligne 1 à Val de Fontenay



Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic du prolongement du Métro ligne 1 ont été réalisées par le STIF à l'aide du modèle **ANTONIN 2** (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures).

⇒ Comment marche le modèle ANTONIN 2?

Le modèle ANTONIN 2 a été développé par le STIF pour prévoir **les déplacements des Franciliens dans les prochaines années** et **le nombre de voyageurs** qui emprunteront les lignes de transports collectifs ou utiliseront leur voiture.

Il permet de savoir combien de voyageurs il faudra transporter aux heures de pointe et de déterminer l'offre adaptée : quel mode (train, métro, tramway ou bus) pour les nouveaux projets ? combien de places assises ou debout dans les véhicules ? quel intervalle de passage ?

Le modèle se fonde sur **l'observation des déplacements des Franciliens**. Tous les 10 ans environ, une grande enquête est réalisée auprès d'un échantillon de Franciliens qui décrivent tous leurs déplacements pendant une journée, c'est **l'enquête globale transports** (tous les résultats sur www.omnil.fr).

Ces résultats font l'objet d'une analyse statistique pour expliquer les comportements de déplacements et les choix qui conduisent une personne à se déplacer :

- A-t-elle le permis de conduire ?
- Son ménage possède-t-il une ou plusieurs voitures ?
- Va-t-elle se déplacer pour aller travailler ? pour aller à l'école ou l'université ? pour faire des courses ? pour accompagner ses enfants ?
- Quelle destination va-t-elle choisir pour réaliser ces activités et quel mode de transport va-t-elle utiliser ?

On considère que les déplacements entre une origine et une destination vont **utiliser les itinéraires les plus courts en temps** et **générant le coût de transport le plus faible** entre ces points (coût du carburant et péage pour la voiture, coût du billet ou des abonnements Navigo pour les transports collectifs). Les prévisions sont généralement réalisées, pour les déplacements effectués, **aux heures de pointe** afin de prévoir **les capacités de transport maximales** qui seront nécessaires.

Pour estimer le nombre de déplacements, il faut connaître :

- Le **nombre d'habitants** et leurs caractéristiques (les femmes ne se déplacent pas comme les hommes, ni les personnes âgées comme les jeunes) ;
- Le **nombre d'emplois**, le nombre de places dans les établissements d'enseignement supérieur, les surfaces de commerces.

Le modèle inclut aussi **une description très précise des réseaux de transport** : les arrêts et les horaires des lignes de transports collectifs sont décrits ainsi que les principales routes et rues.

Ces informations permettent de **calculer les temps de parcours** entre zones en voiture ou en transports collectifs et de déterminer ainsi, pour un déplacement donné, l'itinéraire le plus court en temps et le mode le plus efficace.

⇒ Comment prévoir ce qui se passera à l'avenir ?

Le modèle est capable, à partir des données d'entrée fournies pour la situation actuelle, de **reconstituer le nombre de déplacements et les trafics observés aujourd'hui sur les réseaux de transport en commun et routier.**

Pour le futur, les données d'entrée sont changées. Par exemple, **des hypothèses sur l'évolution du nombre d'habitants ou d'emplois**, en fonction des projets de construction de logements ou de bureaux, sont intégrées. La description des réseaux de transport est modifiée en incorporant, par exemple, les nouvelles lignes de transports collectifs déjà prévues ou l'évolution des vitesses de circulation sur le réseau routier.

Le modèle recalcule alors les déplacements et les trafics à l'horizon futur sur la base de ces nouvelles hypothèses.

⇒ Quelles sont les hypothèses d'évolution retenues pour le prolongement du Métro ligne 1 ?

Pour les besoins de ce projet, le modèle ANTONIN 2 a été affiné sur le secteur d'étude comprenant Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Les prévisions sont réalisées à un horizon 2030.

1. Les données de population et d'emplois

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, les hypothèses concernant les populations et emplois ont été établies à partir des données issues :

- du recensement général de la population de 2009 (RGP - INSEE),
- de la base de recensement employeur de 2009 (CLAP – INSEE) et
- des projections de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU) à la commune à l'horizon 2030.

Le secteur d'étude compte en 2008, 203 000 habitants et 85 000 emplois. En 2030, les projections établies par l'IAU prévoient une population de 230 000 habitants et 104 000 emplois, soit une **augmentation de 15%** de la densité du tissu urbain.

Tableau : Variations de la population et des emplois autour du prolongement du Métro ligne 1

(correspondant aux chiffres des communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois sachant que pour Montreuil seule la partie sud de la commune est concerné par ce prolongement)

Variations	2008/2020	2008/2030 (hypothèse basse)	2008/2030 (hypothèse haute)
Population	+15 000	+ 22 000	+ 27 000
Emploi	+ 9 000	+ 18 000	+ 18 000
P+E	+ 24 000	+ 40 000	+ 45 000

Source : IAU-IDF

2. Les données sur les réseaux de transport

Les hypothèses retenues intègrent **les lignes actuelles** (RER E et A, métro lignes 1 et 9, tramway T3a et b, 9 lignes de bus) et **les projets** de prolongement du tramway T1 à Val de Fontenay, de prolongement du RER E à l'Ouest et la création de la nouvelle gare Rosa Parks, et de création du métro ligne 15 conformément au schéma d'ensemble du Grand Paris Express et aux orientations fixées par les annonces du gouvernement du 6 mars 2013 relatives au Nouveau Grand Paris.

⇒ Quels sont les résultats de trafic selon les 3 tracés ?

Tableau: Estimations de la fréquentation du prolongement du Métro ligne 1

	Nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin	Nombre de voyageurs à la journée	Nombre de voyageurs à l'année (millions)
Tracé 1 par Grands Pêcheurs et Val de Fontenay Est	14 000	112 000	32,5
Tracé 2 par Fontaine et Val de Fontenay Est	13 400	107 000	31,1
Tracé 3 par Verdun et Val de Fontenay Sud	7 800	62 000	18,0

Les données présentées ci-dessous permettent d'apprécier la fréquentation du prolongement selon les trois tracés. Il en ressort que **la fréquentation sur le prolongement via le tracé 1** par Grands Pêcheurs est **deux fois plus importante que via le tracé 3** par Verdun.

Le trafic du prolongement est fortement **dépendant de la qualité de la correspondance à Val de Fontenay** qui est meilleure avec une station à Val de Fontenay Est. Cela explique l'écart entre les tracés arrivant à Val de Fontenay Est et à Val de Fontenay Sud.