

# ÉTUDE DE TRAFIC

IKEA – implantation d'un entrepôt logistique  
dans la zone portuaire de Limay-Porcheville

Août 2023

# SOMMAIRE

- **Préambule**
- **État des lieux des trafics actuels**
- **Impact du projet sur la circulation**
- **Phase chantier**
- **Conclusion**
- **Annexes**



# PRÉAMBULE

---

# PRÉAMBULE

## Objet du document

IKEA projette la mise en place d'un entrepôt logistique dans la zone portuaire de Limay-Porcheville.

Dans ce cadre, IKEA a confié à Egis la réalisation d'une étude de trafic afin de qualifier et quantifier les conditions actuelles de circulation autour du site et mesurer l'impact du futur entrepôt sur les déplacements. Ce document constitue une mise à jour de l'étude de novembre 2021 intégrant :

- Des données d'entrée actualisées
- Une projection des trafics à différents horizons : ouverture du site en 2026 et exploitation à moyen terme en 2031
- L'intégration de l'évolution globale des trafics suivant les scénarios AME et AMS, scénarios prospectifs énergie-climat-air du gouvernement
- L'impact de la phase chantier préalable à l'ouverture du site

# PRÉAMBULE

## Présentation du site

Axes de communication structurants à proximité du site :

- A13 : sortie 11 Mantes Est
  - Rouen à 1h07
  - Paris à 1h15
- D983
  - Nogent-le-Roi à 55 minutes
- D190
- Réseau de chemin de fer, gare de Limay et gare de Mantes La Jolie, arrivée du prolongement du RER E en projet (EOLE) en 2024
- La Seine



★ Gare de Limay

▲ Site IKEA

# PRÉAMBULE

## Présentation du site

### ■ Gare ferroviaire de Limay :

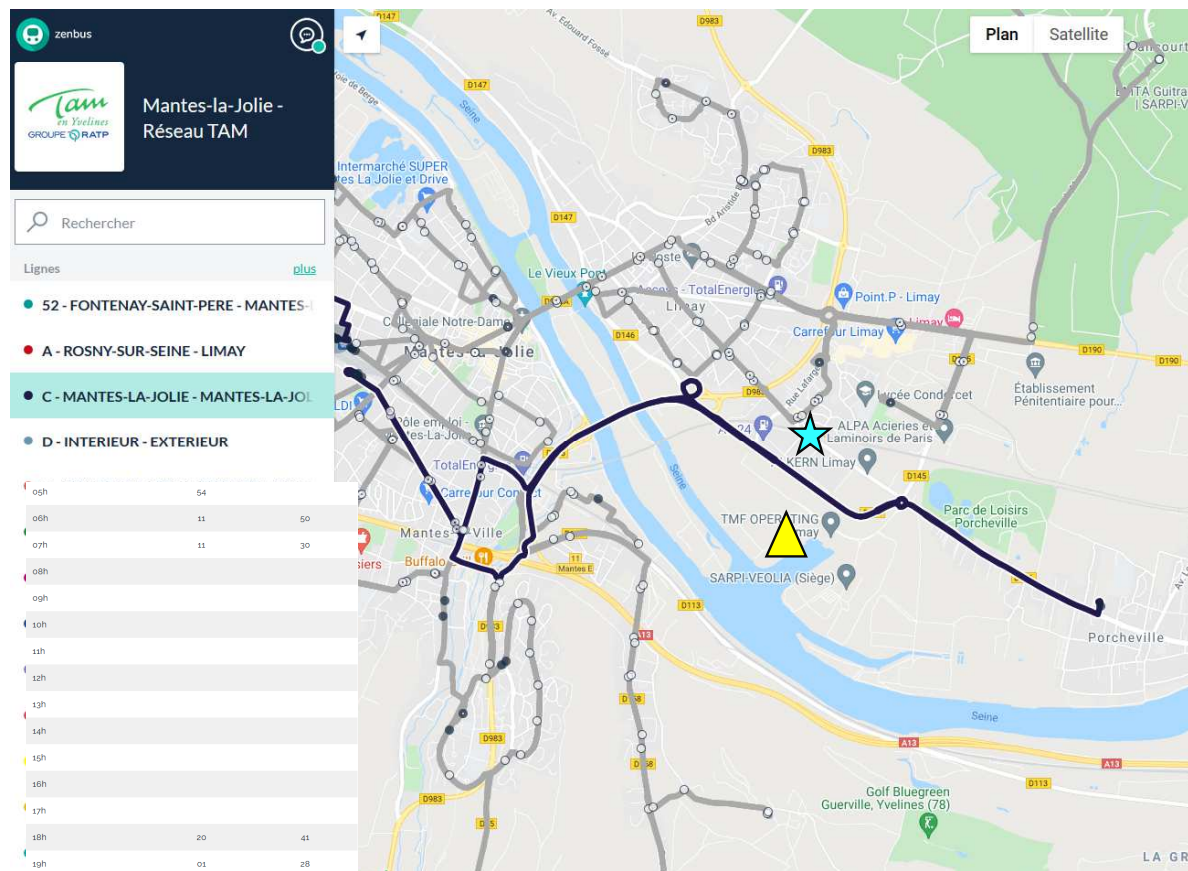
- Située à 21 minutes à pied
- Trajet le plus court vers Paris : 45 minutes
- En période de pointe matin (7h-9h), 7 trains en provenance de Paris arrivent à Limay (toutes les 20 minutes)
- En période de pointe soir (17h-19h), 6 trains partent vers Paris (toutes les 20-25 minutes)

### ■ Transport par bus :

- Ancien réseau TAM
- Desserte par la ligne P Gare SNCF Mantes-la-Jolie ↔ Gargenville, arrêt Port autonome à proximité immédiate du site
  - ▶ 19 passages par jour (9 vers Mantes , 10 vers Gargenville)
  - ▶ Passages uniquement aux heures de pointe (plages 5h55-8h25 et 17h35-19h55)
- Lignes K et L : arrêt Alpa à 20 minutes à pied

★ Gare de Limay

▲ Site IKEA



# PRÉAMBULE

## Données du projet à l'horizon 2026 (phase ouverture)

- Situation :
  - Le projet d'implantation est situé en lieu et place d'un entrepôt *Citroën* fermé en 2020. Actuellement, le site est exploité par la société *GEFCO*
  - Accès par le giratoire D145 X D146 x bd Pasteur
- Prévisionnel des flux collaborateurs :
  - 331 employés
  - Fonctionnement en 3x8h pour 288 employés : 121 (6h-14h), 115 (14h-22h), 52 (22h-6h)
  - 43 employés concernés par des arrivées/départs aux heures de pointe matin (8h-9h) et soir (17h-18h)
- Prévisionnel trafic PL :
  - 77 véhicules réalisant 2 trajets par jour (154 déplacements) sans pic d'affluence notable
- Stationnement :
  - 654 places VL (dont 12 places VUL)
  - 91 places PL

Cette étude ne traite pas des flux PL internes à la zone portuaire, mais un descriptif du projet est présenté en annexe.

	2026																							
Flux employés					121	52		43									115	121		43				
Heures	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Flux PL	5			5		4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
	5			5		4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		

XXX flux émis

XXX flux attiré

331 somme des arrivées Employés

331 somme des départs Employés

77 somme des arrivées PL

77 somme des départs PL

Schéma des flux employés et PL dans une journée (hors week-end)

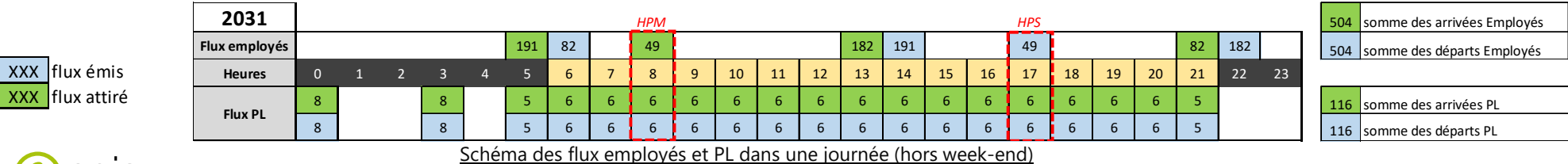


# PRÉAMBULE

## Données du projet à l'horizon 2031 (phase exploitation)

- Prévisionnel des flux collaborateurs :
  - 504 employés
  - Fonctionnement en 3x8h pour 455 employés : 191 (6h-14h), 182 (14h-22h), 82 (22h-6h)
  - 49 employés concernés par des arrivées/départs aux heures de pointe matin (8h-9h) et soir (17h-18h)
- Prévisionnel trafic PL :
  - 116 véhicules réalisant 2 trajets par jour (232 déplacements) sans pic d'affluence notable
- Stationnement : identique à la phase ouverture 2026

Cette étude ne traite pas des flux PL internes à la zone portuaire, mais un descriptif du projet est présenté en annexe.





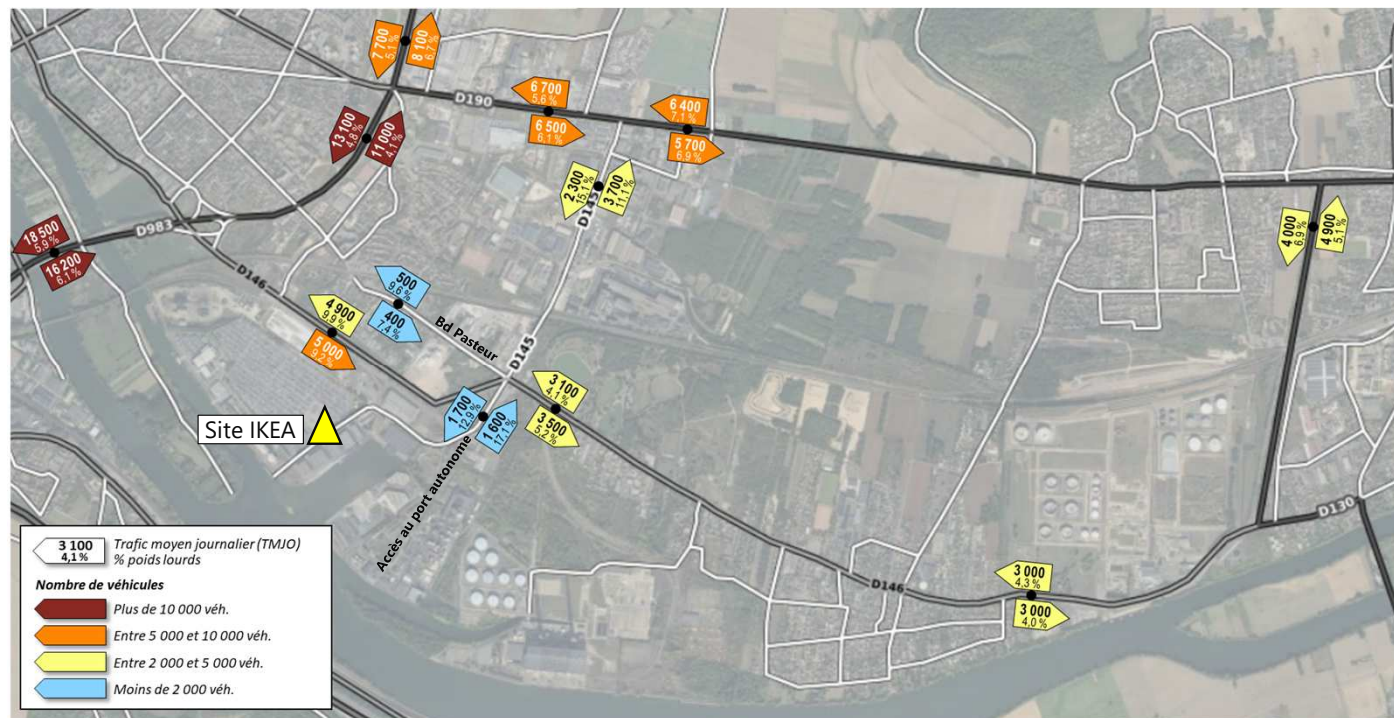
# **ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS**

---

# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Trafics journaliers

- Une campagne de comptages automatiques s'est déroulée du 19 au 26 octobre et du 15 au 21 novembre 2021
- Les résultats extraits pour les trafics moyens journaliers ouvrés (TMJO) correspondent à la moyenne des trafics sur les jours complets hors vacances scolaires et congés de fin de semaine
- Nous observons des taux de poids-lourds (PL) assez élevés dans le secteur d'étude, en particulier sur la voie d'accès au port autonome (la route des Grands Vals), de l'ordre de 13% à 17%, sur la D145 (11% à 15%) et la D146 depuis la D983 (9% à 10%)
- Taux de PL relativement élevé sur le bd Pasteur alors que le transit PL y est interdit. Notons qu'une seule ligne de transport en commun emprunte cette voie, ce résultat élevé peut s'expliquer par la présence d'une usine dans cette rue,
- Trafics et taux PL assez stables en amont et en aval de Porcheville sur la D146, cet axe est potentiellement utilisé en axe de transit par une partie des usagers en véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)



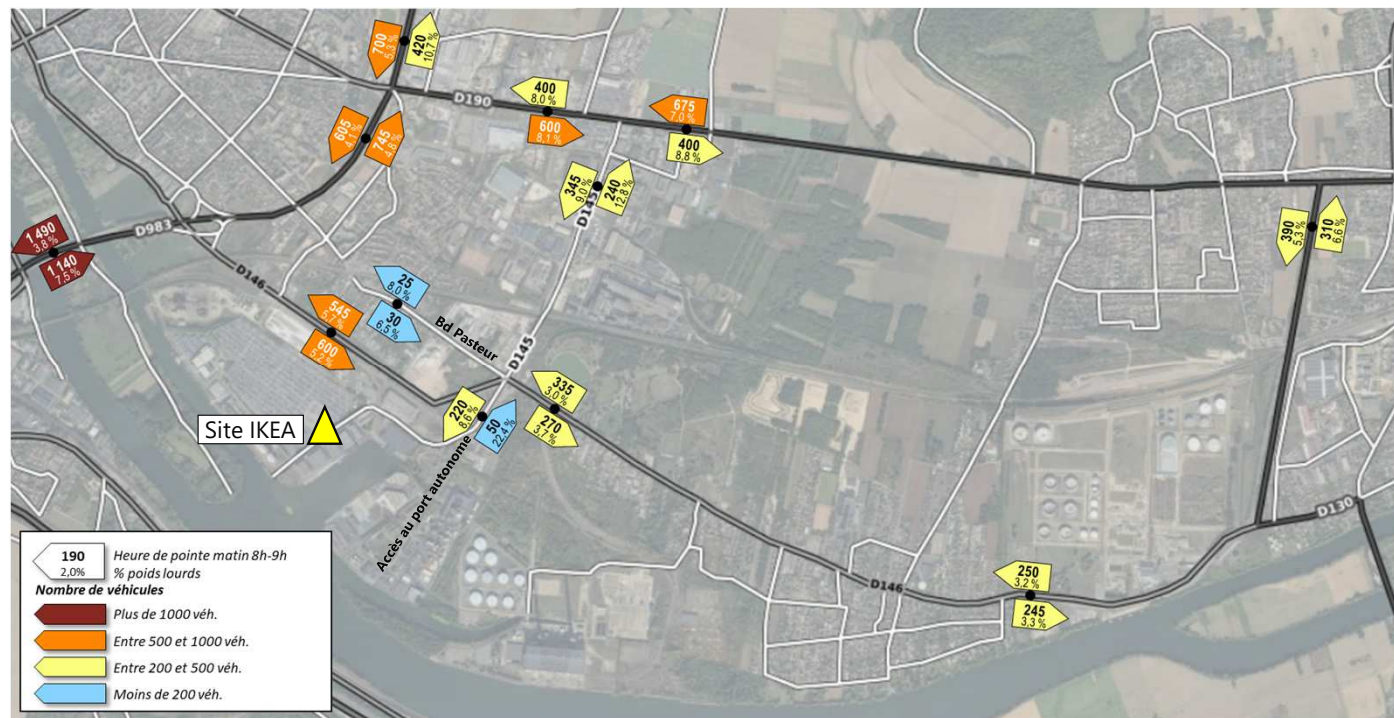
Trafics moyens journaliers ouvrés (TMJO) – unité tous véhicules - valeurs arrondies à la centaine

# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Trafics aux heures de pointe

### En heure de pointe matin (HPM)

- Sur le secteur d'étude, les compteurs automatiques révèlent une heure de pointe de 8h à 9h



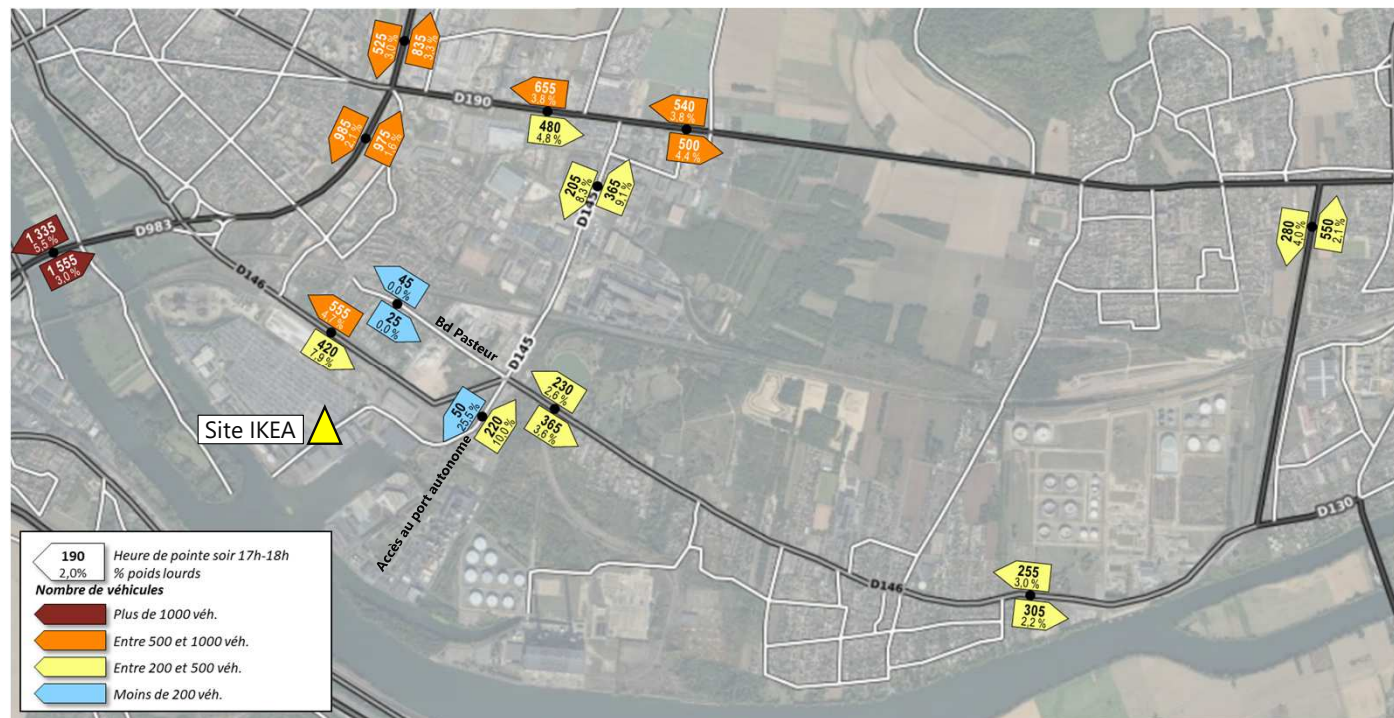
Trafics à l'heure de pointe matin (HPM) - unité tous véhicules - valeurs arrondies au multiple de 5

# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Trafics aux heures de pointe

### En heure de pointe soir (HPS)

- Sur le secteur d'étude, les compteurs automatiques révèlent une heure de pointe de 17h à 18h



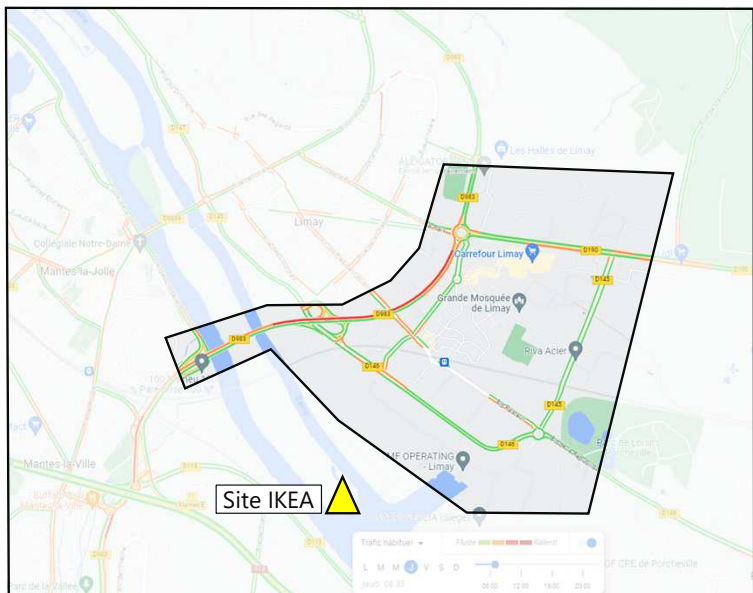
Trafics à l'heure de pointe soir (HPS) - unité tous véhicules - valeurs arrondies au multiple de 5



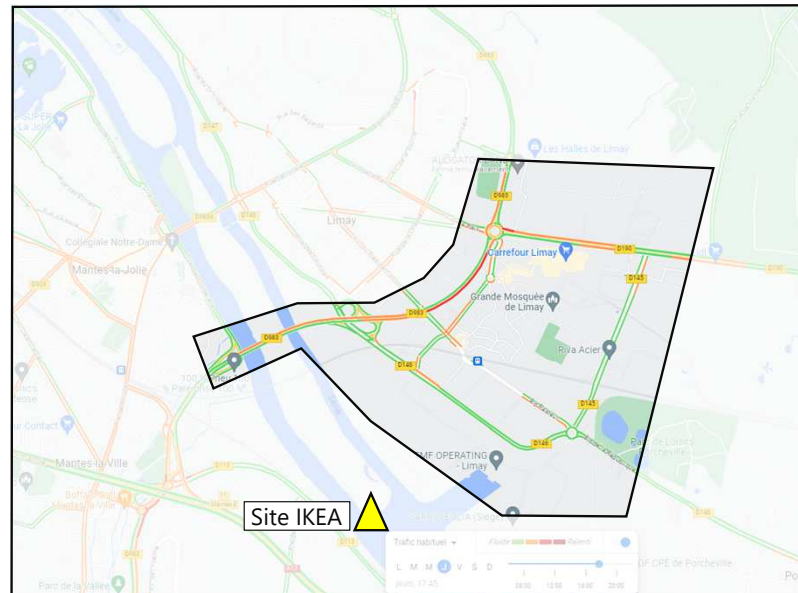
# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## État du trafic aux heures de pointe

- Heures de pointe matin et soir (HPM et HPS, données actualisées 2023 ©Google)
  - Conditions de circulation très fluides sur les D145 et D146
  - Légers ralentissements sur le bd Pasteur et la D190
  - Congestions plus importantes sur les D983



Congestions maximales en HPM – jeudi en période habituelle (8h35)



Congestions maximales en HPS – jeudi en période habituelle (17h45)

# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Étude capacitaire sur carrefour

- Nous avons porté notre analyse capacitaire sur le carrefour giratoire qui dessert le port autonome où se situera le site IKEA. Au regard des données du projet (fonctionnement en 3x8h, absence de pic d'affluence PL), l'impact du projet sur les carrefours environnants sera négligeable
- Ce carrefour est celui qui concentrera tous les flux entrants et sortants du site étudié sur le domaine public et qui sera le plus impacté par le projet
- Les réserves de capacité du carrefour giratoire à l'entrée de la zone portuaire ont été étudiées pour savoir si les dimensionnements et trafics en présence correspondent au bon fonctionnement observé sur les traficors
- Cette étude capacitaire sur la situation actuelle permettra par la suite de mesurer l'impact du projet et de proposer, si besoin, des solutions d'optimisation

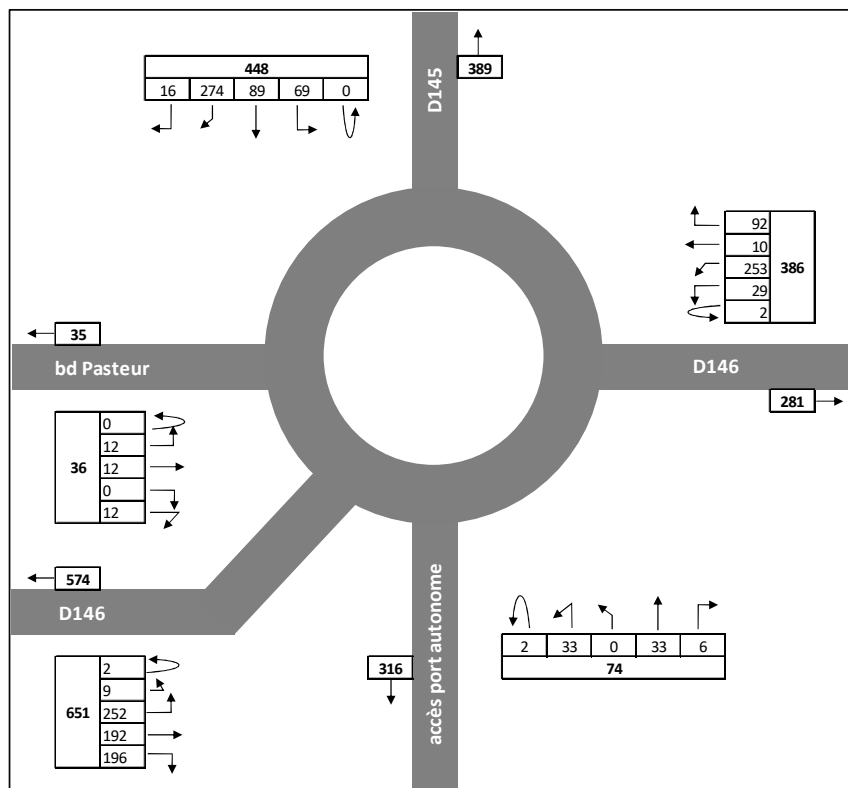


Situation du carrefour étudié

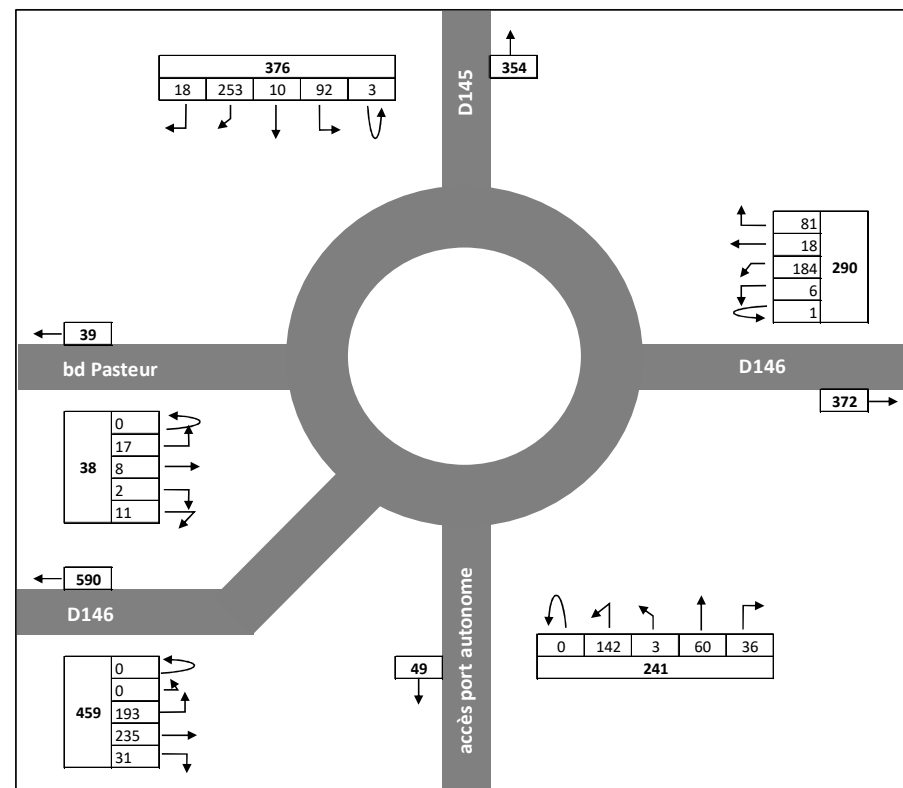
# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Étude capacitaire sur carrefour

- Trafics actuels issus des comptages directionnels aux heures de pointe matin (HPM) et soir (HPS), en uvp/h



Comptages directionnels en HPM (uvp/h)



Comptages directionnels en HPS (uvp/h)



# ÉTAT DES LIEUX DES TRAFICS ACTUELS

## Étude capacitaire sur carrefour

- L'analyse de capacité du carrefour giratoire est menée selon la méthode CEREMA à l'aide du logiciel GIRABASE
- Les trafics renseignés dans cet outil de calcul de capacité statique sont en UVP/h (1 véhicule léger = 1 UVP, 1 poids lourd = 2 UVP)
- Les résultats des calculs de capacité indiquent un **très bon fonctionnement du carrefour giratoire aux heures de pointe matin et soir**

Girabase Version 4 CERTU - CETE de l'Ouest - SETRA  
10/11/2021 - Giratoire D146xD145

Nom du Carrefour :

Localisation :

Environnement :

Variante :

Date :

Giratoire D146xD145

Limay-Porcheville

Péri Urbain

09/11/2021

Anneau

Rayon de l'îlot infranchissable :

Largeur de l'anneau franchissable :

Rayon extérieur du giratoire :

24,50 m

8,50 m

33,00 m

Branches

Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)			Sortie
				Entrée		Îlot	
				à 4 m	à 15 m		
D146 bd de la République	0			4,00		9,50	5,00
D145 ch. des Grands Vals	90			3,50		9,00	5,00
bd Pasteur	180			3,50		9,50	5,00
D146	225			4,00		10,00	4,50
accès zone portuaire	270			3,50		11,50	5,00

D145 ch. des Grands Vals

D146 bd de la République

bd Pasteur

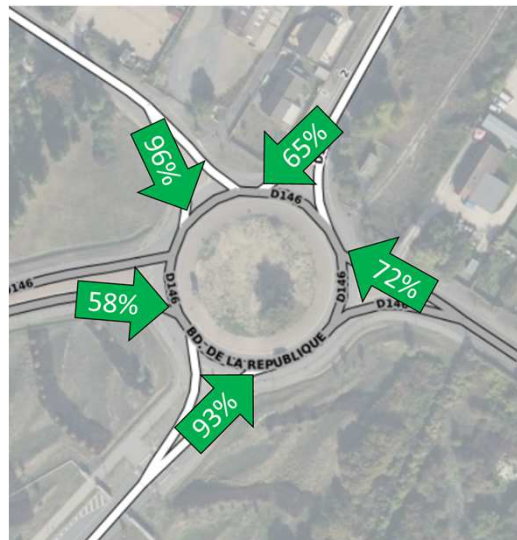
D146

accès zone portuaire

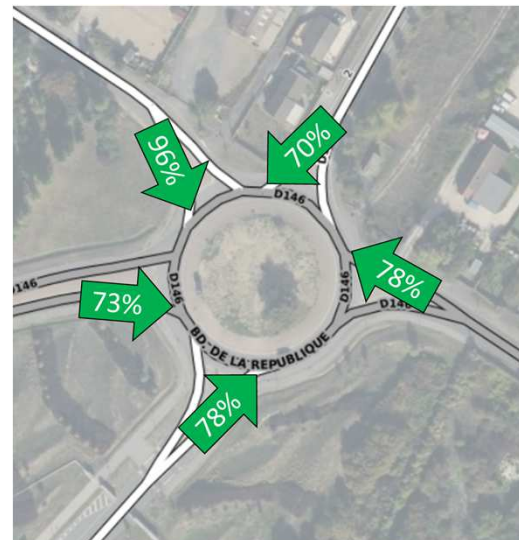
Remarques de conception

Néant

Caractéristiques du carrefour sur le logiciel *Girabase*



Réserves de capacité en HPM



Réserves de capacité en HPS



# **IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION**

---

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Évolution des trafics aux horizons 2026 et 2031

Dans l'étude de trafic de 2021, aucune date de mise en service n'avait été fournie. Pour la mise à jour de cette étude où des horizons d'ouverture et d'exploitation ont été communiqués, nous nous appuierons sur les hypothèses de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) pour évaluer l'évolution des trafics non-liés au projet, avec deux scénarios :

- Scénario AME (Avec Mesures Existantes) : reflète les évolutions de la demande de transport dans un contexte tendanciel comprenant toutes les mesures mises en œuvre en France avant le 1er juillet 2017
- Scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires) : intègre des mesures visant à la neutralité carbone à l'horizon 2050

Ces ratios ont été appliqués sur tous les trafics au niveau du giratoire desservant la zone portuaire. Pour rappel, les données nationales calculées sur la base de l'évolution en véhicule.km par an donnent :

SNBC France Taux annuel	AMS		AME	
	VP/VUL	PL/Cars	VP/VUL	PL/Cars
2015-2030	-0,02%	+0,79%	+0,45%	+1,23%

Les évolutions de trafic retenues pour les différentes phases de cette étude sont les suivantes :

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
scénario AME : VL	1	0,45%	0,90%	1,36%	1,81%	2,27%	2,73%	3,19%	3,66%	4,12%	4,59%
scénario AME : PL	1	1,23%	2,48%	3,74%	5,01%	6,30%	7,61%	8,93%	10,27%	11,63%	13,00%
scénario AMS : VL	1	-0,02%	-0,04%	-0,06%	-0,08%	-0,10%	-0,12%	-0,14%	-0,16%	-0,18%	-0,20%
scénario AMS : PL	1	0,79%	1,59%	2,39%	3,20%	4,01%	4,83%	5,66%	6,50%	7,34%	8,19%
	année de référence					phase chantier	phase ouverture				phase exploitation

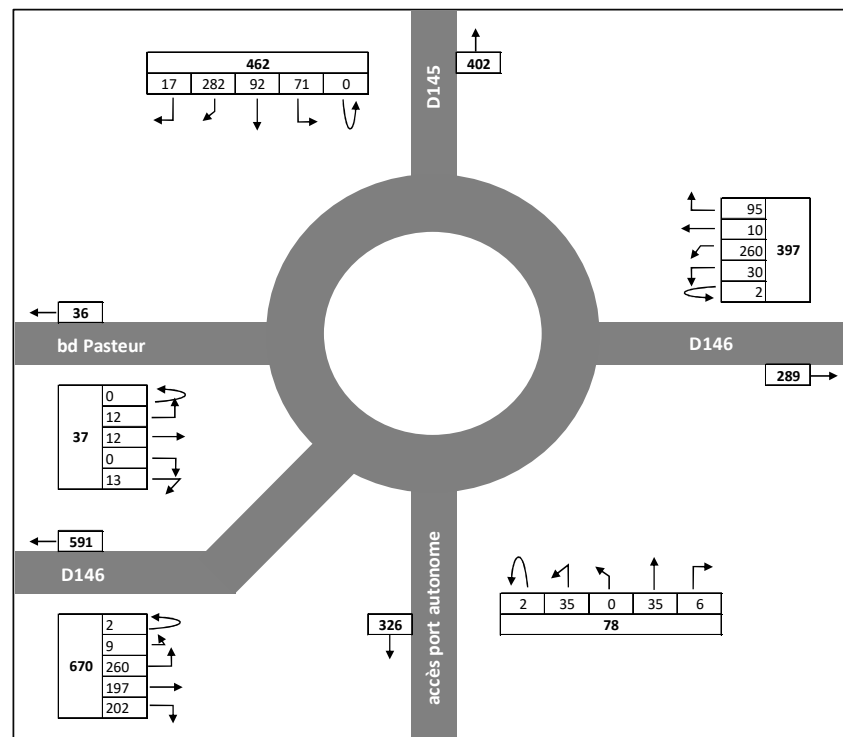
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Évolution des trafics à l'horizon 2026

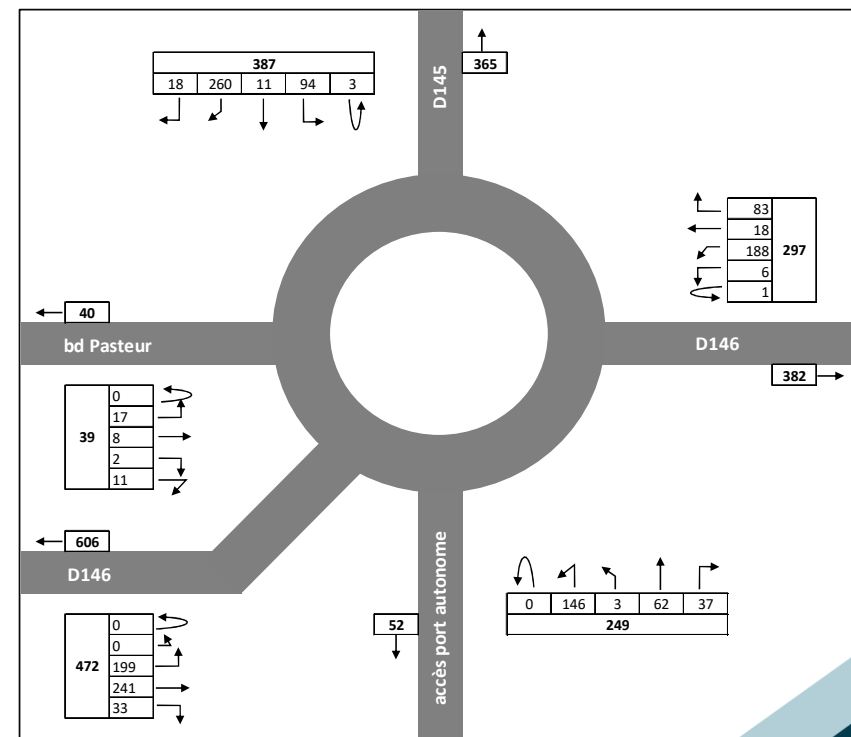
### Trafics 2026 - Scénario AME

Évolution des trafics entre 2021 et 2026 :

- Véhicules légers +2,27%
- Poids lourds +6,30%



Trafics AME en HPM (uvp/h) hors projet



Trafics AME en HPS (uvp/h) hors projet

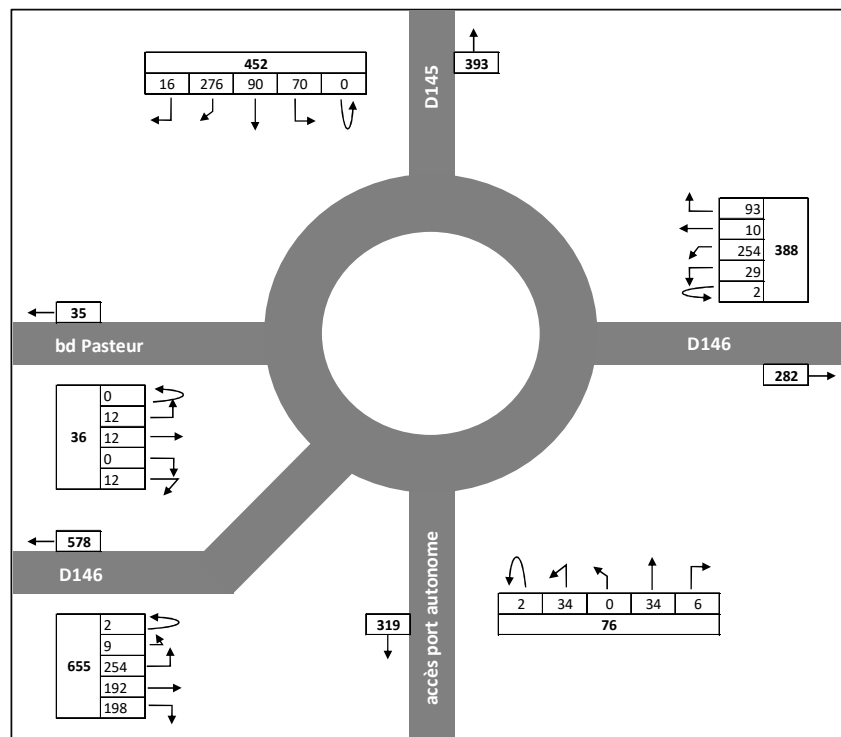
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Évolution des trafics à l'horizon 2026

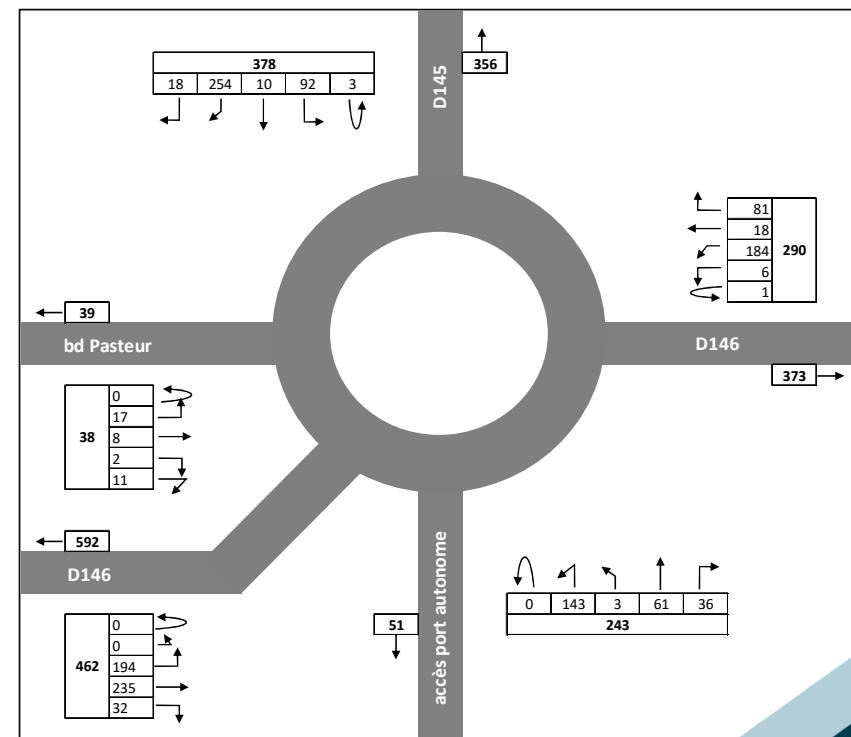
### Trafics 2026 - Scénario AMS

Évolution des trafics entre 2021 et 2026 :

- Véhicules légers -0,10%
- Poids lourds +4,01%



Trafics AMS en HPM (uvp/h) hors projet



Trafics AMS en HPS (uvp/h) hors projet

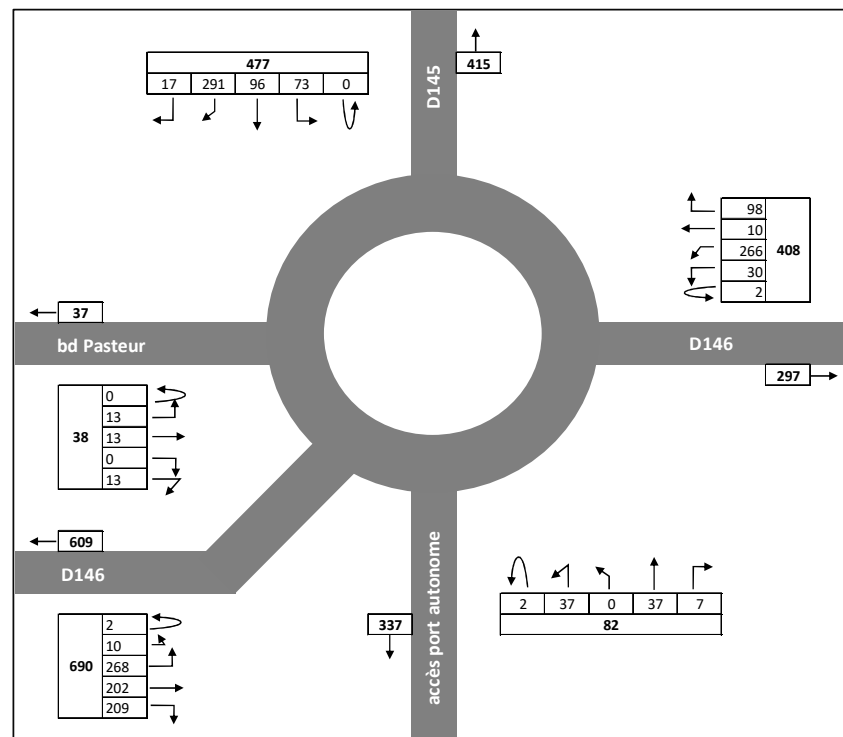
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Évolution des trafics à l'horizon 2031

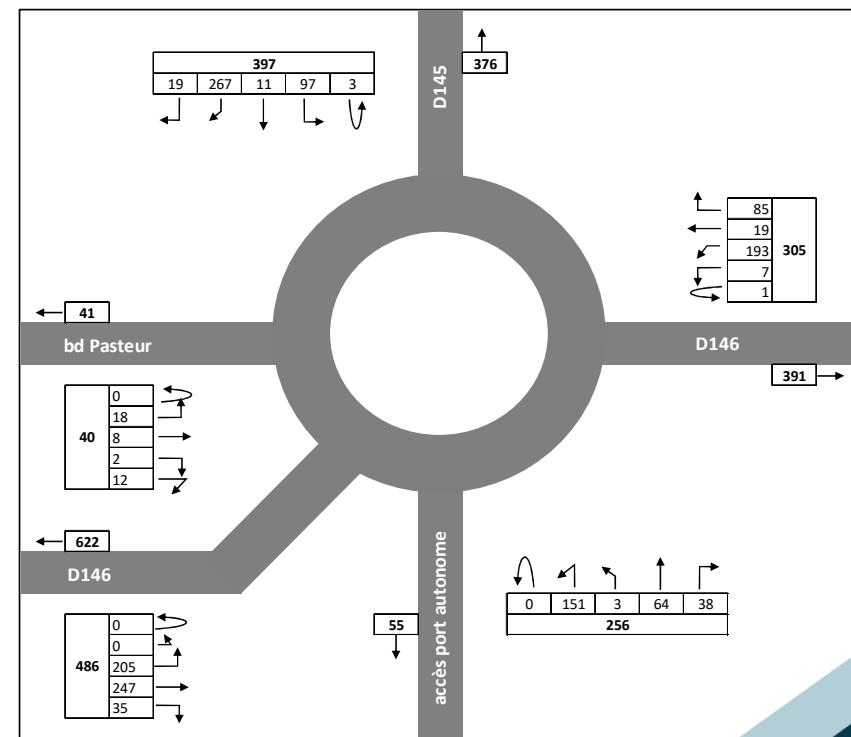
### Trafics 2031 - Scénario AME

Évolution des trafics entre 2021 et 2031 :

- Véhicules légers +4,59%
- Poids lourds +13,00%



Trafics AME en HPM (uvp/h) hors projet



Trafics AME en HPS (uvp/h) hors projet

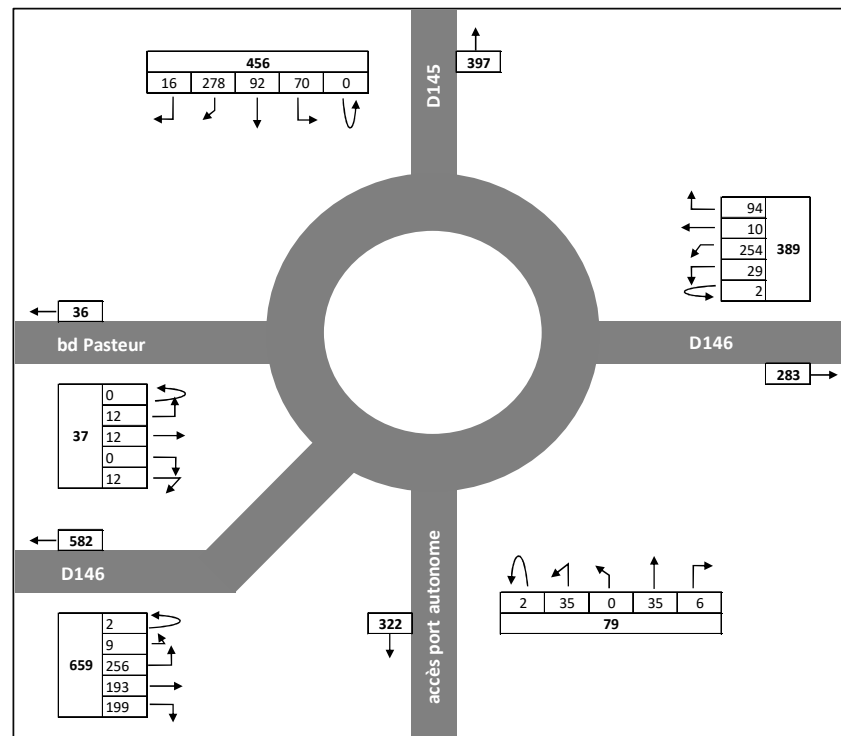
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Évolution des trafics à l'horizon 2031

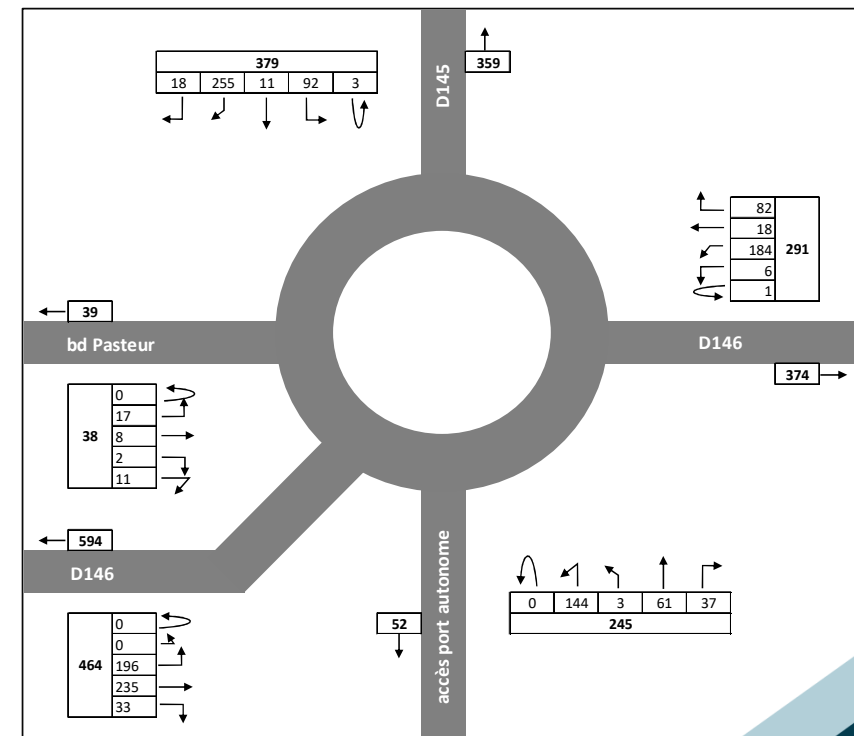
### Trafics 2031 - Scénario AMS

Évolution des trafics entre 2021 et 2031 :

- Véhicules légers -0,20%
- Poids lourds +8,19%



Trafics AMS en HPM (uvp/h) hors projet



Trafics AMS en HPS (uvp/h) hors projet

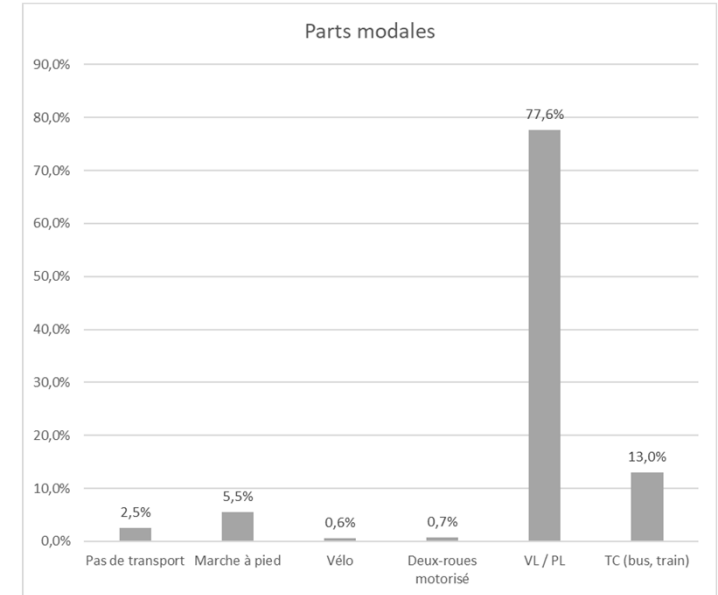


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Hypothèses de génération des trafics

### Détermination des parts modales

- Pour déterminer les hypothèses de parts modales, nous nous sommes appuyés sur la base *INSEE* domicile-travail de 2017 avec Limay pour destination
- Par conséquent, nous pouvons appliquer le taux de 77,6% de véhicules légers (VL) aux employés se déplaçant aux heures de pointe matin et soir. Cette valeur peut être perçue comme pessimiste car l'enquête de 2017 ne prend ni en compte le covoiturage possible, ni l'arrivée du RER E (EOLE) en 2024



Parts modales sur Limay (source *Insee* 2017)

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Hypothèses de génération des trafics

En appliquant les hypothèses de parts modales aux flux employés (véhicules légers), nous pouvons en déduire les flux suivants aux heures de pointe (unité tous véhicules et uvp) :

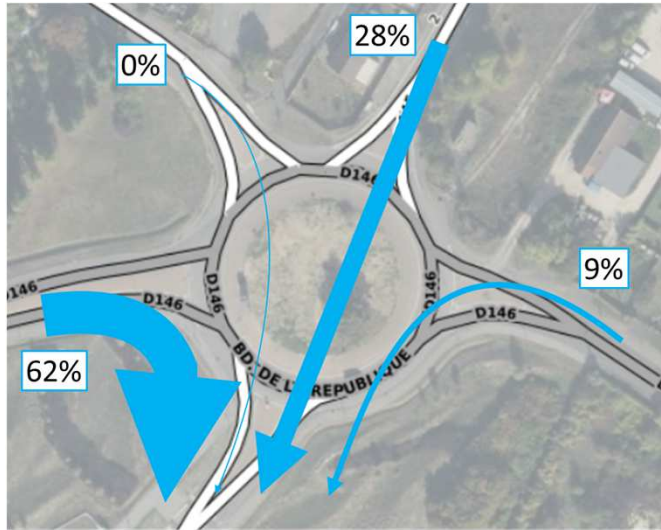
2026	HPM		HPS	
	trafics émis	trafics attirés	trafics émis	trafics attirés
Flux VL	0	33	33	0
Flux PL	4	4	4	4
TOTAL en UVP	8	41	41	8

2031	HPM		HPS	
	trafics émis	trafics attirés	trafics émis	trafics attirés
Flux VL	0	38	38	0
Flux PL	6	6	6	6
TOTAL en UVP	12	50	50	12

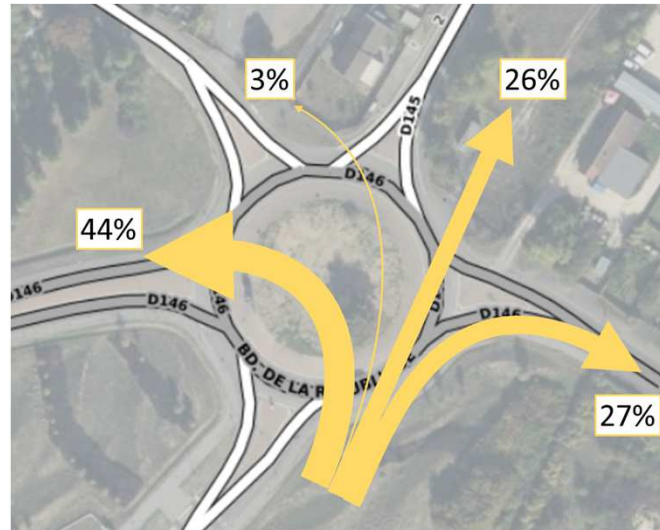
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Hypothèses de génération des trafics

Les hypothèses de répartition des flux entrants et sortants de la zone portuaire s'appuient sur les résultats des comptages directionnels de 2021. Nous appliquons les mêmes ratios aux véhicules légers projetés aux différents horizons.



Répartition des flux VL entrant en HPM



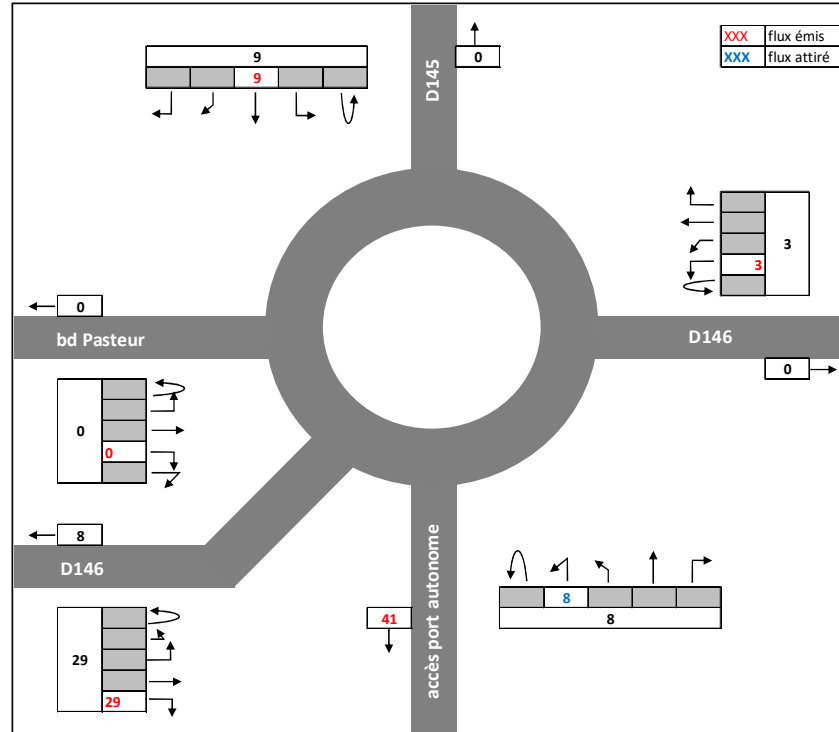
Répartition des flux VL sortant en HPS

Concernant les trafics poids lourds projetés, hypothèse d'un flux à 100% depuis et vers la D146 (liaison vers l'A13).

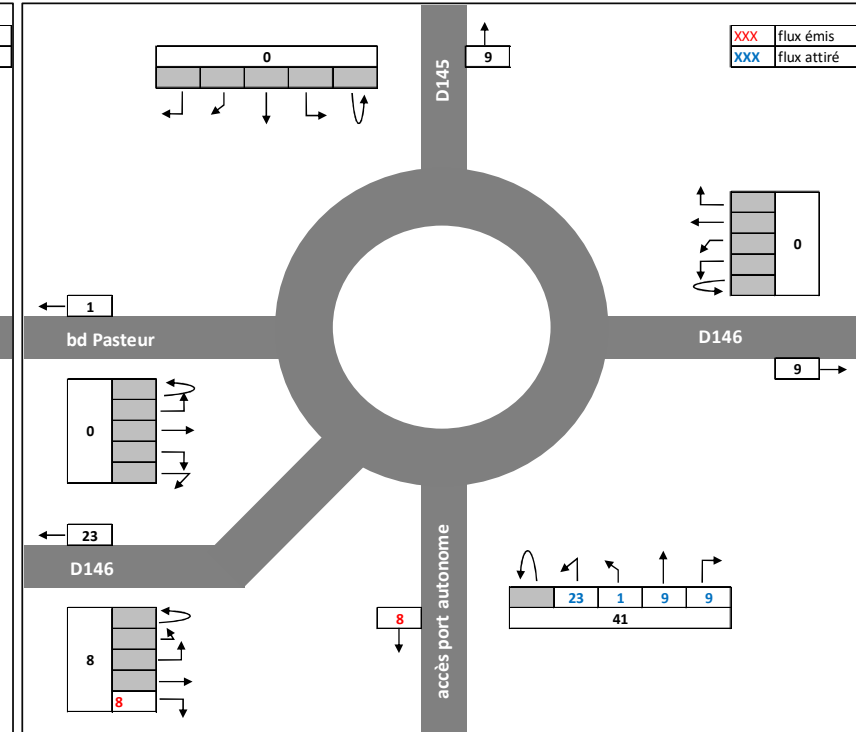
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Trafics générés par le projet seul en 2026

- Les schémas ci-contre font apparaître uniquement les trafics générés en uvp/h (émis+attirés) par le projet en HPM et HPS en 2026 (1VL = 1 UVP et 1 PL = 2 UVP)
- Hypothèse de distribution des flux projet entrants et sortants au prorata de la distribution des flux aux heures de pointe sur les données de comptage 2021



Trafics projet seul en HPM (uvp/h)

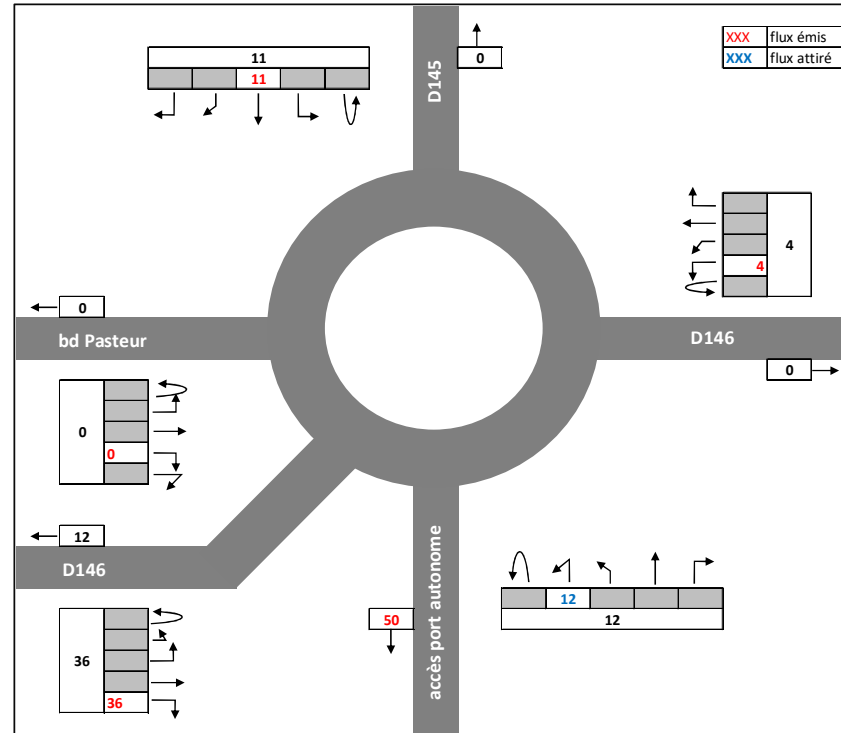


Trafics projet seul en HPS (uvp/h)

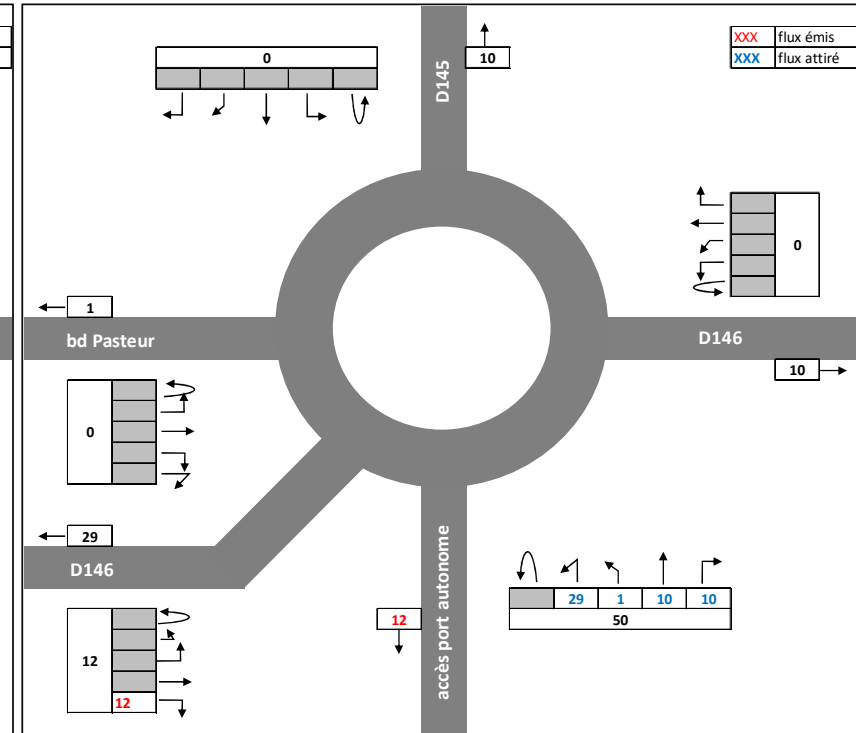
# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Trafics générés par le projet seul en 2031

- Même démarche à l'horizon 2031



Trafics projet seul en HPM (uvp/h)



Trafics projet seul en HPS (uvp/h)

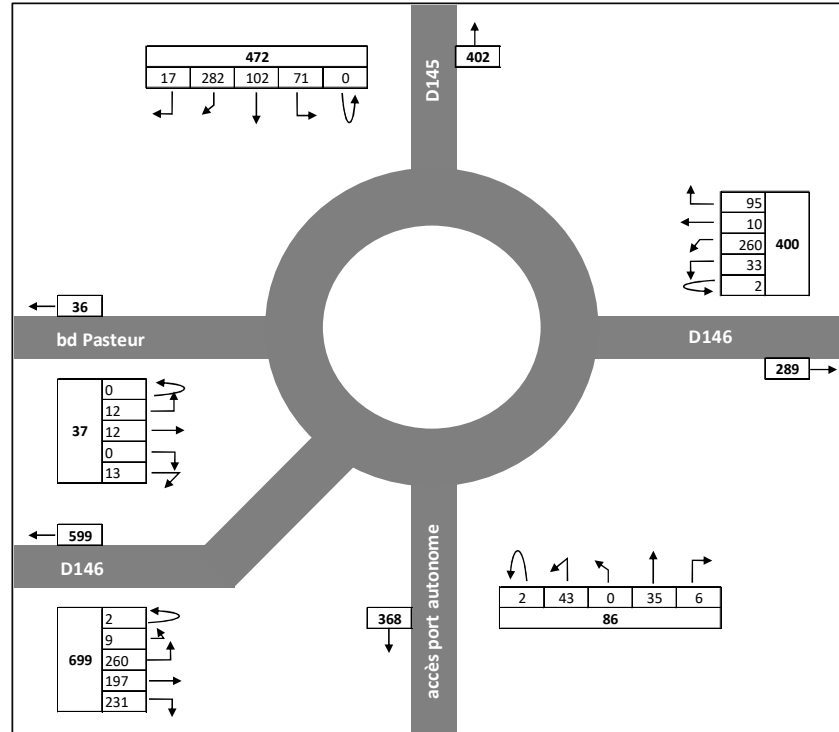
# Horizon 2026

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

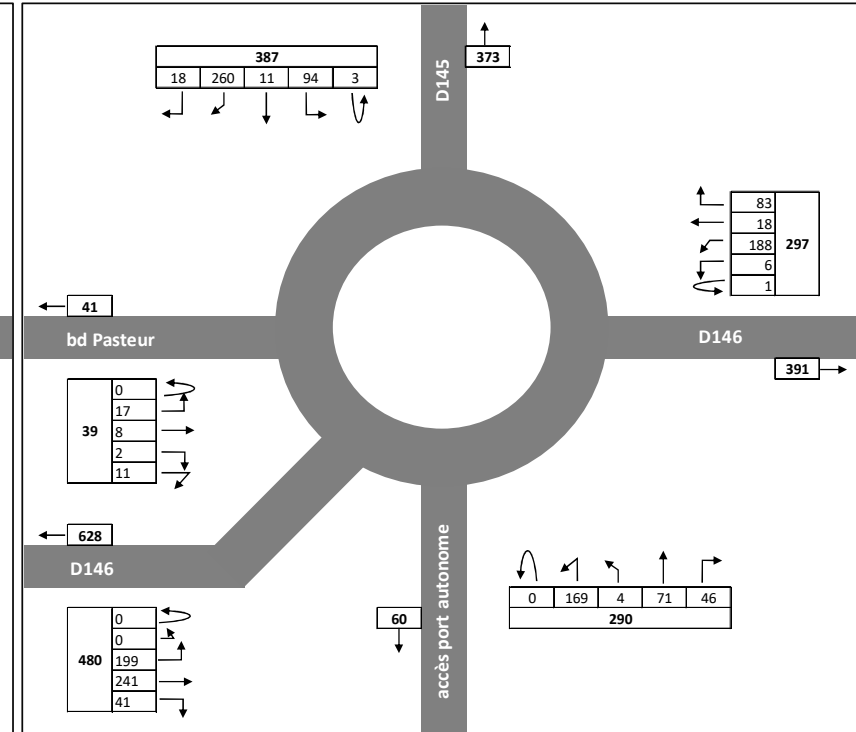
## Trafics générés par le projet en 2026 AME

### Trafics établis par :

- Trafics 2021
- + Évolution de trafic AME jusqu'en 2026
- + Trafics émis par le projet aux heures de pointe



Trafics projet en HPM (uvp/h)



Trafics projet en HPS (uvp/h)

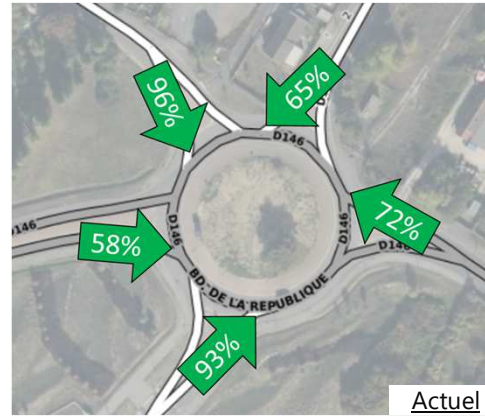


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

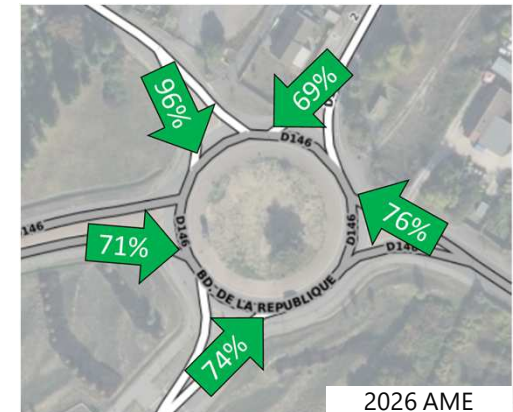
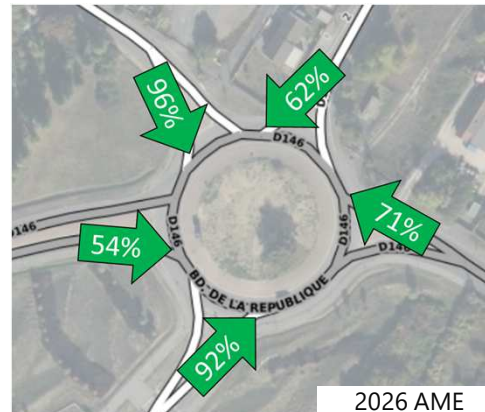
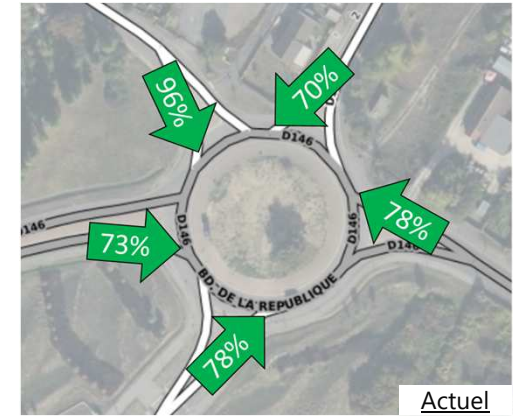
## Étude capacitaire sur carrefour aux heures de pointe en 2026 AME

- Impact négligeable des flux projet aux heures de pointe matin et soir
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 4% en HPM, valeur minimale de 54% sur la D146 Est
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 4% en HPS, valeur minimale de 69% sur la D145
- Aux heures de pointe, le trafic généré par l'entrepôt logistique devrait avoir un **très faible impact sur les conditions de circulation** du carrefour d'accès à la zone portuaire
- Précision : les réserves de capacité du projet ne tiennent pas compte des flux actuels générés par l'entreprise *GEFCO* qui ne sera plus présente à l'ouverture du projet et qu'il faudrait décompter des projections
  - env. 10 VL en HPM
  - Entre 15 et 20 PL entre 7h et 12h (peak entre 7h-9h)
  - Ces niveaux de trafics en baisse ne sont pas suffisamment significatifs pour modifier la tendance globale

Réserves de capacité en HPM



Réserves de capacité en HPS

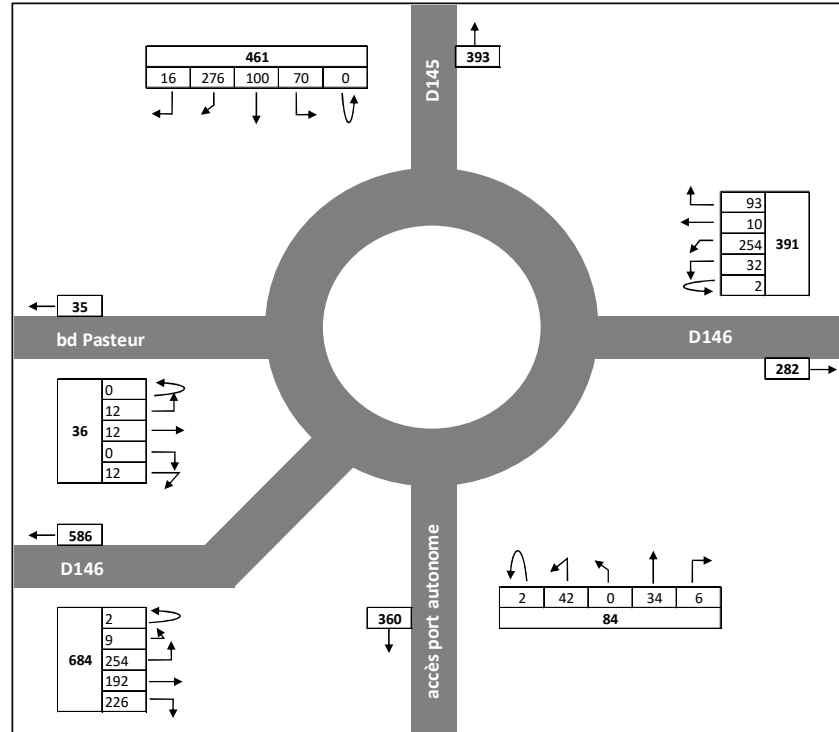


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

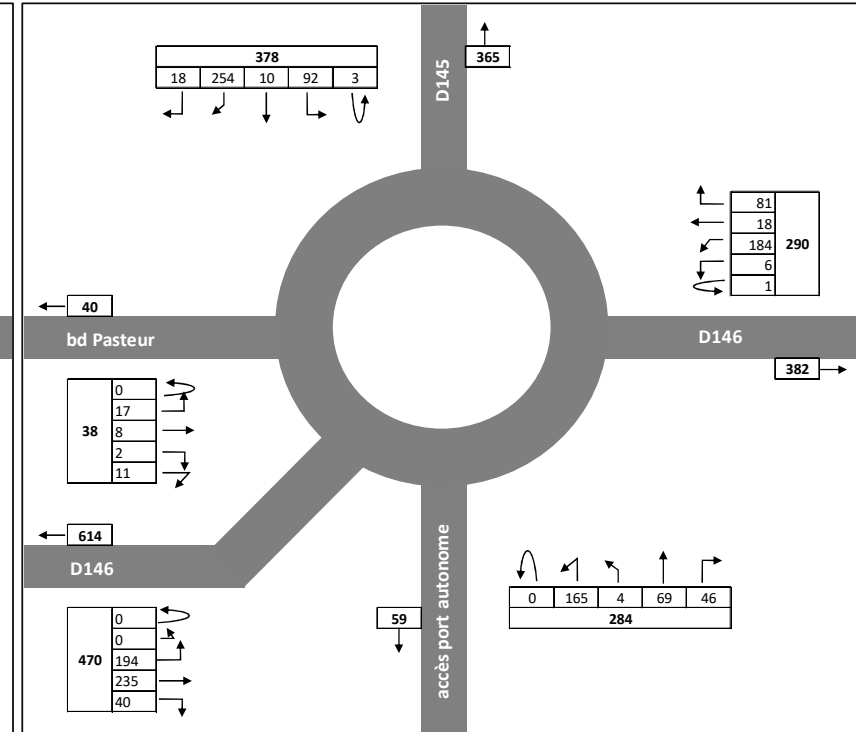
## Trafics générés par le projet en 2026 AMS

### Trafics établis par :

- Trafics 2021
- + Évolution de trafic AMS jusqu'en 2026
- + Trafics émis par le projet aux heures de pointe



Trafics projet en HPM (uvp/h)



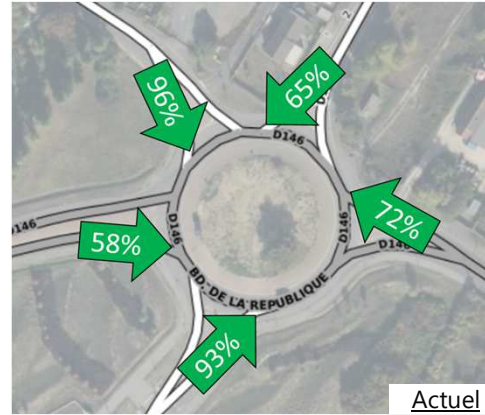
Trafics projet en HPS (uvp/h)

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

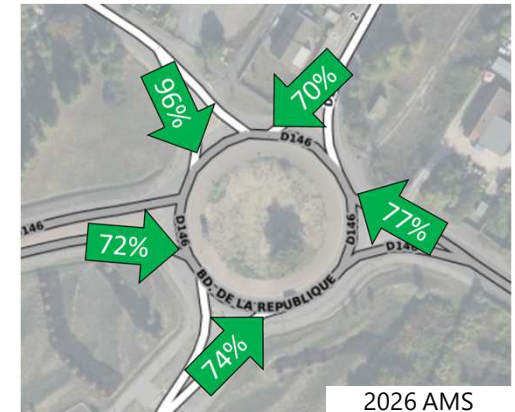
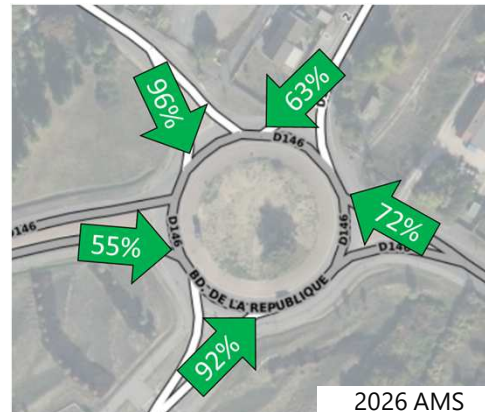
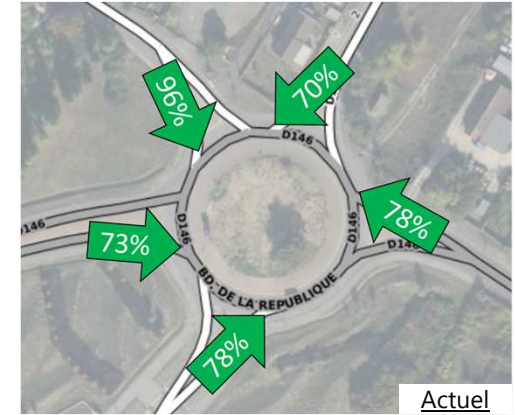
## Étude capacitaire sur carrefour aux heures de pointe en 2026 AMS

- Impact négligeable des flux projet aux heures de pointe matin et soir
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 3% en HPM, valeur minimale de 55% sur la D146 Est
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 4% en HPS, valeur minimale de 70% sur la D145
- Aux heures de pointe, le trafic généré par l'entrepôt logistique devrait avoir un **très faible impact sur les conditions de circulation** du carrefour d'accès à la zone portuaire

Réserves de capacité en HPM



Réserves de capacité en HPS



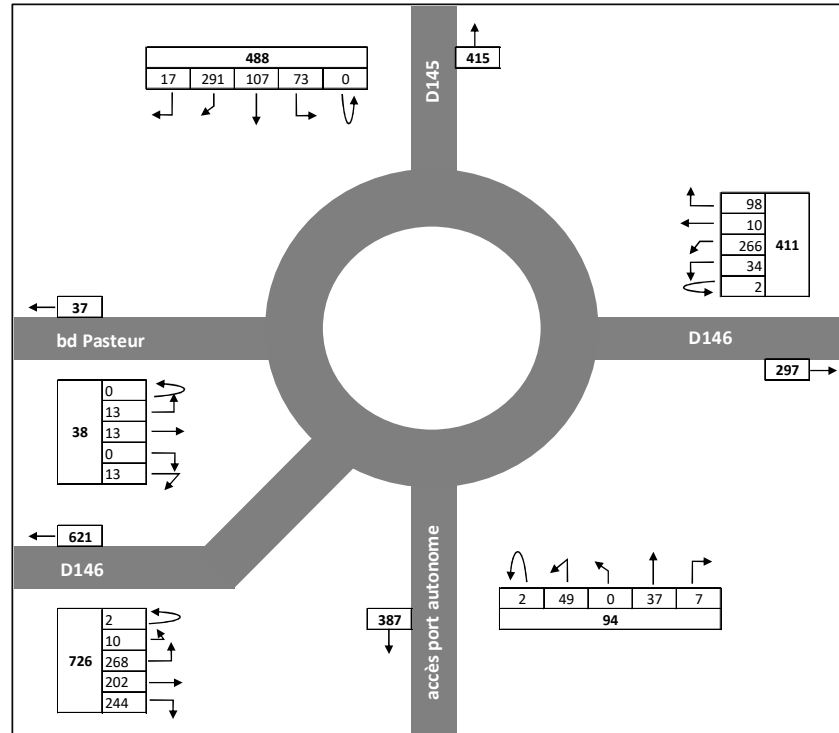
# Horizon 2031

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

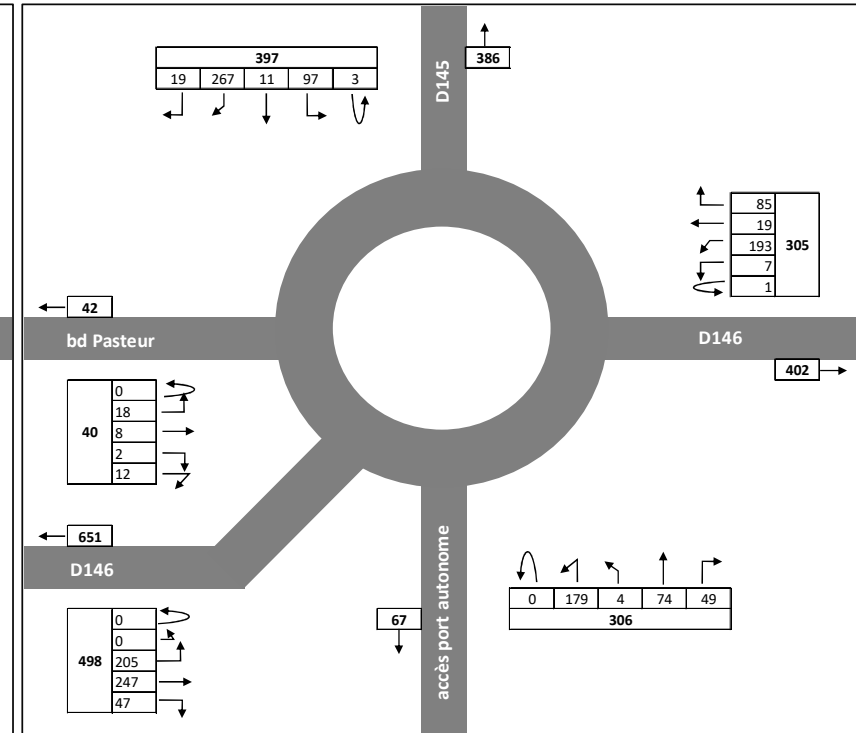
## Trafics générés par le projet en 2031 AME

### Trafics établis par :

- Trafics 2021
- + Évolution de trafic AME jusqu'en 2031
- + Trafics émis par le projet aux heures de pointe



Trafics projet en HPM (uvp/h)



Trafics projet en HPS (uvp/h)

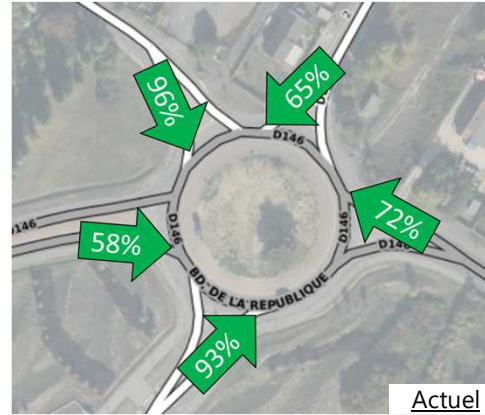


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

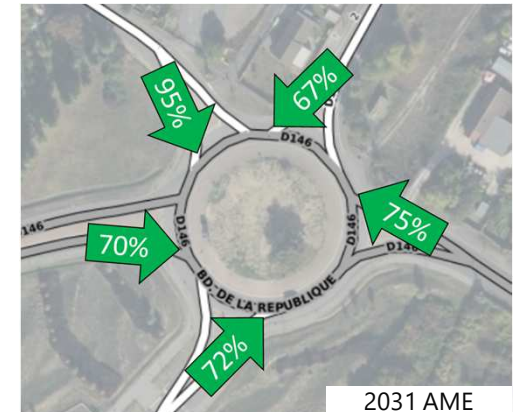
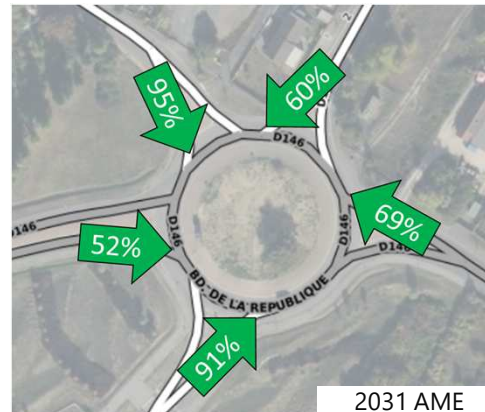
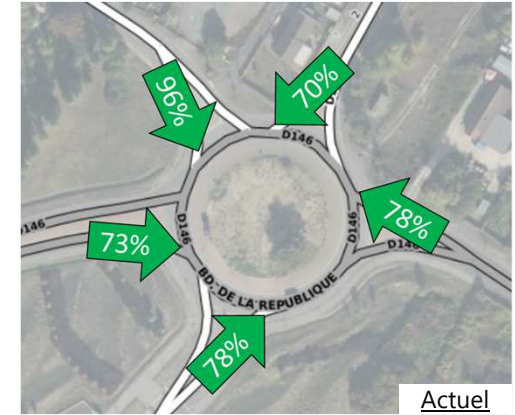
## Étude capacitaire sur carrefour aux heures de pointe en 2031 AME

- Très faible impact des flux projet aux heures de pointe matin et soir
  - Baisse des réserves de capacité de 1 à 6% en HPM, valeur minimale de 52% sur la D146 Est
  - Baisse des réserves de capacité de 1 à 6% en HPS, valeur minimale de 67% sur la D145
- Aux heures de pointe, le trafic généré par l'entrepôt logistique devrait avoir un **très faible impact sur les conditions de circulation** du carrefour d'accès à la zone portuaire

Réserves de capacité en HPM



Réserves de capacité en HPS

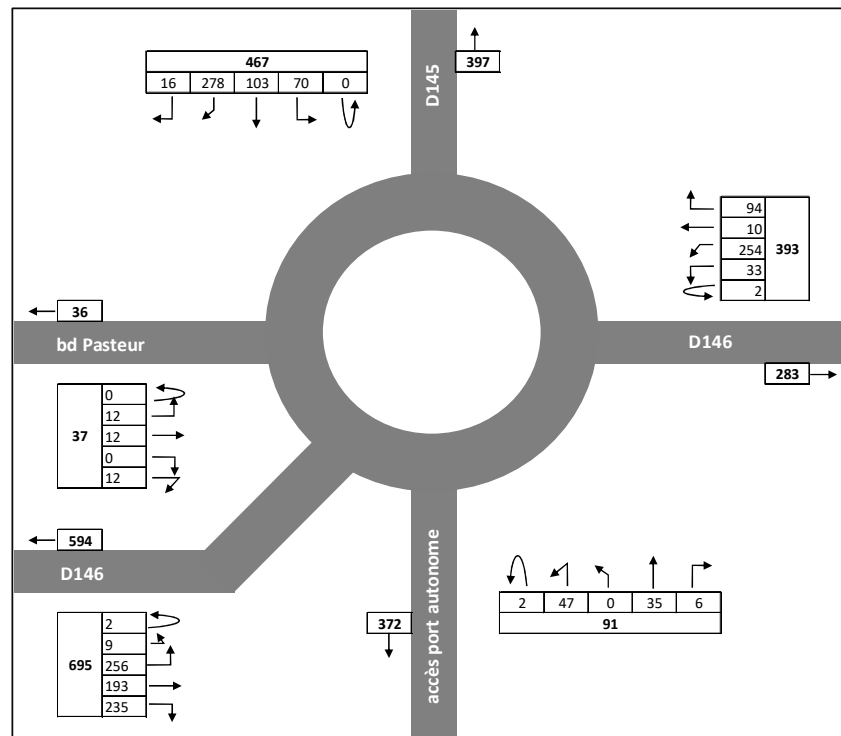


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

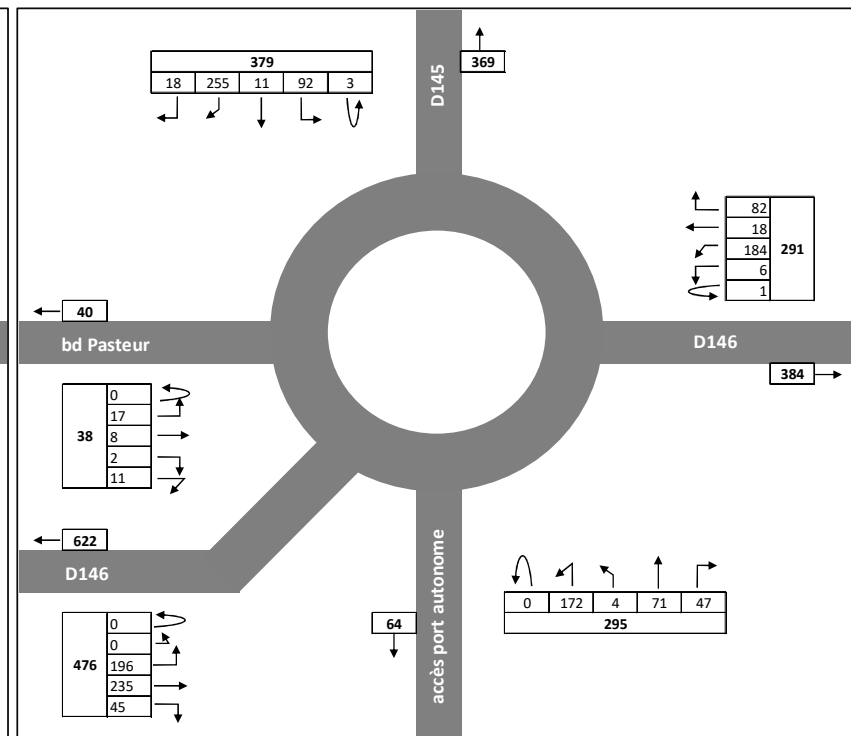
## Trafics générés par le projet en 2031 AMS

### Trafics établis par :

- Trafics 2021
- + Évolution de trafic AMS jusqu'en 2031
- + Trafics émis par le projet aux heures de pointe



Trafics projet en HPM (uvp/h)



Trafics projet en HPS (uvp/h)

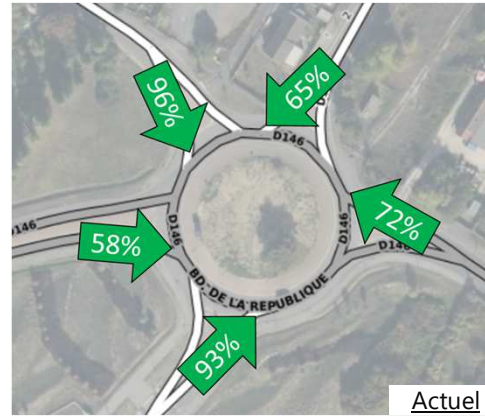


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

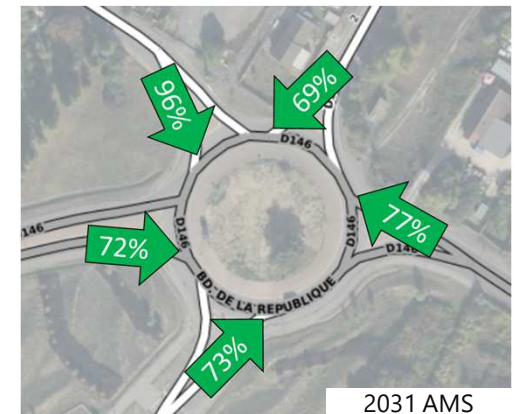
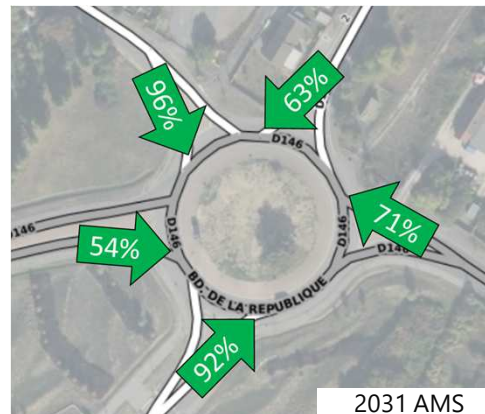
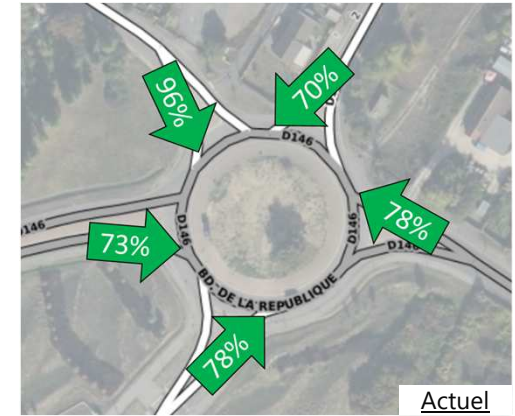
## Étude capacitaire sur carrefour aux heures de pointe en 2031 AMS

- Impact négligeable des flux projet aux heures de pointe matin et soir
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 4% en HPM, valeur minimale de 54% sur la D146 Est
  - Baisse des réserves de capacité de 0 à 5% en HPS, valeur minimale de 69% sur la D145
- Aux heures de pointe, le trafic généré par l'entrepôt logistique devrait avoir un **très faible impact sur les conditions de circulation** du carrefour d'accès à la zone portuaire

Réserves de capacité en HPM



Réserves de capacité en HPS

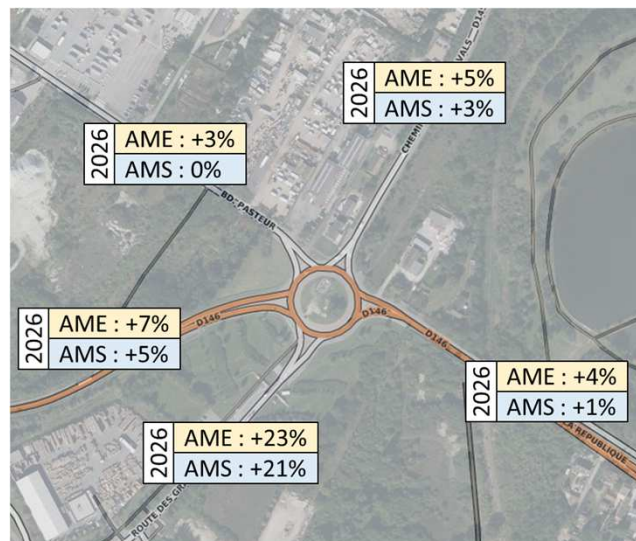


# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Impact sur les trafics journaliers à l'horizon 2026

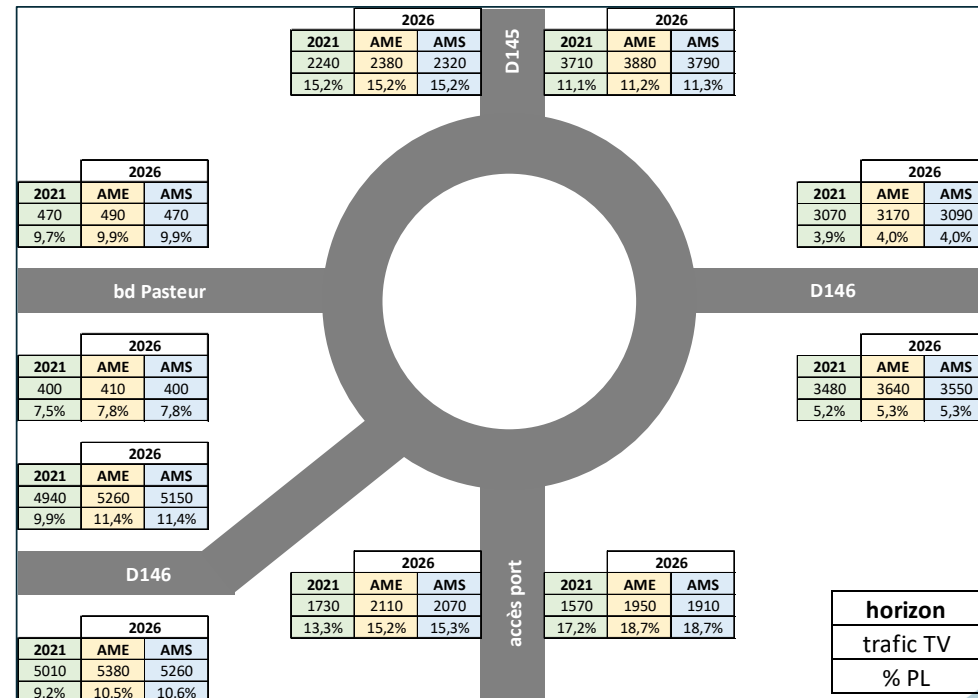
### Estimation des trafics sur les axes à proximité du site :

- Hausse des trafics de 21% à 23% en journée sur l'accès à la zone portuaire selon le scénario AME ou AMS
- Par ailleurs, les trafics augmentent de 0% à 7%



TMJO – avec projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)

*Remarque :* unité tous véhicules (1 VL + 1 PL = 2 véhicules )  
Les précédentes cartes de trafic présentaient des unités en uvp/h spécifique aux calculs de capacité (1 VL + 1 PL = 3 uvp)



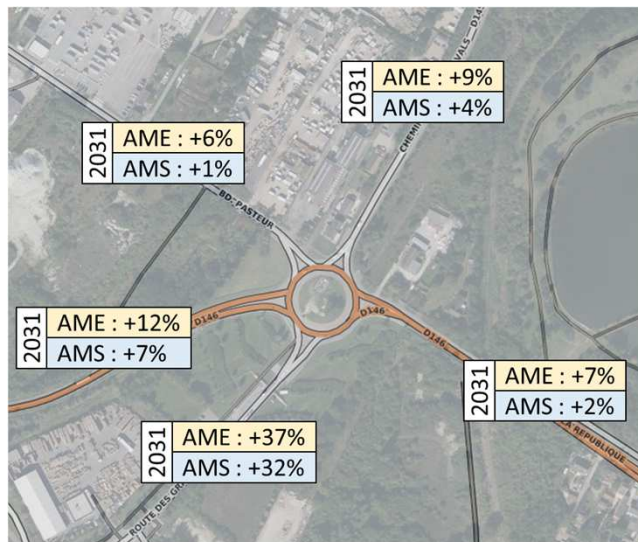
TMJO – avec projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Impact sur les trafics journaliers à l'horizon 2031

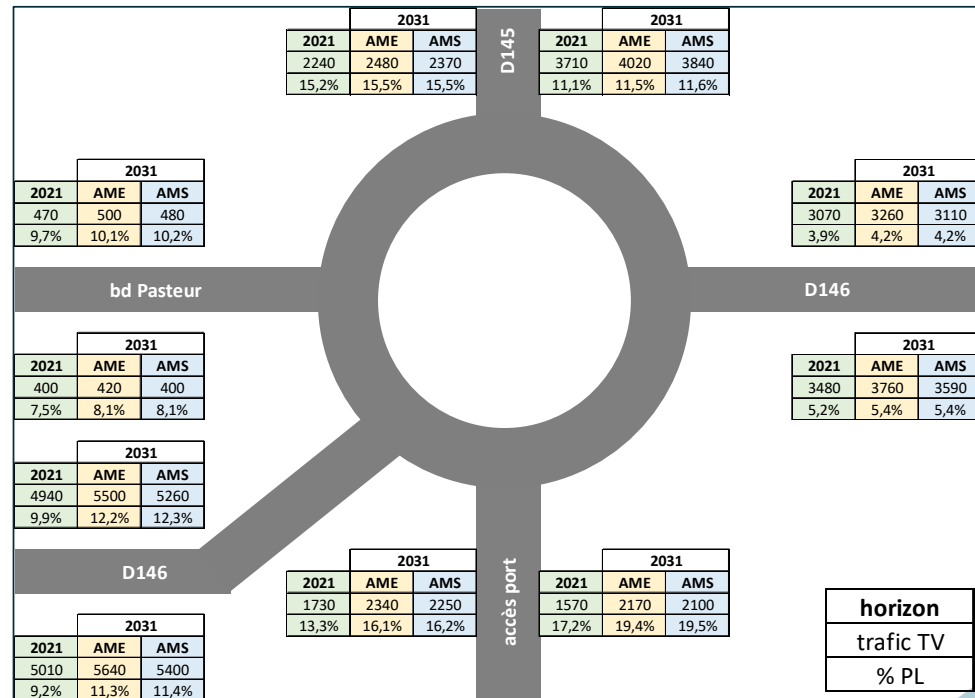
### Estimation des trafics sur les axes à proximité du site :

- Hausse des trafics de 32% à 37% en journée sur l'accès à la zone portuaire selon le scénario AME ou AMS
- Par ailleurs, les trafics augmentent de 1% à 12%



TMJO – avec projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)

*Remarque :* unité tous véhicules (1 VL + 1 PL = 2 véhicules )  
Les précédentes cartes de trafic présentaient des unités en uvp/h  
spécifique aux calculs de capacité (1 VL + 1 PL = 3 uvp)



TMJO – avec projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Heures de shift 3x8h de 13h et 14h en 2026

- En dehors des heures de pointe, le fonctionnement en 3x8h génère un pic d’affluence aux alentours de 13h et 14h sur le carrefour giratoire :
- Avec les données de comptages automatiques, établissement des flux entrants (unité tous véhicules) sur le carrefour giratoire sur 4 périodes horaires : 8h-9h (HPM), 13h-14h, 14h-15h et 17h-18h (HPS)
- Les comptages indiquent que sur les horaires :
  - 13h-14h : trafics inférieurs de 17% / HMP et trafics inférieurs de 15% / HPS
  - 14h-15h : trafics inférieurs de 32% / HMP et trafics inférieurs de 30% / HPS
- Situation projet en 2026 (scénario AME, le plus pessimiste) :
  - Application des % d’évolution de trafic en scénario AME sur les trafics VL et PL
  - Ajout des flux liés au projet en 2026 : flux VL (parts modales appliquées) + flux PL
  - 13h-14h : trafics inférieurs de 18% / HMP et trafics inférieurs de 10% / HPS
  - 14h-15h : trafics inférieurs de 34% / HMP et trafics inférieurs de 28% / HPS
- Les réserves de capacité du giratoire D146xD145 sont très bonnes aux situations projetées aux heures de pointe matin et soir. Avec des niveaux de trafic inférieurs sur les plages horaires de shift (13h-14h et 14h-15h), **aucune difficulté particulière ne serait à signaler en 2026.**

	HPM	13h-14h	14h-15h	HPS
Situation actuelle	1150	881	681	1047

Somme des flux en entrée sur les 5 branches du giratoire D145xD146, unité tous véhicules, TMJO en 2021

<u>2026</u>	HPM	13h-14h	14h-15h	HPS
Situation 2026 AME	1180	904	700	1073
Projet 2026	41	97	102	41
Situation projetée 2026 AME	1221	1002	802	1115

Somme des flux en entrée sur les 5 branches du giratoire D145xD146, unité tous véhicules, TMJO en 2026 AME

# IMPACT DU PROJET SUR LA CIRCULATION

## Heures de shift 3x8h de 13h et 14h en 2031

- Situation projet en 2031 (scénario AME, le plus pessimiste) :
  - Application des % d'évolution de trafic en scénario AME sur les trafics VL et PL
  - Ajout des flux liés au projet en 2031 : flux VL (parts modales appliquées) + flux PL
  - 13h-14h : trafics inférieurs de 14% / HMP et trafics inférieurs de 6% / HPS
  - 14h-15h : trafics inférieurs de 30% / HMP et trafics inférieurs de 24% / HPS
- Les réserves de capacité du giratoire D146xD145 sont très bonnes aux situations projetées aux heures de pointe matin et soir. Avec des niveaux de trafic inférieurs sur les plages horaires de shift (13h-14h et 14h-15h), **aucune difficulté particulière ne serait à signaler en 2031.**

<u>2031</u>	HMP	13h-14h	14h-15h	HPS
Situation 2031 AME	1211	928	719	1100
Projet 2031	50	153	160	50
Situation projetée 2031 AME	1261	1082	879	1150

Somme des flux en entrée sur les 5 branches du giratoire D145xD146, unité tous véhicules, TMJO en 2031 AME



# PHASE CHANTIER

## Données du projet

### Impact de la phase chantier dans l'hypothèse d'une option 100% terrestre

Dans sa phase chantier, les travaux de terrassement nécessiteraient l'intervention de 8 poids lourds, lesquels effectueraient chacun 3 tours par jour (tableau ci-contre). Un tour correspond à un aller-retour, soit 2 déplacements. Le nombre de déplacement estimé par jour serait de 8x6, soit 48 déplacements.

#### 3 hypothèses :

- Horizon 2025, scénario AME (le plus pessimiste)
- Zone de déchargement accessible en direction de la D146 Ouest (vers l'A13)
- Trafic PL lié à la phase chantier aux heures de pointe :
  - HPM : tous les 1<sup>ers</sup> tours des 8 camions, soit 16 déplacements, soit 32 UVP
  - HPS : la moitié du dernier tour des 8 camions, soit 8 déplacements, soit 16 UVP



Transport Routier								
Terrassement déblais généraux								
production carbone semi								
	Volume	nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
terrassment	15 244 m3	610	60	36 586	34	12 439	3,16	39 308

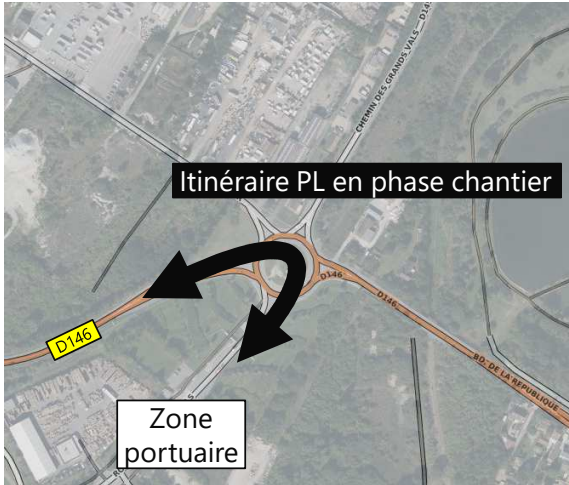
Terrassement déblais réseaux								
production carbone semi								
		nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
	20 385 m3	815	60	48 924	34	16 634	3,16	52 564

Temps de chargement PL	25 m3	30 min chargement		
		8 camions sur chantier soit:		4 h de chargement
Nombre camion en attente	8 /jours			
	3 tours /jour en DP (décharge publique)			
	Soit 24 tours /jour			
	Soit 48 déplacements /jour			
24 tours /jours en DP =	600 m3 /jours			
	60 jours d'évacuation	Soit 1440 véhicules		

Hypothèse de génération des flux PL avec l'option 100% terrestre

2025 phase chantier	HPM		HPS	
	trafics émis	trafics attirés	trafics émis	trafics attirés
Flux VL	0	0	0	0
Flux PL	16	16	8	8
TOTAL en UVP	32	32	16	16

Hypothèse de génération des flux aux heures de pointe



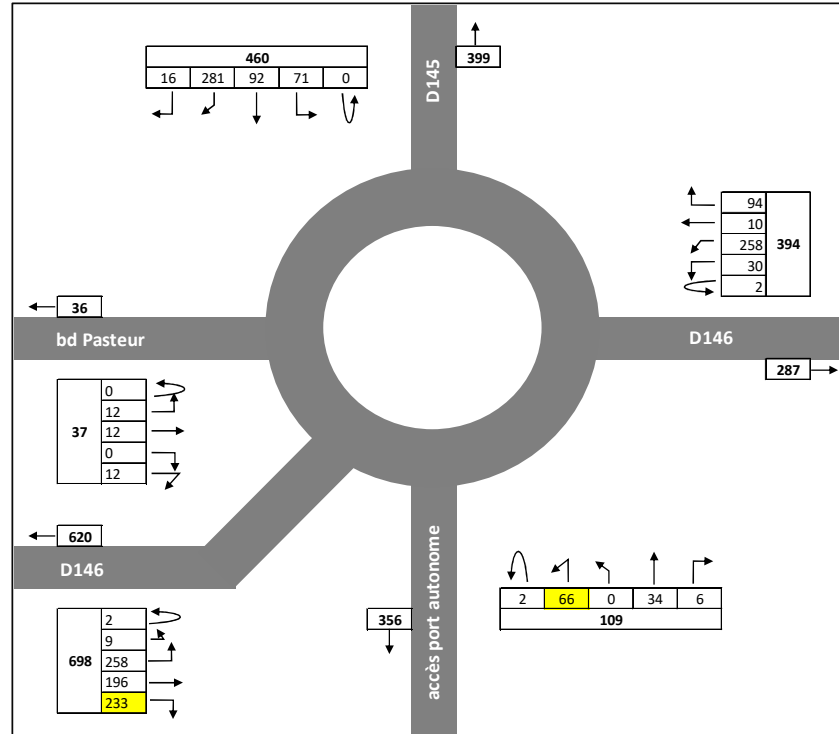
Hypothèse d'itinéraire PL

# PHASE CHANTIER

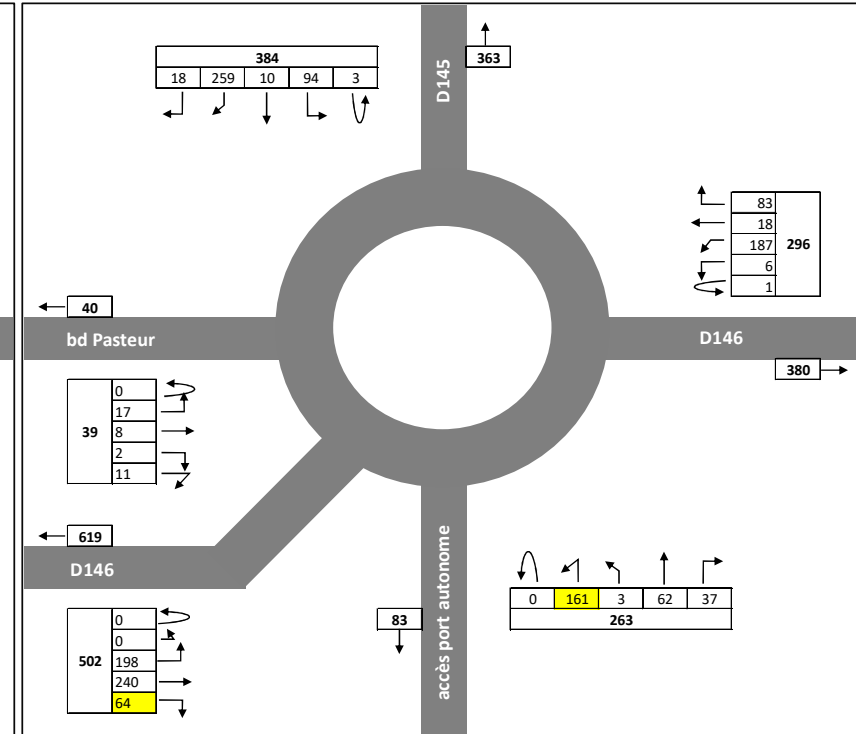
## Trafics générés par le projet en 2025 AME

### Trafics établis par :

- Trafics actuels
- + Évolution de trafic scénario AME (le plus pessimiste) jusqu'en 2025
- + Trafics émis et attirés par la phase chantier aux heures de pointe



Trafics AME 2025 + trafics chantier en HPM (uvp/h)

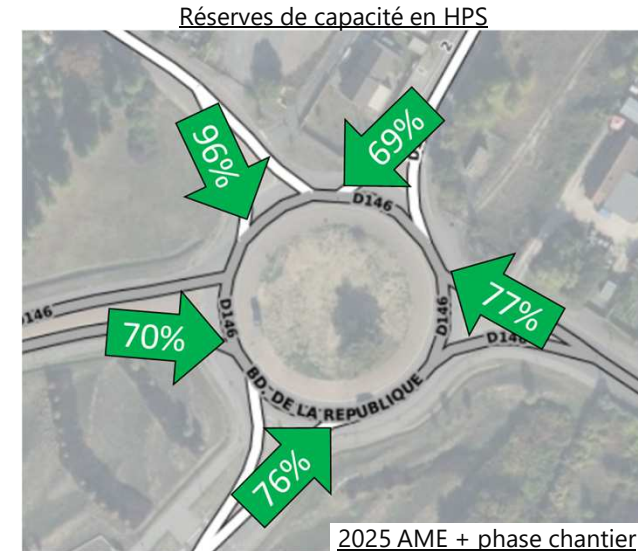
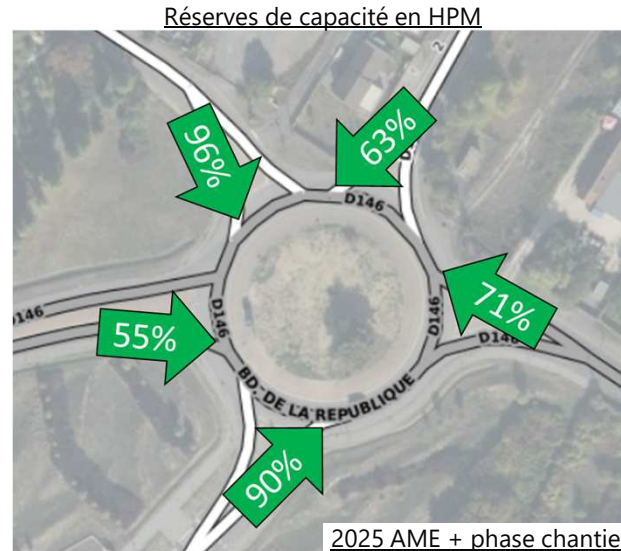


Trafics AME 2025 + trafics chantier en HPS (uvp/h)

# PHASE CHANTIER

## Étude capacitaire sur carrefour aux heures de pointe en 2025 AME

- Très faible impact des flux chantier aux heures de pointe matin et soir
- Les conditions de circulation resteraient très fluides sur le giratoire (réserves de capacité de 55% minimum) en phase chantier, malgré les hypothèses pessimistes émises





# PHASE CHANTIER

## Comparaison phase chantier 2025 / exploitation 2031 scénario AME

Aux heures de pointe matin et soir, l'impact de la phase chantier est globalement plus faible sur les réserves de capacité du giratoire que la phase exploitation en 2031, de l'ordre de 2% à 4%.

Réserves de capacité en HPM

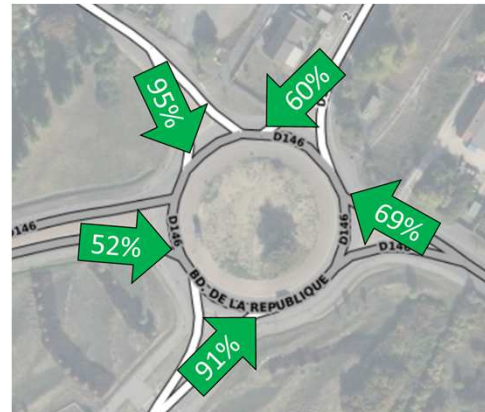


2025 AME + phase chantier

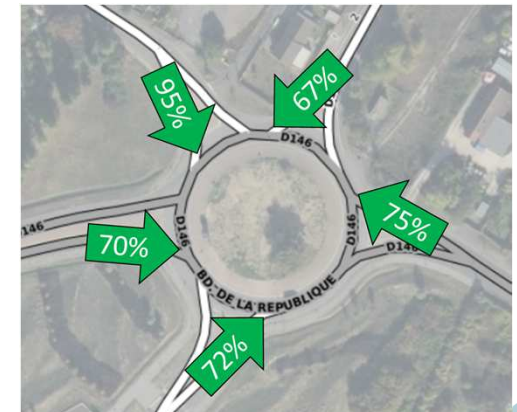
Réserves de capacité en HPS



2025 AME + phase chantier



2031 AME



2031 AME

# PHASE CHANTIER

## Données du projet

### Impact de la phase chantier dans l'hypothèse d'une option 1/3 transport fluvial

Cette hypothèse ne réduit ou n'augmente pas le nombre de déplacements poids lourds sur le giratoire **aux heures de pointe matin et soir**.

Néanmoins, par le biais de cette option, le nombre total de poids lourds et la durée nécessaire à l'évacuation des déblais baisseraient de 33% :

- 1440 poids lourds pour l'option 100% terrestre sur 60 jours d'évacuation
- 960 poids lourds pour l'option 1/3 fluvial sur 40 jours d'évacuation

Cette option aurait au final un impact positif sur les conditions de circulation routières sur la durée.

Transport fluvial								
Terrassement déblais généraux								
production carbone semi								
	Volume terrassement	nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
	5 081 m3	203	3	610	34	207	3,16	655

Terrassement déblais réseaux								
production carbone semi								
		nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
	6 795 m3	272	3	815	34	277	3,16	876

Temps de chargement PL 25 m3 30 min chargement  
8 camions sur chantier soit: 4 h de chargement

Nombre camion en attente 8 /jours  
6 tours /jour à quai  
Soit 48 déplacements/jour

48 camions /jours à quai = 1200 m3 /jours

10 jours d'évacuation Soit 480 véhicules

Transport Routier								
Terrassement déblais généraux								
production carbone semi								
	Volume terrassement	nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
	10 163 m3	407	60	24 390	34	8 293	3,16	26 205

Terrassement déblais réseaux								
production carbone semi								
		nbr vehicule	kms aller /retour	kms total	conso en L/100km	conso trajets	emission pour 1l gazoil PL	volume carbone en kgr
	13 590 m3	544	60	32 616	34	11 089	3,16	35 043

Temps de chargement PL 25 m3 30 min chargement  
8 camions sur chantier soit: 4 h de chargement

Nombre camion en attente 8 /jours  
3 tours /jour en DP (décharge publique)

Soit 24 tours/jour,  
Soit 48 déplacements /jour

24 tours /jours en DP = 600 m3 /jours

40 jours d'évacuation Soit 960 véhicules

Hypothèse de génération des flux PL avec l'option 1/3 transport fluvial



# CONCLUSION

---

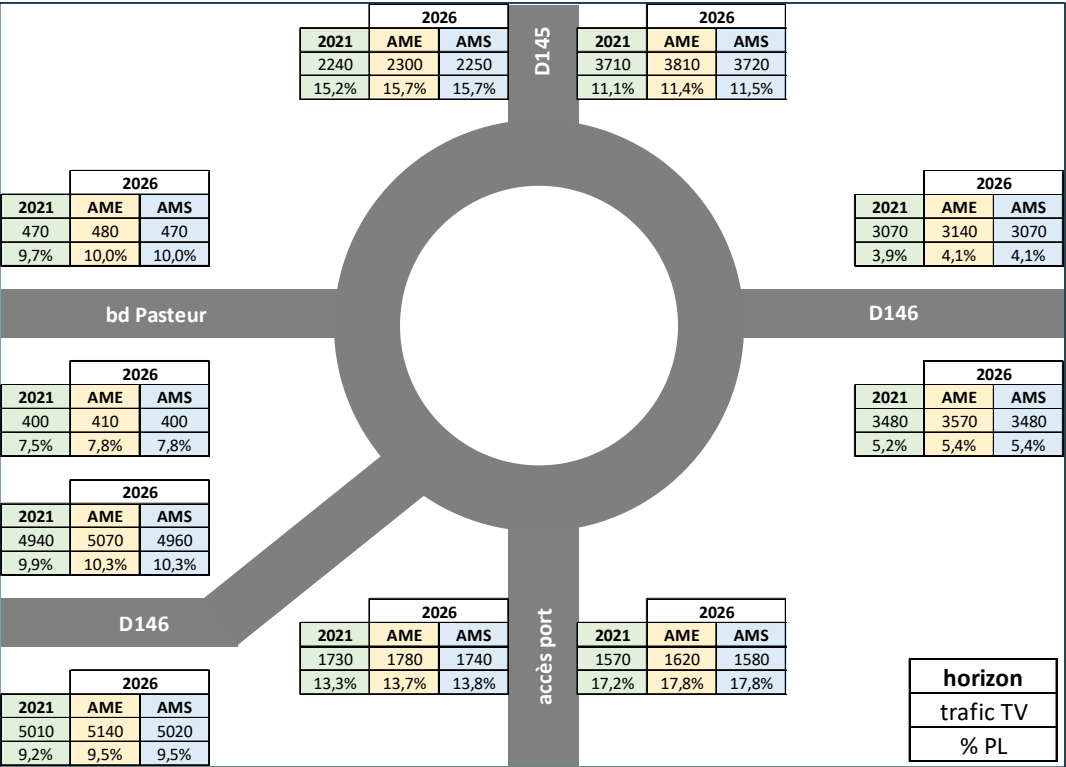
# CONCLUSION

- Les conditions de circulation sur les axes aux alentours du site sont très bonnes à l'état actuel aux heures de pointe matin et soir et le restent après l'intégration des flux projetés,
- Les réserves de capacité du giratoire D145xD146 sont également très bonnes à l'état actuel et le restent après l'intégration des flux projetés aux heures de pointe matin et soir en 2026 et 2031, dans les scénarios AME et AMS
- Les trafics générés par le projet auront un faible impact sur les conditions de circulation du fait :
  - Du fonctionnement en 3x8h pour la grande majorité des employés qui arrivent et partent en dehors des heures de pointe,
  - Du faible flux d'employés se déplaçant aux heures de pointe matin et soir,
  - De l'absence de pic d'affluence des poids lourds sur le site.
- Les trafics en journée liés au shift 3x8h restent inférieurs aux niveaux de trafics des heures de pointe, ces pics d'affluence ne devraient pas poser problème,
- La phase chantier ne devrait pas poser de difficulté, l'impact des flux PL reste négligeable malgré des hypothèses de trafic volontairement pessimistes. Le transport fluvial aurait un impact positif en réduisant le nombre de poids lourds sur le réseau routier sur la durée,
- Les trafics générés par le projet d'entrepôt logistique ne nécessitent pas de redimensionner les aménagements routiers actuels.

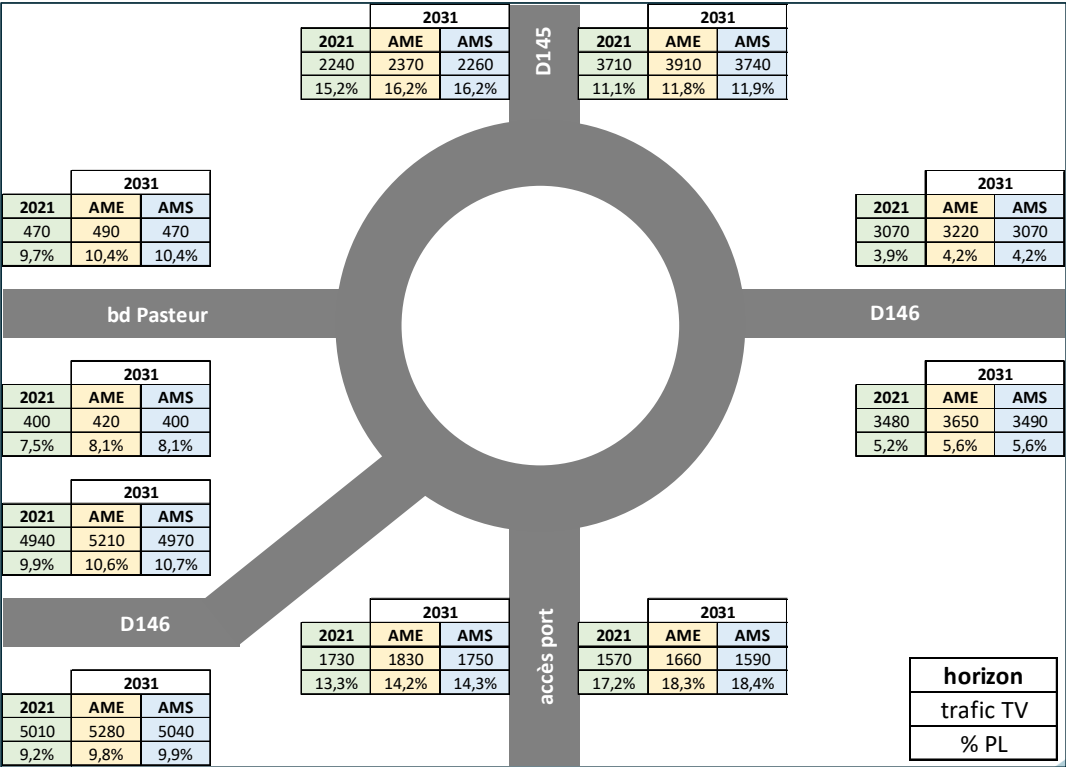


**ANNEXES**  
—

# TRAFICS MOYENS JOURNALIERS 2026 ET 2031 EN AME ET AMS HORS PROJET IKEA



TMJO 2026 – sans projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)



TMJO 2031 – sans projet IKEA (valeurs arrondies à la dizaine)

# FLUX INTERNES LIÉS À LA LOGISTIQUE FLUVIALE

L'implantation d'IKEA au sein de la zone portuaire de Limay a pour objectif de privilégier le trafic fluvial à destination des clients et magasins parisiens.

Cela générera un trafic interne à la zone lié aux navettes logistiques fluviales entre l'entrepôt et le quai de chargement. Ce quai partagé avec l'ensemble des amodiataires du Port est déjà existant.

Le trafic est estimé à moins de 5 allers-retours /heure (soit moins de 10 déplacements) entre l'entrepôt IKEA et le quai de chargement de la zone portuaire (distance d'environ 300m, manutention de 17h à 10h).

Au regard de ces hypothèses de trafic, cela aura un impact négligeable sur les 300m de voirie qui séparent l'entrepôt et le quai de chargement partagé.

	2026	2031
Nombre de conteneurs	120	123
Nombre de remorques	40	42
Nombre de déplacements /jour	80	84

Trafic quotidien des remorques (2 déplacements = 1 aller + 1 retour)



# CONTACT

## Direction de la communication

[communication.egis@egis.fr](mailto:communication.egis@egis.fr)

[www.egis.fr](http://www.egis.fr)



## Cédric LERUSSARD

[cedric.lerussard@egis-group.com](mailto:cedric.lerussard@egis-group.com)

## Emmanuel LE COZ

[emmanuel.lecoz@egis-group.com](mailto:emmanuel.lecoz@egis-group.com)

