

Annexe 4 : Bruyères-sur-Oise (95)

1. Contexte

Le Port de Bruyères-sur-Oise est une zone d'activités de 187 ha dédiée à la logistique et à l'industrie. C'est une plate-forme multimodale située sur la liaison Seine Escaut, au débouché du futur canal Seine Nord Europe. Porte d'entrée nord de la Région Île-de-France, elle se trouve à 40 km de Paris et à 28 km de Roissy.

Le Conseil Départemental du Val-d'Oise a souhaité préciser ses atouts du point de vue infrastructures et fiscalité :

Infrastructures :

- *Accès routier : A16 à 10 mn (accès à Paris et à la Francilienne sans péage), création d'un accès sud prévu en 2017 pour rejoindre la francilienne via la RD922 en 12 mn ;*
- *Equipements portuaires : 2 quais publics de 250 m linéaire et un terminal conteneur de 3 ha d'une capacité de 40 000 EVP ;*
- *Embranchement ferré permettant une liaison avec Paris, Le Havre et le nord de la France.*

Une fiscalité avantageuse :

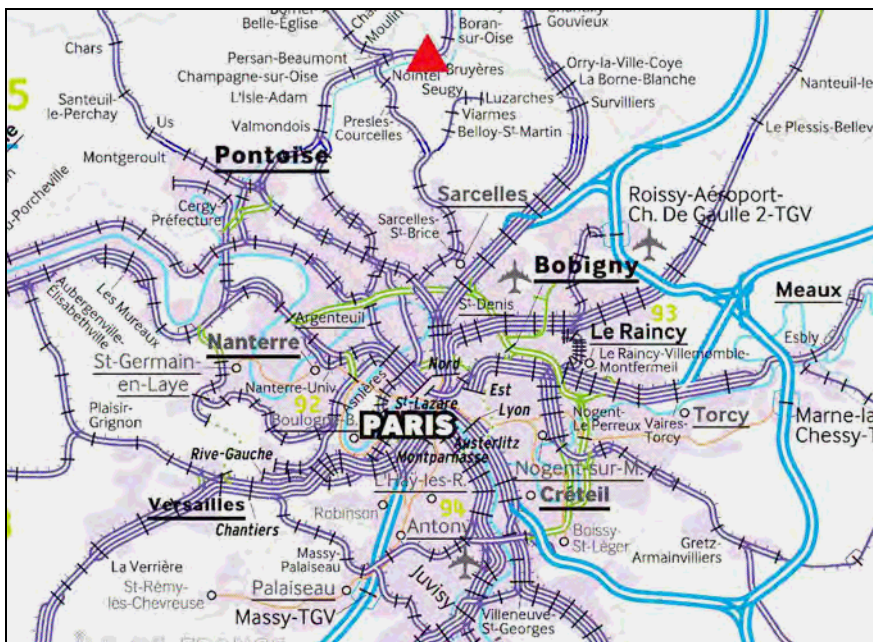
- *Des taxes foncières faibles : 24,27% en 2015 (part communale + part départementale) ;*
- *Situé en 3ème circonscription pour la taxe sur les bureaux d'Île-de-France, soit 0,99€/m² d'entrepôt contre 1,95€ ou 3,89€ en 2ème ou 3ème circonscription ;*
- *Taxe d'aménagement de 5% pour la commune et de 2,5% pour le département.*

Figure 83 : Vue aérienne du site de Bruyères-sur-Oise



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 84 : Bruyères-sur-Oise – Localisation sur le Réseau Ferré National

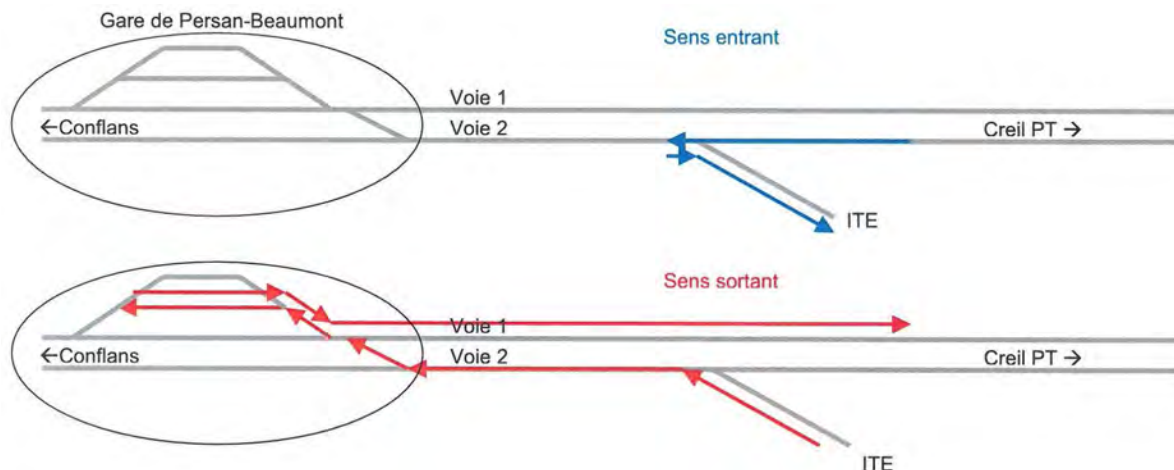


Axe concerné

Le site est localisé sur la ligne 329000 Pontoise-Creil. La ligne est électrifiée. Elle est raccordée au point kilométrique 50.4 par la voie 2 (voie principale de sens de circulation Creil vers Pontoise). Les deux gares encadrant l'ITE impliquées dans l'entrée / sortie des trains du site sont Persan-Beaumont et Creil-Faisceau-Petit-Thérain (Creil PT).

Accessibilité au réseau

• Connexion au RFN



L'ITE est orientée vers Persan-Beaumont. Les dessertes de l'ITE se font obligatoirement par Creil PT du fait de la configuration des installations de sécurité gérant l'ITE de Bruyères-sur-Oise :

- Pour l'entrée sur l'ITE : la desserte est origine PT, circule sur la voie 2 dans le sens Creil-Persan puis rebrousse sur la voie 2 pour entrer sur l'ITE ;
- Pour la sortie de l'ITE : la desserte circule sur la voie 2 jusqu'à Persan-Beaumont, rebrousse dans cette gare et rejoint PT par la V1.

La longueur des voies à Persan-Beaumont limite la longueur des trains desservant le site à moins de 400m.

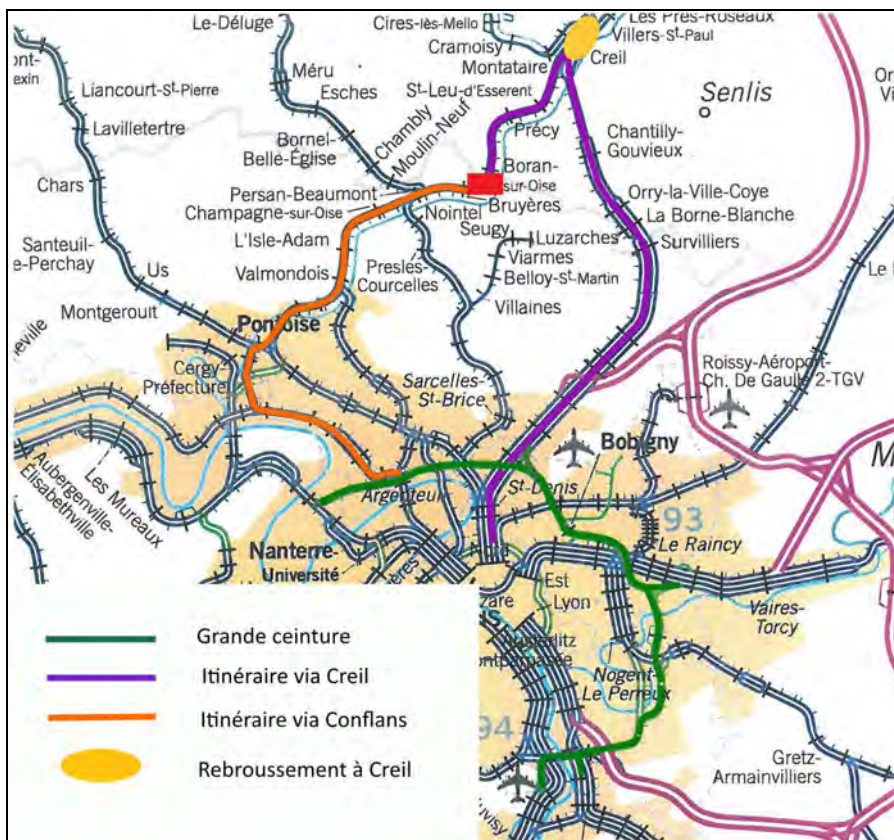
Ce mode d'exploitation en rebroussements est acceptable pour une desserte peu étoffée de l'ITE.

Dès lors que plusieurs dessertes quotidiennes seraient effectuées sur le site de transport combiné, des modifications du schéma de desserte, sous-tendues par des améliorations de l'infrastructure doivent être envisagées.

Une amélioration, dont la faisabilité reste à valider par des études plus poussées sortant du cadre de la présente étude, pourrait consister à créer une communication V1/V2 pour permettre une desserte du site non plus par Creil CT mais par l'ouest avec une entrée / sortie du site directe sans rebroussement. Cette solution nécessiterait probablement une reprise de la signalisation sur la section Persan-Creil pour la protection des circulations entrant et sortant du site. Cette opération représenterait un coût non négligeable dans l'aménagement du site.

- Modalités d'accès à la GC (Grande Ceinture) et accès aux radiales

Figure 85 : Bruyères-sur-Oise - Accès à la Grande Ceinture et aux radiales



Actuellement la connexion à la GC et aux radiales se fait par Creil CT avec la nécessité d'un rebroussement dans cette gare.

Si une communication V1/V2 était créée, un acheminement par Conflans et Argenteuil permettrait un connexion directe à la GC et à toutes les radiales, sans rebroussement.

Cependant, dans les deux cas, la distance à parcourir pour atteindre la GC est élevée : près de 60 km en passant par Creil et 45 km par l'itinéraire direct Conflans-Argenteuil, un handicap pour la compétitivité du transport combiné, en allongement de temps et de parcours.

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

La section de ligne Creil Pontoise est peu circulée avec une moyenne de 3 trains jours pour le fret et un train Transilien par heure en moyenne sur la période 5h30-20h30. Cette situation permet une desserte du site sans interférence sur le trafic voyageur existant.

Faisceau d'appui

Aucun faisceau d'appui n'existe à proximité du site. Le faisceau de Persan-Beaumont est limité à moins de 400m, et celui de Creil Voyageurs à 600m. Celui de Creil Pt dispose d'une longueur de voie de 750 m mais ne dispose pas d'accès à la ligne Paris-Creil. Les trains devront par conséquent desservir directement le site dans une composition réduite à la capacité limitée du site et que l'on peut estimer à 400m.

Synthèse

Le raccordement du site au RFN existe. La ligne sur laquelle est raccordé le site est peu circulée permettant une desserte sans interférence avec le trafic Transilien. Mais les conditions de desserte actuelles sont compliquées. Des modifications de l'infrastructure sont à prévoir pour les simplifier.

Les distances pour rejoindre la Grande Ceinture et les radiales sont relativement élevées, ce qui en fait un handicap pour le transport combiné, majoritairement tourné vers le sud de la France et au-delà.

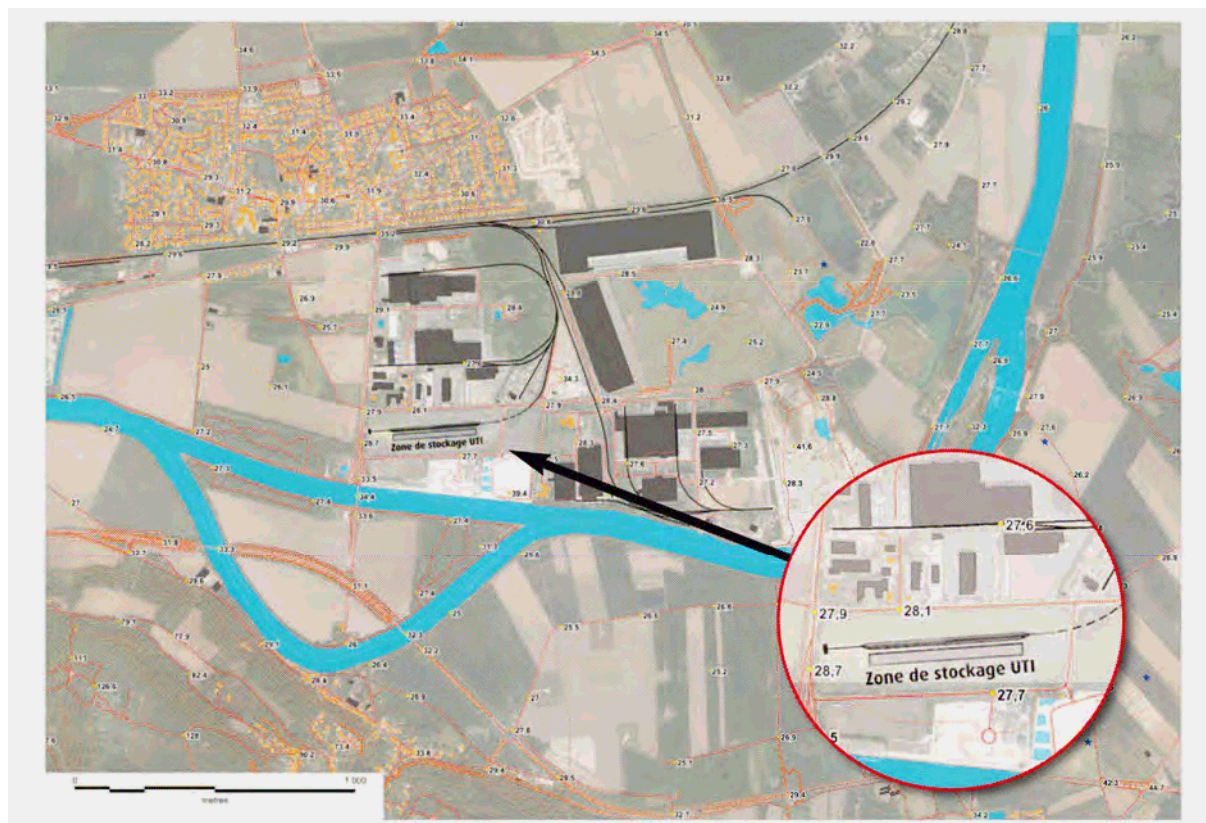
Le site ne peut pas disposer d'un faisceau d'appui externe de 750 m, ce qui limite la longueur des trains à la longueur actuelle du site, sauf à le créer à l'intérieur du site en complément du terminal proprement-dit, dans un contexte cependant difficile de disponibilité d'un linéaire de 750 m en alignement.

3. Aménagement du terminal

Le terminal pourrait être positionné sur le terrain de Ports de Paris situé en bordure d'Oise partie sud-ouest. Les voies disponibles feraient 400 m.

Compte tenu des disponibilités foncières à l'est du site, d'autres positionnements pourraient être envisagés, permettant de traiter des trains plus longs.

Figure 86 : Bruyères-sur-Oise - Configuration possible du terminal

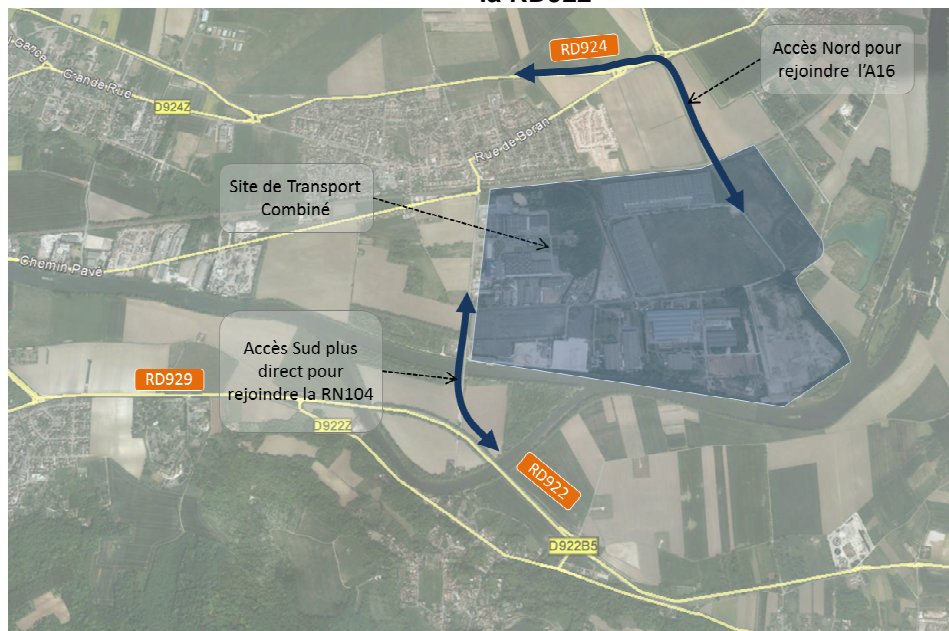


4. Desserte routière

Photo des cheminements au réseau maqïstral routier

La connexion au réseau maqïstral (A16) depuis le site de Bruyères-sur-Oise se fera par le nord via la RD924, la RD4 puis la RD301. Il faut également noter la création d'une connexion par le sud, sur la RD922. Cette dernière permettra un accès vers la RN104.

Figure 87 : Création d'un accès sur la Départementale la RD924 et la RD922



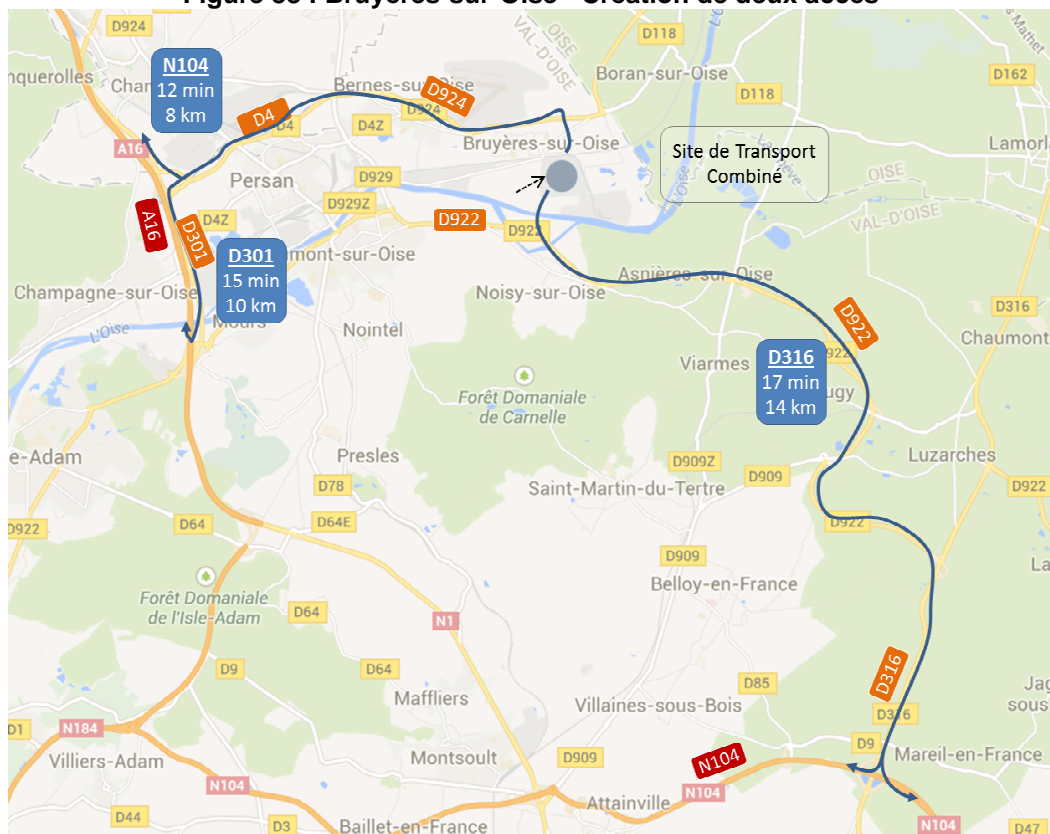
Modalités de connexion au réseau maqïstral

Deux accès ont été considérés pour le site de Bruyères-sur-Oise car ils sont tous les deux intéressants. L'itinéraire le plus rapide se fera par le nord. Les poids lourds pourront rejoindre le réseau maqïstral en une quinzaine de minutes. L'itinéraire empruntera dans un premier temps la RD924 au nord du site. Celle-ci se connecte directement à l'A16 via l'échangeur n°12. Ce dernier présente l'inconvénient d'être un échangeur partiel. Il ne permet que les échanges vers le nord.

Pour les poids lourds souhaitant aller en direction du sud, ils doivent emprunter la RD301, dans la continuité de la RD4. Elle permet de rejoindre l'échangeur 11 qui lui est complet.

Le second itinéraire, au sud du site, permettra de rejoindre la RN104 en 17 minutes environ via la RD922 et la RD316. Il est légèrement plus long que le premier (14 km au lieu de 12) mais reste tout aussi intéressant en termes de temps de trajet, les axes étant bien dimensionnés pour recevoir les trafics poids lourds supplémentaires.

Figure 88 : Bruyères-sur-Oise - Création de deux accès



Source : Google Maps

Évolution des conditions d'accès routier au réseau magistral

En dehors de l'aménagement de la voie de raccordement du site vers le nord avec la RD924, et vers le sud, avec la RD922, aucune modification particulière n'est à apporter au réseau existant. Les différentes routes départementales empruntées sont en effet suffisamment dimensionnées pour accueillir les futurs trafics poids lourds rabattus sur le site de Transport Combiné.

Les voies de raccordement sont prévues, au nord sur la RD924 et au sud sur la RD922, dans le cadre du projet de développement du secteur.

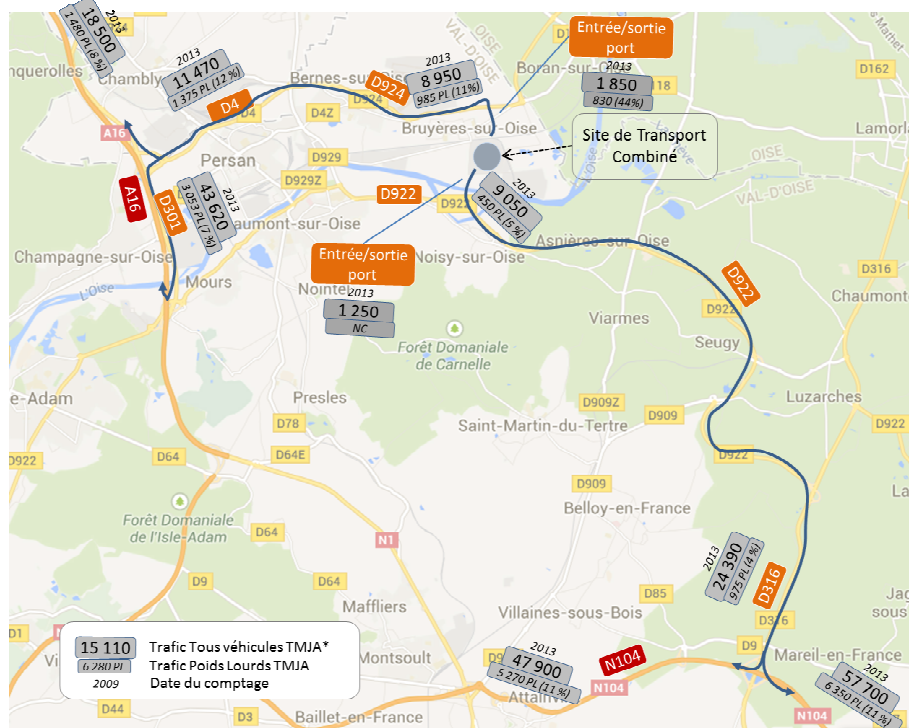
Trafics routiers sur le réseau viaire desservant le site

La carte ci-dessous présente les trafics Tous Véhicules (TV), TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) des axes suivants :

- Pour l'itinéraire nord : RD924, RD4, RD301, RD922 et A16.
- Pour l'itinéraire sud : RD922, RD316

Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Figure 89 : Bruyères-sur-Oise - Trafics routiers (TMJA*) actuels



***TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel**

Source : CD95 – 2013- Étude de raccordement de la RD922 au Port de Bruyères-sur-Oise

Les trafics sur les différentes routes départementales, en dehors de la RD301 et RD316 sont de moins de 10 000 véhicules. Sur la RD924, la RD4 et la RD922, les trafics poids lourds s’élèvent respectivement à 985 PL annuels (11% du trafic TV), 1 375 PL annuels (12%) et 450 PL annuels (5%).

La RD301 compte beaucoup plus de trafics (43 620 TV) et 3 050 PL (7% du trafic TV). La RD316 compte quant à elle 24 400 véhicules dont 975 PL.

L’A16 est beaucoup plus chargée en direction du sud (62 000 TV) qu’en direction du nord (18 500 TV).

Appréciation de la congestion pour accéder à l’hinterland

En termes de congestion, les axes empruntés par les futurs flux de poids lourds sont globalement assez fluides. On peut noter toutefois quelques remontées de file sur la RD301 très circulées aux heures de pointe, un constat lié aux mouvements pendulaires. On peut également noter un point de congestion au niveau du rond-point connectant la RD924 et la RD4.

La RD316 est également légèrement congestionnée dans le sens sud-nord au niveau de l’échangeur avec l’A104.

Impact en termes de trafic Poids Lourd

L'estimation des Poids Lourds supplémentaires est d'environ 550 mouvements rabattus sur le terminal.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL selon laquelle les flux générés par le terminal se répartissent en fonction du trafic TMJA généré sur les axes du réseau magistral à proximité.

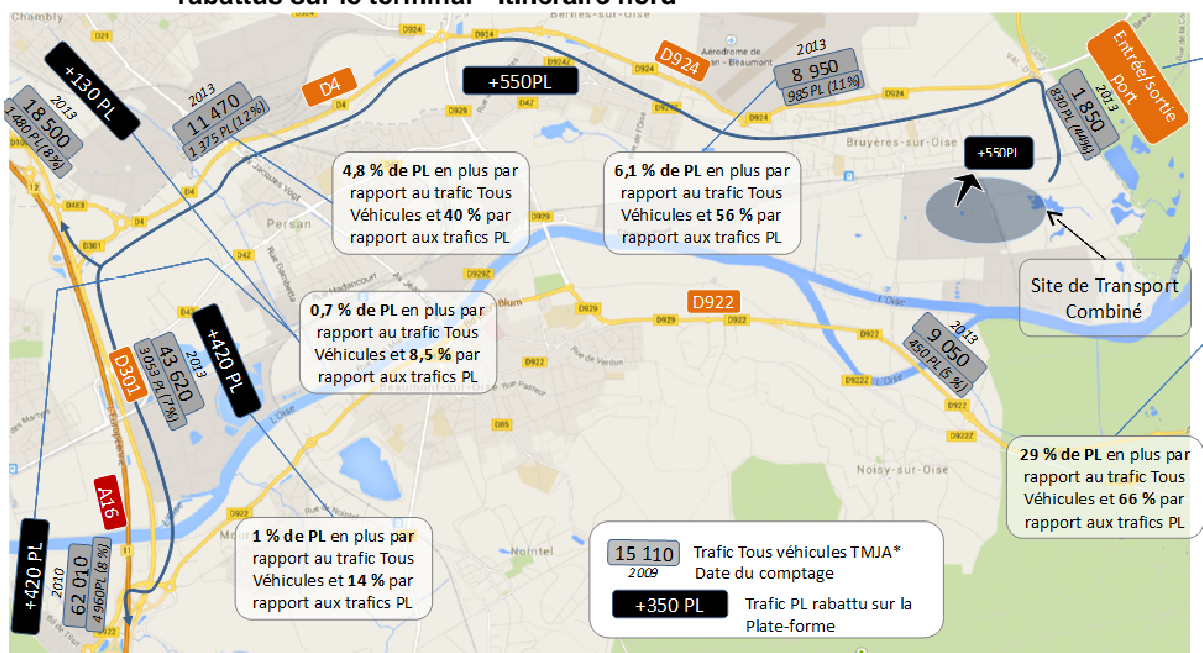
Ainsi, 550 nouveaux poids lourds viendraient s'ajouter aux trafics journaliers Tous Véhicules :

- **Par le nord**, ils emprunteraient la RD924 et la RD4. Les flux se diffuseraient ensuite sur l'A16 à 70% vers le sud (420 PL), via la RD301 et à 30% vers le nord (130 PL), grâce à l'échangeur n°12.
- **Par le sud**, ils emprunteraient la RD922 et la RD316 avant de se diffuser sur la RN104.

Pour l'itinéraire nord (carte ci-dessous), en termes de part de poids lourds supplémentaires par rapport aux trafics poids lourds existants, un point de vigilance est à porter à la voie d'entrée sortie, la RD924 et la RD4 qui compteraient respectivement 29%, 56% et 40% de poids lourds en plus du nombre de poids lourds actuel. Cela étant, ces deux axes ne traversent aucune zone urbanisée ou village. Par ailleurs, sur le plan de la congestion routière, nous avons noté précédemment que les axes n'étaient pas forcément concernés par des points de congestion notables. On peut donc considérer que les poids lourds supplémentaires seraient absorbés par les routes concernées. D'autant que la diffusion des trafics rabattus sur un terminal combiné ne génère pas forcément tous ses trafics aux heures de pointe mais sur des périodes plus étendues.

La RD301 et l'A16 en direction de Paris compteraient 420 PL en plus soit 1% des trafics PL actuels pour la RD301 et 0,7% pour l'A16. En direction du nord, 130 PL supplémentaires seraient à prévoir sur l'A16 (0,7% des trafics PL actuels).

Figure 90 : Bruyères-sur-Oise - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal - itinéraire nord

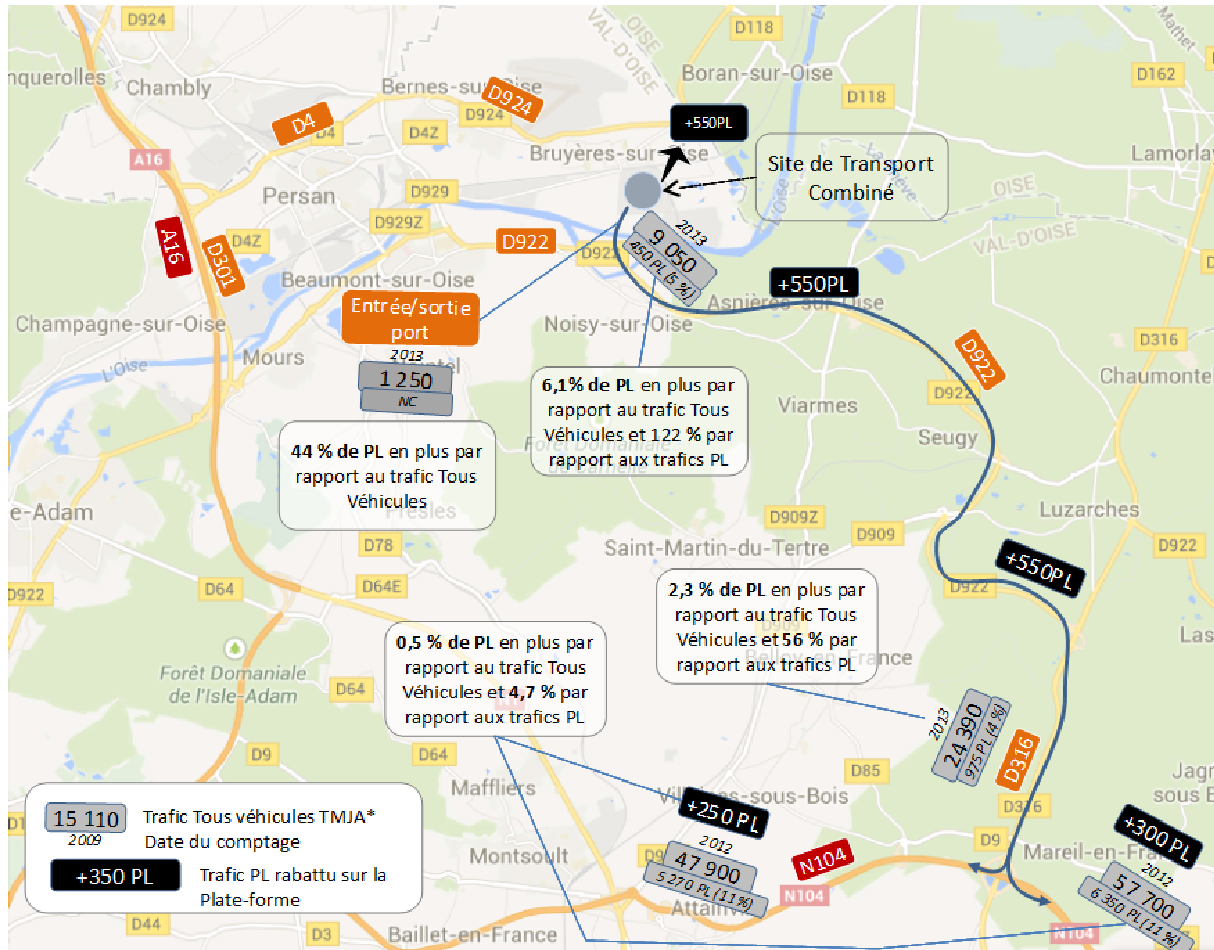


*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD95 – 2013 – Etude de raccordement de la RD922 au Port de Bruyères-sur-Oise

Par le sud, un seul itinéraire logique existe (RD922 puis RD316). Les routes départementales concernées compteraient donc 550 PL en plus sur ces axes avant de se répartir sur la RN104. Un point de vigilance est à porter sur la RD922 et la RD316 où le nombre de poids lourds augmenterait respectivement de 66%, 122% et de 56 %. Pour autant, comme pour l'itinéraire nord, les zones traversées par les poids lourds ne sont pas problématiques puisqu'elles ne sont pas urbanisées et les routes départementales sont suffisamment dimensionnées pour accueillir les futurs flux.

Figure 91 : Les trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal - itinéraire sud



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD95 – 2013 – Etude de raccordement de la RD922 au Port de Bruyères-sur-Oise

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les coûts d'aménagement nécessaires pour la mise en œuvre du terminal de transport combiné de Bruyères-sur-Oise concerneront principalement la création de la voie de raccordement entre le site et la route de desserte locale à proximité de l'emprise concernée.

Synthèse

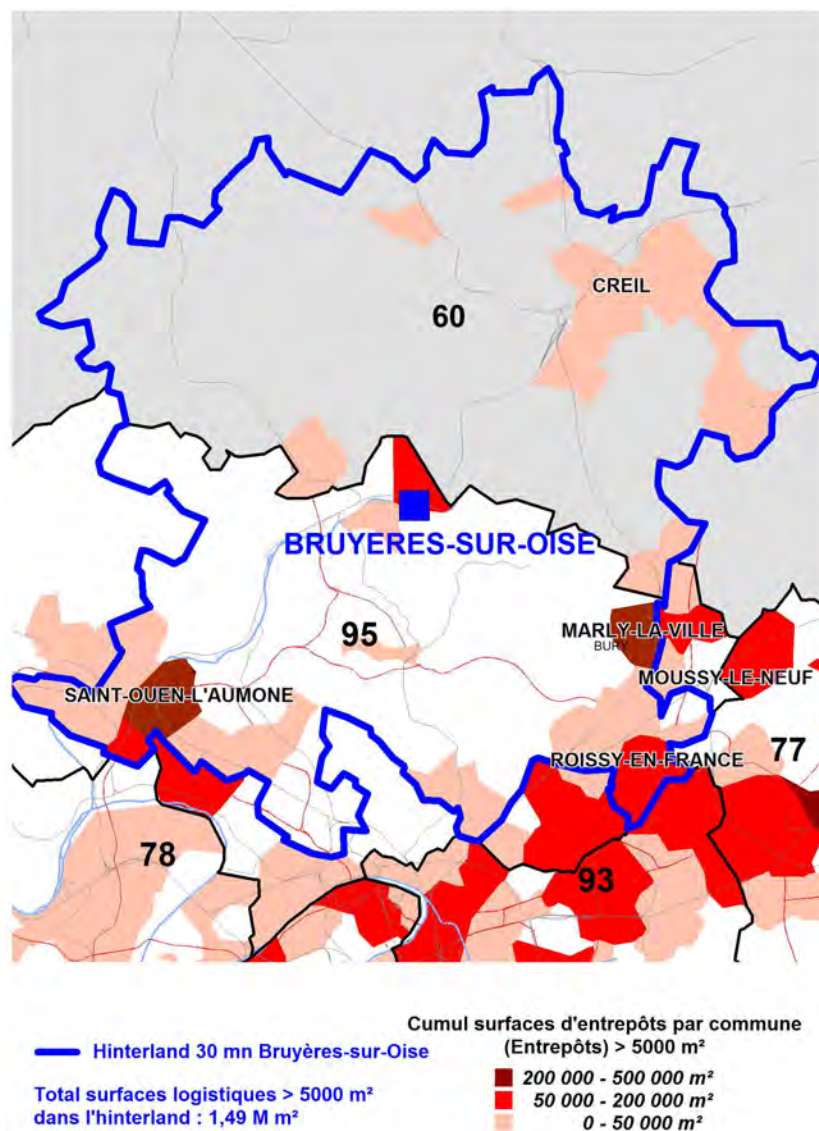
À partir du site de Bruyères-sur-Oise, les poids lourds souhaitant rejoindre l'A16 en direction du sud réalisent quelques détours mais sur des axes assez dimensionnés et roulants, notamment la RD301. La connexion en direction de l'A104 est également assez performante et dimensionnée (RD316). Les temps de trajet entre le site et le réseau magistral sont donc relativement longs mais restent acceptables (une quinzaine de minutes). Les axes empruntés sont assez peu congestionnés aux heures de pointe. On notera un point de

vigilance sur l'augmentation significative du nombre de PL sur les RD924 et RD4, proportionnellement aux trafics PL existants respectivement 56 et 40%).

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 92 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Bruyères-sur-Oise



Sources : DRIEA – Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

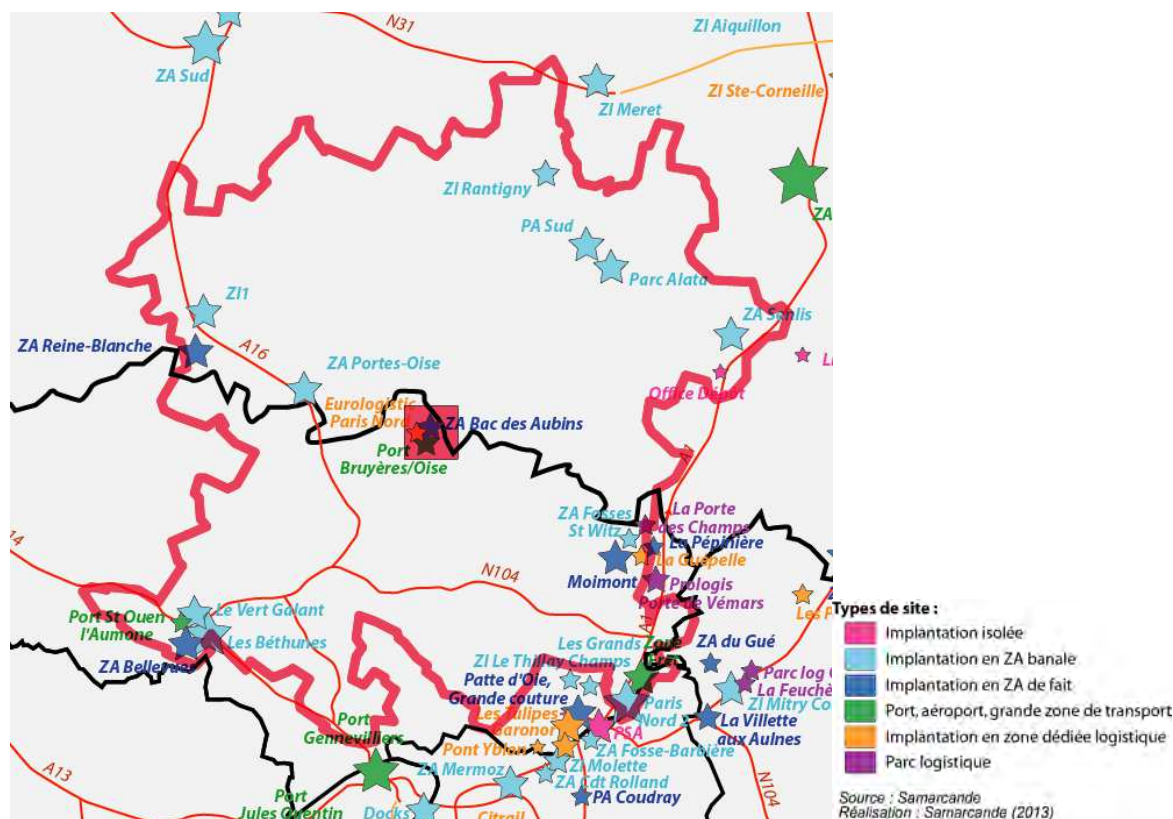
L'hinterland à 30 minutes de routes du site de Bruyères-sur-Oise compte 1,49 millions de m² de surfaces logistiques. Il couvre un territoire de 159 communes sur 2 départements (Val d'Oise et Oise).

Sur ces 159 communes, 76 se trouvent dans l'Oise mais représentent moins de 10 % des surfaces logistiques de l'hinterland.

La modification de la desserte routière par le sud du port et la départementale RD 922 permettrait d'accroître cet hinterland vers Roissy.

Positionnement de l'arrière-pensée 30 mn par rapport aux principales ZA

Figure 93 : Zones d'activités à proximité et dans l'arrière-pensée de Bruyères-sur-Oise



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

Les zones d'activités du Corridor logistique de l'A1 sont accessibles à 30 minutes de route, du moins pour celle qui sont les plus septentrionales (au nord de la zone Paris-Nord II). Les zones les plus proches de Paris en Seine-Saint-Denis apparaissent en revanche plus éloignées. Vers le sud-ouest, le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines est atteignable à 30 minutes de route. Vers le nord, les zones accueillant des fonctions logistiques sont moins nombreuses, plus diffuses, et moins « typées » logistiques (zones d'activités mixtes, ou « banales »).

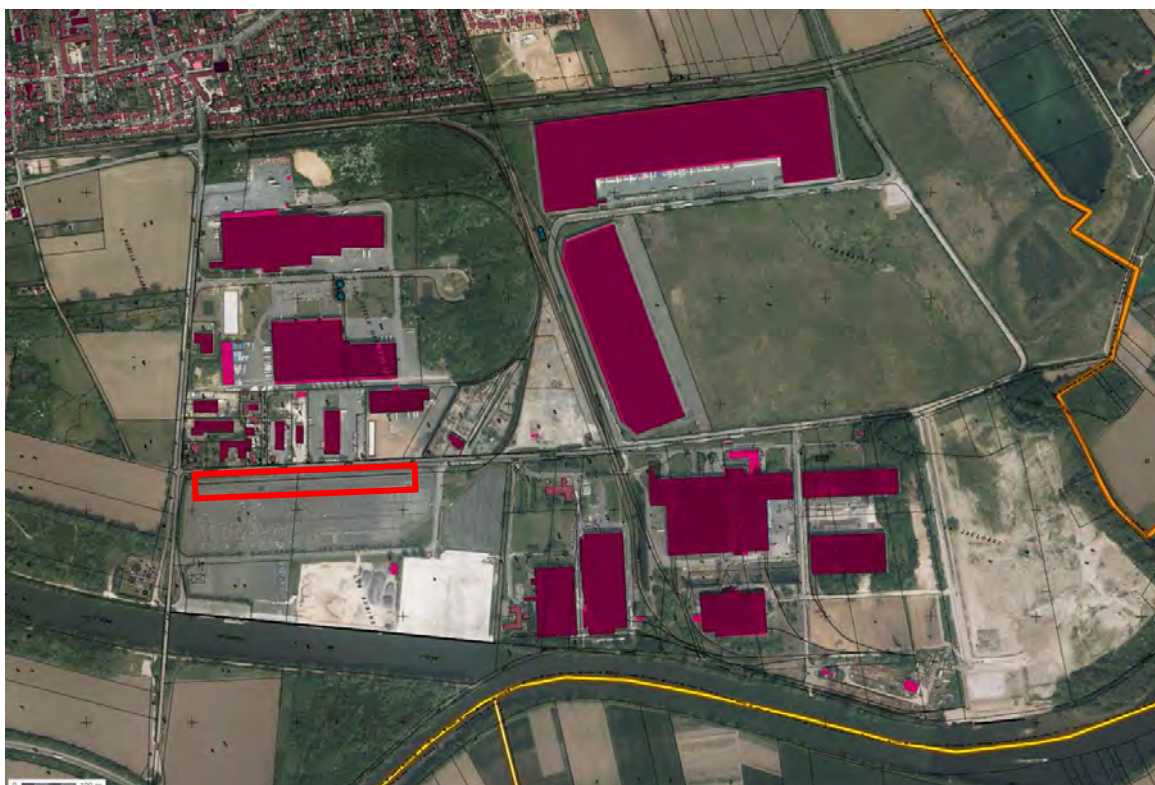
Synthèse

Près de la moitié de l'arrière-pensée (76 communes sur 159) se trouve dans l'Oise. Mais cette part représente à peine 10 % des surfaces totales dans l'arrière-pensée 30 mn.

La zone de chalandise dans les conditions actuelles d'accessibilité routière à la zone du Port de Bruyères-sur-Oise (hors travaux de connexion à la RD922 et de doublement de la RD4), bien que assez étendue, ne couvre que partiellement les principales zones logistiques du nord de Paris, dans les secteurs Roissy et Plaine de France Gennevilliers.

6. *Maîtrise du foncier*

Figure 94 : Bruyères-sur-Oise - Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F7WS5>

Le site envisagé est sur une emprise maîtrisée par Ports de Paris (Port aval).

7. *Contexte environnemental*

Le site est bordé au sud par le PNR Oise – Pays de France. Dans un rayon de 4 kilomètres, on trouve une zone Natura 2000, directive Oiseaux (Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi) ainsi que 4 ZNIEFF de type I (marais d'Asnières-sur-Oise ; étangs et marais de Royaumont ; marais du Lys ; marais Dozet à Gouvieux ; bois des bouleaux et la remise des chênes) et 2 ZNIEFF de type II (vallées de la Thève et de l'Ysieux ; forêt de Carnelle). Enfin, de l'autre côté de la Seine se trouve un site classé (Vallée de l'Ysieux et de la Thève) et un site inscrit (Ensemble du Massif des trois forêts : Carnelle, l'Isle d'Adam et Montmorency).

Les autres contraintes du site concernent un risque d'inondation sur l'ensemble du site, PPRI de la Vallée de l'Oise (les constructions doivent être édifiées 50 cm au-dessus de la cote des plus hautes connues et les sous-sols limités à un seul niveau réalisés dans un cuvelage strictement étanche), la présence potentielle de zones humides au sein de la zone d'étude. Le site est entièrement situé dans le périmètre de protection éloigné des eaux potables et minérales du champ captant d'Asnières-sur-Oise (servitude interdisant de créer des puits ou excavation permanente de plus de 5 mètres).

Enfin, le site est concerné par des canalisations de transport de distribution de gaz (servitudes). À noter également qu'au nord-est de la zone d'étude se trouve un périmètre de monument historique classé (n'intercepte pas le site).

Par ailleurs, le site est traversé par un corridor de la sous trame herbacée dans le SRCE Francilien. L'Oise est identifiée comme un corridor à fonctionnalité réduite avec un obstacle identifié (barrage de Boran-sur-Oise)

Le site de Bruyères-sur-Oise présente des contraintes importantes, en raison notamment de la zone inondable et du périmètre de protection éloigné relatif à l'eau potable. Des études devront définir si les zones humides potentielles existent réellement. Le Zonage du PPRI et le périmètre de protection d'eau potable impliquent des prescriptions à suivre.

Enfin, il existe une autorisation au titre de la loi sur l'eau sur le site. L'arrêté préfectoral du 27/03/2009 autorise l'aménagement d'une plate-forme logistique sur une surface totale de 34,21 ha. Un bassin de 15 700 m³ doit être créé pour la régulation, la décantation et la dépollution des eaux pluviales de ruissellement.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

L'amélioration de l'accessibilité routière à la ZA du Port de Bruyères-sur-Oise est une condition clé de son développement. Actuellement, la desserte routière est assurée par le nord, depuis la RD 924. Le Conseil départemental du Val d'Oise envisage de réaliser un second accès depuis le sud (au niveau de l'île des Aubins), à partir de la RD922. Cette nouvelle connexion est programmée à échéance 2017. Elle permettra un élargissement de son hinterland au sud et à l'est, vers la Francilienne et vers l'A1. A noter toutefois qu'une circulation alternée devra être mise en place sur le pont enjambant le bras de l'Oise, car ce franchissement est à voie unique.

Figure 95 : Projet de réalisation d'un second accès à Bruyères-sur-Oise depuis le sud



Source : CD Val d'Oise

A Persan, le projet de doublement de la RD4 a pour objectif l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur cet axe important, qui est l'axe principal de connexion de la zone d'activité du Port de Bruyères-sur-Oise à l'A16. Ces travaux consistent à la mise en 2x2 voies et un programme d'aménagement de carrefours. Il s'inscrit dans un contexte d'augmentation des trafics due à la réalisation de la ZAC du Chemin Herbu (sur la commune de Chambly, 65 ha d'extension de d'une zone existante, la ZA commerciale des Portes de l'Oise, pour des activités à vocation logistique et PME PMI). Le début des travaux est prévu pour 2016. Le calendrier ultérieur sera calé aux besoins de l'aménagement de la ZAC.

Figure 96 : Bruyères-sur-Oise - Projet de doublement de la RD4

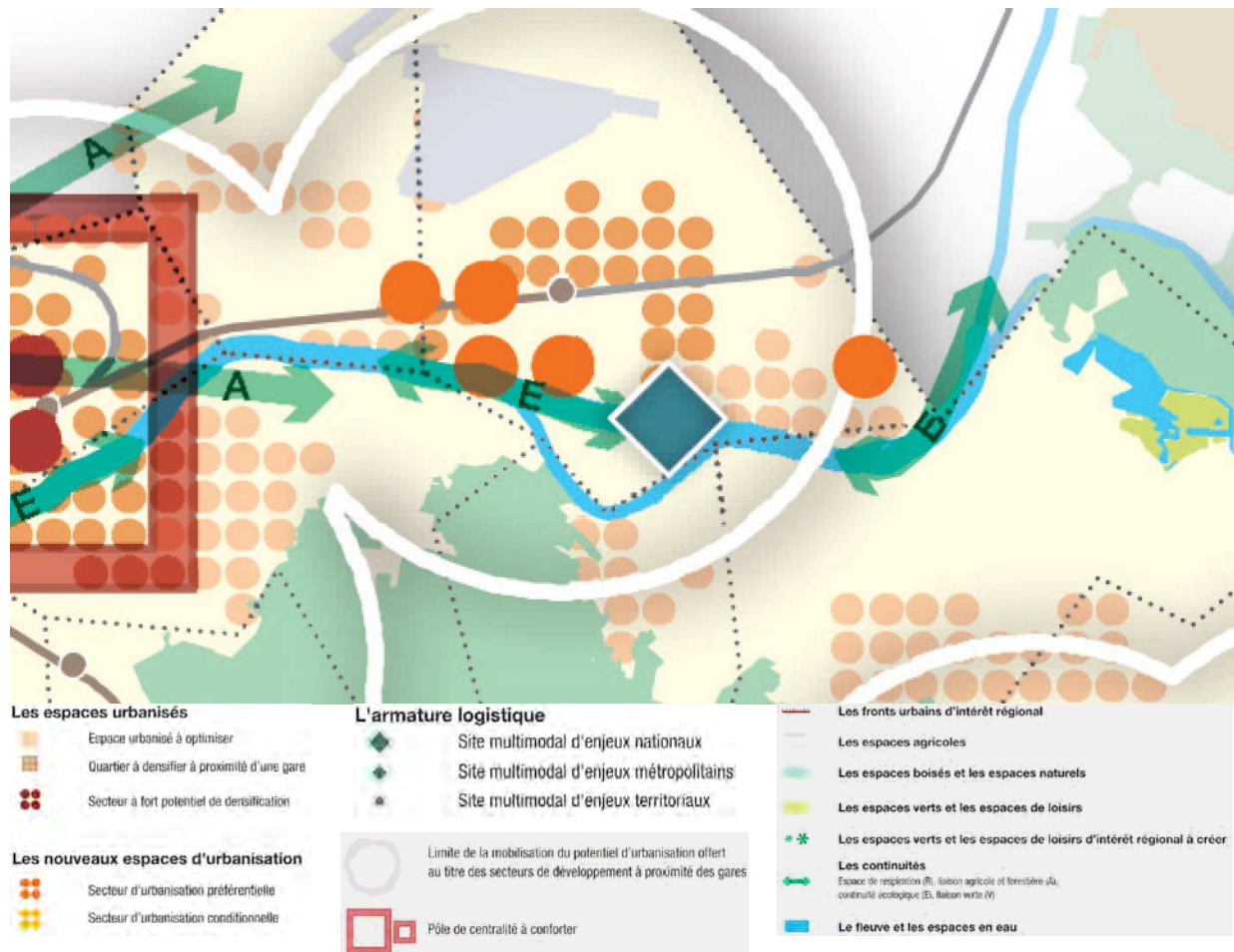


Source : CD Val d'Oise

Enfin, le Département du Val d'Oise porte avec Sogaris le projet d'une navette ferroviaire courte distance (ou ferroutage short line) entre la zone portuaire et Paris La Chapelle. Cette liaison de 60 km est destinée aux clients de la grande distribution. Elle leur permettra d'approvisionner leurs points de vente parisiens par des modes routiers doux, après transfert rail – route sur le site de Chapelle.

Inscription dans le SDRIF

Figure 97 : Bruyères-sur-Oise - Inscription du territoire dans le SDRIF



Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Bruyères-sur-Oise apparaît comme « site multimodal d'enjeux nationaux ». Le SDRIF précise que « les grands sites et les équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés ».

Le site envisagé s'inscrit également dans un « quartier à densifier à proximité d'une gare » et dans un « espace urbanisé à optimiser ».

Des secteurs d'urbanisation préférentielle sont prévus, un de 25 ha à l'est du Port de Bruyères-sur-Oise, et un de 100 ha à l'ouest.

Enfin, il faut noter que l'Oise apparaît au niveau de Bruyères-sur-Oise comme une continuité écologique « permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ».

9. Vocation des territoires proches

Figure 98 : Vocation des territoires proches de Bruyères-sur-Oise



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Créée dans les années 70, couvrant une superficie de 187ha, la ZA du Port de Bruyères-sur-Oise comprend 2 secteurs : un secteur en ZA orientée logistique au nord, marquée par la présence d'entrepôts de grandes superficies (bâtiments SCAPNOR du groupe Leclerc, implantations de prestataires comme ID Logistics ou Norbert Dentressangle). Un secteur portuaire de 60 ha au sud, maîtrisé par Port de Paris, sur 2 emprises, port amont (secteur industriel) et port aval (site anciennement occupé par un parc de stockage automobile).

Sur le périmètre nord, 30 hectares de terrains sont en cours de commercialisation par la SEMAVO (Société d'Economie Mixte Départementale pour l'Aménagement du Val d'Oise) à usage d'activités (ciblé logistique).

Au sud-est, Ports de Paris souhaite développer l'activité du terminal conteneur. Ce terminal est actuellement fermé.

Figure 99 : Projets de développement du port de Bruyères-sur-Oise



source CD95

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 40 : Bruyères-sur-Oise - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Bruyères-sur-Oise					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	16,43	0,00	10,44	26,87	10,44
2 Milieux semi-naturels	71,98	-12,64	0,49	59,83	-12,15
3 Espaces agricoles	476,72	-10,24	0,00	466,48	-10,24
4 Eau	32,42	-0,49	0,29	32,23	-0,20
Espaces agricoles, forestiers et naturels	597,56	-12,44	0,29	585,41	-12,15
5 Espaces ouverts artificialisés	68,58	-2,94	3,02	68,66	0,08
Espaces ouverts artificialisés	68,58	-2,94	3,02	68,66	0,08
6 Habitat individuel	61,01	0,00	5,44	66,45	5,44
7 Habitat collectif	0,00	0,00	0,58	0,58	0,58
8 Activités	100,69	-10,80	2,93	92,81	-7,87
9 Equipements	2,51	0,00	0,00	2,51	0,00
10 Transports	59,35	0,00	0,00	59,35	0,00
11 Carrières, décharges et chantiers	1,16	0,00	13,92	15,09	13,92
Espaces construits artificialisés	224,72	0,00	12,07	236,79	12,07
Total	890,86	-15,38	15,38	890,86	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

La majorité du territoire communal de Bruyères-sur-Oise est constitué d'espaces agricoles, forestiers et naturels (65%) et notamment d'espaces de cultures (52%). Les surfaces d'activités n'ont pas progressé entre 2008 et 2012 (dernière année disponible dans les documents de l'IAU en avril 2015).

Synthèse

Le site de Bruyères-sur-Oise s'inscrit dans un environnement général majoritairement agricole et boisé, et occupé par des zones d'habitations essentiellement composés de lotissements pavillonnaires.

La zone est séparée du bourg de Bruyères-sur-Oise par la ligne ferroviaire Paris – Creil. Il n'y a pas de conflit de voisinage lié à l'activité des stricto sensu de la zone. Les nuisances ressenties sont surtout le fait de PL égarés dans le bourg de Bruyères-sur-Oise, qui s'écartent de la RD222 (accès nord à la zone).

10. Echéance de mise en œuvre

Le terminal peut être aménagé à relativement court terme sur le terrain de Ports de Paris situé en bordure d'Oise partie sud-ouest. Les voies disponibles feraient 300 à 400 m pour une orientation tournée vers la logistique urbaine.

Compte tenu des disponibilités foncières à l'est du site, d'autres positionnements pourraient être envisagés, permettant de traiter des trains plus longs.

11. Synthèse

Le Port de Bruyères-sur-Oise est une zone d'activités de 187 ha dédiée à la logistique et à l'industrie. C'est une plate-forme multimodale située sur la liaison Seine Escaut, au débouché du futur canal Seine Nord Europe. Porte d'entrée nord de la Région Île-de-France, elle se trouve à 40 km de Paris et à 28 km de Roissy.

Le Conseil Départemental du Val-d'Oise est porteur du projet de développement de cette zone d'activités.

Sur le plan de sa desserte ferroviaire, le raccordement du site au RFN existe et la ligne sur laquelle est raccordé le site est peu circulée permettant une desserte sans interférence avec le trafic Transilien. Cependant, les conditions de desserte actuelles sont compliquées et des modifications de l'infrastructure sont à prévoir pour les simplifier.

Les distances pour rejoindre la Grande Ceinture et les radiales sont relativement élevées, ce qui en fait un handicap pour le transport combiné, majoritairement tourné vers le sud de la France et au-delà.

Le site ne peut pas disposer d'un faisceau d'appui externe de 750 m, ce qui limite la longueur des trains à la longueur actuelle du site, sauf à le créer à l'intérieur du site en complément du terminal proprement-dit, dans un contexte cependant difficile de disponibilité d'un linéaire de 750 m en alignement.

Sur le plan routier, les poids lourds souhaitant rejoindre l'A16 en direction du sud réalisent quelques détours mais sur des axes assez dimensionnés et roulants, notamment la RD301. La connexion en direction de l'A104 est également assez performante et dimensionnée (RD316). Les temps de trajet entre le site et le réseau magistral sont acceptables (une quinzaine de minutes). Les axes empruntés sont assez peu congestionnés aux heures de pointe. On notera un point de vigilance sur l'augmentation significative du nombre de PL sur les RD924 et RD4, proportionnellement aux trafics PL existants respectivement 56 et 40%).

La zone de chalandise, dans les conditions actuelles d'accessibilité routière à la zone du Port de Bruyères-sur-Oise (hors travaux de connexion à la RD922 et de doublement de la RD4), bien que assez étendue, ne couvre que partiellement les principales zones logistiques du nord de Paris, dans les secteurs Roissy et Plaine de France Gennevilliers.

Enfin selon le SDRIF, Bruyères-sur-Oise apparaît comme « site multimodal d'enjeux nationaux ». Le SDRIF précise que « les grands sites et les équipements multimodaux que

sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés ».