



Mise à jour étude de trafic sur projet de développement du Parc des Sablons

Rappel du diagnostic avec analyses prospectives intégrant
dernières hypothèses recensées.



Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
Nicolas Delavenne n.delavenne@cdvia.fr 06.59.88.24.17	0	28/07/2025		Lucie Fournie l.fournie@cdvia.fr 07 56 19 11 94	Version provisoire
Nicolas Delavenne n.delavenne@cdvia.fr 06.59.88.24.17	1	01/08/2025		Lucie Fournie l.fournie@cdvia.fr 07 56 19 11 94	V1
Nicolas Delavenne n.delavenne@cdvia.fr 06.59.88.24.17	2	05/09/2025		Lucie Fournie l.fournie@cdvia.fr 07 56 19 11 94	VF

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.



CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.

SOMMAIRE

1. PREAMBULE.....	4
1.1. RAPPEL DU CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE	4
1.2. HYPOTHESES RETENUES.....	5
2. SYNTHESE.....	8
2.1. MISE A JOUR DU DIAGNOSTIC	8
2.2. TRAFICS JOURNALIERS PREVISIONNELS 2027	11
2.3. TRAFICS JOURNALIERS PREVISIONNELS 2031	13
2.4. SYNTHESE	15
3. ANNEXES : DETAIL DES MODELISATIONS DE TRAFIC AVEC LES ANALYSES DE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS	16
3.1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC DE CIRCULATION	16
3.2. ANALYSE PROSPECTIVE HORIZON 2027	25
3.3. ANALYSE PROSPECTIVE HORIZON 2031	32
3.4. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS.....	39
3.5. GLOSSAIRE ET LEGENDE DES RESERVES DE CAPACITE.....	46
3.6. CONVENTION SIGNEE PAR LE CD60 ET LA CSS	47

1. PREAMBULE

1.1. RAPPEL DU CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE

Cette étude a pour objectif d'analyser l'impact des projets de développement économique recensés par la Communauté de Communes des Sablons (CCS) et plus particulièrement le projet de développement du Parc des Sablons qui viendra en vis-à-vis du Parc d'Activités de la Reine-Blanche sur Saint-Crépin-Ibouvillers. Ces analyses se concentrent sur la circulation aux abords des secteurs concernés jusqu'à la prise de l'autoroute A16. Elles s'inscrivent en complémentarité de l'étude réalisée en janvier 2024 dans le cadre projet de développement du Parc des Sablons porté par la société PRD et de l'étude de janvier 2025 réalisée pour le compte de la CCS.

Conformément aux échanges menés avec les services de la DREAL, de la DDT et du Conseil Départemental de l'Oise, cette étude s'inscrit dans la continuité de la charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds dans l'Oise. Elle vise à permettre de garantir la compatibilité des implantations des activités économiques avec les capacités du réseau de transport existant (itinéraires, accès, accueil et stationnement) et son environnement urbain.

L'objectif est de vérifier que les aménagements routiers prévus, conformément à la convention signée le 2 septembre 2025 entre la CCS et le Conseil Départemental de l'Oise (Cf annexe 3.6) répondent toujours aux évolutions du trafic attendus.

Les aménagements routiers prévus pour améliorer la fluidité du secteur d'étude, outre le renforcement de la structure de chaussée sur une partie de la D205, sont :

- Réaménagement du giratoire D205 / D609 / A16, nommé C1 dans l'étude,
- Réaménagement du giratoire D205 / D927, nommé C2 dans l'étude.

Ce rapport, qui s'inscrit donc dans la poursuite des missions précédentes, présente ainsi la mise à jour de l'étude d'impact de trafic le Parc des Salons en intégrant les dernières hypothèses de développement pour donner suite au preneur pressenti (Plateforme de distribution *ACTION*) devant occuper les premiers lots du parc. Il est ainsi présenté :

- Le rappel du diagnostic trafic, mené ente 2022 et 2024, en y incluant les dernières comptages reçus sur le secteur d'étude par les services du département de l'Oise et du Val d' Oise,
- La reprise du modèle de trafic, mis en place lors de ces précédentes études, avec la réalisation de nouvelles simulations prospectives les 2 horizons d'étude
 - **Horizon fin 2027** : Horizon de mise en service actée de l'Entrepôt *ACTION* sur le Parc des Sablons,
 - **Horizon 2031** : Horizon au terme Horizon intégrant l'éventualité d'une possible extension de l'activité d'Action et du développement des surfaces (près de 18ha) de projets de type « Datacenter » et des activités Industrielles.

Pour chaque horizon d'étude, il est réalisé les 2 scénarios suivants :

- **Scénario « Fil de l'eau »** : scénario intégrant bien tous les projets connexes connus sur et autour du territoire la CCS mais sans aucun développement sur le Parc des Sablons,
- **Scénario de référence** avec le développement progressif (entre 2027 et 2031) du Parc des Sablons.
- La reprise des analyses et des calculs prévisionnels de capacité sur les carrefours de la D205 (vérification que les précédentes préconisations, restent toujours pertinentes).
- La présentation cartes de trafics journaliers étendues, aux réseaux routiers secondaires (D205, D5, D923, D121, D92, D609 et D105).

Ces analyses, qui prennent en compte les projets recensés à l'initiative de la CCS, complètent l'étude initiale établie à l'occasion de la première étude d'impact du Parc des Sablons développé par PRD et elles intègrent également les interdictions de circulation PL en direction du Val d'Oise sur la D927 – Amblainville (mesure

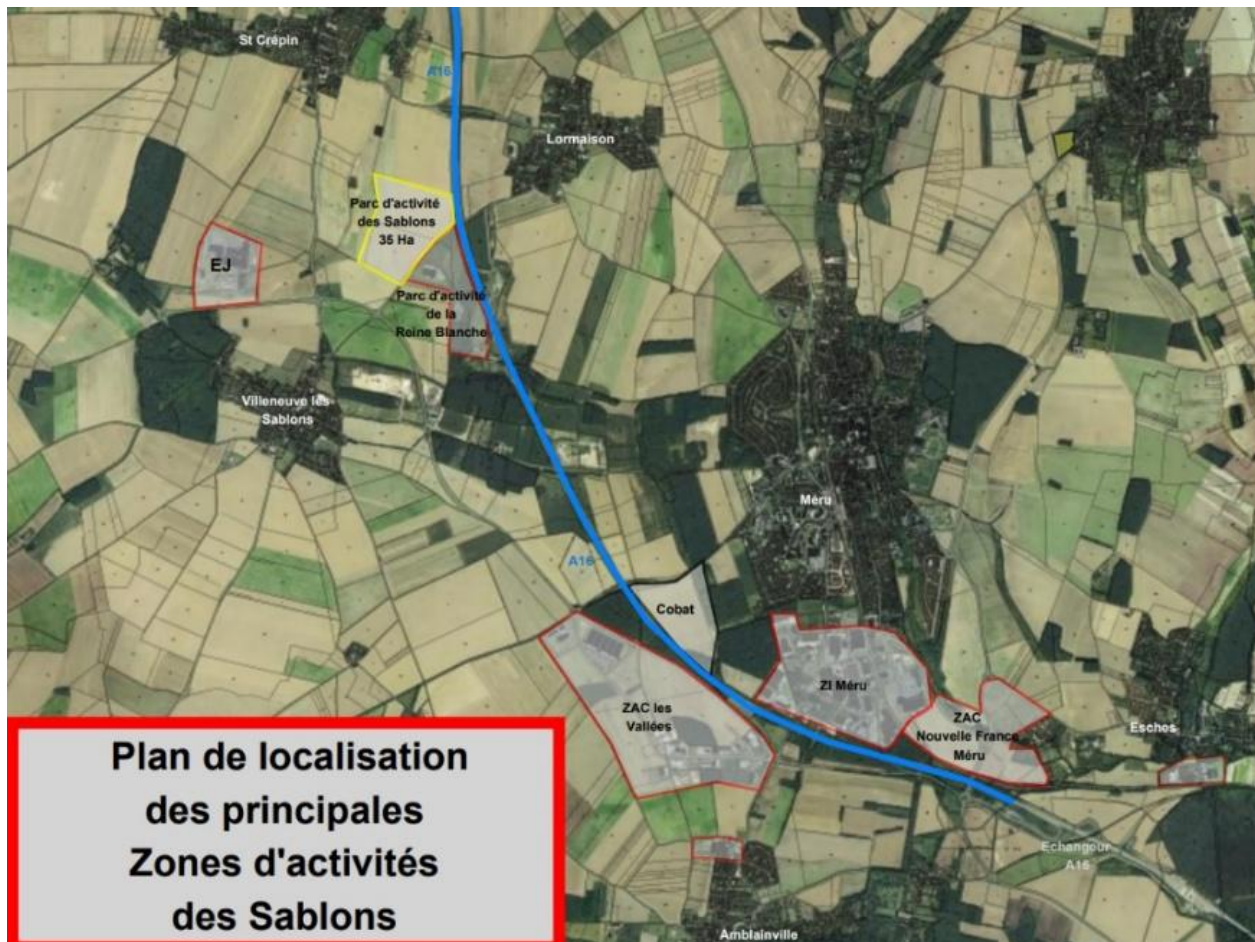
reconduite au 22/01/2025) et la D121 – Hénonville mises en place en concertation avec les services du département l'Oise (cf. carte ci-dessous).

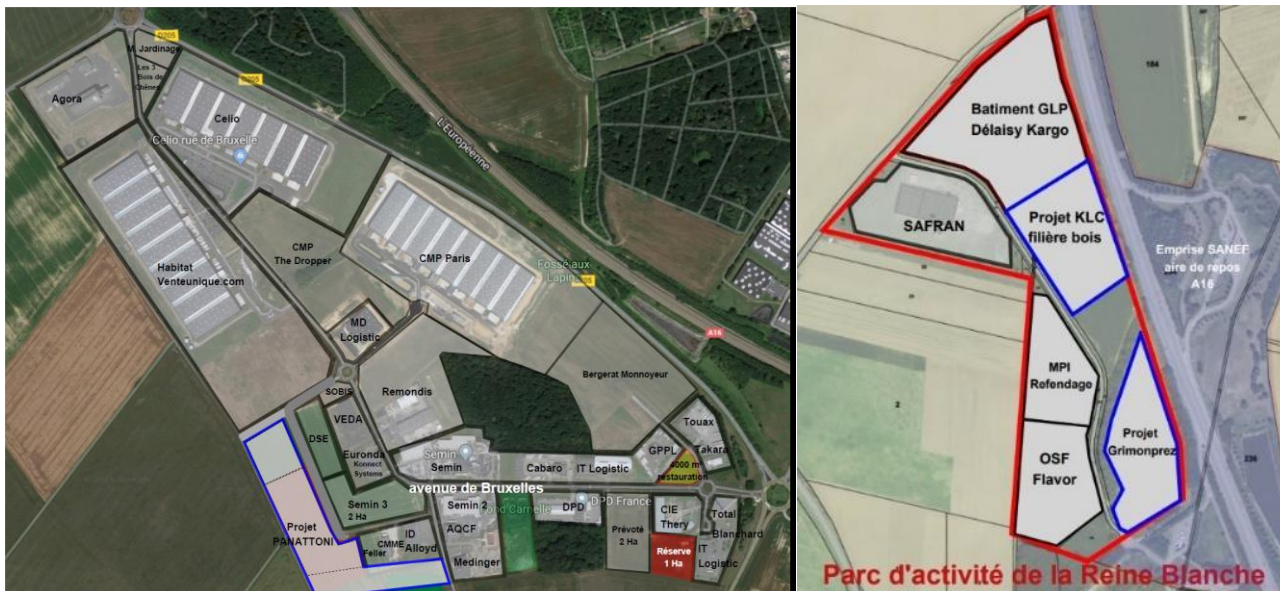


1.2. HYPOTHESES RETENUES

Le périmètre de l'étude se compose des axes de circulations (D205, D121, D923, D927, D609, et la D105) desservant les zones d'activités suivantes :

- Parc d'activité de la Reine Blanche sur les communes de Lormaison et Saint-Crépin-Ibouwillers,
- Site COBAT implanté sur une emprise de 27 hectares sur les communes d'Amblainville et de Méru,
- ZAC des Vallées à Amblainville,
- ZAC de la Nouvelle France sur les communes de Méru et Esches
- ZI de Méru.





Sur la base des activités existantes, les projections de trafic en scénario « Fil de l'eau » prennent en compte les développements complémentaires listés dans le haut du tableau ci-dessous sur le territoire de la CCS. (Au-delà de ce territoire, les projections de trafics intègrent également les projets plus éloignés recensés sur Belle-Eglise et Chambly et sur le secteur Nord du val d'Oise – cf. détail dans les fiches annexes).

Développement des zones d'activités sur la CCS

Projets retenus à l'Horizon 2027

Projets retenus à terme

	Localisation	HA de Foncier	m² de Construction	Typologie d'activité	TMJO : Flux jours ouvrés 2 sens confondus 2027				TMJO : Flux jours ouvrés 2 sens confondus 2031			
					Trafic VL - Nbre de rotations	Trafic PL - Nbr rotations	%	Trafic TV = VL+PL (TMJO)	Trafic VL - Nbre de rotations	Trafic PL - Nbr rotations	%	Trafic TV = VL+PL (TMJO)
GRIMONPREZ	PA de la Reine Blanche - Lormaison	2,2	6 400	Activité	160	8	1%	168	160	8	1%	168
KLC "BAS CARBONE"	PA de la Reine Blanche - Lormaison	2,2	10 000	Activité	160	20	3%	180	160	20	2%	180
SEMIN	ZAC DES VALLEES - Amblainville	2		Activité					170	20	2%	190
REMONDIS	ZAC DES VALLEES - Amblainville	3		Activité					250	20	2%	270
DSE MENUISERIES	ZAC DES VALLEES - Amblainville	1,5	6 000	Activité	60	2	0%	62	60	2	0%	62
BERGERAT MONNOYEUR	ZAC DES VALLEES - Amblainville	6	15 000	activité - logistique	260	20	3%	280	260	20	2%	280
CMP	ZAC DES VALLEES - Amblainville	5	25 000	Formation/ Logistique	150	120	16%	270	150	120	12%	270
PREVOTE	ZAC DES VALLEES - Amblainville	2	7 000	Logistique	60	40	5%	100	60	40	4%	100
PANATTONI	ZAC DES VALLEES - Amblainville	5	21 000	Activité	240	60	8%	300	240	60	6%	300
extension ARGAN-Celio	ZAC DES VALLEES - Amblainville	2,5	12 000	Logistique	30	8	1%	38	30	8	1%	38
COBAT (en cours)	Amblainville-Méru	27	7 300	siège - bureaux	600	80	11%	680	600	80	8%	680
			32 000	Préfabrication Béton								
APRC "MEME"	ZAC DE LA NOUVELLE FRANCE - MERU	11	38 000	Logistique	400	144	19%	544	400	144	14%	544
DATA CENTER	ZAC DE LA NOUVELLE FRANCE - Méru								100	1	0%	101
Parc des Sablons	Entrepôt ACTION en 2027	17		Entrepôt ACTION	1 040	240	32%	1 280	1 320	340		1 660
	Possible extension du Parc	18		Développement compl.					360	140	47%	500
Total					3 160	742	100%	3902	4 320	1 023	100%	5343

Concernant le développement spécifique sur le **Parc des Sablons**, il est présenté, page suivante, le détail de la programmation retenue. A Terme le site pourrait accueillir près de 970 emplois dont environ 770 emplois en lien avec le seul l'entrepôt **ACTION** en intégrant une possible extension. En 2027, l'entrepôt ACTION occupera 80% de la surface développée. Le site sera desservi par une bonne liaison en TC (depuis Gare de Méru notamment) aux heures de prises de poste. En considérant également une part de covoiturage, il a été retenu, dans la projection des trafics VL à la journée, un choix modal en VP compris entre 85% et 90%. En intégrant également les hypothèses de génération des PL, aux différentes heures de la journée fournies par le preneur, et que le site pourrait fonctionner 6 jours sur 7, il est ainsi estimé que ce projet génèrera :

- Sur l'**Horizon 2027** (Entrepôt **ACTION**) : un **trafic journalier en moyenne, tous jours confondus, de 1 110 TV/Jour deux sens confondus dont 210 PL/Jour** (1 280 TV/Jour dont 240 PL/Jour en moyenne les jours ouvrés. Les flux générés spécifiquement par le parc des Sablons à cet horizon 2027 participent à 1/3 des trafics totaux générés par l'ensemble des projets recensés sur le territoire de la CCS (32% du trafics PL et 33% du trafic en TV sur les jours ouvrés – cf. tableau ci-dessus)
- Sur l'**Horizon 2031** au terme du développement de toutes les surfaces (extension potentielle d'ACTION instruite + développement complémentaire) : **Trafic journalier en moyenne, tous jours confondus, de 1 860 TV/Jour deux sens confondus dont 420 PL/Jour** (2 160 TV/Jour dont 490 PL/Jour en moyenne les jours ouvrés).

Parc des Sablons : Programmation à Horizon 2027 et extrapolation imaginée "A Terme"

Détail emplois Entrepôt ACTION (totalité surface instruite)	
Chauffeurs de camions	130
Equipe du Matin (avec admin)	415
Equipe Après-midi	225
Total (arrondi)	770

Nombre emplois sur zone à terme	Par Lot
Entrepôt ACTION (100% surface ins)	770
Data Center (30 000m ²)	70
Activités (10 000m ²)	130
Total	970

HORIZON 2027 : ENTREPÔT ACTION



PHASE INITIALE	SURFACES
Entrepôt	77 511 m ²
mezzanine	17 178 m ²
Local technique	859 m ²
Local de charge	818 m ²
Bureaux	2 445 m ²
Local gardien	70 m ²
TOTAL	98 876 m²

HORIZON 2031 AVEC EXTRAPOLATION IMAGINÉE À TERME COMPRENANT UNE EXTENSION DE L'ENTREPÔT ACTION ET DES DÉVELOPPEMENTS COMPLÉMENTAIRES



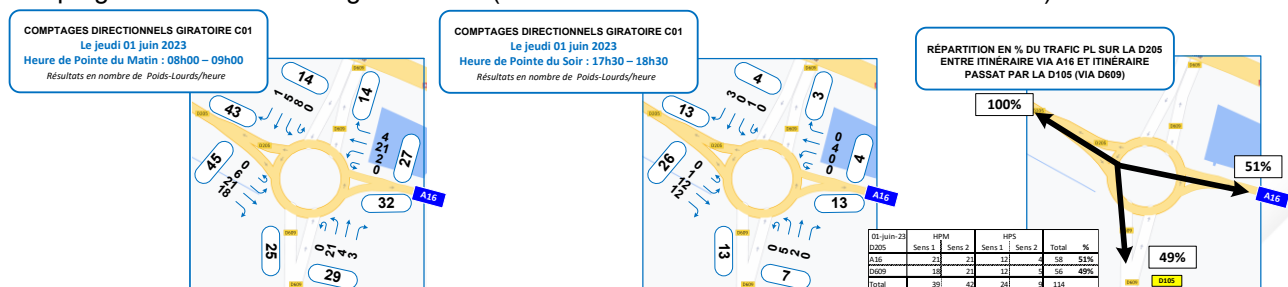
Génération de trafic Journalier	Programme Entrepôt ACTION						Extrapolation imaginée à terme comprenant une extension de l'Entrepôt Action et des développements complémentaires					
	Fin 2027						Horizon 2031					
Horizon	Flux Entrant						Flux Entrant					
Flux / sens et 2 sens confondus	VL		PL		2 sens confondus		VL		PL		2 sens confondus	
Trafic jour ouvrés (/ lot)	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Entrepôt ACTION	520	105	520	137	1 040	242	660	150	660	195	1 320	345
Data Center (30 000m ²)							60	5	60	5	120	10
Activités (10 000m ²)							120	65	120	65	240	130
Total Trafic J.O.	520	105	520	137	1 040	242	840	220	840	265	1 680	485

TV = VL + PL		2027
TOTAL	TV	PL
TMJO	1 280	240
TMJ	1 110	210

TV = VL + PL		2031
TOTAL	TV	PL
TMJO	2 160	490
TMJ	1 860	420

En répartition spatiale de ces flux générés, les Origines / Destinations des flux VL sont estimés sur la base des données INSEE des déplacements domicile-travail pour les actifs venant travailler sur le secteur d'étude de la CCS.

Pour la répartition PL, relative notamment à l'entrepôt ACTION, il a été pris en compte la localisation des enseignes ACTION existantes sur la Région des Hauts de France ainsi que les enseignes existantes sur la partie Nord de la Région d'Ile de France. Cette analyse nous a conduit à affecter près de 40% des Flux PL en direction du Nord (via principalement l'A16 en direction de Beauvais) et 60% en direction du Sud et de l'Ouest. Sur ces 60%, il a été pris en compte que la moitié de ces flux emprunterait l'A16 à péage, en direction de la région Parisienne, et que l'autre moitié se retrouverait sur la D105 en traversée de Courcelles (hypothèse péjorative vis-à-vis de la D105 quand on compare les flux PL sur cette section à ceux de l'A16). Cette répartition des flux PL en direction de la région Parisienne, à 50/50, est celle que le retrouve sur les données de comptages directionnels sur giratoire C1 (D205/D609/accès A16 – cf. extrait ci-dessous).



2. SYNTHÈSE

2.1. MISE A JOUR DU DIAGNOSTIC

Il est synthétisé page suivante (sur un zoom large et un zoom sur le secteur d'étude), l'exploitation des derniers comptages recueillis auprès des services du département de l'Oise et du Val d'Oise complétée des comptages issus des premières études réalisées.

Cette synthèse présente les trafics moyens journaliers tous jours et deux sens confondus en données TV/Jour (TV = VL+PL) et en données PL/Jour. Elle fait ressortir :

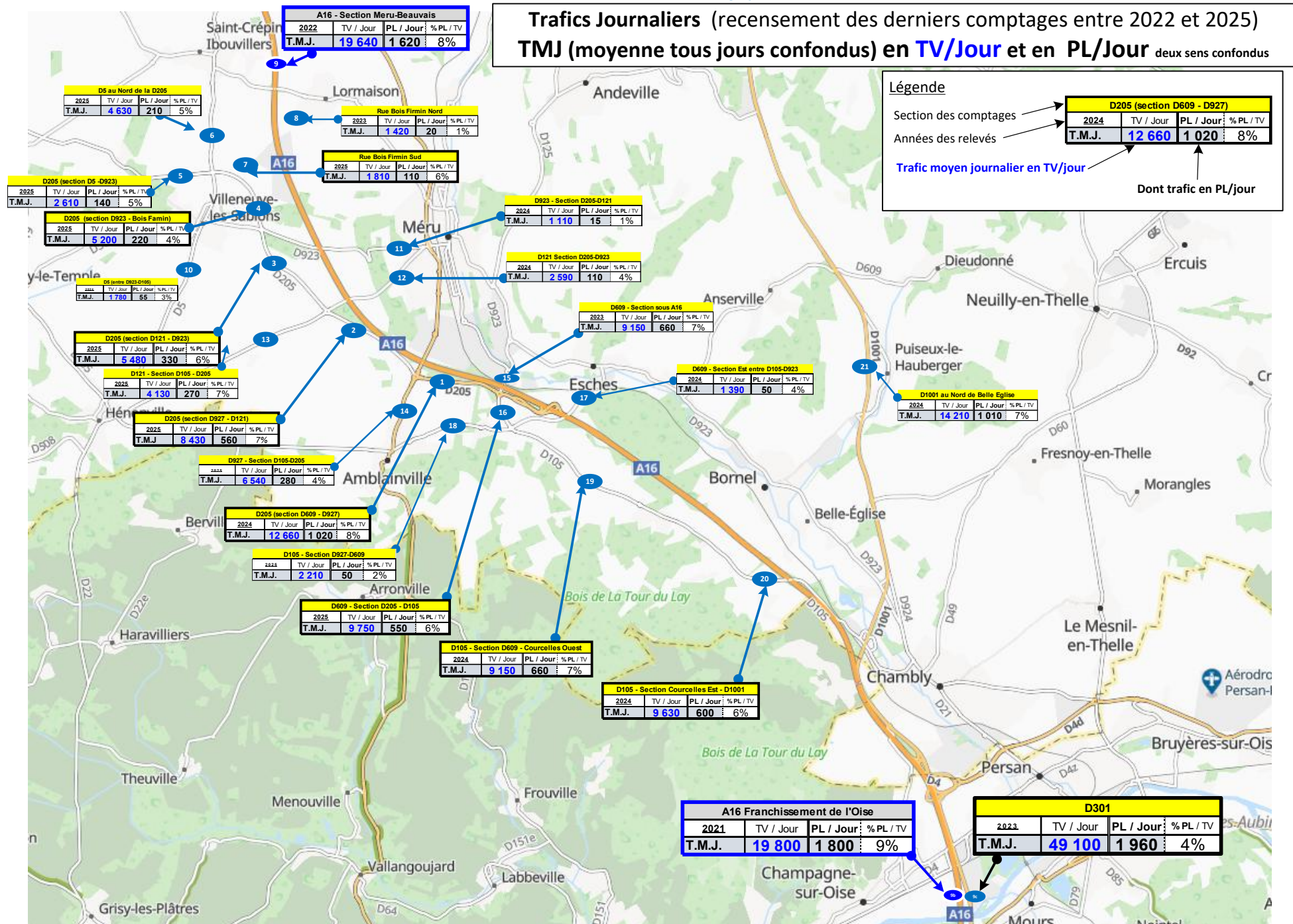
- Sur la **D105** de part et d'autre de Courcelles (Commune de Bornel), les trafics journaliers recensés (année 2024) varient de 9 150 à 9630 TV/Jour dont **600 à 660 PL/Jour**
- L'exploitation des données de comptages disponibles, sur l'**autoroute A16 à Péage**, donnent des trafics journaliers entre 19 800 TV/Jour (données 2021 au niveau du franchissement de l'Oise – cf. plaquette de comptages du département du Val d'Oise) à 19 640 TV/Jour (données 2022 sur la section entre Méru et Beauvais). En nombre de PL, il est relevé, sur ces sections, de **1 620 PL/Jour à 1 800 PL /Jour** deux sens confondus. La section d'A16, entre Méru/Amblainville et Chambly-Persan (et parallèle à la D105 au niveau de Courcelles) supporte des trafics forcément plus soutenus, que ceux relevés au niveau du franchissement de l'Oise, compte tenu de la présence du ½ diffuseur orienté Nord avec la D4-Persan.

A Noter que le coût du péage de l'autoroute A16, entre l'Isle Adam et le diffuseur n°13 de Méru, est de : 6.3 € pour les PL de classe 4 (PL > à 2 essieux), 4.4€ pour les PL de Classe 3 (2 essieux) pour 1,9 € pour les VL. Ces coûts de péages peuvent inciter une partie des PL, du secteur d'étude, à emprunter la D105 (en direction de Chambly par la D001 en direction de Paris), plutôt que l'A16 mais l'exploitation des données de comptages montrent toutefois que les trafics PL sur A16 demeurent nettement plus forts (> à 1 800 PL/Jour) que ceux supportés par la D105 en parallèle (compris entre 600 à 660 PL/Jour). Il est également intéressant de noter l'exploitation (cf. paragraphe précédent) des comptages directionnels réalisés aux heures de pointe sur le giratoire d'accès à l'Autoroute A16 à Meru (Giratoire - C01 D205/D609) montre que, sur les flux de la D205, on a une répartition proche des 50% entre les deux itinéraires via l'A16 et l'itinéraire via la D609 pour rejoindre la D105.

Sur le périmètre d'étude, on note que :

- La D205 supporte (dernières valeurs recensées par le CD60 sur années 2024 et 2025), au droit de Villeneuve les Sablons, un trafic moyen journalier de près de 5 200 TV/Jour deux sens confondus (au Nord de la D923), 5 480 TV/Jour entre la D923 et la D121, 8 460 TV/Jour entre la D121 et la D927 et de près de 12 660 TV/Jour entre la D927 et l'accès à l'A16. En données PL, il est recensé sur ces mêmes sections de la D205, un trafic moyen journalier de près de 220 PL/Jour (au Nord de la D923), 330 PL/Jour entre la D923 et la D121, 560 PL/Jour entre la D121 et la D927 et de près de 1 020 PL/Jour entre la D927 et l'accès à l'A16 à l'Est
- Les comptages sur le chemin du Bois Famin permettent de relever un écart de TMJ entre les deux points des relevés (points 7 & 8) qui s'explique par la présence de la Z.A. de la Reine Blanche (avec activités de Safran et des bâtiments de *GLP Delaisy-Kargo* et *OSF-Flavor*) qui génère ainsi un trafic estimé à 550 TV/Jour deux sens confondus (dont 130 PL/Jour).

Carte des TMJ (TV/Jour avec % PL) en état actuel sur une zoom large jusqu'au franchissement de l'Oise (coté 95)



D105 - Section Courcelles Est - D1001			
2024	TV / Jour	PL / Jour	% PL / T
T M J	8 630	600	6%

2.2. TRAFICS JOURNALIERS PREVISIONNELS 2027

Avec les projets connexes retenus sur le territoire des Sablons d'ici à 2027 (Finalisation des ZAC de la Reine Blanche intégrant les projets *Grimonprez* et *KLC Filière Bois*, finalisation de la ZAC des Vallées intégrant les projets *CMP The Dopper* et *Panattoni*, lancement de l'activité « *Prémur* » sur le site de *Cobat*), les trafics sur la D205 vont connaître des évolutions sensibles passant,

- Sur la section entre Bois Famin et la D923 à 6 100 TV/Jour en TMJ (au Nord-Ouest de Villeneuve-les-Sablons pour 5 200 TV/Jour actuellement)
- Sur la dernière section avant de rejoindre A16 (entre la D927 et la D609) à plus de 14 300 TV/Jour (dont 1 150 PL/Jour soit 8%) pour 12 660 TV/Jour actuellement (dont 1 020 PL/Jour)

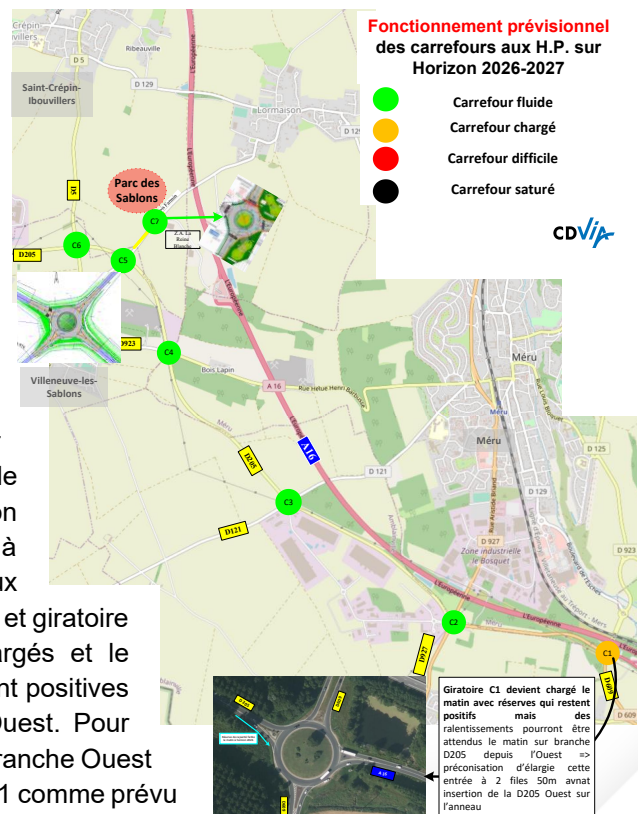
La prise en compte du développement du Parc des Sablons à 2027 entrainera des accroissements des trafics, par rapport à ces flux prévisionnels 2027 « fil de l'eau », qui sont estimés :

- sur la D205 entre +5% sur la section sud, coté A16 (TMJ prévisionnel de 15 050 TV/Jour dont 1 350 PL/Jour) et de +16% sur la section au droit de Villeneuve (TMJ de 7 070 TV/Jour dont 440 PL/Jour)
- Sur la rue du Bois de Famin, la section entre la D205 et l'accès au Parc des Sablons, devrait connaître une plus forte augmentation de ces niveaux de trafic de +48% (par rapport à 2027 Fil de l'eau) avec un TMJ de 3 410 TV/Jour dont 360 PL/Jour. La section au Nord, coté Lormaison, devrait connaître des augmentations plus modérées de +1% (1 480 TV/Jour).
- Les autres routes secondaires subissent des augmentations de trafic en TV/Jour, par rapport au scénario 2027 Fil de l'eau, qui sont de :
 - Sur la D105 de +2% en données TV/Jour (de 9 800 à 10 250 TV/Jour) et de +9% en données PL (de 710 à 760 PL/Jour)
 - Sur la D927 au Nord d'Amblainville : +1% du Trafic TV et 0% du trafic PL (prise en compte de la déviation PL mis en place par le département sur la D927 et la D121),
 - +4% sur la D923 en accès Ouest de Méru,
 - +2% sur la D121 en accès Ouest à Méru.

Aux heures de pointe de la circulation générale, l'impact des trafics générés par le Parc des Sablons sera plus modéré du fait de la présence de 2 équipes qui arriveront et repartiront à deux heures décalées (arrivée de l'équipe du matin à partir de 5h30 pour départ à 13h et arrivée de l'équipe l'après-midi à 13h30 pour départ à 21h30). En prenant en compte les emplois administratifs et la rotation des PL, les estimations de trafic conduisent aux générations suivantes pour les heures de pointe de la circulation générale :

- H.P.M : Flux émis de 20 UVP/h et flux reçus de 90 UVP/h
- H.P.S : Flux émis de 90 UVP/h et flux reçus de 5 UVP/h

Sur la base des résultats des modélisations prospectives détaillées par la suite, il a été remis à jour les analyses de capacité des carrefours. Ces calculs de capacité permettent de faire ressortir, qu'à cet horizon 2027, l'ensemble des carrefours devraient continuer à fonctionner correctement aux heures de pointe. Les deux derniers giratoires analysés (Giratoire C1 en accès à A16 et giratoire C2 avec la D927 d'Amblainville) seront les plus chargés et le giratoire C1 disposera de réserves de capacité qui restent positives mais faibles sur la branche d'entrée de la D205 depuis l'Ouest. Pour cet horizon 2027, il est confirmé la nécessité d'élargir la branche Ouest de la D205, sur 50m en amont, à l'approche du giratoire C1 comme prévu par les services du CD60.



Carte des TMJ (TV/Jour avec % PL) sur Horizon 2027 sur le sur le secteur d'étude

Traffics Moyens Journaliers prévisionnels à Horizon 2027 sans et avec Parc des Sablons TMJ (moyenne tous jours confondus) en TV/Jour et PL/Jour deux sens confondus

Avec % d'augmentation par rapport à trafic état actuel

Légende

Section voie concernée

Scénario sans Projet

Scénario Avec Projet du Parc des Sablons

% d'évolution par rapport à trafic actuel

% d'évolution par rapport scénario sans parc

Trafic moyen journalier prévisionnel en TV/jour

Dont trafic en PL/jour

D5 au Nord de la D205

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	4 700	210	4%
% d'aug./Act	2%	0%	
2027 Projet	4 750	220	5%
% d'aug./Filo	1%	5%	

A16 - Section Meru-Beauvais

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	19 800	1 650	8%
% d'aug./Act	1%	2%	
2027 Projet	20 000	1 720	9%
% d'aug./Filo	1%	4%	

Rue Bois Firmin Nord

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	1 470	20	1%
% d'aug./Act	4%	0%	
2027 Projet	1 480	20	1%
% d'aug./Filo	1%	0%	

Rue Bois Firmin Sud

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	2 300	150	7%
% d'aug./Act	27%	36%	
2027 Projet	3 410	360	11%
% d'aug./Filo	48%	140%	

D923 - Section D205-D121

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	1 120	15	1%
% d'aug./Act	1%	0%	
2027 Projet	1 170	15	1%
% d'aug./Filo	4%	0%	

D121 Section D205-D923

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	2 670	115	4%
% d'aug./Act	3%	8%	
2027 Projet	2 720	115	4%
% d'aug./Filo	2%	0%	

D609 - Section sous A16

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	10 000	720	7%
% d'aug./Act	9%	9%	
2027 Projet	10 150	730	7%
% d'aug./Filo	1%	1%	

D609 - Section Est entre D105-D923

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	1 440	50	3%
% d'aug./Act	4%	0%	
2027 Projet	1 440	50	3%
% d'aug./Filo	0%	0%	

D121 - Section D105-D205

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	4 200	270	6%
% d'aug./Act	2%	0%	
2027 Projet	4 200	270	6%
% d'aug./Filo	0%	0%	

D205 (section D927 - D121)

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	9 900	660	7%
% d'aug./Act	17%	18%	
2027 Projet	10 750	860	8%
% d'aug./Filo	9%	30%	

D927 - Section D105-D205

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	6 600	280	4%
% d'aug./Act	1%	0%	
2027 Projet	6 650	280	4%
% d'aug./Filo	1%	0%	

D205 (section D609 - D927)

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	14 300	1 150	8%
% d'aug./Act	13%	13%	
2027 Projet	15 050	1 350	9%
% d'aug./Filo	5%	17%	

D105 - Section D927-D609

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	2 250	50	2%
% d'aug./Act	2%	0%	
2027 Projet	2 250	50	2%
% d'aug./Filo	0%	0%	

D609 - Section D205 - D105

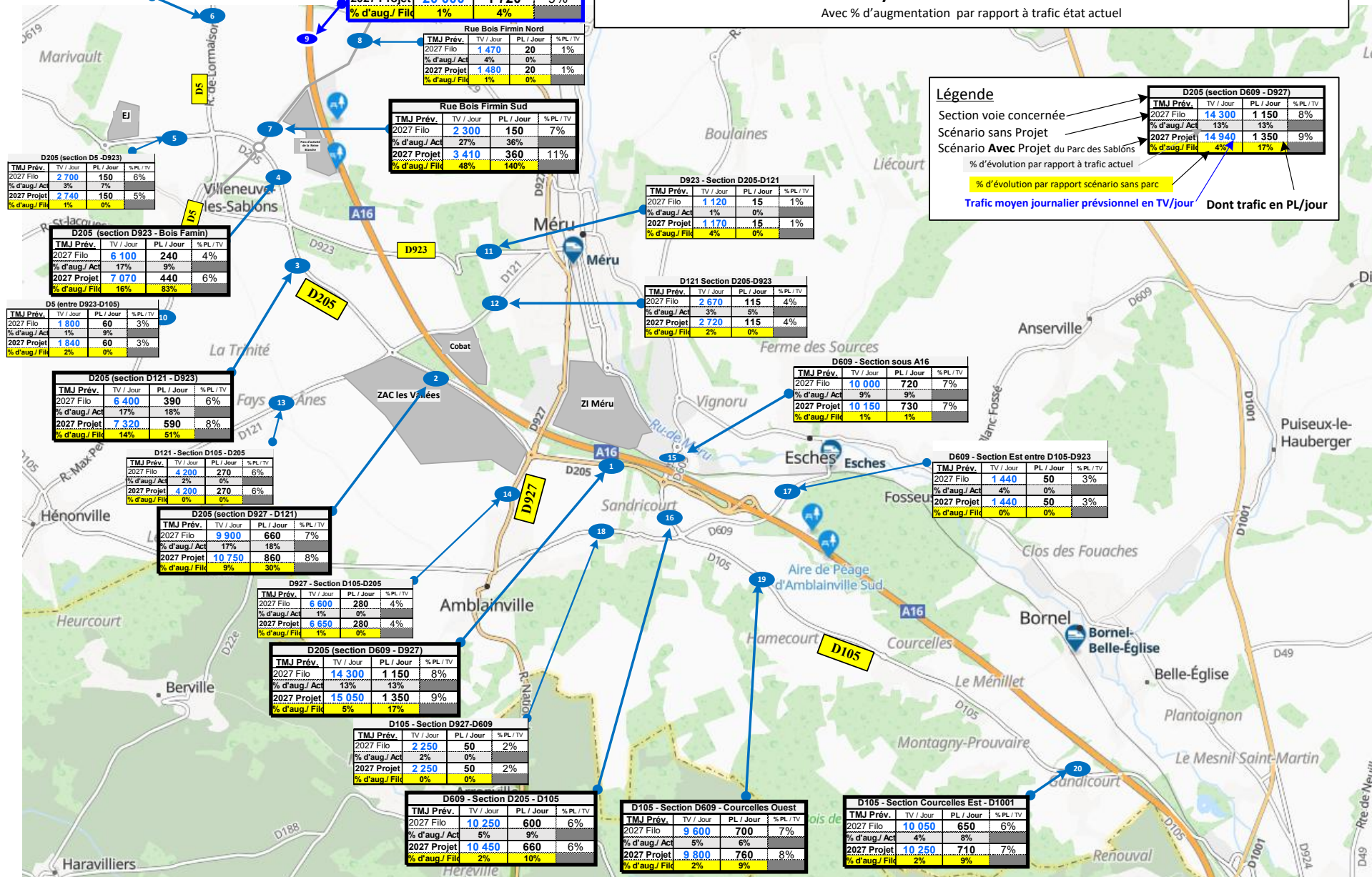
TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	10 250	600	6%
% d'aug./Act	5%	9%	
2027 Projet	10 450	660	6%
% d'aug./Filo	2%	10%	

D105 - Section D609 - Courcelles Ouest

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	9 600	700	7%
% d'aug./Act	5%	6%	
2027 Projet	9 800	760	8%
% d'aug./Filo	2%	9%	

D105 - Section Courcelles Est - D1001

TMJ Prévisionnel	TV / Jour	PL / Jour	% PL / TV
2027 Filo	10 050	650	6%
% d'aug./Act	4%	8%	
2027 Projet	10 250	710	7%
% d'aug./Filo	2%	9%	



2.3. TRAFICS JOURNALIERS PREVISIONNELS 2031

Sur l'Horizon 2031, les estimations des trafics journaliers prévisionnels (TMJ en TV/Jour deux sens confondus) sont détaillées par suivante.

Par rapport à une situation théorique 2031 sans Parc des Sablons, la prise en compte de tout le développement du parc des Sablons à terme aura un impact sensible sur les niveaux de trafic journalier sur la D205 avec :

- Augmentation des trafics TV/Jour de +9% (16 300 TV/Jour) sur la section déjà fortement empruntée entre A16 et la D927 et jusqu'à +26% (7 970 TV/Jour) sur la section la moins fréquentée entre la D923 et le Bois-Famin
- Augmentation plus sensible des trafics en PL/Jour de +32% (1 600 PL/Jour) sur la section déjà fortement empruntée entre A16 et la D927 et jusqu'à +144% (660 PL/Jour) sur la section la moins fréquentée entre la D923 et la rue du bois-Famin

Sur le Chemin Bois de Famin, la section sud, devrait connaître une forte augmentation de trafic de +70% par rapport au scénario fil de l'eau avec un TMJ de 4 430 TV/Jour dont 630 PL/Jour. La section au Nord, coté Lormaison, devrait connaître des augmentations beaucoup plus modérées de +2% (1 530 TV/Jour).

Sur la D105, en traversée de Courcelles, les estimations conduisent à des augmentations de trafic, en lien avec le Projet du Parc des Sablons, qui sont estimées à +3 à 4% en données TV/Jour (entre 10 250 TV/Jour à l'Ouest et 10 650 TV/Jour à l'Est) et jusqu'à +17% à +18% de PL/Jour (790 à 840 PL/Jour deux sens confondus). Les autres routes secondaires subissent des augmentations de trafic en TV/Jour (par rapport au scénario fil de l'eau 2031) qui sont comprises ente :

- +2% à +3% sur la D5,
- +1% sur la D927 au Nord d'Amblainville ,
- +6% sur la D923 en accès Ouest de Méru,
- +2% sur la D121 en accès Ouest à Méru.

En données horaires, la prise en compte du développement complet du Parc des sablons conduit aux estimations de génération de trafic aux heures de pointe de de la circulation générale suivantes :

- H.P.M : Flux émis de 50 UVP/h et flux reçus de 210 UVP/h
- H.P.S : Flux émis de 190 UVP/h et flux reçus de 25 UVP/h

Ce développement conduit à terme à un accroissement sensible de la charge du réseau routier notamment sur la D205 en direction du giratoire d'A16. Aux heures de pointe les analyses prospectives, au terme du développement des ZAC sur le territoire des Sablons, font ressortir les points suivants :

- Les giratoires de la D205, au niveau des Villeneuves-les-Sablons (Giratoires C3, C4, C5 et C6), ainsi que le nouveau giratoire C7 de la rue Bois Famin demeurent tous suffisamment bien dimensionnés pour assurer un fonctionnement correct,
- Les deux derniers giratoires sur la D205 avec la D927 (C2) et celui en accès à l'A16 (C1) fonctionneront correctement avec les aménagements prévus par les services départementaux

Cette mise à jour de l'étude de trafic reprend ainsi les principales conclusions des précédentes études (de janvier 2024 et 2025) confirmant les aménagements à anticiper sur le giratoire C1 (accès à A16) suivant le développement du secteur et qui sont par ordre de priorité :

1. L'élargissement à 2 files de la branche ouest de la D205 (sur environ 50m) à l'approche de l'anneau à prévoir à moyen terme)
2. L'élargissement à 2 files de la branche Nord de la D609 (sur environ 50m à l'approche de l'anneau)
3. Et enfin l'élargissement des 2 autres branches du giratoire, la D609 Sud et la sortie de l'A16 (toujours sur environ 50 m à l'approche de l'anneau)

De la même manière, les préconisations sur le giratoire C2 (D205/D927) restent toujours à émettre au terme du développement de ce secteur. Il conviendrait ainsi d'élargir « à terme » à 2 voies les branches de la D205 à l'approche du giratoire pour retrouver des bonnes réserves.

Nota : ces préconisations s'appliquent aux branches d'entrées des giratoires mais ces aménagements ne nécessitent à priori pas de revoir les rayons extérieurs de ceux-ci (emprise identique à l'actuel)

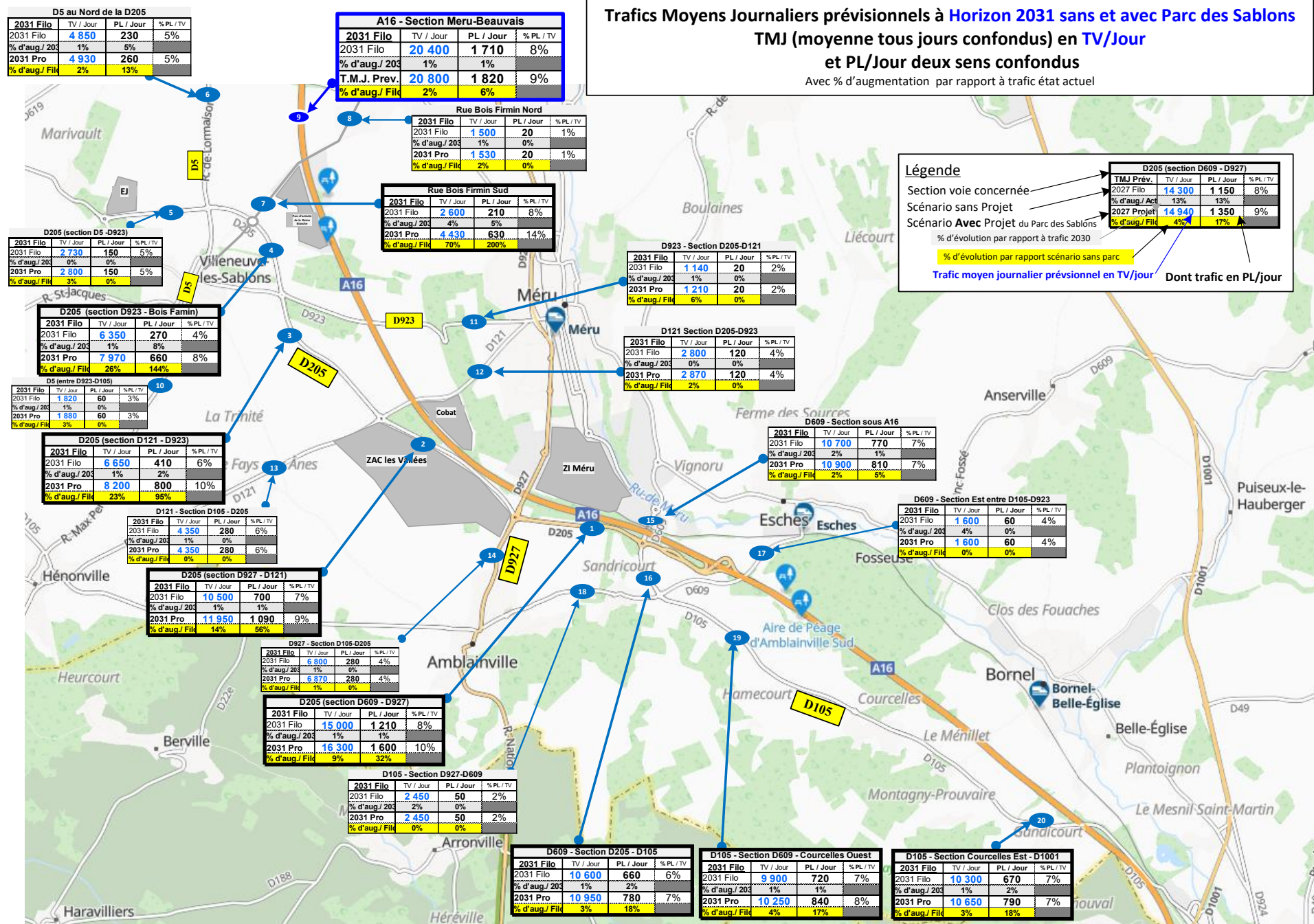
Carte des TMJ (TV/Jour avec % PL) sur Horizon 2031 sur le secteur d'étude

Traffics Moyens Journaliers prévisionnels à Horizon 2031 sans et avec Parc des Sablons

TMJ (moyenne tous jours confondus) en TV/Jour

et PL/Jour deux sens confondus

Avec % d'augmentation par rapport à trafic état actuel



2.4. SYNTHÈSE

La nouvelle programmation étudiée à l'horizon 2027 sur le parc des Sablons intégrant l'entrepôt *ACTION*, dans la cadre de cette mise à jour de l'étude, donnent des flux de PL journaliers qui sont moins importants comparativement aux précédentes études menées pour cet horizon équivalent (TMJ en nombre de PL de 210 PL/ jour deux sens confondus pour 250 PL/Jours retenus lors des études précédentes) avec inversement un nombre de VL/Jour plus important (TMJ de 900 VL/Jour pour 850)

Sur les trafics journaliers (en moyenne tous jours confondus – TMJ), les projections de trafics sur l'Horizon 2027, en ayant intégré les dernières hypothèses de développement du Parc des Sablons et affiné les affectations de ces flux (entre ceux empruntant l'A16 et ceux restant sur la D105), donnent des valeurs sensiblement identiques dans cette mise à jour comparativement à l'étude de janvier 2025 réalisée pour le compte de la CCS (Cf étude rappelée en annexe 1 joint à ce document). Sur la D105, en traversée de Courcelles, on note une estimation de TMJ en PL/Jour de 760 PL/Jour ce qui restent identiques à l'estimation de janvier 2025. Il a va de même sur les autres sections de la D205.

Sur la base de cette mise à jour, les analyses de capacité réalisées sur les deux derniers giratoires (Giratoire C1 en accès à A16 et giratoire C2 avec la D927 d'Amblainville) qui seront les plus chargés montrent que le giratoire C1 disposera de réserves de capacité qui restent positives mais faibles sur la branche d'entrée de la D205 depuis l'Ouest. Pour cet horizon 2027, il est ainsi confirmé la nécessité d'élargir en priorité la branche Ouest de la D205, sur 50m en amont, à l'approche du giratoire C1 comme prévu par les services du CD60.

L'analyse à un horizon plus éloigné 2031, en ayant retenu l'ensemble des surfaces de développées sur le Parc des Sablons avec une extrapolation imaginée « A Terme » comprenant une extension de l'entrepôt *ACTION* et des développements complémentaires, conduit à des estimations, en TMJ, de 1 860 TV/Jour deux sens confondus dont 420 PL/Jour (2 160 TV/Jour dont 490 PL/Jour en moyenne les jours ouvrés).

Les trafics journaliers estimés à 2031 restent toujours dans le même ordre de grandeur dans cette mise à jour de l'étude comparativement à l'étude de la CCS de janvier 2025

A titre d'exemple :

- *sur la D205, entre la D927 et la D609, TMJ estimé de 16 300 TV/J dont 1 600 PL/J dans cette étude mise à jour pour 17 610 TV/Jour et 1 650 PL/Jour dans l'étude de janvier 2025 pour la CCS*
- *sur la D105, à l'Ouest de Courcelles TMJ estimé de 10 250 TV/J dont 840 PL/J dans cette mise à jour pour 9 880 TV/Jour et 810 PL/Jour dans l'étude de janvier 2025 pour la CCS*

Les analyses de fonctionnement des carrefours, reprises à cet horizon 2031 dans le cadre de cette mise à jour de l'étude de trafic, confirment ainsi les conclusions des précédentes études (dont celle de janvier 2025 pour la CCS) avec la nécessité à terme de prévoir les aménagements :

- sur le giratoire C1 (giratoire d'accès à A16 avec élargissement à 2 files de la branche ouest de la D205, élargissement à 2 files de la branche Nord de la D609 et enfin l'élargissement des 2 autres branches du giratoire, la D609 Sud et la sortie de l'A16
- ainsi que les préconisations sur le giratoire C2 (D205/D927) d'élargir « à terme » à 2 voies les branches de la D205 à l'approche du giratoire.

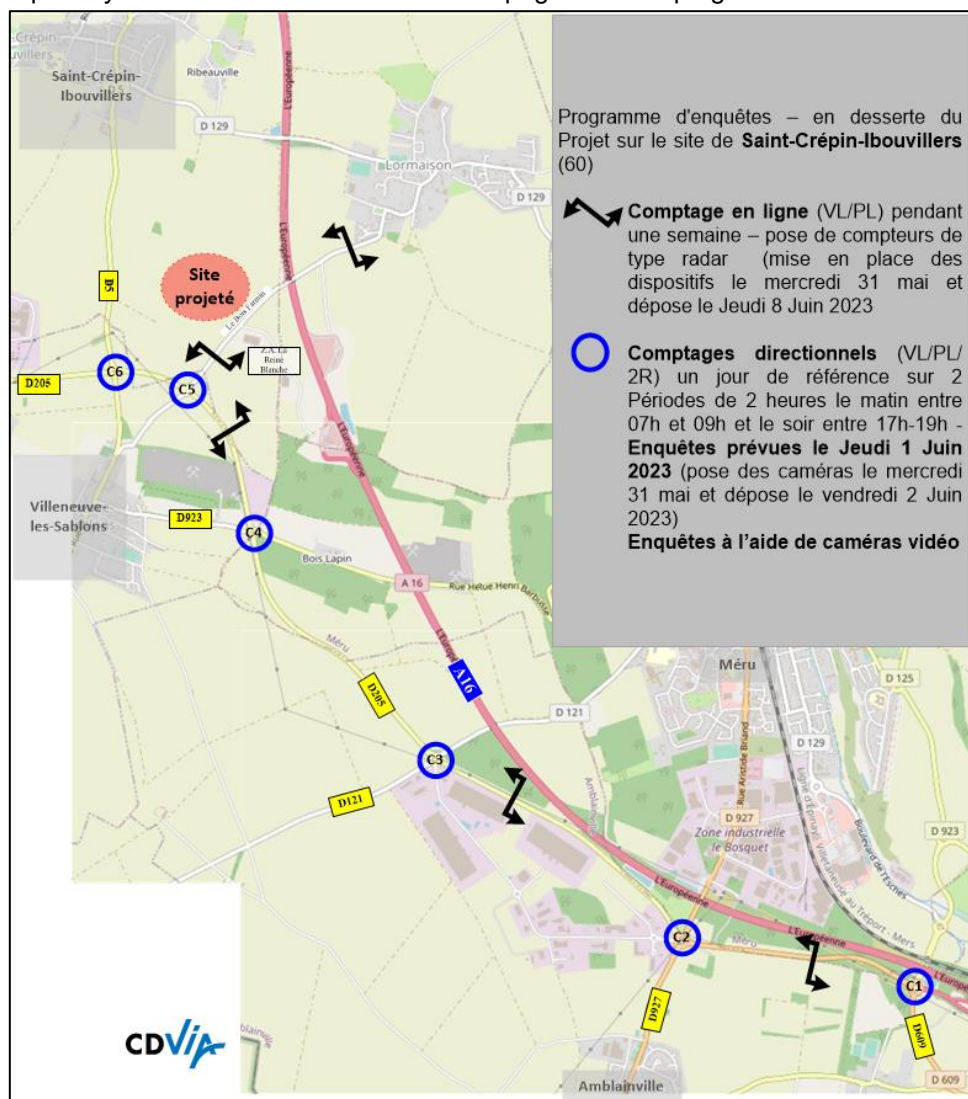
3. ANNEXES : DETAIL DES MODELISATIONS DE TRAFIC AVEC LES ANALYSES DE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

3.1. RAPPEL DU DIAGNOSTIC DE CIRCULATION

La campagne de comptages routiers a été effectuée en juin 2023 avec :

- Des comptages directionnels ont été réalisés aux heures de pointes le jeudi 1 juin sur les carrefours suivants :
 - Giratoire C1 entre D205/D609/Accès A16
 - Giratoire C2 entre D205/D927
 - Giratoire C3 entre D205/D121
 - Giratoire C4 entre D205/D923
 - Carrefour C5 entre D205/ le Bois Famin
 - Giratoire C6 entre D205/D5
- Des comptages automatiques ont également été réalisés du 01 Juin au 07 Juin 2023 sur :
 - 2 sections de la D205
 - 2 sections sur le chemin « le Bois-Famin », entre la D205 et l'accès à Safran et l'autre sur la rue de Villeneuve en accès à Lormaison (au nord d'A16)

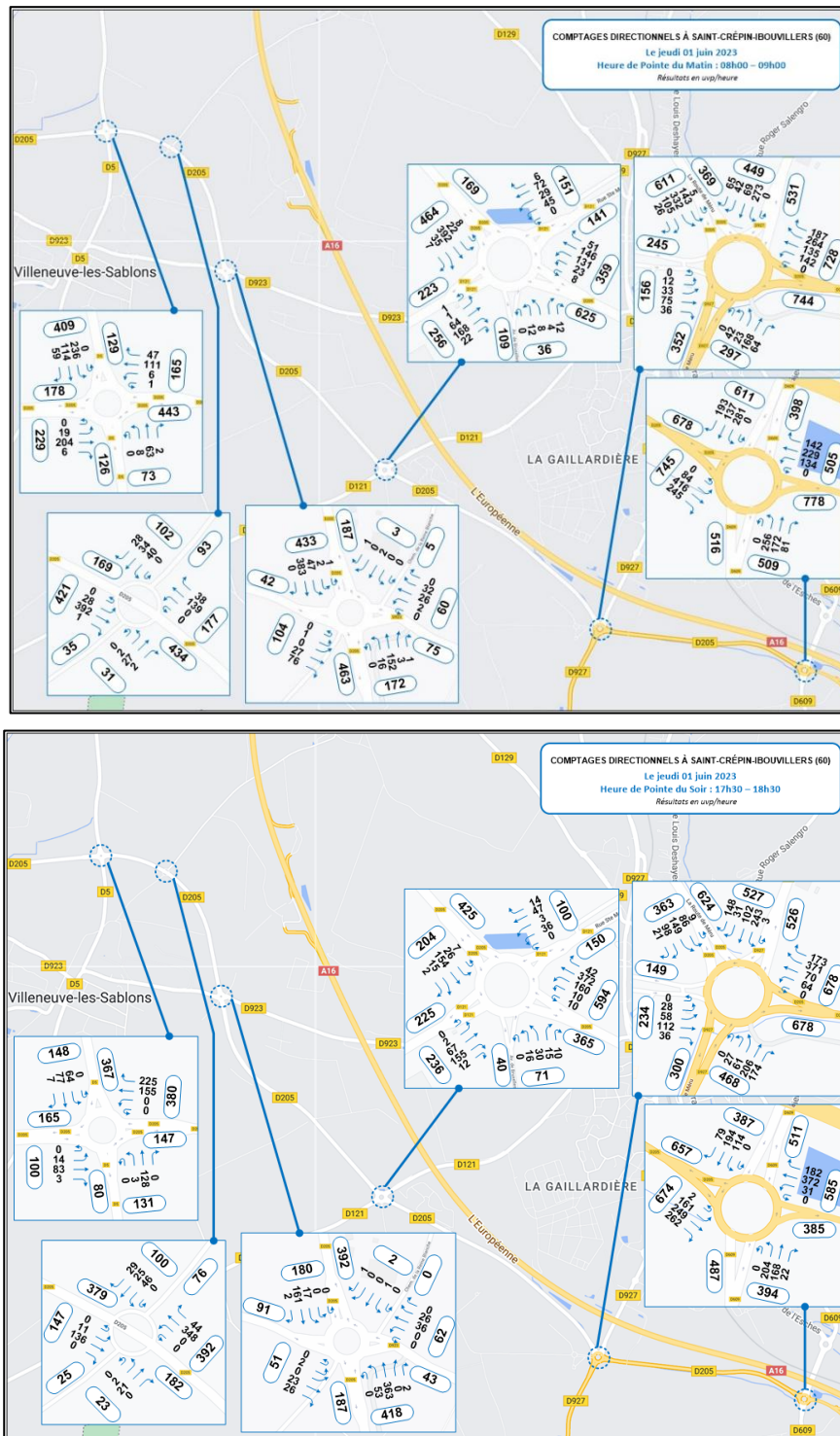
La planche ci-après synthétise l'ensemble de cette campagne de comptages.



Plan de localisation des comptages routiers

3.1.1. Trafics aux heures de pointe

Les planches ci-après présentent les résultats des comptages directionnels effectués aux heures de pointe du matin et du soir. Nous pouvons ainsi observer un léger effet pendulaire sur la D205 avec une pointe de trafic vers le Sud le matin et inversement vers le Nord, le soir.



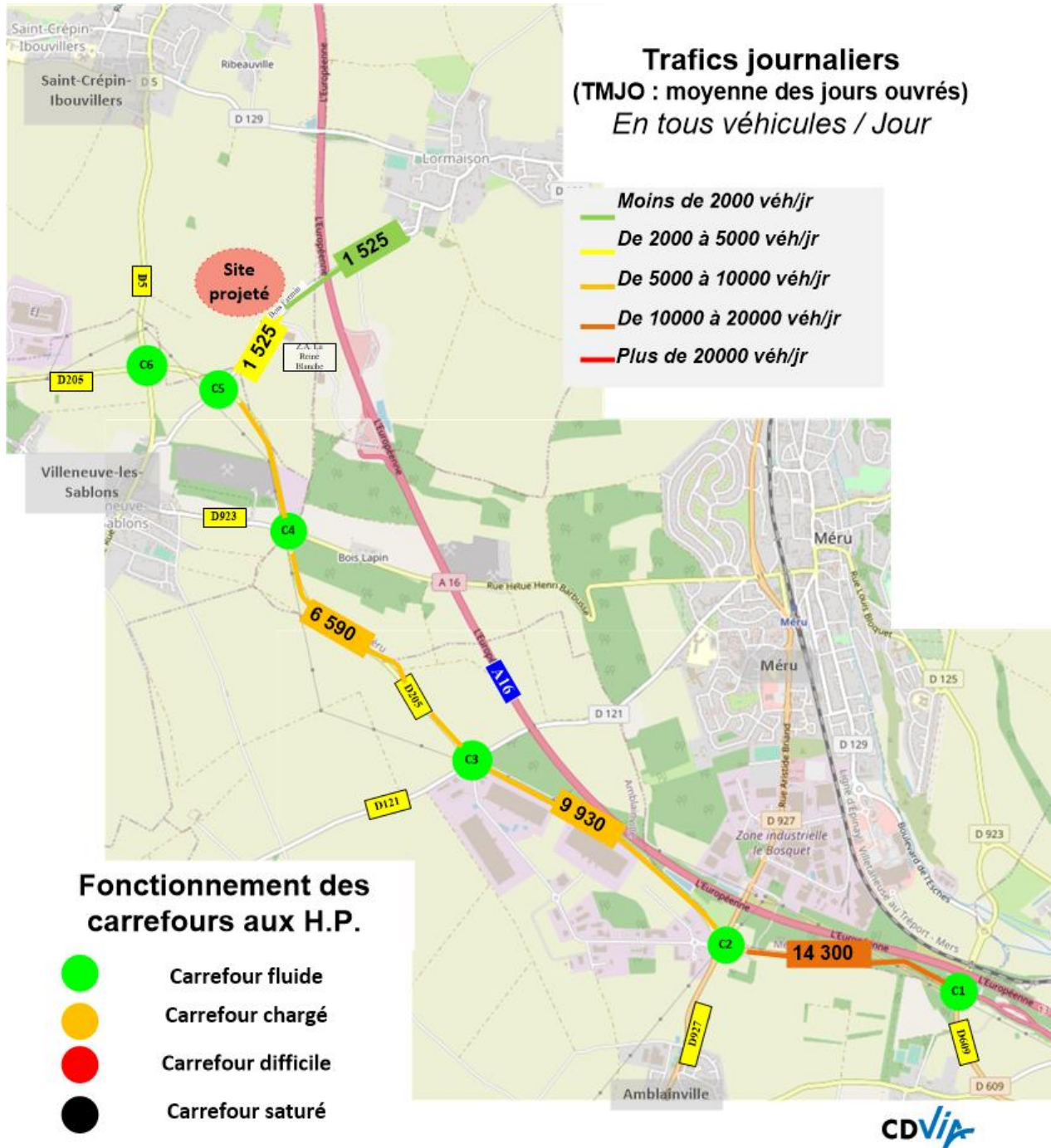
Ces résultats permettent de déterminer les entrées/sorties générées par la ZAC des vallées située au Sud de la zone. En moyenne, aux heures de pointes cette zone d'activité génère :

- Le matin : 354 UVP/h en entrée et 192 UVP/h en sortie,
- Le soir : 189 UVP/h en entrée et 305 UVP/h en sortie.

3.1.2. Fonctionnement des carrefours

La planche ci-après permet de synthétiser l'ensemble des conditions de circulation sur le périmètre d'étude.

Ainsi, malgré un trafic soutenu, on ne note pas difficulté majeure au droit des différents carrefours analysés sur la zone d'étude à partir des relevés de trafic de juin 2023 (cf. analyses détaillées par la suite).



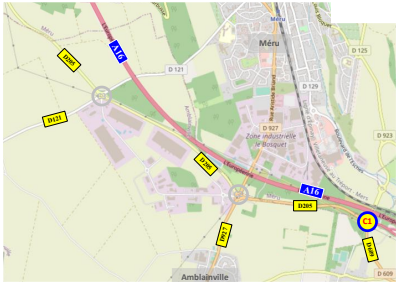
3.1.2.1. Giratoire C1 : RD205 / RD609 / Accès A16

Le giratoire C1 est un giratoire à 4 branches avec les propriétés géométriques suivantes :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 30 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 7 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 37 mètres.

Les calculs des réserves de capacités de ce giratoire ont été effectués avec le logiciel *GIRABASE*. Le tableau ci-après synthétise les résultats de ces calculs.

Les réserves de capacités de ce giratoire, qui supporte la charge de trafic la plus importante aux heures de pointe en accès à l'Autoroute A16, demeurent satisfaisantes actuellement (réserves la plus faibles le matin sur la branche Ouest de la D205).



Giratoire C1 RD205 / RD609 / Accès A16			Flux Actuels					
			HPM			HPS		
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rose campagne								
Giratoire			Charge totale (UVP/h)	2 370			2 040	
Rayon Int. : 30 m	Accès A16	1 file	49%	0	0	41%	1	7
Anneau : 7 m	RD609 Nord	1 file	45%	1	7	65%	0	0
Rayon Ext : 37m	RD205 Ouest	1 file	21%	2	13	41%	1	7
	RD609 Sud	1 file	41%	1	7	65%	0	0



3.1.2.2. Giratoire C2 : RD205 /RD927 / Accès Zac des Vallées



Ce carrefour est aménagé en giratoire à 5 branches avec les propriétés géométriques suivantes :

- Rayon de l’îlot infranchissable : 30 mètres,
- Largeur de l’anneau franchissable : 7,50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 37,50 mètres.



Le tableau ci-dessous synthétise les résultats de ces calculs.

Les réserves de capacités du giratoire C2 sont satisfaisantes assurant un fonctionnement correct du carrefour.

Giratoire C2 RD205 / RD927 / Accès ZI			Flux Actuels					
			HPM			HPS		
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne								
Giratoire				2 241		2 330		
Rayon Int. : 30 m	RD205 Est	1 file	30%	1	7	31%	1	7
	RD927 Nord	1 file	52%	0	0	42%	1	7
Anneau : 7.5 m	RD205 Ouest	1 file	26%	2	13	56%	0	0
	Accès ZI	1 file	74%	0	0	69%	0	0
Rayon Ext : 37.5m	RD927 Sud	1 file	64%	0	0	49%	1	7

3.1.2.3. Giratoire C3 : RD205 / RD121 / Avenue de Bruxelles



Ce giratoire C3 dispose également de 5 branches avec les propriétés géométriques suivantes :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 25 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 7,50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 32,50 mètres.

Le tableau ci-contre synthétise les résultats de ces calculs. Les réserves sont satisfaisantes assurant un fonctionnement correct du carrefour.

Giratoire C3 RD205 / RD121 / Avenue de Bruxelles			Flux Actuels					
			HPM			HPS		
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne								
Giratoire	Charge totale (UVP/h)		1 267			1 205		
Rayon Int. : 25 m	RD205 Est 1 file		76%	0	0	59%	0	0
Anneau : 7.5 m	RD121 Nord 1 file		89%	0	0	91%	0	0
Rayon Ext : 32.5m	RD205 Ouest 1 file		60%	0	0	83%	0	0
	RD121 Sud 1 file		75%	0	0	82%	0	0
	Avenue de Bruxelles 1 file		96%	0	0	94%	0	0

3.1.2.4. Giratoire C4 : RD205 / RD923



Le carrefour entre la D205 et la D923 est également aménagé en giratoire à 4 branches avec les propriétés géométrique suivantes :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 16 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 8 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 24 mètres.

Le tableau ci-contre synthétise les résultats de ces calculs. Les réserves de capacités sont bonnes avec un fonctionnement correct.

Giratoire C4 RD205 / RD923			Flux Actuels					
			HPM			HPS		
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne								
Giratoire	Charge totale (UVP/h)		772			713		
Rayon Int. : 16 m	RD923 Est 1 file		95%	0	0	94%	0	0
Anneau : 8 m	RD205 Nord 1 file		71%	0	0	87%	0	0
Rayon Ext : 24m	RD923 Ouest 1 file		90%	0	0	96%	0	0
	RD205 Sud 1 file		89%	0	0	75%	0	0

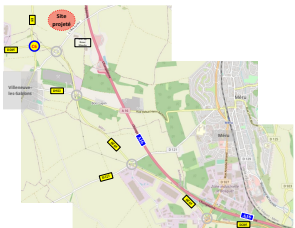
3.1.2.5. Carrefour C5 : RD205 / Bois Famin / Route de Villeneuve – les Sablons



Le carrefour avec la rue du Bois Famin était (au moment des enquêtes) aménagé à priorité pour les mouvements directs sur la D205. Les calculs de réserves de capacités de ce carrefour ont été réalisés selon la méthode *Allemande*. Le tableau ci-dessous synthétise les résultats de ces calculs. Les réserves obtenues étaient satisfaisantes laissant présager un fonctionnement correct. On peut toutefois noter les vitesses importantes sur la D205 qui peuvent induire un temps d’insertion, depuis les voies secondaires, qui peut être long et inciter certains usagers à des comportements à risque.

<u>Giratoire C5</u> <u>RD205 / Bois Farmin / Route de Villeneuve-les-Sablons</u>			Flux Actuels			
			HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	Temps d'attente moyen (en sc)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)
<u>Carrefour à priorité</u>		Charge totale (UVP/h)	731		662	
	Route de Villeneuve TAD	1 file	92%	8	94%	5
	Route de Villeneuve Direct	1 file	81%	14	90%	12
	Bois Farmin TAD	1 file	96%	5	94%	7
	Bois Farmin Direct	1 file	76%	15	79%	13

3.1.2.6. Giratoire C6 : RD205 / RD5



Le carrefour D205/D5 est aménagé en giratoire à 4 branches avec les propriétés géométrique suivantes :

- Rayon de l’îlot infranchissable : 17 mètres,
- Largeur de l’anneau franchissable : 7.50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 24,50 mètres.

Le tableau ci-dessous synthétise les résultats de ces calculs. Les réserves de capacités du giratoire sont bonnes avec un fonctionnement correct aux heures de pointe

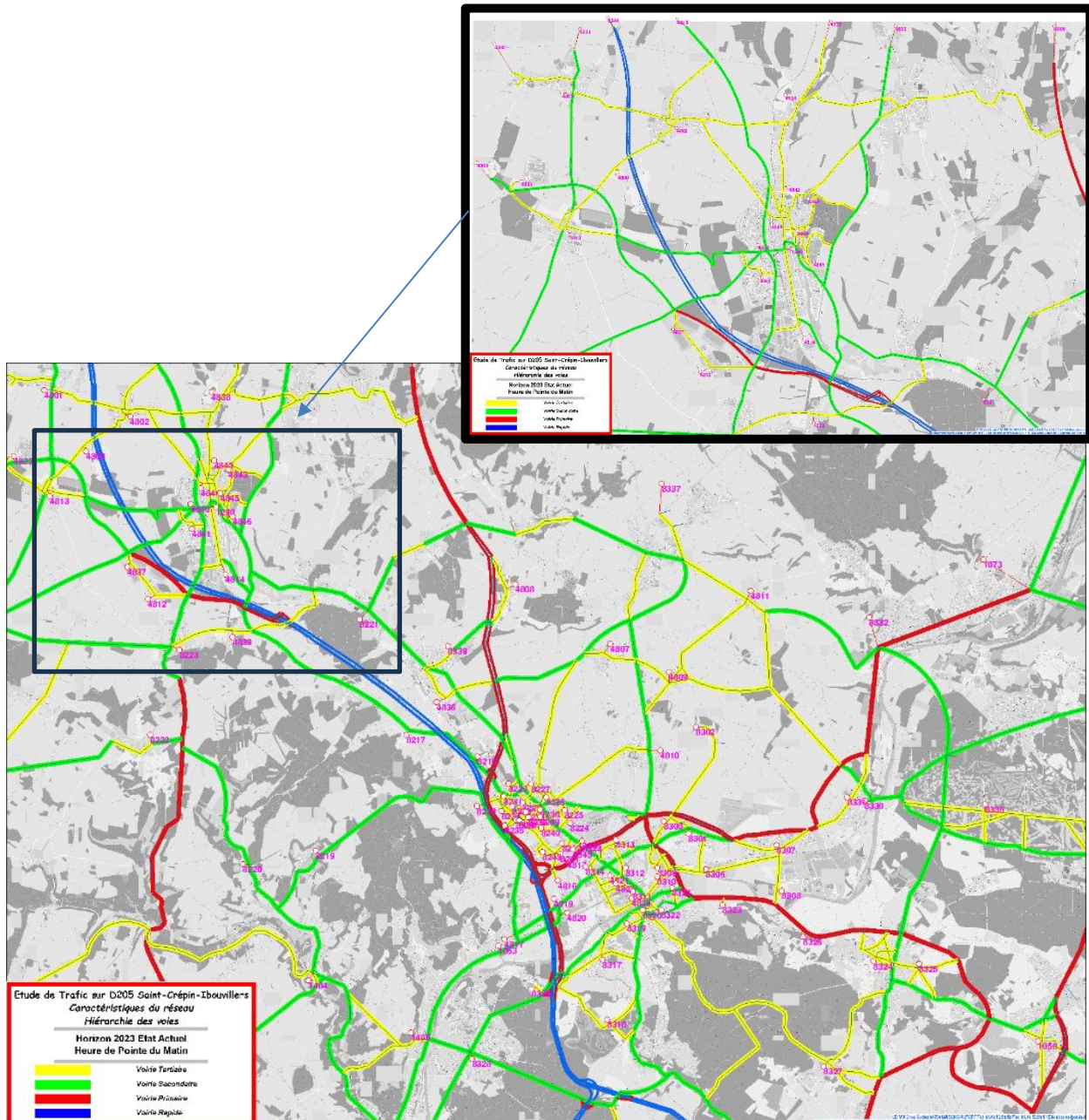
<u>Giratoire C6</u> <u>RD205 / RD5</u>			Flux Actuels					
			HPM			HPS		
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (nb veh)	File d'attente moyenne par file (m)
<i>Test en environnement rase campagne</i>								
<u>Giratoire</u>		Charge totale (UVP/h)	876			759		
Rayon Int. : 17 m	RD205 Est	1 file	89%	0	0	72%	0	0
Anneau : 7.5 m	RD5 Nord	1 file	70%	0	0	89%	0	0
Rayon Ext : 24.5m	RD205 Ouest	1 file	79%	0	0	93%	0	0
	RD5 Sud	1 file	93%	0	0	90%	0	0

3.1.3. Modélisation de l'état actuel

3.1.3.1. Reconstitution du réseau routier sur le secteur d'étude

Pour anticiper les évolutions de trafic, nous avons repris un modèle de trafic que nous utilisons pour le compte du CD95 en étendant la zone d'étude jusqu'au nord de St-Crépin-Ibouwillers.

Il est présenté ci-dessous un aperçu de ce modèle de trafic avec le détail du réseau modélisé plus finement sur la zone d'étude



3.1.3.2. Trafics de référence recueillis aux heures de pointe

Les comptages réalisés aux heures de pointe sur le secteur d'étude ont été saisis sur ce modèle de trafic afin de faire converger les résultats de simulations de trafic à ces valeurs de référence (calage du modèle)

3.1.3.3. Simulations aux heures de pointe en état actuel

Les résultats des simulations obtenues aux heures de pointe du matin et du soir sont détaillés ci-dessous.



3.2. ANALYSE PROSPECTIVE HORIZON 2027

3.2.1. Prise en compte des projets connexes

A partir du modèle de trafic reconstituant l'état actuel de la circulation aux heures de pointe, il a été pris en compte des projets retenus sur le territoire des Sablons d'ici à 2027 (cf. carte page suivante localisant ces projets sur le territoire des Sablons) avec :

- La **ZAC les Vallées** d'Amblainville qui connaît un développement soutenu (avec ces dernières années la coopérative Agricole agora sur un terrain de 5 Ha, le site *Habitat Vente-unique.com*, correspondant à un bâtiment de 80 000 m² sur un terrain de 19 Ha, le site *Célio*, avec un bâtiment de 48 000 m² sur un terrain de 12 Ha, le site *CMP*, avec un bâtiment de 62 000 m² sur un terrain de 14 Ha, 2 sites de production *SEMIN*, accueillant un total de 6500 m² de surface de plancher sur 24 000 m² pour l'usine de fabrication de plâtre et 3500 m² de SP sur un terrain de 14 000 m² pour la partie Profilés Aluminium) et dont le développement devrait continuer avec :
 - *DSE Menuiseries* qui développe un site de production de 6000 m² sur un terrain d' 1,5 ha
 - Le nouveau site *Bergerat Monnoyeur* de 15 000 m² en cours de construction
 - L'entreprise *CMP Paris* qui va développer à court terme un nouveau site d'activité de plus de 25 000 m² de surface de plancher dont 3000 m² de bureaux (pôle dédié à l'accueil de start up spécialisées dans l'innovation au sein du e-commerce)
 - Construction d'un site de 7000 m² porté par *Prévoité* sur sa réserve foncière de 2 Ha.
- La finalisation de la **ZAC de la Reine Blanche** qui est situé sur les communes de St-Crépin-Ibouwillers et Lormaison : Outre *SAFRAN* (bâtiment de 6 000 m² implanté sur un terrain de 3 Ha), *MPI REFENDAGE*, *DELAISY KARGO* (installation en cours avec une plateforme de 18 000 m² réalisée par GLP sur un terrain de 5 Ha) et *OSF* (site de production en cours de construction de 5 000 m² sur un terrain de 2,4 Ha), la ZAC devrait continuer son développement avec des implantations sur les deux autres terrains qui sont en cours de commercialisation pour des projets de production portés par *Grimonprez* (fabrication d'engrenages) et *KLC Filière Bois*.
- **COBAT-Construction** : poursuite de l'activité « Prémur » sur le site de Cobat (extension du siège de l'entreprise et de son activité de fabrication de dalles de « prémur-béton » ainsi qu'une activité de boiserie/ferrailage - site qui accueillera à terme 400 emplois sur un terrain de 27 hectares).
- **ZAC de la Nouvelle-France** (en limite de la ZI de Méru et sur la commune de Esches) : il a été retenu dès cet horizon 2027 le projet *APRC « MEME »* avec de la Logistique pour 38 0 00 m² de bâti.

Concernant le Parc des Sablons : A cet horizon 2027, il est pris en compte le développement **de l'entrepôt ACTION sur le Parc des Sablons**. Avec les derniers éléments transmis par l'aménageur (sur la base du preneur « ACTION » pressenti), le trafic moyen journalier, tous jours et deux sens confondus, a été estimé de 1 110 TV/Jour dont 210 PL/Jour (1 280 TV/Jour dont 240 PL/Jour en moyenne les jours ouvrés). Aux heures de pointe de la circulation générale, l'impact des trafics générés par le Parc des Sablons sera plus modéré du fait de la présence de 2 équipes qui arriveront et repartiront à deux heures décalées (arrivée de l'équipe du matin à partir de 5h30 pour départ à 13h et arrivée de l'équipe l'après-midi à 13h30 pour départ à 21h30). En prenant en compte les emplois administratifs et la rotation des PL, les estimations de trafic conduisent aux générations suivantes pour les heures de pointe de la circulation générale :

- H.P.M : Flux émis de 20 UVP/h et flux reçus de 90 UVP/h
- H.P.S : Flux émis de 90 UVP/h et flux reçus de 5 UVP/h

HORIZON 2027 : ENTREPÔT ACTION



PHASE INITIALE	SURFACES
Entrepôt	77 511 m ²
mezzanine	17 373 m ²
Local technique	800 m ²
Local de charge	810 m ²
Bureaux	2 445 m ²
Local gardien	70 m ²
TOTAL	98 816 m²

Génération de trafic Journalier	Programme Entrepôt ACTION					
	Fin 2027					
Horizon	Flux Entrant		Flux Sortant		2 sens confondus	
Flux / sens et 2 sens confondus	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Trafic jour ouvrés (/ lot)						
Entrepôt ACTION	520	105	520	137	1 040	242
Data Center (30 000m ²)						
Activités (10 000m ²)						
Total Trafic J.O.	520	105	520	137	1 040	242

TV = VL + PL		2027
TOTAL	TV	PL
<i>TMJO</i>	<i>1 280</i>	<i>240</i>
TMJ	1 110	210



3.2.2. Résultats des modélisations de trafic à Horizon 2027

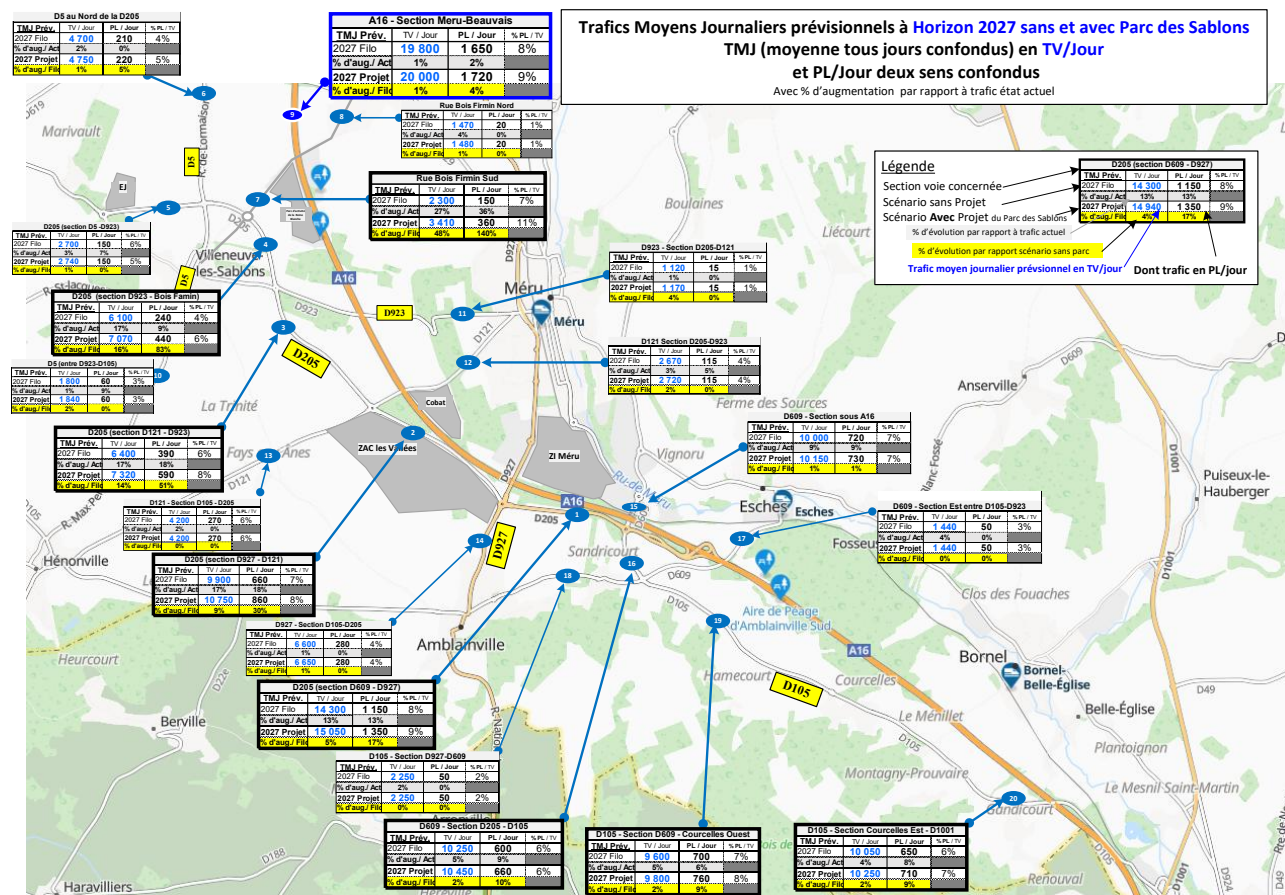
Les résultats des simulations de trafic, intégrant en scénario Fil de l'eau, les projets listés ci-avant, sont présentés pages suivantes avec des cartes d'affectations de trafic en UVP/h par heures de pointe suivies des cartes d'évolutions des trafics par rapport à l'actuel

La prise en compte du développement, sur le Parc des Sablons conduit à une recharge de trafic, sur les différentes sections de la D205 depuis Villeneuve-les Sablons jusqu'à l'autoroute A16, qui est estimée entre +10 à +700 UVP/h par sens de circulation par rapport à une situation prévisionnelle 2027 sans Parc. Les analyses de fonctionnement des carrefours, présents sur l'itinéraire de la D205 entre le Parc des Sablons et l'accès à l'autoroute A16, qui sont détaillées par la suite, montrent que ces giratoires seront bien dimensionnés pour répondre aux flux prévisionnels attendus aux heures de pointe de la circulation (avec pour le dernier giratoire C01 avec la D609, la prise en compte des aménagements prévus).

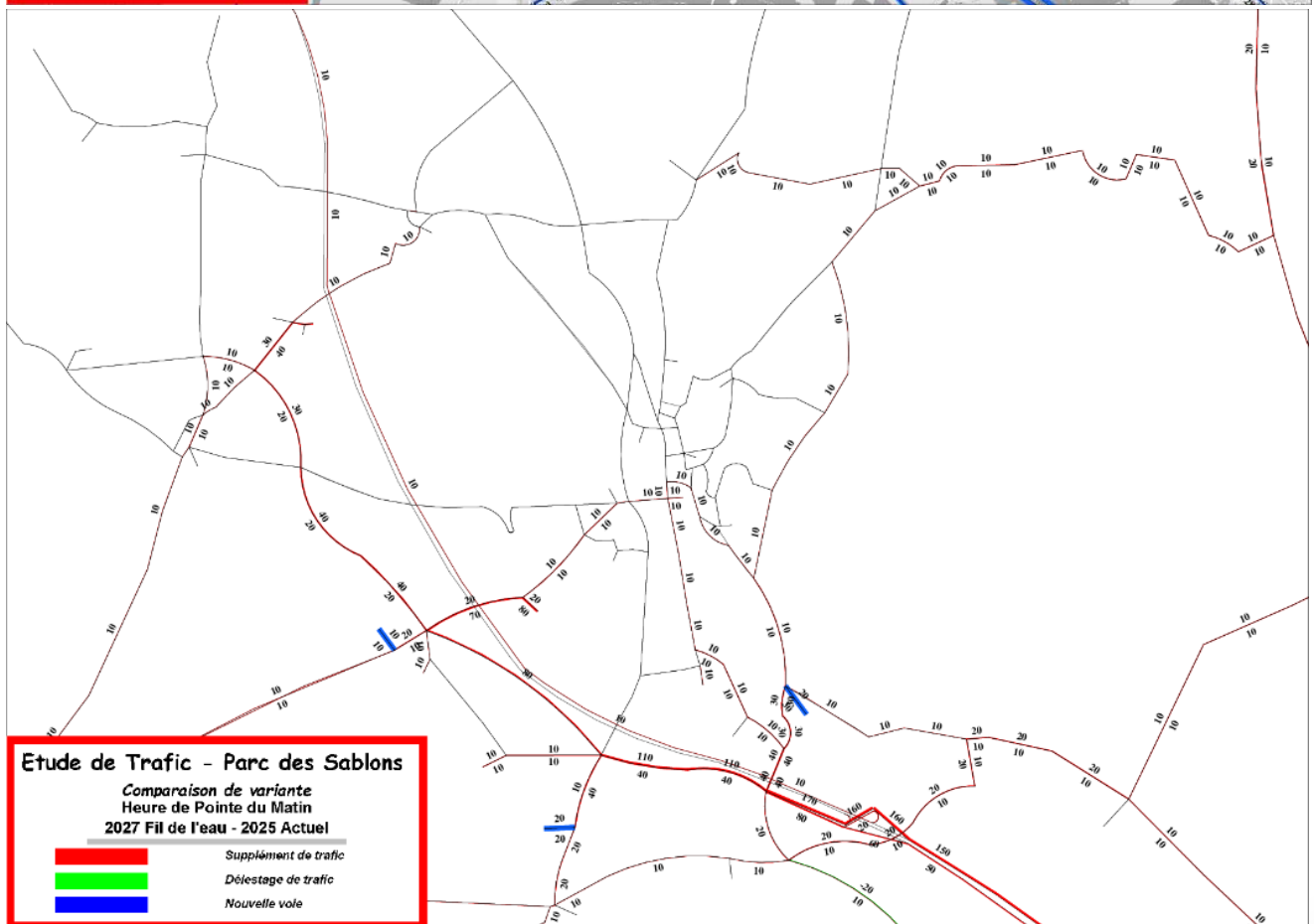
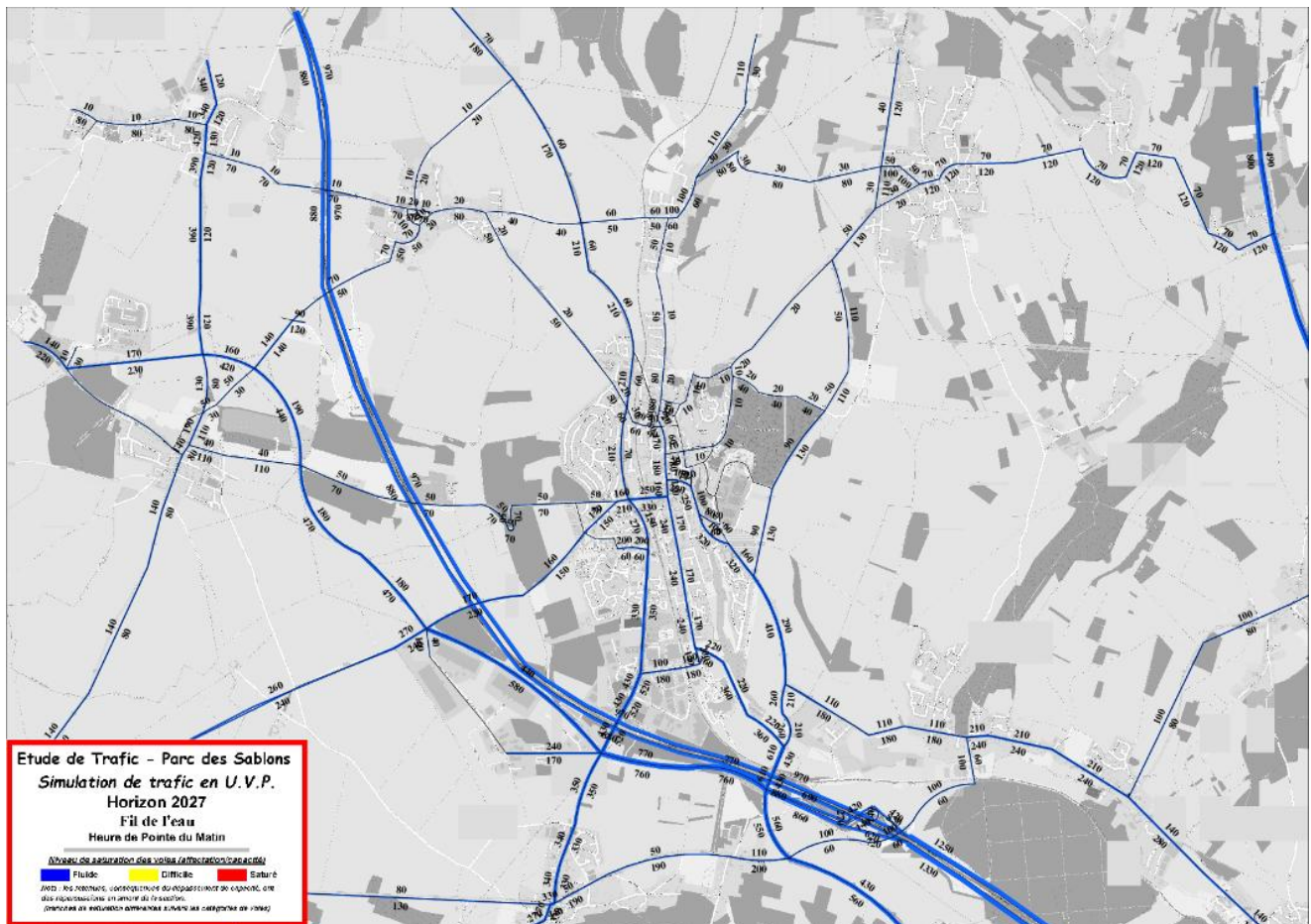
En estimation des trafics journaliers prévisionnels (TMJ en TV/Jour deux sens confondus cf. détail ci-contre) par rapport à une situation théorique 2027 sans Parc des Sablons, la prise en compte du développement sur le Parc des Sablons aura un impact sur les niveaux de trafic journalier de la D205 avec :

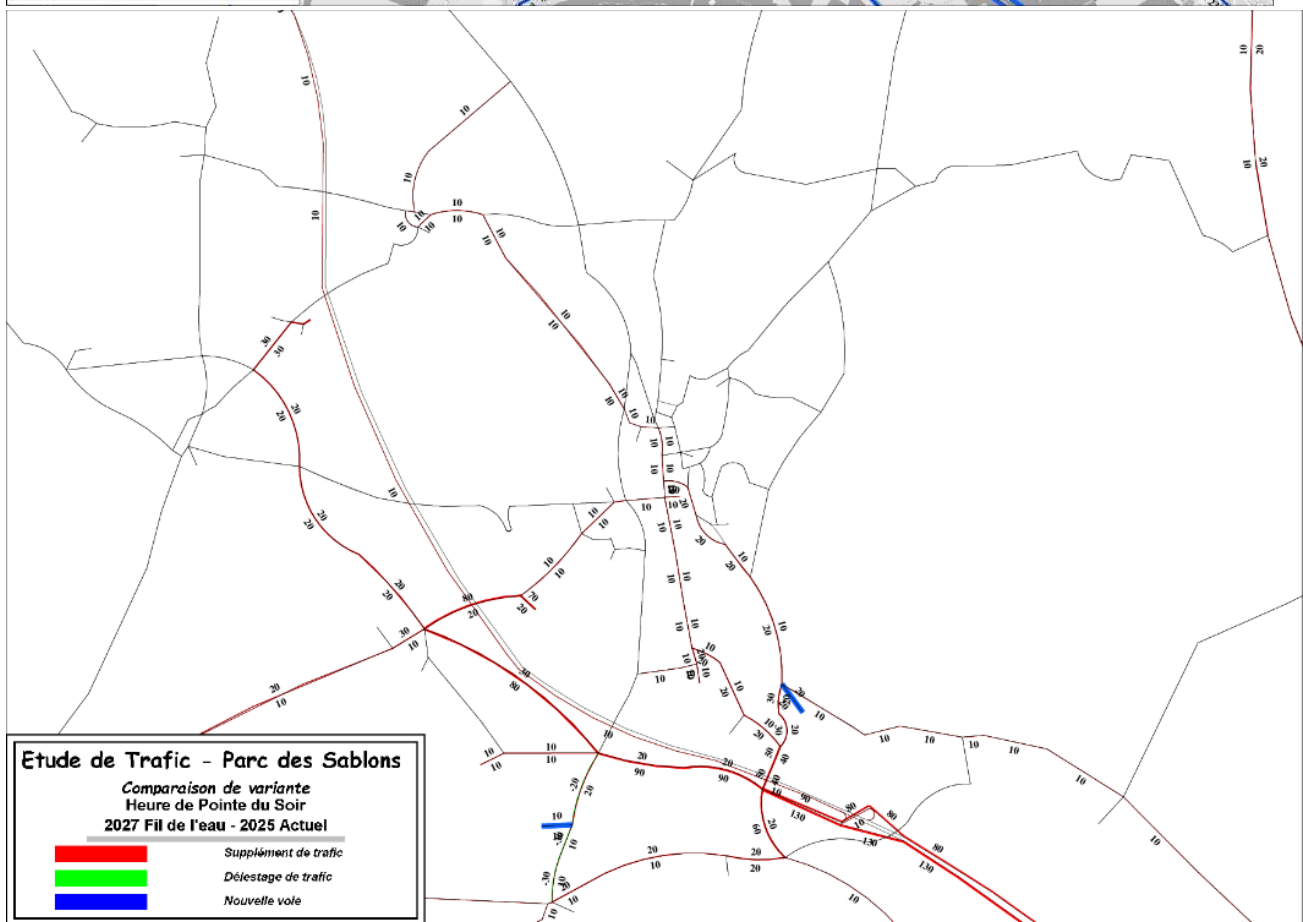
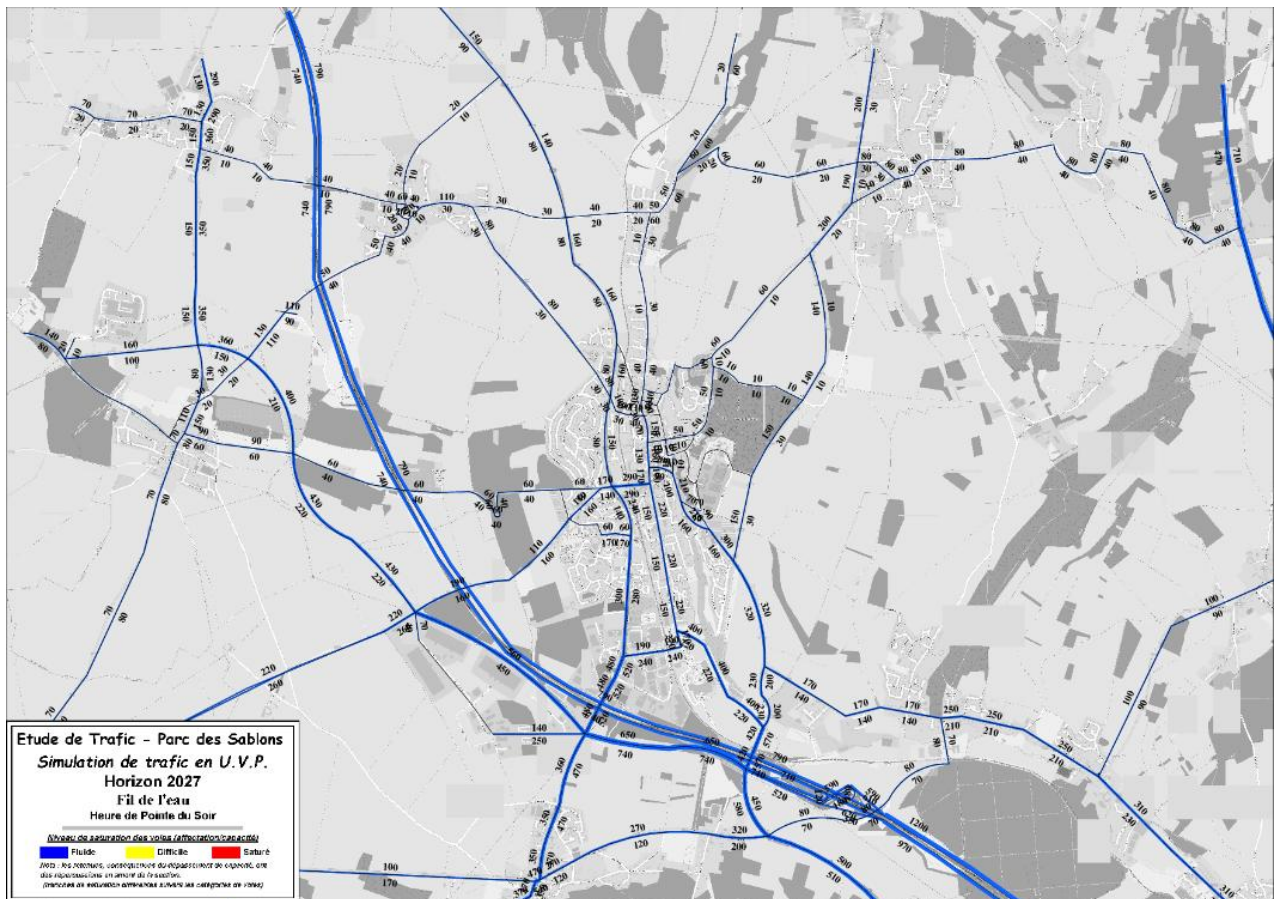
- Augmentation des trafics TV/Jour de +5% (15 050 TV/Jour) sur la section entre A16 et la D927 et jusqu'à +16% (7 070 TV/Jour) sur la section moins fréquentée entre la D923 et le Bois-Famin
- Augmentation plus sensible des trafics en PL/Jour de +17% (1 350 PL/Jour) sur la section déjà fortement empruntée entre A16 et la D927 et jusqu'à +83% (440 PL/Jour) sur la section la moins fréquentée entre la D923 et la rue du bois-Famin

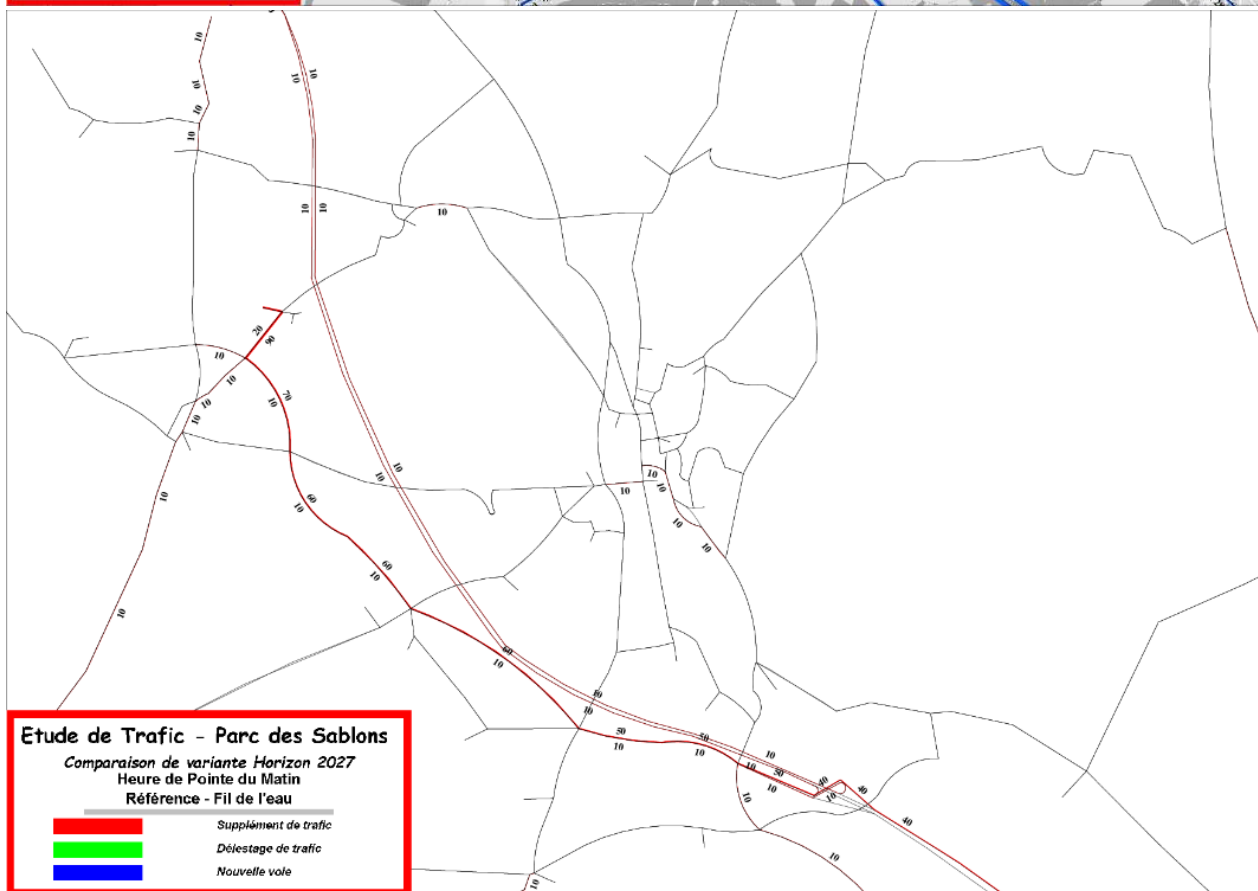
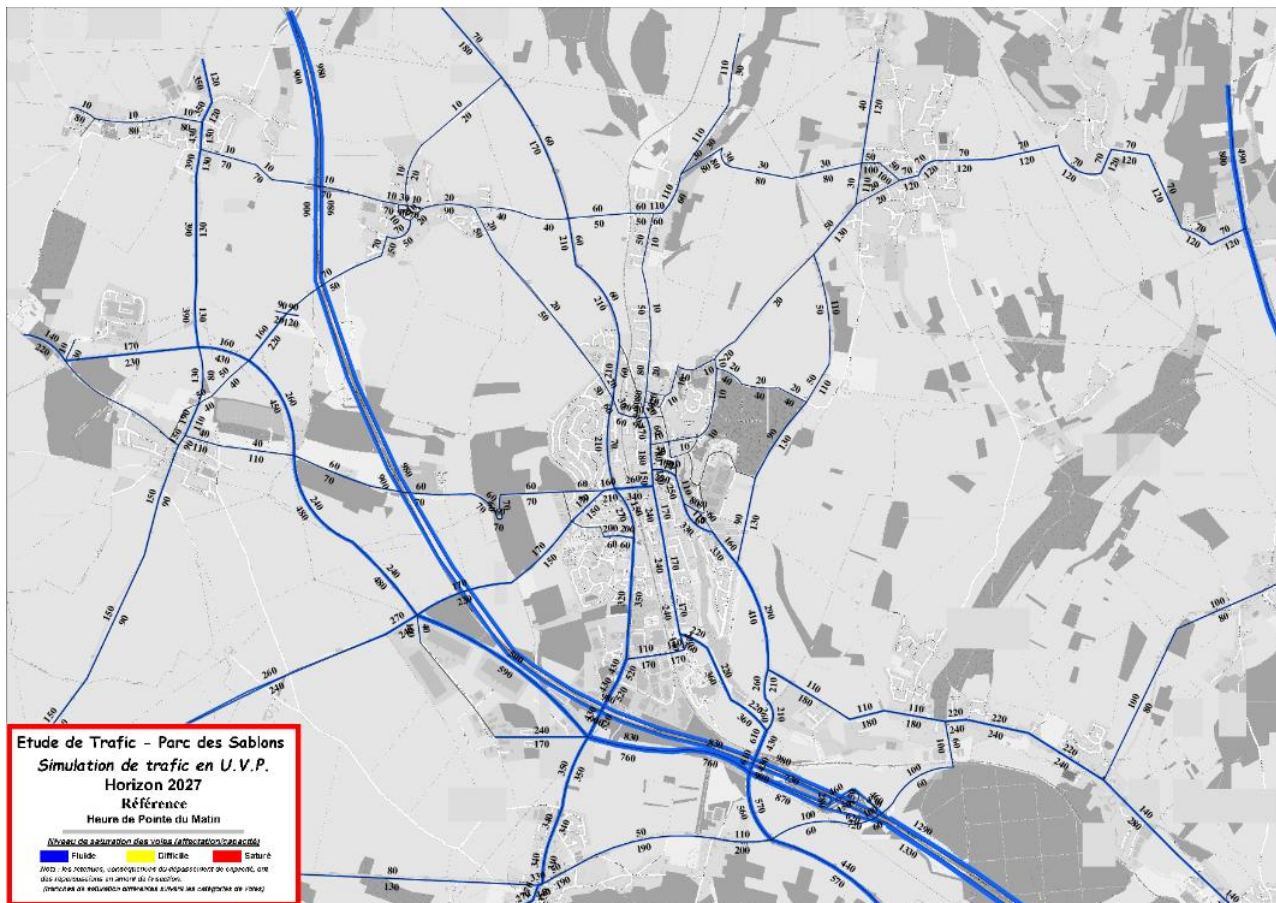
Sur la D105, en traversée de Courcelles, ces estimations conduisent à des augmentations de trafic, en lien avec le Projet du Parc des Sablons, qui sont estimées à +2% en données TV/Jour (entre 9 800 TV/Jour à l'Ouest et 10250 TV/Jour à l'Est) et jusqu'à +9% de PL/Jour (700 à 760 PL/Jour deux sens confondus).

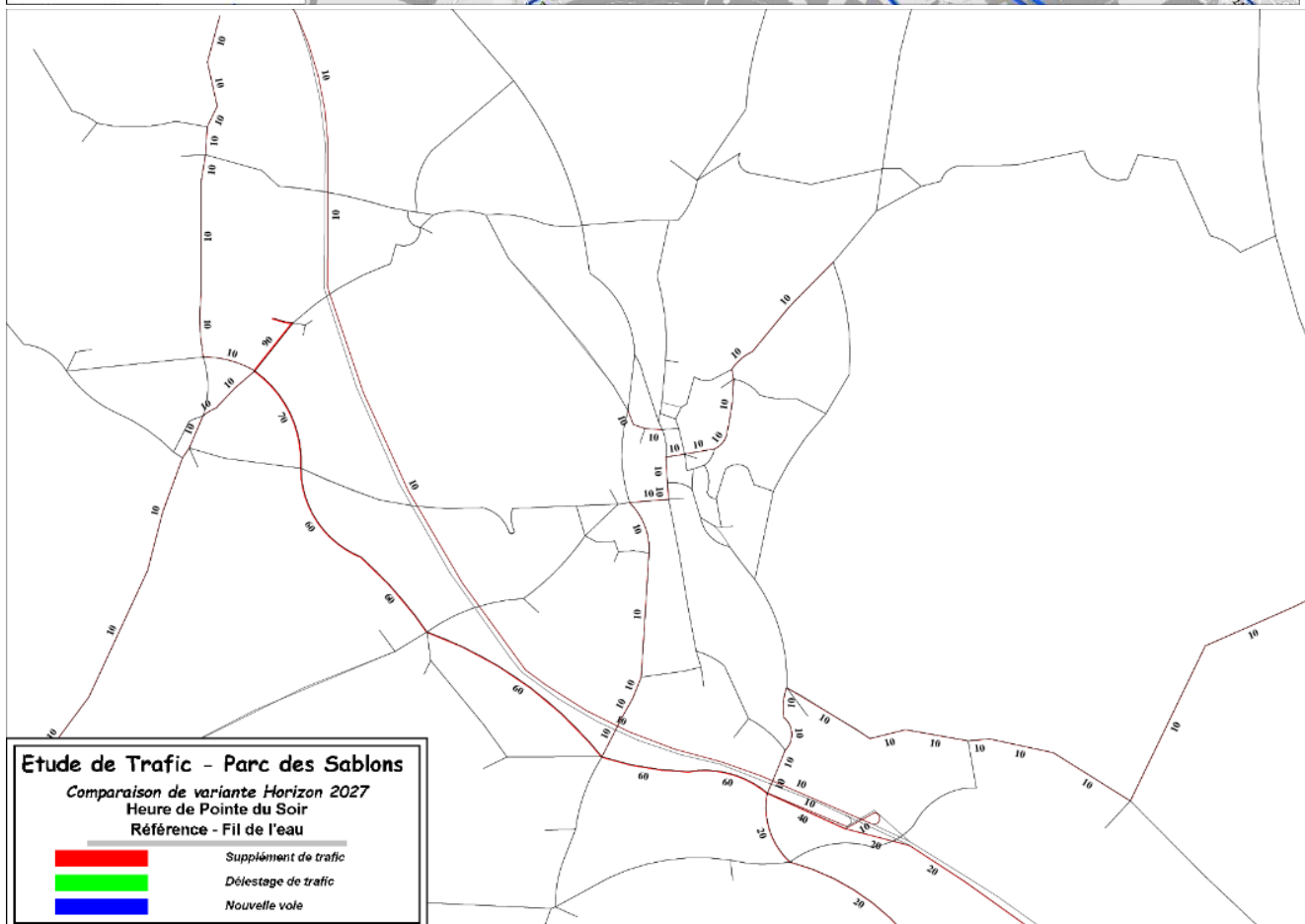
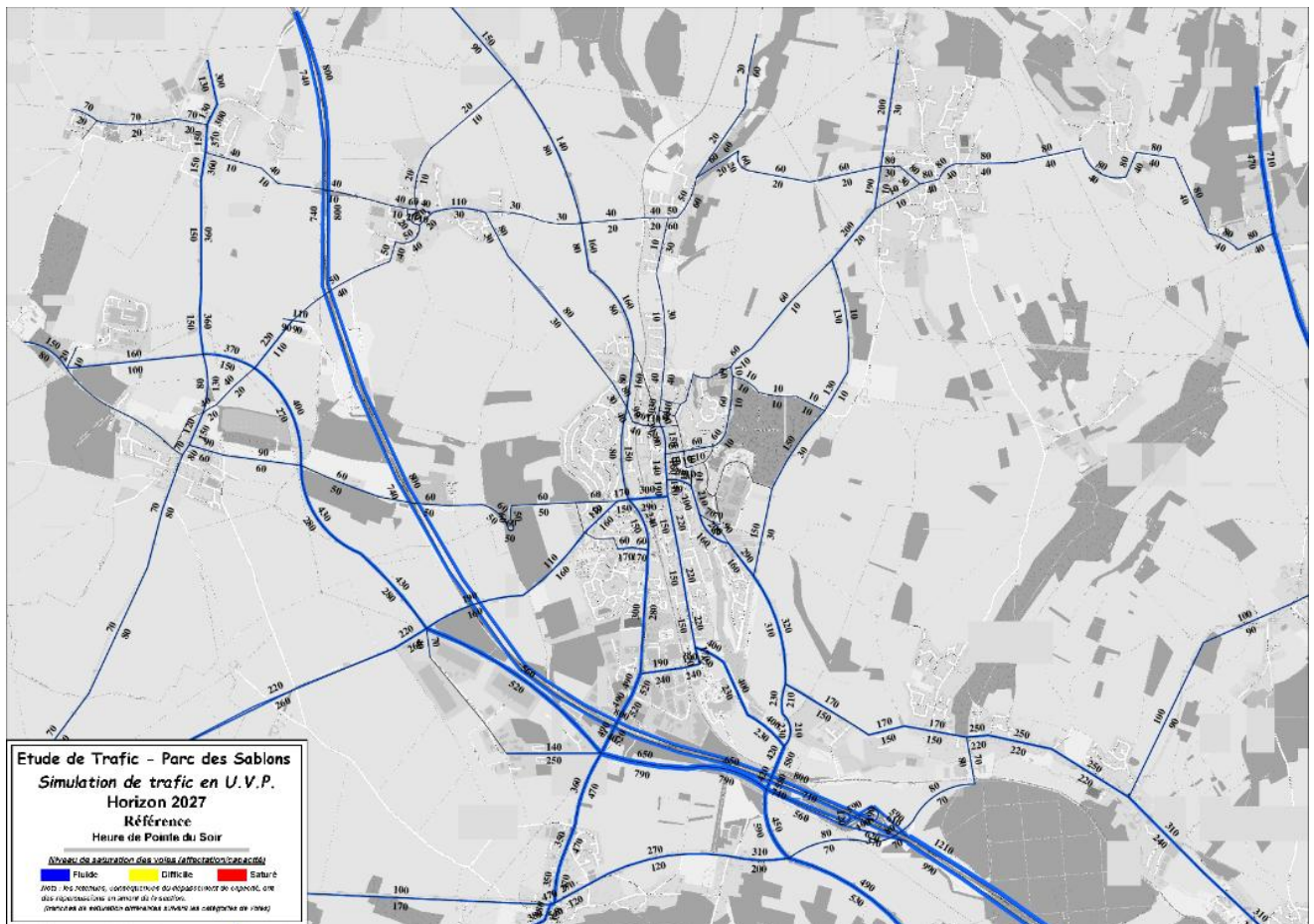


Trafic Journalier prévisionnels à Horizon 2027 sans et avec le Parc des Sablons (avec Entrepôt ACTION)









3.3. ANALYSE PROSPECTIVE HORIZON 2031

3.3.1. Prise en compte des projets connexes

Pour ce scénario à plus long terme (Horizon 2031). il a été pris en compte dans le scénario fil de l'eau, la poursuite des projets de développement de la communauté de commune des Sablons avec la poursuite d'une évolution de trafic pessimiste de la circulation de +1%/an (dans l'optique de conserver une marge de sécurité dans les flux prévisionnels) et en plus des projets déjà listés en 2027 :

- La **ZAC les Vallées** d'Amblainville retenue dans son intégralité (avec notamment la prise en compte du troisième site SEMIN dédié à la production d'isolant sur 2 Ha et du site de REMONDIS - site actuel 5 000 m² sur un terrain de 3 Ha - avec un projet d'extension sur un terrain de 3 Ha).
- **Sur ZAC de la Nouvelle-France** (en limite de la ZI de Méru et sur la commune de Esches) : en plus du développement d'APRC, il est pris en compte des bâtiments de Datacenter sur la Zone B.

Sur le scénario avec le projet du Parc des Sablons à Terme, il a été retenu l'ensemble des surfaces de développées avec une extrapolation imaginée « A Terme » comprenant une extension de l'entrepôt ACTION et des développements complémentaires repris ci-contre.

Sur cette base, les trafics journaliers générés par le Parc des Sablons sont estimés en TMJ à 1 860 TV/Jour deux sens confondus dont 420 PL/Jour (2 160 TV/Jour dont 490 PL/Jour en moyenne les jours ouvrés).

Aux heures de pointe de la circulation générale, les estimations de trafic conduisent aux générations suivantes pour les heures de pointe de la circulation générale :

- Le matin à 55 UVP/ en émission et 220 UVP/h en réception
- Le soir de 200 UVP/h en émission à 30 UVP/h en réception

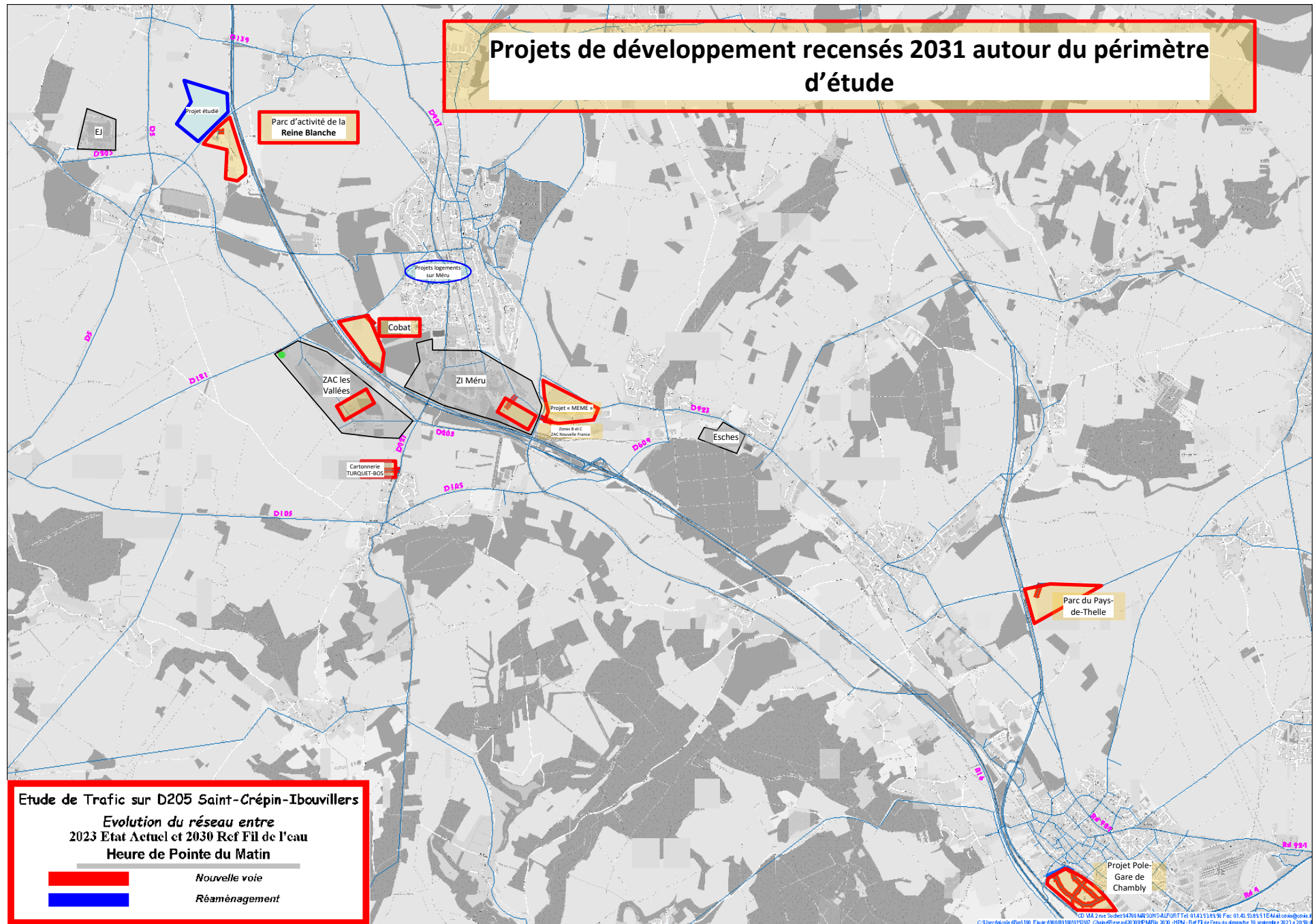
Pour les flux exogènes, il a été maintenu dans les modélisations 2031 une évolution pessimiste de la circulation de +1%/an dans l'optique de conserver une marge de sécurité dans les flux prévisionnels conduisant à dimensionner le réseau de voirie.

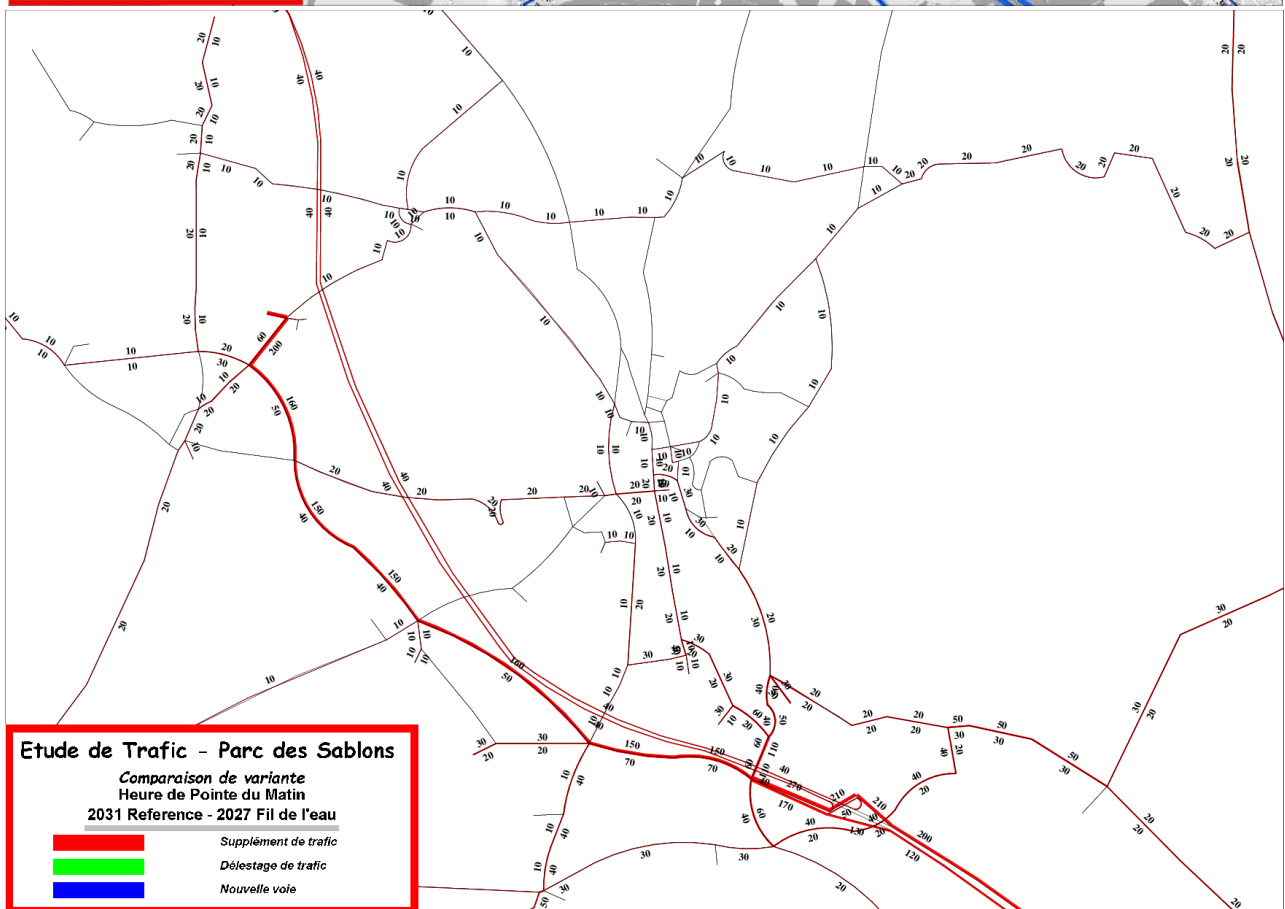
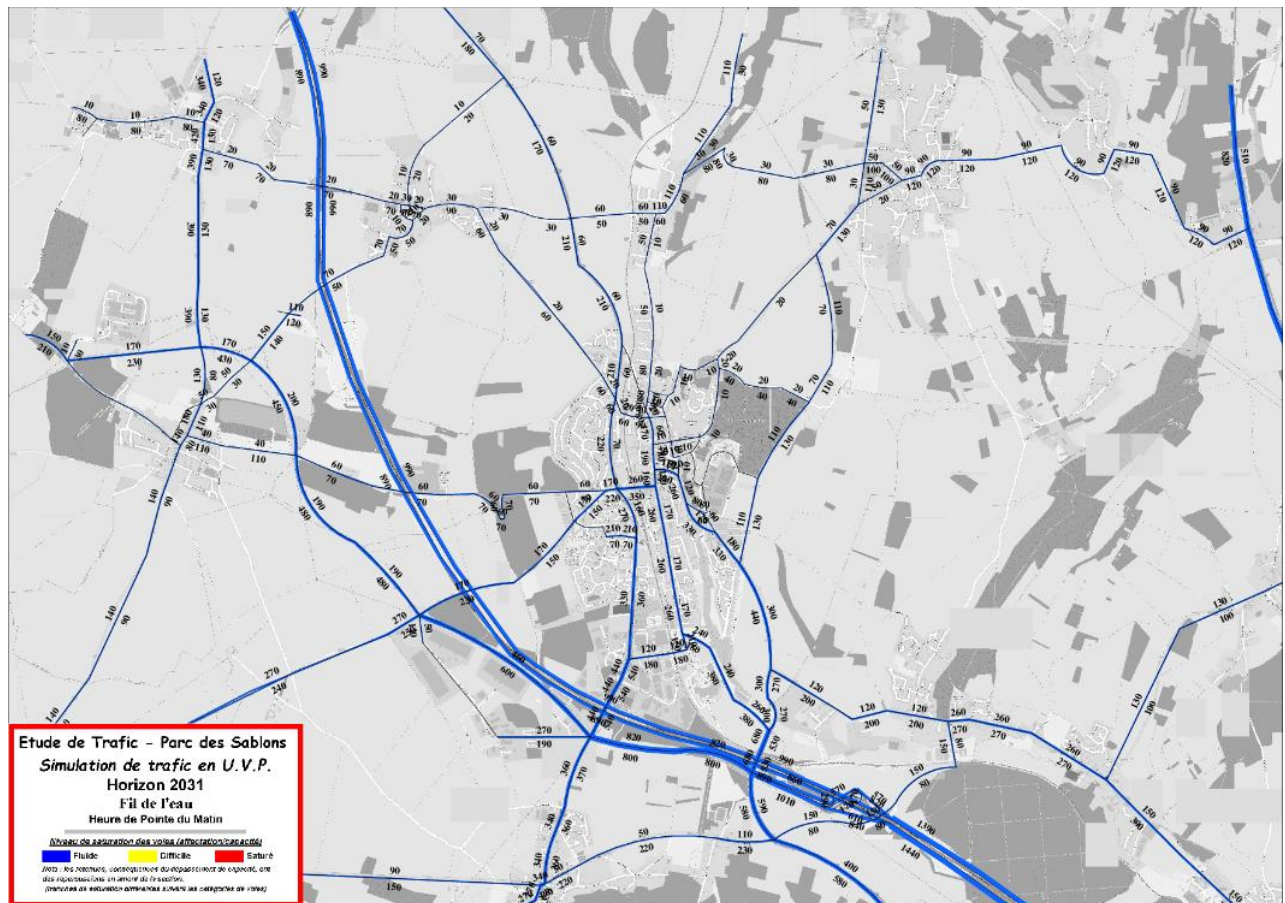
HORIZON 2031 AVEC EXTRAPOLATION IMAGINÉE À TERME COMPRENANT UNE EXTENSION DE L'ENTREPÔT ACTION ET DES DÉVELOPPEMENTS COMPLÉMENTAIRES

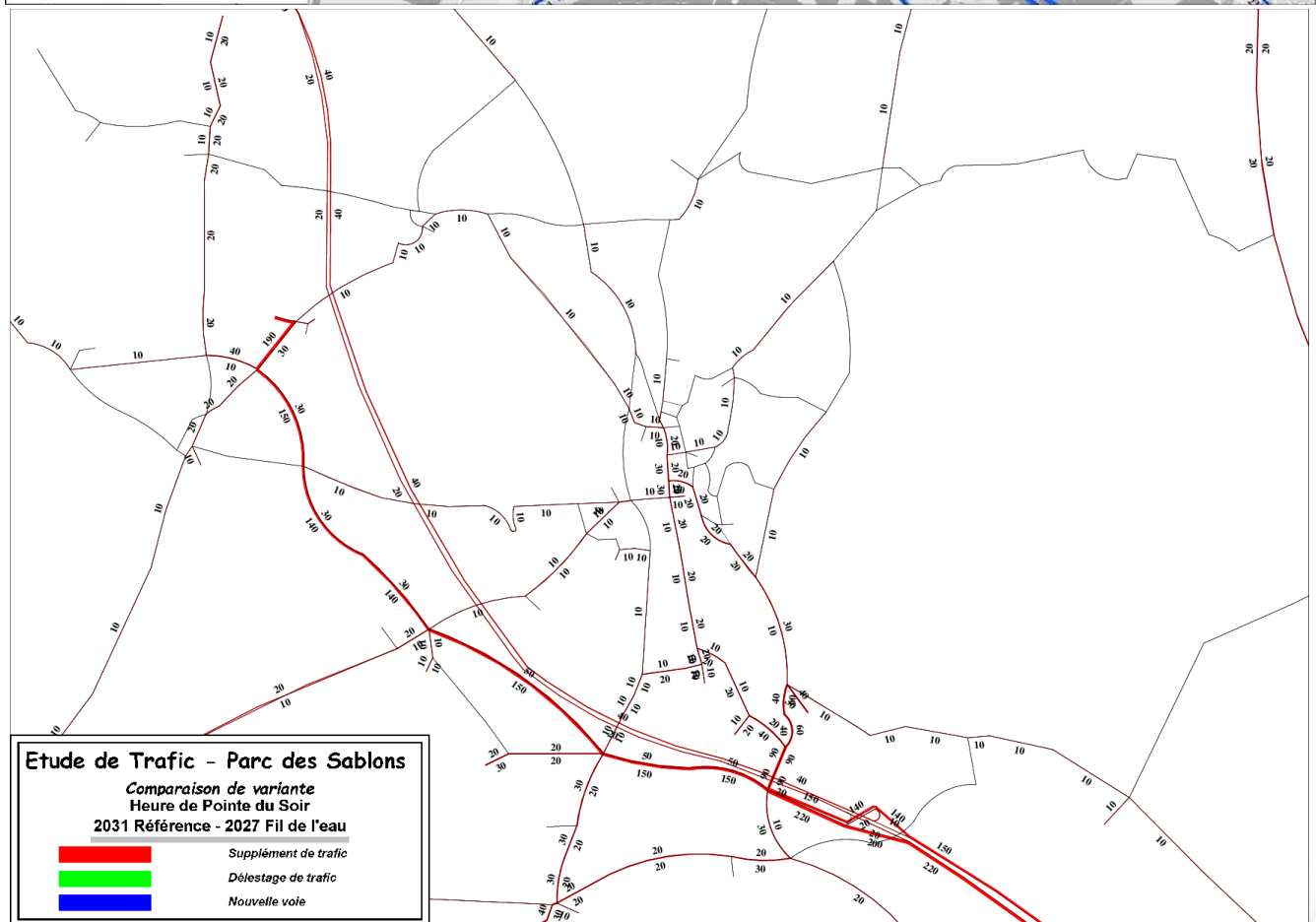
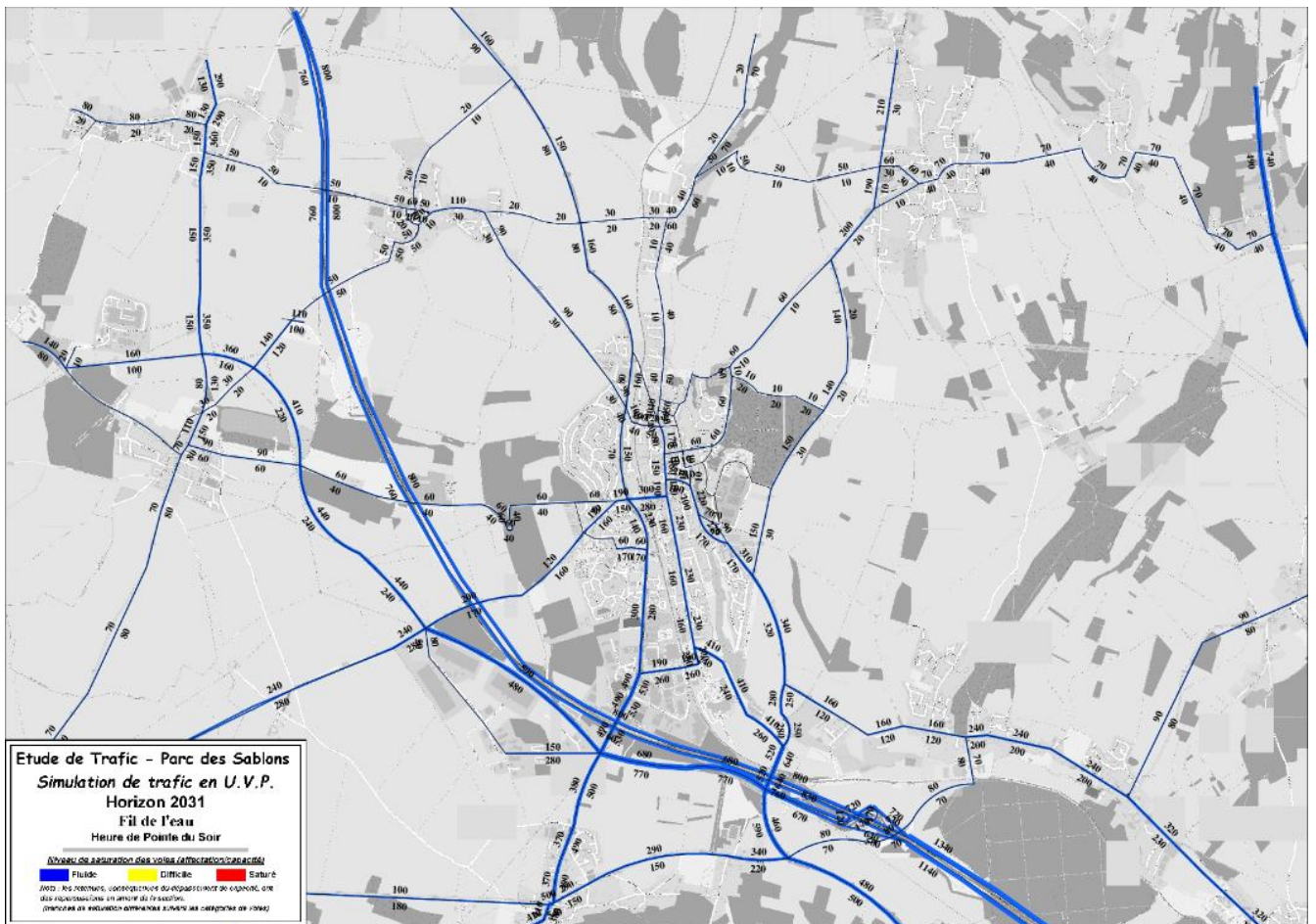


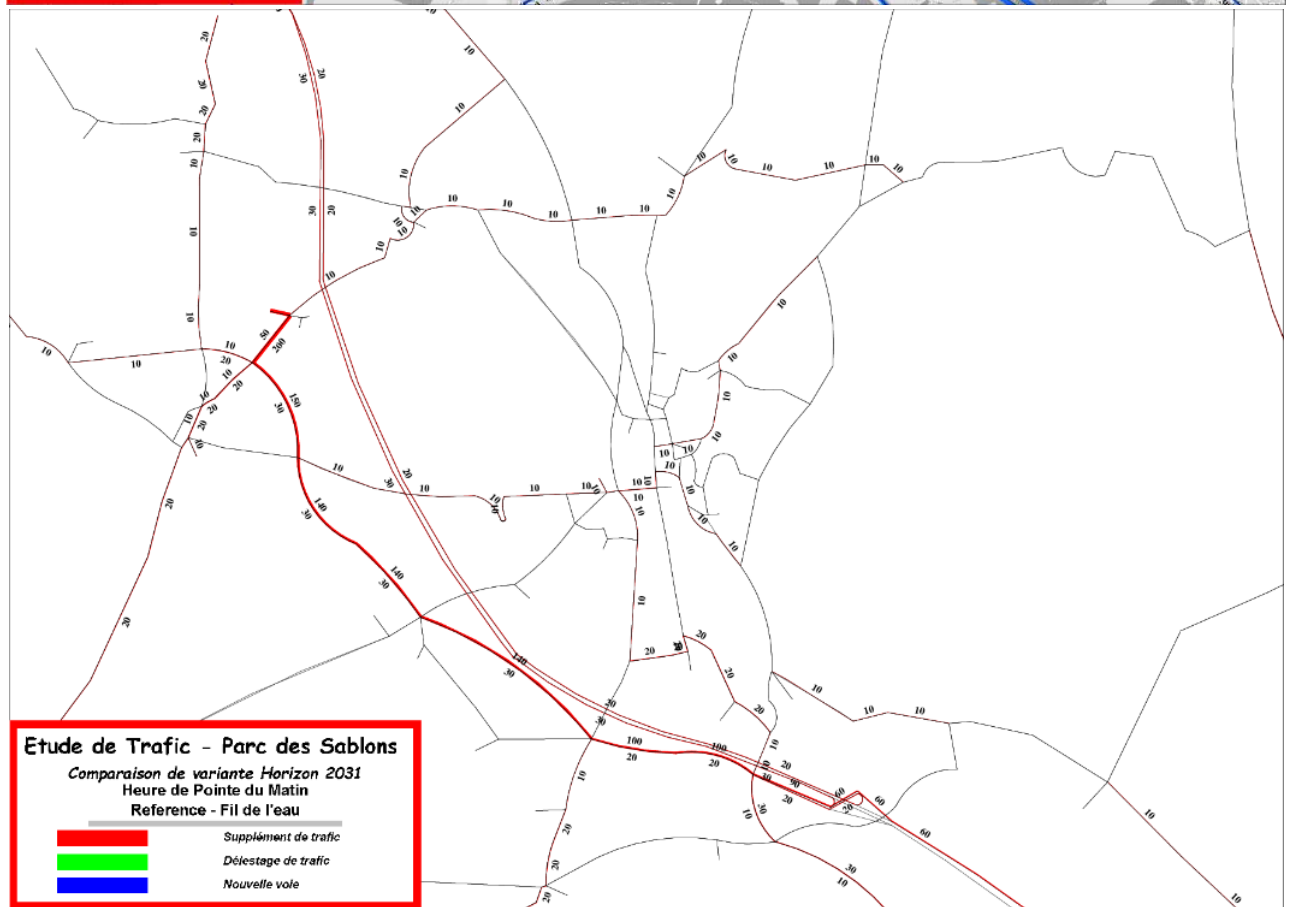
Extrapolation imaginée à terme comprenant une extension de l'Entrepôt Action et des développements complémentaires					
Horizon 2031					
Flux Entrant		Flux Sortant		2 sens confondus	
VL	PL	VL	PL	VL	PL
660	150	660	195	1 320	345
60	5	60	5	120	10
120	65	120	65	240	130
840	220	840	265	1 680	485
TV = VL + PL					2031
TOTAL		TV		PL	
TMJO		2 160		490	
TMJ		1 860		420	

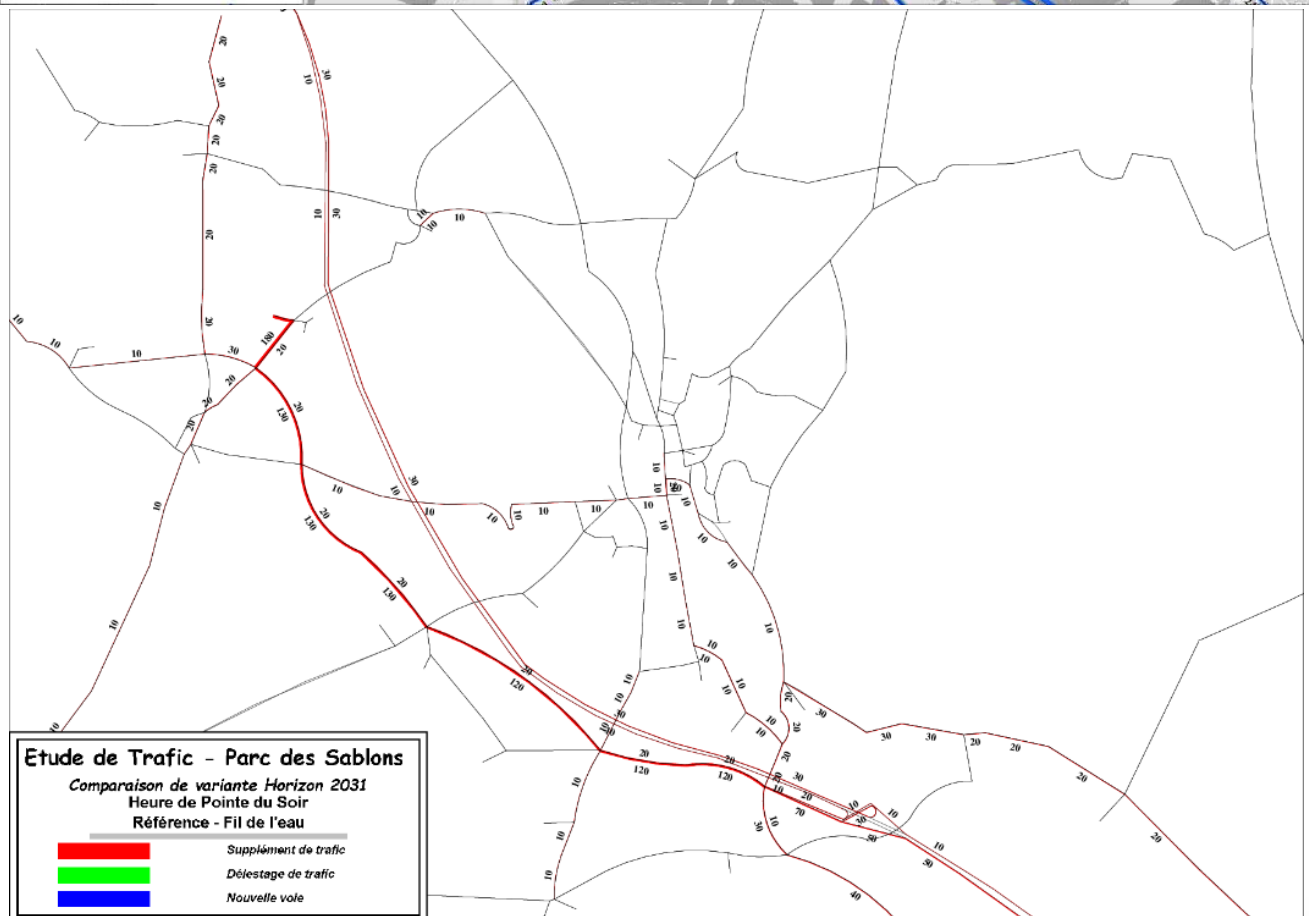
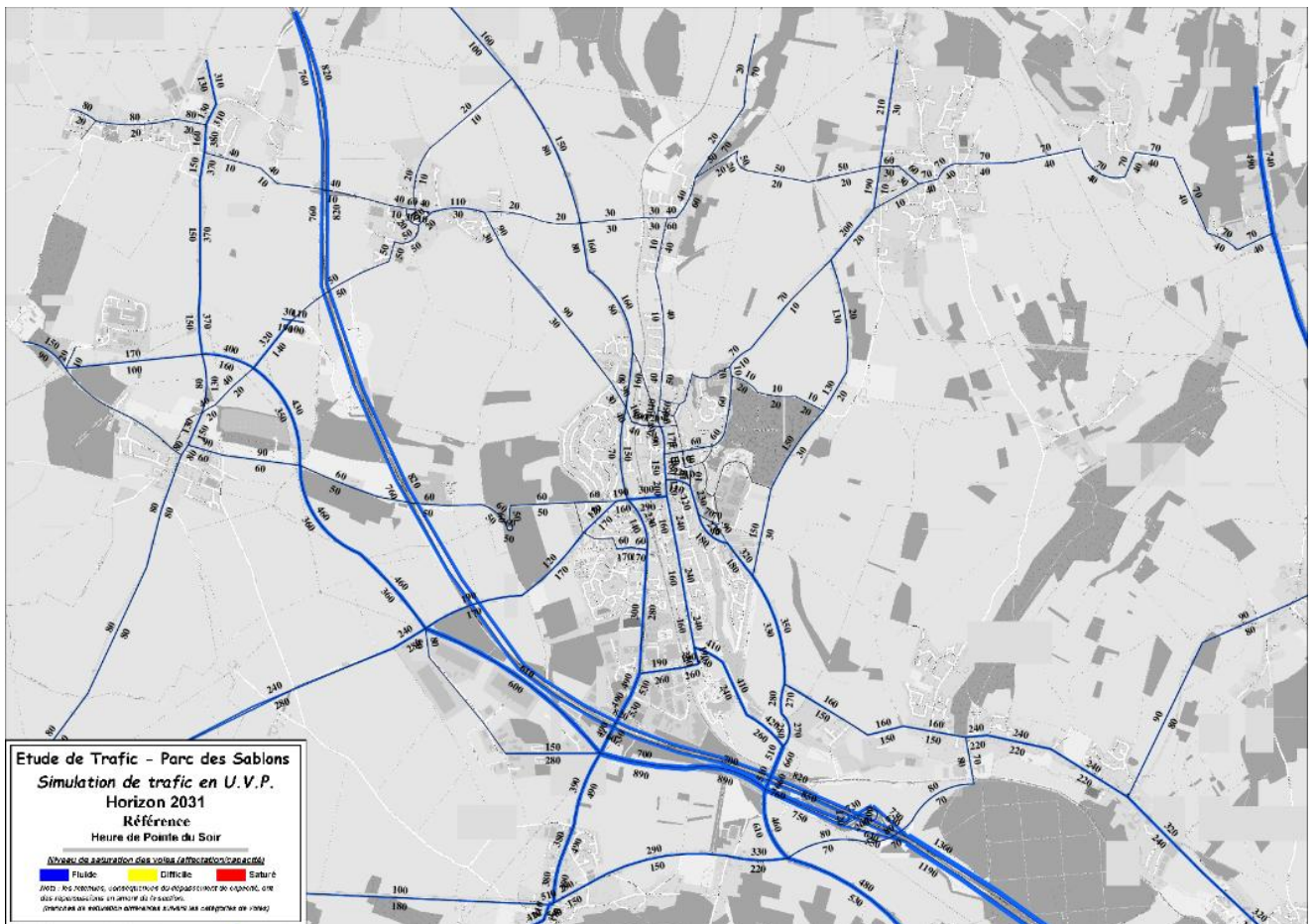
Projets de développement recensés 2031 autour du périmètre d'étude











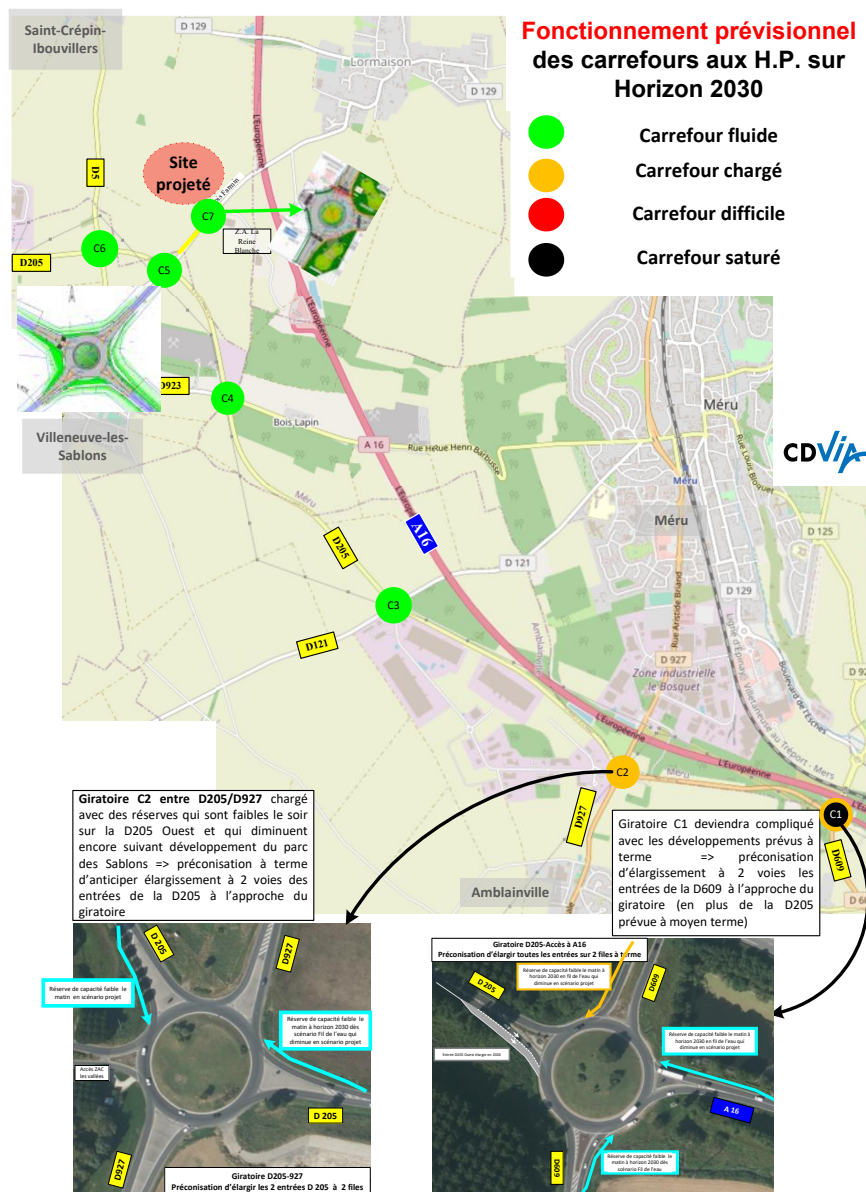
3.4. FONCTIONNEMENT PREVISIONNEL DES CARREFOURS

La planche ci-dessous synthétise les analyses de fonctionnement issues des calculs de capacité des carrefours testés avec les flux prévisionnels des modélisations prospectives 2031 avec l'ensemble des projets de développement sur la communauté d'agglomération des sablons.

Les carrefours aménagés en giratoire depuis la D205 en accès à la ZAC de la reine blanche et du parc des Sablons via le chemin du Bois Famin(Carrefours C5 et C7), ainsi que les deux autres giratoires suivants sur la D205 (C3 et C4 restent toujours bien dimensionnés pour répondre à la demande prévisionnelle.

Dans ces analyses prospectives, au terme des projets de développement économique à l'échelle du territoire des Sablons, il apparait quelques difficultés sur les deux derniers giratoires sur la D205 avec la D927 (C2) et celui en accès à A16 (C1) conduisant aux préconisations reprises sur le plan ci-contre avec à terme :

- Sur le giratoire C1 : préconisation d'élargir à 2 voies les entrées de la D609 sur 50 m à l'approche du carrefour (en plus de celle de la D205 élargie à moyen terme)
- Sur le giratoire C2 : préconisations d'élargir les branches Est et Ouest de la D205 à l'approche du carrefour C2.



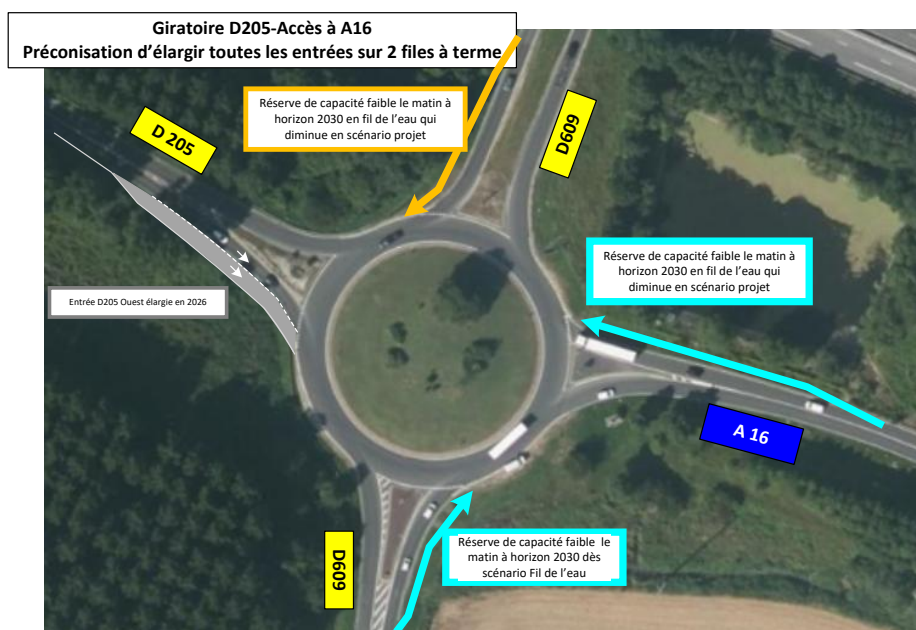
3.4.1. Giratoire C1 : RD205 / RD609 / Accès A16



Les tests de capacité, présentés ci-dessous, ont été réalisés en considérant le maintien à l'identique de la géométrie du giratoire avec :

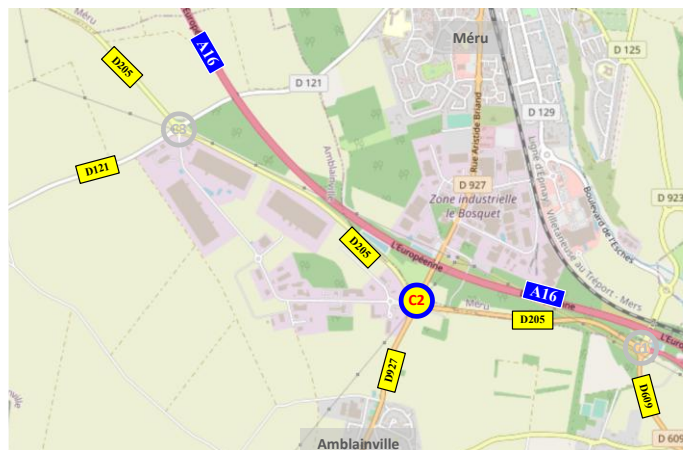
- Rayon de l'îlot infranchissable : 30 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 7 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 37 mètres.

Avec les aménagements prévus par le CD60 et la CCS (élargissement dans un premier temps de la branche Ouest de la D205 puis dans un second temps de la Branche Nord de la D609, depuis la ZAC de la nouvelle France, et à terme des autres branches dont la D609 depuis le Sud), les calculs de capacité donnent des réserves satisfaisantes.



<u>Giratoire C1</u> <u>RD205 / RD609 / Accès A16</u> Rayon maintenu identique à l'actuelle avec élargissement entrées sur 2 files			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne										
<u>Giratoire</u>	Charge totale (UVP/h)		2 676		2 374		3 072		2 716	
Rayon Int. : 30 m	Accès A16	2 files	45%	0	51%	0	28%	7	40%	0
Anneau : 7 m	RD609 Nord	2 files	41%	7	68%	0	27%	7	58%	0
Rayon Ext : 37m	RD205 Ouest	2 files	43%	0	53%	0	34%	7	43%	0
	RD609 Sud	2 files	46%	7	67%	0	35%	7	59%	0

3.4.2. Giratoire C2 : RD205 /RD927 / Accès Zac des Vallées



Le giratoire D205/D927 a été testé avec le maintien de sa géométrie actuelle comprenant :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 30 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 7,50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 37,50 mètres.

Le tableau ci-dessous synthétise les résultats de ces calculs.

Les réserves obtenues avec les aménagements prévus (premier élargissement dans la branche Nord-Ouest de la D205 puis dans un second temps, élargissement de la branche Sud Est) permettront de retrouver des bonnes réserves de capacité sur ce giratoire.



Giratoire C2 RD205 / RD927 / Accès Zac des Vallées Rayon maintenu identique à l'actuelle avec élargissement entrées sur 2 files			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
<i>Test en environnement rase campagne</i>			2 373		2 379		2 570		2 571	
Giratoire	Charge totale (UVP/h)									
Anneau : 7.5 m Rayon Ext : 37.5m	RD205 Est	2 files	50%	0	51%	0	42%	0	46%	0
	RD927 Nord	1 file	52%	0	44%	0	44%	7	39%	7
	RD205 Ouest	2 files	56%	0	61%	0	51%	0	54%	0
	Accès ZI	1 file	74%	0	61%	0	70%	0	53%	7
	RD927 Sud	1 file	61%	0	42%	0	55%	0	34%	7

3.4.3. Giratoire C3 : RD205 / RD121 / Avenue de Bruxelles



Les tests de capacité présentés ci-dessous ont été réalisés en condérant le maintien de la géométrie du giratoire avec :

- Rayon de l’îlot infranchissable : 25 mètres,
- Largeur de l’anneau franchissable : 7,50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 32,50 mètres.



Les réserves de capacités obtenues sont satisfaisantes laissant présager un fonctionnement correct du giratoire à tous les horizons testés.

Giratoire C3 RD205 / RD121 / Avenue de Bruxelles Géométrie actuelle		2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
		HPM		HPS		HPM		HPS	
		Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
<i>Test en environnement rase campagne</i>									
Giratoire	Charge totale (UVP/h)	1 438		1 374		1 581		1 526	
Rayon Int. : 25 m	RD205 Est 1 file	65%	0	61%	0	58%	0	57%	0
Anneau : 7.5 m	RD121 Nord 1 file	86%	0	83%	0	84%	0	81%	0
Rayon Ext : 32.5m	RD205 Ouest 1 file	57%	0	75%	0	53%	7	68%	0
	RD121 Sud 1 file	76%	0	78%	0	74%	0	75%	0
	Avenue de Bruxelles: 1 file	95%	0	92%	0	94%	0	91%	0

3.4.4. Giratoire C4 : RD205 / RD923



Ce giratoire a été testé avec la même configuration géométrique que l'actuel :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 16 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 8 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 24 mètres.



Les réserves de capacités du giratoire sont satisfaisantes (fonctionnement correct).

Giratoire C4 RD205 / RD923 Géométrie actuelle			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne			857		820		989		934	
Giratoire	Charge totale (UVP/h)									
Rayon Int. : 16 m	RD923 Est	1 file	95%	0	95%	0	94%	0	94%	0
Anneau : 8 m	RD205 Nord	1 file	70%	0	81%	0	68%	0	75%	0
Rayon Ext : 24m	RD923 Ouest	1 file	90%	0	95%	0	89%	0	95%	0
	RD205 Sud	1 file	85%	0	74%	0	80%	0	72%	0

3.4.5. Carrefour C5 : RD205 / Bois Famin / Route de Villeneuve – les Sablons

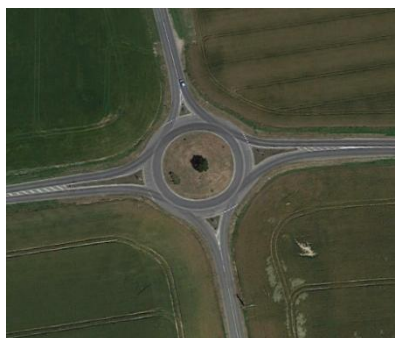


Ce carrefour vient d'être aménagé en giratoire de 15m de rayon et 8m d'anneau avec toutes les entrées disposant d'une voie de circulation (cf. plan du projet départemental ci-dessus)

Les réserves de capacité obtenues sont satisfaisantes à tous les horizons testés de développement du Parc des Sablons laissant présager un bon fonctionnement de ce carrefour aux heures de pointe

Giratoire C5 RD205 / Bois Farmin / Route de Villeneuve-les-Sablons			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
<i>Test en environnement rase campagne</i>			887		796		1 056		936	
Giratoire	Charge totale (UVP/h)									
Rayon Int. : 15 m	RD205 Est	1 file	82%	0	73%	0	75%	0	71%	0
Anneau : 8 m	Le Bois Famin Nord	1 file	89%	0	80%	0	86%	0	71%	0
Rayon Ext : 23 m	RD205 Ouest	1 file	69%	0	88%	0	66%	0	87%	0
	Le Bois Famin Sud	1 file	96%	0	98%	0	94%	0	98%	0

3.4.6. Giratoire C6 : RD205 / RD5



Le carrefour D205/D5 est aménagé en giratoire à 4 branches avec les propriétés géométrique suivantes :

- Rayon de l'îlot infranchissable : 17 mètres,
- Largeur de l'anneau franchissable : 7.50 mètres,
- Rayon extérieur du giratoire : 24,50 mètres.

Le tableau ci-dessous synthétise les résultats des calculs de capacité. Ces réserves restent satisfaisantes à tous les horizons laissant présager un bon fonctionnement du giratoire.

Giratoire C6 RD205 / RD5 Géométrie actuelle			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
<i>Test en environnement rase campagne</i>			860		754		888		779	
Giratoire	Charge totale (UVP/h)									
Rayon Int. : 17 m	RD205 Est	1 file	89%	0	73%	0	88%	0	71%	0
Anneau : 7.5 m	RD5 Nord	1 file	71%	0	89%	0	70%	0	88%	0
Rayon Ext : 24.5 m	RD205 Ouest	1 file	79%	0	93%	0	78%	0	92%	0
	RD5 Sud	1 file	92%	0	90%	0	92%	0	91%	0

3.4.7. Giratoire C7 sur la rue le Bois de Famin en accès à la ZA de la Reine Blanche et Parc des Sablons



L'accès à la ZAC de la Reine Blanche, et au parc d'activité des Sablons, est prévu pour être aménagé en giratoire avec une géométrie de 13m de rayon intérieur et 8 m d'anneau.

Les réserves de capacité présentées ci-dessous jusqu'au terme du développement du Parc des Sablons demeurent bonnes laissant présager un bon fonctionnement de cet aménagement.

Giratoire C7 Le Bois Famin / Safran			2027 avec Entrepôt ACTION sur Parc des Sablons				2031 avec Parc des Sablons à terme			
			HPM		HPS		HPM		HPS	
			Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)	Réserve de capacité (%)	File d'attente moyenne par file (m)
Test en environnement rase campagne										
Giratoire			Charge totale (UVP/h)							
Rayon Int. : 13 m			Accès Safran	1 file	94%	0	93%	0	92%	0
Anneau : 8 m			Le Bois Famin Nord	1 file	95%	0	97%	0	94%	0
Rayon Ext : 21m			Chemin	1 file	99%	0	94%	0	97%	0
			Le Bois Famin Sud	1 file	87%	0	93%	0	80%	0

3.5. GLOSSAIRE ET LEGENDE DES RESERVES DE CAPACITE

Les abréviations courantes indiquées ci-après pourront être utilisées dans la suite du rapport :

- **TV** : Tous Véhicules
- **VL** : Véhicule Léger
- **PL** : Poids Lourd
- **VP** : Véhicule Particulier (VL ou PL)
- **UVP** : Unité de Véhicule Particulier (= VL + 2 x PL)
- **HPM** : Heure de Pointe du Matin
- **HPS** : Heure de Pointe du Soir
- **TMJ** : Trafic Moyen Journalier
- **TMJO** : Trafic Moyen sur les Jours Ouvrés
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel

Légende des réserves de capacité

Les détails des calculs réalisés sur les carrefours d'étude sont disponibles en annexe. Les calculs de fonctionnement des carrefours ont été réalisés conformément aux méthodes prescrites par le CEREMA. Les tableaux ci-dessous récapitulent les légendes respectives correspondant aux résultats de réserves de capacité des branches d'entrée (carrefours à feux / giratoires) ou mouvements non prioritaires (carrefours sans feux) :

Légende Couleur		
	-60%	Entrée Hyper Saturée (> à -50%)
	-25%	Entrée Saturée (entre -50% à -2%)
	5%	Entrée difficile (entre -2% et +10%)
	15%	Entrée Chargée (de +10% à +15%)
	25%	Entrée Fluide (> à +15%)

3.6. CONVENTION SIGNEE PAR LE CD60 ET LA CSS

3.6.1. Convention signée par le CD60 et la CSS



CONVENTION DE PARTICIPATION AU FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES PUBLIQUES ROUTIERES DEPARTEMENTALES

Réaménagement de deux carrefours giratoires et renforcement structurel d'une section de la RD
205 situés sur les communes d'Amblainville et de Méru

Entre :

Le Département de l'Oise, dont le siège est situé Hôtel du Département 1 rue Cambry CS 80941 à Beauvais (60024),
Représenté par Madame Nadège LEFEVBRE, sa Présidente, dument habilitée à l'effet des présentes en vertu de la décision n° III-01 de la commission permanente du Conseil départemental en date du 30 juin 2025.

Ci-après dénommé « *le Département* » ou « *le Département de l'Oise* » ou « *le Maître d'ouvrage* »,

En première part,

La Communauté de communes des Sablons, dont le siège est situé, 2 rue de Méru à Villeneuve-les-Sablons (60175),
Représentée par Madame Nathalie RAVIER, sa Présidente, dument habilitée à l'effet des présentes en vertu d'une délibération n°4-2025 en date du 20 mars 2025.

Ci-après dénommé « *la Communauté de communes* »,

En deuxième part,

Ci-après dénommés ensemble « *les parties* » et prises séparément une « *partie* »

Il a été préalablement exposé ce qui suit :

EXPOSE

Le territoire de la Communauté de communes bénéficie d'un fort dynamisme économique. Ces dernières années, plusieurs entreprises se sont installées dans le secteur des communes de Méru, Amblainville, Esches, Lormaison et Saint Crépin Ibouwillers générant un trafic poids lourds de plus en plus important en particulier sur la RD 205 qui constitue une voie d'accès privilégiée à l'autoroute A16. Plusieurs projets d'installation sont prévus sur les différentes zones d'activités du territoire, notamment les ZAC des Vallées, et de la Nouvelle France et les parcs d'activités des Sablons et de la Reine Blanche. Les procédures d'autorisation au titre des codes de l'urbanisme et de l'environnement sont en cours ou à venir.

Les études trafic menées dans le cadre de l'évaluation des impacts cumulés de ces futures installations ont été réalisées par le bureau d'études CDVIA (**Annexe 1** - Etude de circulation – CDVIA, version de janvier 2025) dans le cadre de l'évaluation des impacts du projet de plate-forme logistique porté par le groupe PRD sur le parc d'activités des Sablons (commune de Saint Crépin Ibouwillers). Elles montrent que les carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des Vallées) de la RD 205 au niveau de la commune d'Amblainville ne permettront pas d'absorber, avec leur géométrie actuelle, le trafic poids-lourds supplémentaire généré par le développement des zones et parcs d'activités du secteur et qu'il sera nécessaire, pour éviter cette saturation, de procéder au réaménagement de ces deux giratoires avec :

- dans une première phase (Première tranche du parc d'activités des Sablons), l'élargissement à deux voies de toutes les branches d'entrée du carrefour G1 ;
- dans une seconde phase (Seconde tranche du parc d'activités des Sablons), l'élargissement à deux voies des branches d'entrée de la RD 205 sur le carrefour G2.

L'étude menée par le Département de l'Oise de la sollicitation nouvelle attendue du trafic généré par le développement des zones et parcs d'activités de ce secteur de la Communauté de communes indique que la structure de chaussée des deux carrefours giratoires G1 et G2 et de la section de RD 205 qui les relie appelle également une modification pour son renforcement.

Le Département de l'Oise, gestionnaire du réseau routier départemental et en particulier de la RD 205 est chargé de son entretien et de sa modernisation si elle s'avère nécessaire du fait notamment de l'évolution naturelle des conditions de trafic (taux d'accroissement de 2%/an). Toutefois, en l'espèce, les travaux de réaménagement des deux carrefours giratoires G1 et G2, leur renforcement structurel ainsi que de la section de RD 205 qui les relie est la conséquence directe de l'augmentation significative et rapide du trafic poids lourds générée par le développement des zones et parcs d'activités porté la Communauté de communes (**Annexe 2** - Note RD205 – secteur de Méru - Scénario d'intervention pour la mise à niveau de l'infrastructure routière d'ici à 2030 version du 21 février 2025).

Compte tenu de l'intérêt de garantir un accès fonctionnel à l'autoroute A16 des zones d'activités concertées de la Communauté de communes, cette dernière a accepté de participer au financement des travaux de réaménagement des deux carrefours giratoires G1 et G2, leur renforcement structurel ainsi que de la section de RD 205 qui les relie, déduction faite du montant des travaux d'entretien de la structure de chaussée et de la couche de roulement existantes pris en charge en intégralité par le Département de l'Oise.

La présente convention établie entre le Département de l'Oise et la Communauté de communes vient préciser les modalités de mise en œuvre de cette participation.

CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 – Objet de la convention

Par la présente convention, les parties conviennent de définir leurs engagements respectifs dans le cadre du réaménagement de deux carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des Vallées) de la RD205, de leur renforcement structurel ainsi que celui de la section de RD 205 qui les relie, rendus nécessaires par le développement des zones et parcs d'activités porté par la Communauté de communes.

Article 2 – Le développement des zones d'activités

D'ici à 2030, la Communauté de communes prévoit un développement économique soutenu de son territoire au niveau :

- de la ZAC des Vallées située sur la commune d'Amblainville ;
- du parc d'activités de la Reine Blanche située sur les communes de Saint Crépin Ibouwillers et Lormaison
- de la ZAC de la Nouvelle France située sur la commune de Esches
- du site COBAT Constructions situé sur les communes d'Amblainville et de Méru
- du parc d'activités des Sablons situé sur la commune de Saint Crépin Ibouwillers

Comme le démontre l'étude de circulation réalisée et annexée (**Annexe 1** - Etude de circulation – CDVIA, version de janvier 2025), la prise en compte de tous les projets de développement conduit à un accroissement sensible de la charge du réseau routier en particulier la RD 205 qui constitue le principal accès des zones d'activités à l'autoroute A16 et nécessite des adaptations des deux carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des Vallées) de la RD 205.

L'accroissement de trafic Poids-Lourds est particulièrement sensible avec la mise en exploitation en deux tranches du Parc d'activité des Sablons qui a vocation à accueillir plusieurs implantations de sites majeurs dédiés aux activités logistiques et industrielles. La Communauté de Communes a retenu le groupe PRD qui est l'un des acteurs majeurs de l'immobilier logistique en France pour l'aménagement du Parc des Sablons sur une emprise d'environ 35 ha.

Ce parc sera aménagé en 2 tranches :

- La première tranche, à l'horizon 2027, s'effectuera sur une emprise foncière de 18 ha comprenant la création de 4 lots ;
- La seconde tranche (non constructible aujourd'hui), à l'horizon 2030, sera sur une emprise foncière de 17 ha et prévoit l'extension des lots 1 et 2 de la 1ère tranche ainsi que la création d'un autre lot.

Au regard des caractéristiques du projet et plus particulièrement du Lot 1, ce dernier est soumis au régime d'autorisation, au titre du Code de l'Environnement (Nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et fait l'objet d'une demande n°B-231113-100812-452-001 déposée en date du 13 novembre 2023. Les travaux d'aménagements du site font également l'objet d'un permis de construire délivré le 13 septembre 2024.

Article 3 – Le programme de travaux

3.1 - Consistance des travaux :

Ainsi qu'il résulte de l'étude de circulation visée à l'article 2, le trafic supplémentaire généré sur la RD 205 par le développement des zones et parcs d'activités du territoire de la Communauté de communes et notamment le parc d'activités des Sablons nécessite, pour éviter la saturation des deux carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des vallées) de la RD 205, de réaliser des travaux de réaménagement des deux ouvrages consistant en :

- dans une première phase (Première tranche du parc d'activités des Sablons), l'élargissement à deux voies des quatre branches d'entrée du carrefour G1
- dans une seconde phase (Seconde tranche du parc d'activités des Sablons), l'élargissement à deux voies des deux branches d'entrée de la RD 205 sur le carrefour G2.

Outre cette modification géométrique des branches des deux carrefours giratoires, l'étude réalisée par le Département de l'Oise de la sollicitation mécanique nouvelle attendue du trafic généré par le projet du parc d'activités des Sablons indique que la chaussée des deux giratoires G1 et G2 et de la section de RD205 qui les relie nécessite un renforcement structurel. Cette étude conclut également à la nécessaire modification de la largeur des anneaux (par réduction de l'ilot central). Il est précisé que ces travaux de renforcement structurel et de modification géométrique des anneaux sont indissociables du réaménagement susvisé des branches des deux giratoires.

En outre, les travaux d'entretien normal consistant à rénover le corps de chaussée existant au regard des sollicitations du trafic actuel et de son accroissement naturel (c'est-à-dire sans l'augmentation significative et rapide du trafic poids lourds générée par le développement des zones et parcs d'activités porté la Communauté de communes et exposé ci-avant) relèvent de la pleine responsabilité du Département de l'Oise au titre de sa programmation pluriannuelle des travaux d'entretien du réseau routier départemental.

La justification et les caractéristiques techniques du programme de travaux sont décrites dans les documents annexés à la présente convention :

- **Annexe 2** - Note RD205 – secteur de Méru - Scénario d'intervention pour la mise à niveau de l'infrastructure routière d'ici à 2030, version du 21 février 2025 ;
- **Annexe 3** - Détail Quantitatif Estimatif du programme de travaux, version du 21 février 2025 ;
- **Annexe 4** - Plan de principe des travaux d'aménagement et de renforcement structurel, version du 21 février 2025.

3.2 – Organisation des travaux :

Maitrise d'ouvrage et maitrise d'œuvre

Sous réserve du vote de ses crédits, le Département assure la maitrise d'ouvrage des travaux et prestations associées :

- de réaménagement des deux carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des Vallées) de la RD 205 tels qu'indiqués à l'article 3.1 ci-avant,
- du renforcement structurel des giratoires G1 et G2 ainsi que de la section de RD205 qui les relie et qui intègre le renouvellement de la structure de chaussée et de la couche de roulement existantes de ces ouvrages.

La maitrise d'œuvre est également assurée par le Département.

Calendrier prévisionnel (horizons de programmation et durées prévisionnelles)

Selon les estimations de la Communauté de communes :

- la première tranche du parc d'activités des Sablons nécessitant le réaménagement des branches, l'élargissement de l'anneau et le renforcement structurel du giratoire G1 sera en exploitation à l'horizon 2028. Les travaux relatifs à ce giratoire G1 sont donc à planifier à l'horizon 2027/2028 (ci-après dénommée phase 1) ;
- la deuxième tranche du parc d'activités des Sablons nécessitant le réaménagement des branches, l'élargissement de l'anneau et le renforcement structurel du giratoire G2 sera en exploitation à l'horizon 2030. Les travaux relatifs à ce giratoire G2 sont donc à planifier à l'horizon 2029/2030 (ci-après dénommée phase 2) ;

Compte tenu des éléments qui précèdent, les travaux relatifs au renforcement structurel de la section de RD205 qui relie les giratoires G1 et G2 sont à planifier postérieurement à 2030 selon les résultats de l'auscultation que réalisera le moment venu le Département (phase 3).

Il est précisé que le renforcement structurel intègre de fait, pour chacune des 3 phases, l'entretien de la structure de chaussée et de la couche de roulement existantes.

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux et prestations associées est de :

- 3 mois pour la phase 1, en ce compris la période de préparation des travaux ;
- 3 mois pour la phase 2, en ce compris la période de préparation des travaux ;
- 2 mois pour la phase 3, en ce compris la période de préparation des travaux.

Le calendrier prévisionnel de réalisation est annexé aux présentes (**Annexe 5** - Calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération).

Responsabilité - Assurances

En sa qualité de maître d'ouvrage, le Département est et demeure seul responsable vis-à-vis des tiers des conséquences corporelles, matérielles ou immatérielles résultant directement ou indirectement d'accidents susceptibles de survenir du fait des travaux objets de la présente convention.

Le Département est ainsi tenu de garantir sa responsabilité civile pour assurer les risques mis à sa charge en vertu des présentes.

Comité de suivi

Un comité de suivi est constitué avec pour objet d'informer les parties sur le déroulement général de l'opération de travaux, de partager les informations et les actions mutuelles en phase de planification, de conception, d'appels d'offres et d'exécution des travaux et de prendre, le cas échéant, les décisions nécessaires au bon déroulement de ce projet. Il permettra notamment d'informer la Communauté de communes sur les dépenses qui seront engagées par le Département dans le cadre des présentes.

Le comité de suivi sera réuni à l'initiative du Département en fonction des besoins ainsi que sur demande préalable de la Communauté de communes.

Le comité de suivi sera constitué de deux représentants de chacune des parties. Il est d'ores et déjà convenu de la composition suivante, sachant que chacune des parties peut à tout moment informer l'autre par courrier d'un changement de(s) la personne(s) de son(es) représentant(s) au sein du comité de suivi sans qu'il soit nécessaire de passer à un avenant à la présente convention :

- Département de l'Oise :
 - Monsieur Christophe MARION : Directeur des infrastructures et des transports - christophe.marion@oise.fr
 - Monsieur Yannick GAUDARD : Directeur adjoint en charge de la conduite d'opérations - yannick.gaudard@oise.fr
- Communauté de communes :
 - Monsieur Sébastien FOURNIER : Directeur Général des Services – sfournier@cc-sablons.fr
 - Monsieur Bastien CHAMPEIX : responsable du service Aménagement du territoire – développement économique – bchampaix@cc-sablons.fr

Chaque réunion du comité de suivi donnera lieu à l'établissement d'un relevé de décisions établi par le Département, qui sera adressé aux parties, dans les meilleurs délais.

Article 4 – Dispositions financières

4.1 – Coût prévisionnel et « besoin de financement » :

Le coût prévisionnel du programme de travaux, tel que décrit à l'article 3.1 et incluant les prestations associées auxdits travaux, pour la réalisation de l'opération globale consistant pour rappel :

- au réaménagement des branches et à l'élargissement des anneaux des deux carrefours giratoires G1 et G2,
- au renforcement structurel des carrefours giratoires G1 et G2 ainsi que de la section de RD 205 qui les relie y compris l'entretien de la structure de chaussée et de la couche de roulement existantes des ouvrages,

est estimé, aux conditions économiques (CE) de décembre 2024 (poste imprévus compris mais hors frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage assurées par les services du Département), à la somme totale de **4 083 773,98 euros HT**.

Cette somme prend en compte :

- à hauteur de **2 473 878,00 euros HT** (CE de décembre 2024), le coût des travaux et prestations associées relatifs à l'entretien de la structure de chaussée et de la couche de roulement existantes des carrefours giratoires G1 et G2 ainsi que de la section de RD 205 qui les relie.
- à hauteur de **1 609 895,98 euros HT** (CE de décembre 2024), le coût des travaux et prestations associées relatifs au réaménagement des branches, à l'élargissement des anneaux des deux carrefours giratoires G1 et G2 et à leur renforcement structurel ainsi que de celui de la section de RD 205 qui les relie dont :
 - 1 214 489,98 euros HT pour le réaménagement des quatre branches, à l'élargissement de l'anneau et le renforcement structurel du giratoire G1
 - 290 686,00 euros HT pour le réaménagement des deux branches, à l'élargissement de l'anneau et le renforcement structurel du giratoire G2
 - 104 720,00 euros HT pour le renforcement structurel de la section de RD205 qui les relie

En conséquence, la part du coût des travaux et prestations associées sur la base de laquelle intervient une prise en charge partielle par la Communauté de communes en application des présentes, dénommée « *besoin de financement* », est fixée prévisionnellement à la somme de 1 609 895,98 euros HT (CE de décembre 2024). Ce besoin de financement est réparti entre les parties comme indiqué à l'article 4.2 ci-après.

Il est noté, à titre indicatif, que le besoin de financement représente 39% du cout prévisionnel du programme de travaux et prestations associées estimé par le Département pour la réalisation de l'opération globale indiquée au 1^{er} alinéa du présent article. Il est enfin précisé que le Département prend à sa charge exclusive les frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi que la TVA sur toutes les dépenses à intervenir.

Les montants mentionnés ci-avant sont précisés dans leurs principaux postes dans une annexe aux présentes (**Annexe 3** - Détail Quantitatif Estimatif du programme de travaux, version du 21 février 2025).

4.2 – Répartition du besoin de financement :

Les parties conviennent de la prise en charge et de la répartition du coût réel et définitif, à leurs dates de réalisation, des travaux et prestations associées relatifs au réaménagement des branches, à l'élargissement des anneaux des deux carrefours giratoires G1 et G2, à leur renforcement structurel ainsi que de celui de la section de RD 205 qui les relie, constituant le besoin de financement, selon les clefs suivantes, sous réserve toutefois de l'application des dispositions ci-dessous :

	Répartition	Montant HT prévisionnel (CE décembre 2024)*	Horizon de réalisation*
Communauté de communes	80 %	1 287 916,78 € dont : - 971 591,98 € pour le giratoire G1 (phase 1) - 232 548,80 € pour le giratoire G2 (phase 2) - 83 776,00 € pour la RD205 entre G1 et G2 (phase 3)	2027/2028 2029/2030 Après 2030
Département de l'Oise	20 %	321 979,20 € dont : - 242 898,00 € pour le giratoire G1 (phase 1) - 58 137,20 € pour le giratoire G2 (phase 2) - 20 944,00 € pour la RD205 entre G1 et G2 (phase 3)	2027/2028 2029/2030 Après 2030
Total	100%	1 609 895,98 € dont : - 1 214 489,98 € pour le giratoire G1 (phase 1) - 290 686,00 € pour le giratoire G2 (phase 2) - 104 720,00 € pour la RD205 entre G1 et G2 (phase 3)	2027/2028 2029/2030 Après 2030

* ces montants et ces horizons de réalisation sont donnés à titre prévisionnel.

Au terme de chacune des 3 phases de l'opération, le besoin de financement définitif de chacune des phases sera calculé par application du taux de participation de la Communauté de communes sur le montant réel et définitif révisions incluses de l'opération et ce, sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant pour fixer montant réel et définitif révisions incluses.

Pour l'application des dispositions ci-dessus, il est précisé que les révisions de prix seront calculées à compter de décembre 2024 selon les modalités de révisions de chaque marché utilisé par le Département pour la réalisation de cette opération.

Pour chacune des 3 phases, le Département communiquera à la Communauté de communes, le montant des commandes et leurs modalités de révisions et pour le(s) marché(s) qui sera(en)t spécifique(s) à cette opération, le montant prévisionnel de(s) l'offre(s) retenue(s), ses(leurs) caractéristiques principales et ses (leurs) modalités de révision après sa (leur) notification.

Pour chacune des 3 phases, il est convenu que les dépenses de travaux et prestations associées constatées à l'achèvement des travaux qui constitueraient des surcoûts résultant de la faute du maître d'ouvrage ou de son maître d'œuvre ou de modifications du programme demandées par le Département (prestations supplémentaires ou modificatives) ne seront pas prises en compte pour déterminer le coût réel et définitif des travaux et prestations associées dans le cadre de l'application de la convention et seront à la charge exclusive du Département.

Pour chacune des 3 phases, il est également convenu que les dépenses de travaux et prestations associées qui constitueraient des surcoûts résultant de modifications du programme demandées par la Communauté de communes (prestations supplémentaires ou modificatives) seront prises en compte pour déterminer un nouveau coût prévisionnel (impactant donc le coût réel et définitif) des travaux et prestations associées dans le cadre de l'application de la convention et seront à la charge intégrale de la Communauté de communes et devront faire l'objet d'un avenant qui précisera de ce fait et notamment la nouvelle clef de répartition. Toutefois afin de ne pas retarder l'opération et/ou arrêter le chantier les parties pourront convenir formellement et contradictoirement de poursuivre l'opération au nouveau montant estimé convenu dans l'attente de la contractualisation dudit avenant

Pour chacune des 3 phases, il est enfin convenu que les dépenses de travaux et prestations associées qui constitueraient des surcoûts non imputables à l'une des parties seront prises en compte pour déterminer un nouveau coût prévisionnel (impactant donc le coût réel et définitif) des travaux et prestations associées dans le cadre de l'application de la convention et seront à la charge des parties selon la clef de répartition défini à l'article 4.2 et devront faire l'objet d'un avenant. Toutefois afin de ne pas retarder l'opération et/ou arrêter le chantier, les parties pourront convenir formellement et contradictoirement de poursuivre l'opération au nouveau montant estimé convenu dans l'attente de la contractualisation dudit avenant

4.3 – Participation financière de la Communauté de communes :

La Communauté de communes contribue au financement des travaux et prestations associées de réaménagement des branches et de l'élargissement des anneaux des deux carrefours giratoires G1 et G2, à leur renforcement structurel ainsi que de celui de la section de RD 205 qui les relie et qui constituent le besoin de financement.

Sous réserve des dispositions de l'article 4.2 ci-dessus, le montant de la contribution de la Communauté de communes est fixé à 80 % du coût réel et définitif HT des travaux et prestations associées relatifs au réaménagement des branches et de l'élargissement des anneaux des deux carrefours giratoires G1 et G2, à leur renforcement structurel ainsi que de celui de la section de RD 205 qui les relie, constituant le besoin de financement, tel qu'il résultera du montant définitif du ou des marchés afférents qui seront approuvés par le Département. La Communauté de communes est exonérée de participer aux frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre qui sont assurés et assumés par le Département.

En conséquence, sur la base de l'estimation du besoin de financement indiqué à l'article 4.1 ci-avant, le montant prévisionnel de la participation financière de la Communauté de communes est estimé à la somme de 1 287 916,78 euros HT.

Pour chacune des 3 phases, le Département s'engage à communiquer à la Communauté de communes l'ensemble des justificatifs des coûts réels et définitifs approuvés dans un délai de 1 an à compter de la date d'achèvement des travaux telle que définie ci-après.

Pour chacune des 3 phases, le montant de la participation financière de la Communauté de communes sera réglé directement au Département de l'Oise en sa qualité de maître d'ouvrage, dans un délai de 30 jours suivant la réception des titres de recette, selon le calendrier suivant :

- 20 % du montant prévisionnel de la participation au démarrage des premiers travaux ;
- 50 % du montant prévisionnel de la participation à la date d'achèvement des travaux ;
- le solde sur la base du montant réel et définitif, révisions incluses, dès la communication par le Département et la validation par la Communauté de communes de l'ensemble des justificatifs des coûts réels et définitifs.

Pour l'application des présentes :

- pour chacune des 3 phases, les travaux seront considérés comme achevés dès la communication par le Département à la Communauté de communes des procès-verbaux de réception de l'intégralité des travaux et de levée de réserves éventuelles établis par la maîtrise d'œuvre et approuvés par le maître d'ouvrage ;

- pour chacune des 3 phases, le délai maximum retenu pour l'examen et la validation par la Communauté de communes des pièces transmises est de 2 mois à compter de la notification de ces dernières par le Département à la Communauté de communes. Quand, au terme de ce délai, les parties constateraient un désaccord avéré entre elles, il serait fait application de l'article 14. A défaut de validation par la Communauté de communes dans le délai requis alors celle-ci sera avérée acquise.

Article 5 - Affermissement de la participation

La Communauté de communes devra notifier formellement au Département, au plus tard 15 mois avant la date de démarrage prévue des travaux de la phase 2, l'aménagement de la deuxième tranche de son projet de parc d'activités des Sablons.

Si la Communauté de communes n'est pas en mesure de réaliser cette deuxième tranche ou décide d'y renoncer :

- elle sera en droit d'obtenir de la part du Département la décharge de sa participation financière à la phase 2 correspondante. Toutefois les dépenses qui auraient déjà été engagées par le Département au titre des travaux et prestations associées à cette phase 2 seront à régler par la Communauté de communes selon la clef de répartition indiquée à l'article 4.2.
- la participation financière de la Communauté de communes au renforcement structurel de la section de la RD205 reliant les giratoires G1 et G2 et du giratoire G2, rendu nécessaire du fait de la réalisation de la tranche 1 sera ajustée par avenant tout en conservant la clef de répartition indiquée à l'article 4.2.

Article 6 – Modification

Toute modification apportée à la présente convention devra faire l'objet d'un avenant sauf mention contraire.

Article 7 – Entrée en vigueur et durée

La présente convention est rendue exécutoire dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur.

Elle sera signée tour à tour par les représentants de la Communauté de communes et du Département. Elle prendra ensuite effet à compter de la date de sa notification par le Département à la Communauté de communes.

La présente convention est conclue jusqu'à l'exécution de l'intégralité des obligations qu'elle prévoit.

Article 8 – Sanction - Résiliation

En cas d'inexécution d'une des obligations souscrites par les parties au titre des présentes, la partie subissant un préjudice du fait de cette inexécution fautive pourra obtenir de la partie défaillante la réparation de son préjudice par voie amiable et, à défaut, par voie judiciaire.

La présente convention pourra être résiliée à tout moment par le Département pour un motif d'intérêt général. La décision de résiliation ne prendra effet qu'après un préavis de 30 jours à compter de la date de sa notification adressée à la Communauté de communes, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 9 – Effets

Si par impossible, une stipulation quelconque de la présente convention était entachée d'illégalité ou de nullité, la constatation de ladite illégalité ou nullité n'emporterait pas celle des autres stipulations aux présentes.

Article 10 – Election de domicile

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, pour :

- Le Département de l'Oise, en son siège situé 1 rue Cambry CS 80941 à Beauvais (60024),
- La Communauté de communes des Sablons, en son siège situé 2 rue de Méru à Villeneuve-les-Sablons (60175)

Article 11 – Litiges

Tout litige résultant de l'application et ou de l'interprétation de la présente convention et de ses suites qui ne pourrait être résolu à l'amiable sera soumis à l'appréciation du tribunal administratif d'Amiens.

Article 12 – Annexes

Annexe 1 - Etude de circulation – CDVIA, version de janvier 2025 ;

Annexe 2 - Note RD205 – secteur de Méru - Scénario d'intervention pour la mise à niveau de l'infrastructure routière d'ici à 2030, version du 21 février 2025 ;

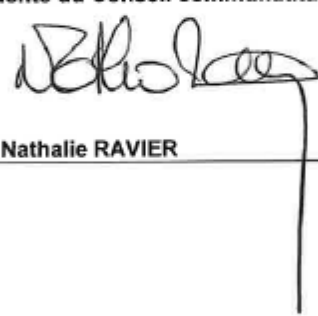
Annexe 3 - Détail Quantitatif Estimatif du programme de travaux, version du 21 février 2025 ;

Annexe 4 - Plan de principe des travaux d'aménagement et de renforcement structurel, version du 21 février 2025 ;

Annexe 5 - Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux et prestations associées, version du 21 février 2025.

Fait en leurs sièges respectifs.

Le

Pour le Département de l'Oise La Présidente du Conseil départemental  Madame Nadège LEFEBVRE	Pour la Communauté de communes des Sablons La Présidente du Conseil communautaire  Madame Nathalie RAVIER
--	--

3.6.2. Extrait registre des décisions du CD60 du 30 Juin 2025

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'OISE

DECISION N° III-01

EXTRAIT DU REGISTRE DES DECISIONS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

060-22600016-20250630-128023A-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 02/07/2025

Publication : 02/07/2025

DE LA COMMISSION PERMANENTE

SEANCE DU 30 JUIN 2025



La commission permanente convoquée par lettre en date du 6 juin 2025 ; s'étant assemblée au lieu ordinaire de ses réunions, sous la présidence de Madame Nadège LEFEBVRE, Présidente du Conseil départemental de l'Oise, après en avoir délibéré, le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

Etaient présents : Mme Corinne ACHIN - M. Adnane AKABLI - Mme Hélène BALITOUT - M. Jérôme BASCHER - M. Benoît BIBERON - Mme Martine BORGEO - M. Jean-Pierre BOSINO - M. Bruno CALEIRO - Mme Danielle CARLIER - M. Luc CHAPOTON - Mme Nicole COLIN - Mme Sandrine CONNELL - Mme Catherine DAILLY - Mme Sandrine de FIGUEIREDO - M. Thibault DELAVENNE - M. Jean DESESSART - M. Eric de VALROGER - Mme Anaïs DHAMY - Mme Térésa DIAS - M. Christophe DIETRICH - M. Patrice FONTAINE - Mme Anne FUMERY - Mme Dominique LAVALETTE - Mme Frédérique LEBLANC - Mme Brigitte LEFEBVRE - Mme Nadège LEFEBVRE - M. Charles LOCQUET - M. Patrice MARCHAND - M. Maxime MINOT - M. Sébastien NANCEL - Mme Corry NEAU - M. Olivier PACCAUD - M. Denis PYPE - Mme Gillian ROUX - M. Gilles SELLIER - Mme Ophélie VAN-ELSUWE - M. Pascal VERBEKE - Mme Isabelle WOJTOWIEZ

Avaient donné délégation de vote :

- Mme Nicole CORDIER à M. Denis PYPE,
- M. Arnaud DUMONTIER à Mme Térésa DIAS,
- Mme Sophie LEVESQUE à M. Benoît BIBERON,
- M. Franck PIA à Mme Nadège LEFEBVRE,

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L.3121-14-1,

VU le Code de la voirie routière,

VU le Code de l'environnement,

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

VU le Code de l'urbanisme,

VU les dispositions des articles I-3, I-7 et VII de l'annexe à la délibération **104** du **1^{er} juillet 2021** donnant délégation d'attributions,

VU le rapport n°III-01 de la Présidente du Conseil départemental et ses annexes :

POLITIQUE 3 - AMENAGEMENTS ET MOBILITES DURABLES - AMENAGEMENTS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

DECIDE A L'UNANIMITE, Mme DAILLY, M. BOSINO et M. AKABLI s'abstenant pour le groupe de la Gauche unie :

I – TRAVAUX INTERESSANT LA VOIRIE DEPARTEMENTALE

- **de retenir**, au titre de 2025, en complément de la délibération 301 du 3 avril 2025 et de la décision III-01 du 7 avril 2025, la liste des travaux et prestations en **annexe 1**.

II – CONVENTIONS

1 - Convention à intervenir avec la SNC AVRIGNY et la DIR Nord relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage, et à la gestion, l'entretien et l'exploitation du réseau, dans le cadre du projet de réalisation de la plate-forme logistique portée par la SNC AVRIGNY

- **d'agréer** les termes joints en **annexe 2** de la convention à intervenir avec la SNC AVRIGNY et la DIR Nord, portant sur l'exercice de la maîtrise d'ouvrage, et la gestion, l'entretien et l'exploitation du réseau dans le cadre du projet de réalisation d'une plate-forme logistique à AVRIGNY et l'engagement de la SNC AVRIGNY à respecter les prescriptions du Département s'agissant du sens de circulation des poids-lourds en sortie du site sur la RD 75 ;

- **d'autoriser** la Présidente à la signer la convention ;

- **de préciser** que la convention :

* est sans incidence financière,

* est conclue à compter de sa notification jusqu'au terme de l'exploitation non connu à ce jour et à défaut pour une durée de 10 ans tacitement reconductible une fois pour 10 ans,

* s'inscrit dans le cadre de la Charte départementale pour la circulation et le stationnement des poids-lourds, qui vise à améliorer la cohabitation entre les poids-lourds et les populations, et à préserver le réseau routier départemental.

2 - Convention de participation au financement d'infrastructures publiques routières départementales - réaménagement de deux carrefours giratoires et renforcement structurel d'une section de la RD 205 situés sur les communes d'AMBLAINVILLE et de MERU à intervenir avec la Communauté de communes des Sablons

- **d'agréer** les termes joints en **annexe 3** de la convention à intervenir avec la Communauté de communes des Sablons (CCS), qui définit les engagements respectifs des parties dans le cadre du réaménagement de deux carrefours giratoires situés aux PR 0+000 (G1 – accès à l'A 16) et PR 1+400 (G2 – accès à la ZAC des Vallées) de la RD 205, de leur renforcement structurel ainsi que celui de la section de RD 205 qui les relie, rendus nécessaires par le développement des zones et parcs d'activités porté par la CCS et qui fixe la participation financière de la CCS à hauteur de 80 % du coût des travaux et prestations associées hors entretien normal de la structure de chaussée et de la couche de roulement des 2 giratoires et du barreau précités soit, si les 2 tranches d'aménagement du parc d'activités des Sablons sont réalisées, un montant prévisionnel aux conditions économiques de décembre 2024 de 1.287.916,78 € sans TVA ;

- **d'autoriser** la Présidente à la signer la convention ;

- **de préciser** que la convention :

* prend effet à sa notification et est conclue jusqu'à l'exécution de l'intégralité des obligations qu'elle prévoit,

* s'inscrit dans le cadre de la Charte départementale pour la circulation et le stationnement des poids-lourds, qui vise à améliorer la cohabitation entre les poids-lourds et les populations, et à préserver le réseau routier départemental.

III – PROCEDURES D'ENQUETE PUBLIQUE

1 - Projet de déviation de la CHAPELLE-EN-SERVAL – Décision complémentaire

- de préciser que la décision III-01 du 13 septembre 2021 est complétée en ce sens que l'enquête publique concerne les législations suivantes :

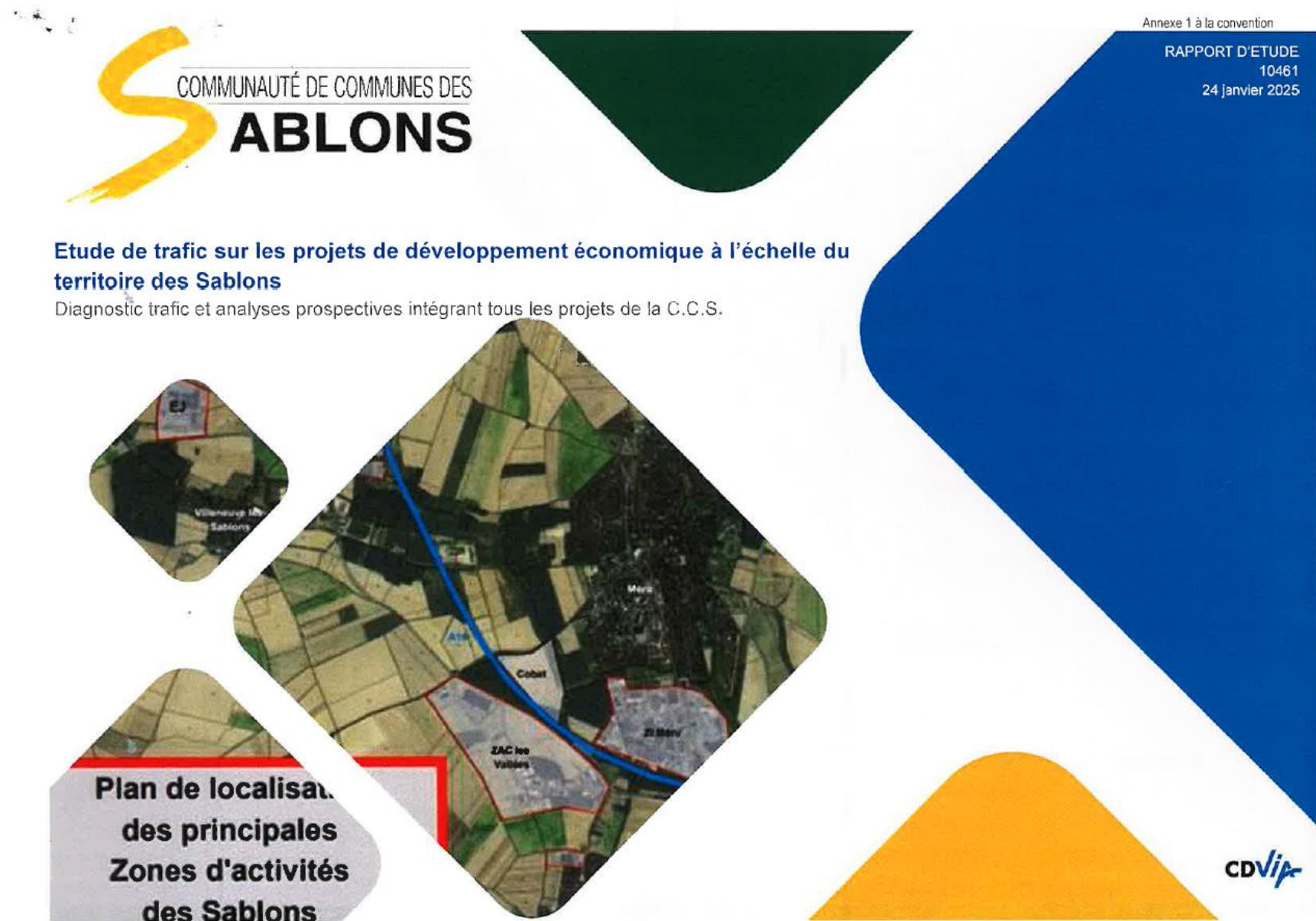
- * l'évaluation environnementale prévue aux articles L.122-1 et suivants du Code de l'environnement,
- * la déclaration d'utilité publique prévue aux articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- * la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme prévue articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme,
- * l'autorisation environnementale prévue aux articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement,
- * l'identification des propriétaires et la détermination des parcelles (enquête parcellaire) prévue aux articles L.131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2 - Projet de réalisation d'une section de Trans'Oise entre SENLIS et CHANTILLY - Décision corrective

- de préciser que la décision III-01 du 18 novembre 2024 est corrigée en ce qu'elle concerne la demande de déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire.

Signé numériquement le mardi 01 juillet 2025
 Pour la Présidente et par délégation
 Le Directeur Général des Services
 Sébastien JEANNEST
 Conseil départemental de l'Oise

3.6.3. Annexe 1 à la convention : Étude de trafic de Janvier 2025 de la CCS (cf fichier annexe jointe)



3.6.4. Annexe 2 à la Convention : Note RD205

Annexe 2 à la convention

Note RD205 – secteur de Méru - Scénario d'intervention pour la mise à niveau de l'infrastructure routière d'ici à 2030 version du 21 février 2025

Plan de la section

La section s'étend du giratoire G1 RD205/RD609/entrée A16 au giratoire G2 RD205/RD927/VC et comprend le barreau reliant ces deux giratoires.



Hypothèse 1 – entretien lourd de la chaussée existante

Documents d'appui :

- Comptages réalisés par le CD60 (2020 et 2023)
- Rapport d'étude labo (mars 2024)

Les trafics pris en compte dans cette hypothèse sont ceux obtenus par comptages sur les voies existantes, sur lesquels un taux d'accroissement arithmétique de 2% par an est appliqué.

Hypothèses de dimensionnement :

- Trafic de 575 PL/j/sens en 2024
- Durée de service de 20 ans
- Taux d'accroissement arithmétique de 2%
- Indice de gel de référence 95 °C.jour
- Hypothèses de portance : PF3 (conformément à l'étude réalisée en 2024)
- Rechargement de 11 cm moyen par rapport à l'altimétrie existante sur le barreau de la RD205 entre les giratoires G1 et G2

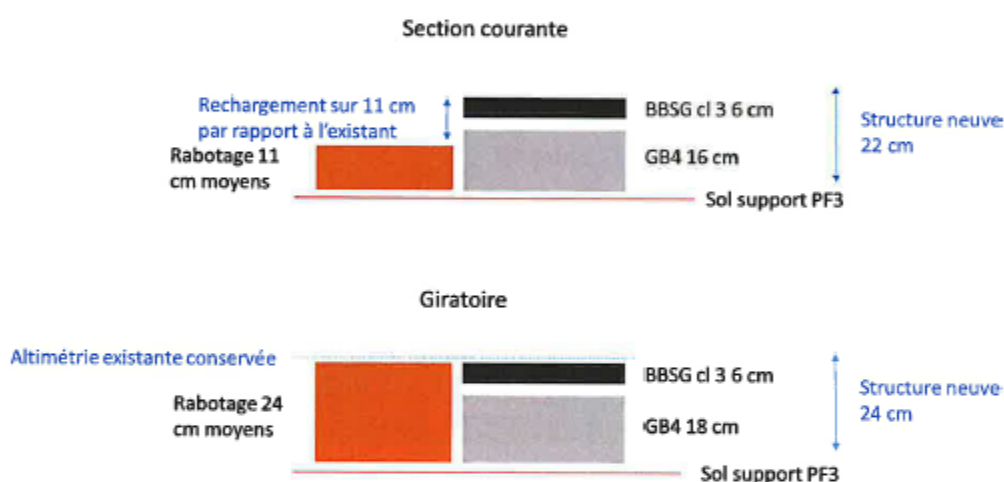
- Altimétrie existante conservée sur les giratoires G1 et G2
- Largeur de chaussée (sans mesure en place) 7.50 m
- La reprise des structures des giratoires G1 et G2 est chiffrée, mais aucun élargissement n'est nécessaire dans cette hypothèse, il n'est donc pas chiffré.

Conception du réaménagement du barreau de la RD205 entre les deux giratoires

Au vu des contraintes des entreprises du secteur et de la nature des travaux réalisés (11 cm de structures rabotés), nous sommes obligés de séparer la zone des travaux de la partie de la RD205 conservée sous circulation à l'aide d'un dispositif lourd constitué de murs préfabriqués de type BT4 pour protéger les automobilistes de la fouille.

Structures dimensionnées :

Hypothèse 1 – entretien lourd – 575 PL/j/sens



Estimation financière :

Cette solution est estimée comme suit :

- Giratoire G1 : 385 000 € HT, soit 462 000 € TTC
- Giratoire G2 : 414 000 € HT, soit 497 000 € TTC
- Barreau RD205 : 1 676 000 € HT, soit 2 011 000 € TTC

Ces prix sont donnés hors révision, avec les niveaux de prix pratiqués en décembre 2024.

NB : ce chiffrage ne prend pas en compte les élargissements dans les giratoires et leurs bretelles pour un passage à 2 voies d'entrée, puisque cet aménagement n'est pas nécessaire dans ce cas de figure.

Ces prix prennent en compte des hypothèses de réalisation d'une partie des travaux sous alternat et d'une partie des travaux sous alternat et de nuit. Les mesures d'exploitation (itinéraires de déviations, routes coupées à la circulation ...) restent à établir avec précision. Ces mesures d'exploitation pourront occasionner un ajustement de l'estimatif des travaux.

De plus, les trafics arrivant de l'autoroute A16 devront être interrompus pendant une partie du chantier du giratoire G1 (travaux sur l'anneau du giratoire), et les frais occasionnés sont pour le moment inconnus.

Hypothèse 2 – Différenciation des trafics entre sections A et B

Documents d'appui :

- Annexe 2 – Étude de trafic (février 2025)
- Rapport d'étude labo (mars 2024)

Les trafics pris en compte sont les trafics les plus défavorables identifiés dans le secteur par l'étude de trafic datant de février 2025, sur lesquels sont appliqués un taux d'accroissement arithmétique de 2% par an.

Hypothèses de dimensionnement :

- Trafic de 850 PL/j/sens
- Durée de service de 20 ans
- Taux d'accroissement arithmétique de 2%
- Indice de gel de référence 95 °C.jour
- Hypothèses de portance : PF3 (conformément à l'étude labo réalisée en 2024)
- Rechargement de 11 cm moyens par rapport à l'altimétrie existante sur le barreau de la RD205 entre les giratoires G1 et G2
- Altimétrie existante conservée sur les giratoires G1 et G2
- Largeur de chaussée (sans mesure en place) 7.50 m
- La reprise des structures est chiffrée sur les giratoires G1 et G2 et sur le barreau. Les aménagements permettant l'élargissement des voies d'entrée et de l'anneau des giratoires G1 et G2 est estimée d'après les plans APS validés le 10/02/2025.

Conception géométrique des élargissements des entrées des giratoires G1 et G2

Dans le but de respecter les contraintes de site (présence de bassin d'assainissement, de zones humides, ou d'aménagements annexes), nous avons fait le choix de minimiser les élargissements de voies par l'extérieur, nous évitant d'avoir à imperméabiliser une surface plus importante de sol ou de déplacer certains aménagements.

Ainsi donc, les hypothèses de conception sont les suivantes :

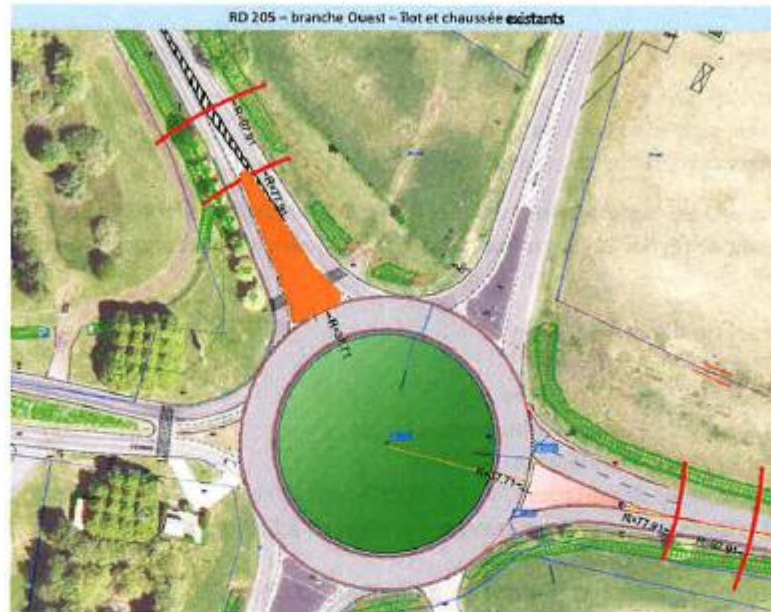
- Rétrécissement de l'îlot central de l'anneau du giratoire pour élargir l'anneau,
- Rétrécissement des îlots directionnels des branches pour créer une deuxième voie de circulation sans élargir par l'extérieur des chaussées (voir l'exemple de synoptique pour la branche ouest de la RD205 sur le giratoire G2 ci-après).

Conception du réaménagement du barreau de la RD205 entre les deux giratoires

Au vu des contraintes des entreprises du secteur et de la nature des travaux réalisés (11 cm de structures rabotés), nous sommes obligés de séparer la zone des travaux de la partie de la RD205 conservée sous circulation à l'aide d'un dispositif lourd constitué de murs préfabriqués de type BT4 pour protéger les automobilistes de la fouille.

Ce plan est un extrait du plan APS validé le 10/02/2025.

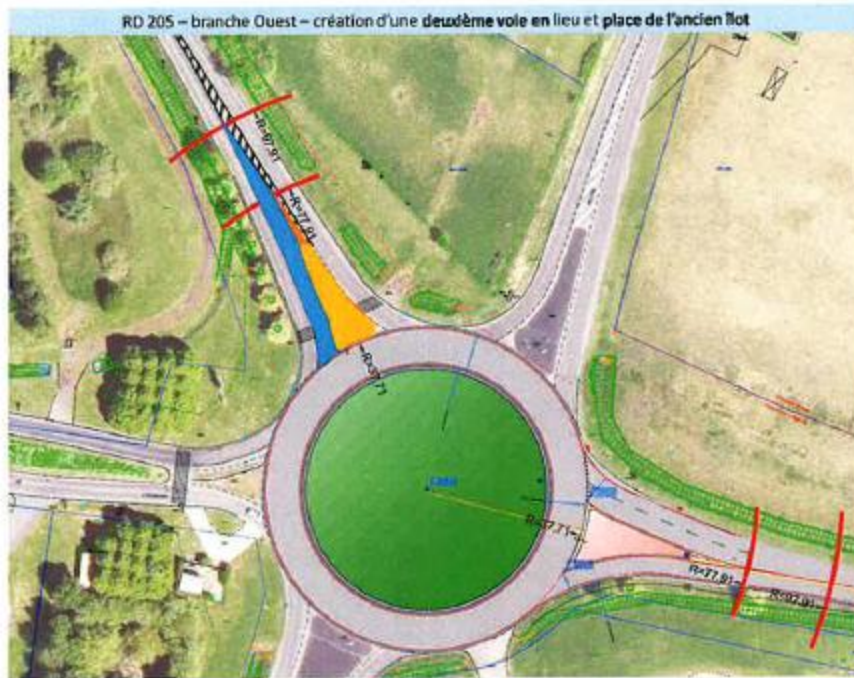
Nous avons ici matérialisé l'îlot existant en orange.



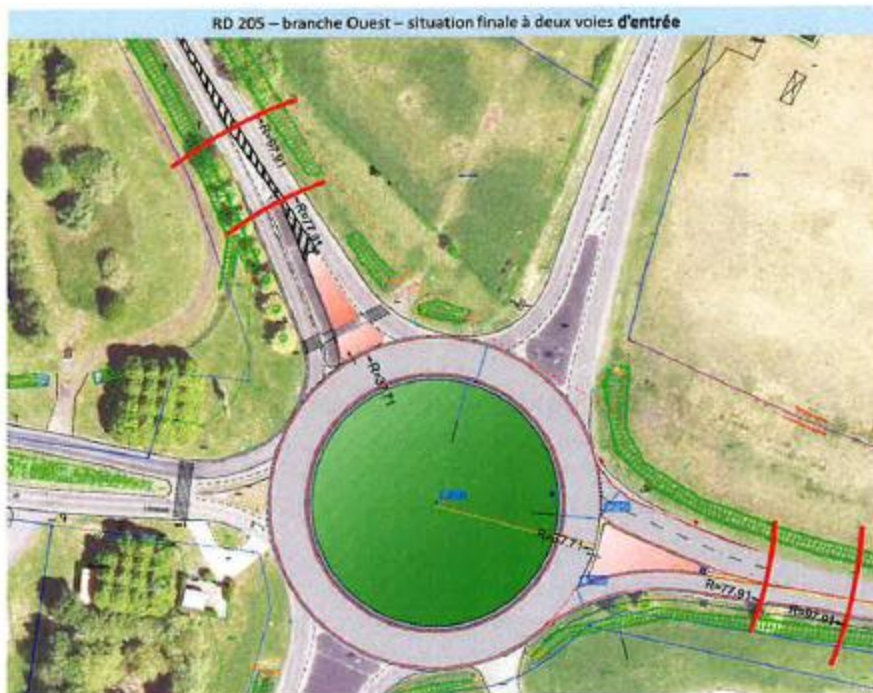
Nous allons démolir l'îlot existant (en orange) et construire un îlot réduit (en jaune). De plus, nous créerons une structure de chaussée sous l'îlot démoli.



Nous allons ensuite créer la deuxième voie d'entrée à la place de l'ancien îlot démolì.

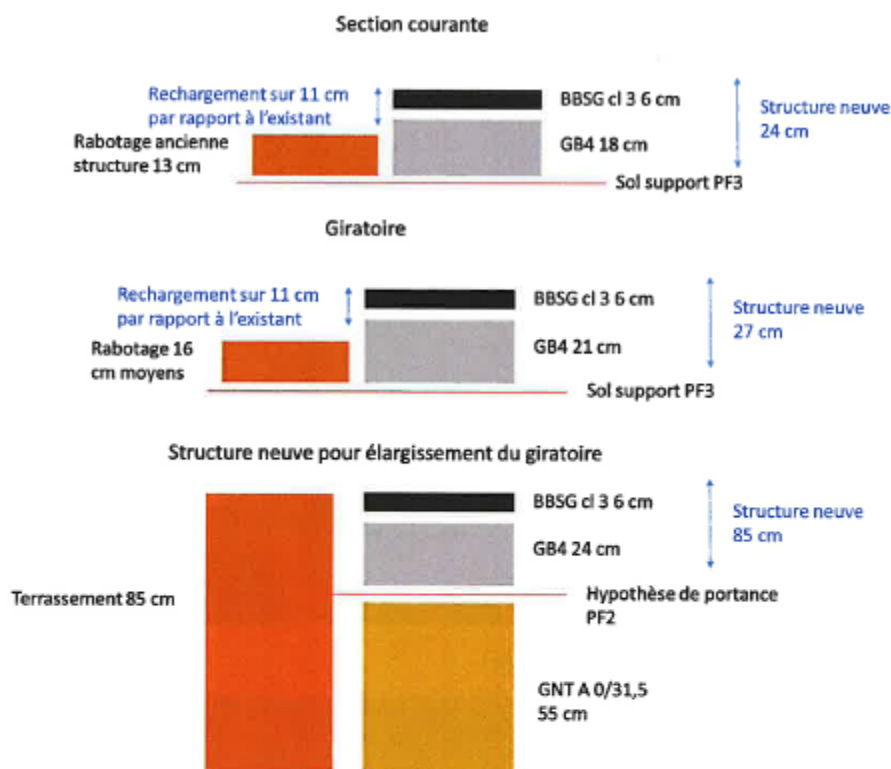


Situation finale avec deux voies d'entrée :



Structures dimensionnées :

Hypothèse 2 – Horizon 2030 : 850 PL/j/sens



Estimation financière :

Cette solution est estimée comme suit :

- G1 : 1 584 000 € HT soit 1 901 000 € TTC
- G2 : 705 000 € HT soit 846 000 € TTC
- Barreau RD205 : 1 781 000 € HT soit 2 137 000 € HT.

NB : l'estimation concernant les aménagements des giratoires G1 et G2 est amenée à évoluer en fonction de l'avancement des études du projet.

Ces prix prennent en compte des hypothèses de réalisation d'une partie des travaux sous alternat et d'une partie des travaux sous déviation de nuit. Les mesures d'exploitation (itinéraires de déviations, routes coupées à la circulation ...) restent à établir avec précision. Ces mesures d'exploitation pourront occasionner un ajustement de l'estimatif des travaux.

De plus, les travaux d'élargissement de la voie arrivant de l'autoroute A16 sont conditionnés à l'obtention d'un accord de la SANEF pour réaliser les travaux sur leur domaine. Les trafics arrivant de l'autoroute A16 devront être interrompus pendant une partie du chantier du giratoire G1 (travaux sur l'anneau du giratoire), et les frais occasionnés sont pour le moment inconnus.

Enfin, une reprise des îlots des voies non élargies du giratoire G2 est à prévoir pour assurer une bonne lisibilité du carrefour par les usagers et donc garantir leur sécurité. Cette remise en état des îlots est chiffrée à 66 000 € HT, soit 80 000 € TTC.

3.6.5. Annexe 3 à la Convention

ANNEXE 3 à la convention

R0205 – RENFORCEMENT STRUCTUREL ENTRE LE GIRATOIRE D'ENTREE DE L'ALLÉ ET LE GIRATOIRE R0205/R0207

HYPOTHESE 1 - entretien bord de la chaussée existante, trafic 575 P₄/l/Ann + 2% accroissement

Giratoire 01		Giratoire 02		Bureau R0205	
Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)
Travaux préparatoires et investigations de chantier	15 000,00	Travaux préparatoires et investigations de chantier	15 000,00	Travaux préparatoires et investigations de chantier	15 000,00
Rabotage de chaussée	15 300,00	Rabotage de chaussée	15 300,00	Rabotage de chaussée	50 000,00
Terrassement et création de structure granulaire pour dragage de chaussée	-	Terrassement et création de structure granulaire pour dragage de chaussée	-	Terrassement et création de structure granulaire pour dragage de chaussée	-
Protection de réseau	-	Protection de réseau	-	Protection de réseau	-
Couches d'usure et couche de roulement en matériaux hydraulisés, y compris couche d'assèchement	202 300,00	Couches d'usure et couche de roulement en matériaux hydraulisés, y compris couche d'assèchement	221 350,00	Couches d'usure et couche de roulement en matériaux hydraulisés, y compris couche d'assèchement	202 300,00
Régime d'écoulement	-	Régime d'écoulement	-	Régime d'écoulement	-
Bordures	-	Bordures	-	Bordures	-
Régime d'écoulement	-	Régime d'écoulement	-	Régime d'écoulement	-
Terrassement de talus	-	Terrassement de talus	-	Terrassement de talus	-
Total des travaux HT	232 600,00	Total des travaux HT	251 650,00	Total des travaux HT	316 500,00
Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	93 040,00	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	100 640,00	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	314 600,00
Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	5 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	5 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	300 000,00
Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	430 640,00	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	357 290,00	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	3 471 100,00
Laboratoire	7 000,00	Laboratoire	7 000,00	Laboratoire	7 000,00
CSFS	5 000,00	CSFS	5 000,00	CSFS	5 000,00
Signalisation horizontale	7 000,00	Signalisation horizontale	7 000,00	Signalisation horizontale	35 000,00
Signalisation verticale	-	Signalisation verticale	-	Signalisation verticale	-
Plan de signalisation lumineuse	-	Plan de signalisation lumineuse	-	Plan de signalisation lumineuse	-
Environnement	-	Environnement	-	Environnement	-
Total des prestations annexes	19 000,00	Total des prestations annexes	19 000,00	Total des prestations annexes	5 000,00
Montant HT (décembre 2024)	449 640,00	Montant HT (décembre 2024)	376 290,00	Montant HT (décembre 2024)	1 529 100,00
Marge 10%	34 864,00	Marge 10%	37 629,00	Marge 10%	152 310,00
Montant HT avec marge	484 504,00	Montant HT avec marge	413 919,00	Montant HT avec marge	1 681 410,00
Montant TTC hors déductibles	484 504,00	Montant TTC hors déductibles	413 919,00	Montant TTC hors déductibles	1 681 410,00
TOTAL TTC		TOTAL TTC		TOTAL TTC	
2 681 410,00		2 681 410,00		2 681 410,00	

1/3

RD205 – RENFORCEMENT STRUCTUREL ENTRE LE GINATONNE D'ENTREE DE L'ASIS ET LE GINATONNE RD205/UD927

HYPOTHESE 2 - entretien bords de la chaussée existante, élargissement des voies d'entrée et de l'anneau des giratoires G1 et G2, trafic 850 PI/V/Année + 2% accroissement

Giratoire G1		Giratoire G2		Barreau RD205	
Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)
Travaux préparatoires et installations de chantier	15 000,00	Travaux préparatoires et installations de chantier	15 000,00	Travaux préparatoires et installations de chantier	15 000,00
Rebatoir de chaussée	20 000,00	Rebatoir de chaussée	20 000,00	Rebatoir de chaussée	58 500,00
Terrassement et couche de forme pour élargissements de chaussée	75 000,00	Terrassement et création de structure granulaire pour élargissements de chaussée	35 500,00	Terrassement et création de structure granulaire pour élargissements de chaussée	-
Protection de réseaux	20 000,00	Protection de réseaux	20 000,00	Protection de réseaux	-
Couches d'assise et couche de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	775 000,00	Couches d'assise et couche de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	273 500,00	Couches d'assise et couche de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	822 000,00
Reprise d'îlots	14 087,00	Reprise d'îlots	8 500,00	Reprise d'îlots	-
Bordures	37 500,00	Bordures	10 000,00	Bordures	-
Reprise d'accrochements	-	Reprise d'accrochements	-	Reprise d'accrochements	9 000,00
Terrassement de talus	6 500,00	Terrassement de talus	-	Terrassement de talus	-
Total des travaux HT	964 087,00	Total des travaux HT	383 500,00	Total des travaux HT	904 500,00
Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	345 634,80	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	153 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	365 820,00
Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	15 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	15 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	300 000,00
Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	1 364 721,80	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	550 500,00	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	1 566 320,00
Laboratoire	7 000,00	Laboratoire	7 000,00	Laboratoire	7 000,00
CSPS	5 000,00	CSPS	5 000,00	CSPS	5 000,00
Signalisation horizontale	20 000,00	Signalisation horizontale	35 000,00	Signalisation horizontale	35 000,00
Signalisation verticale	25 000,00	Signalisation verticale	25 000,00	Signalisation verticale	-
Plas de signalisation lumineuse	20 000,00	Plas de signalisation lumineuse	18 000,00	Plas de signalisation lumineuse	-
Engazonnement	-	Engazonnement	-	Engazonnement	-
Total des prestations annexes	75 000,00	Total des prestations annexes	80 000,00	Total des prestations annexes	5 000,00
Montant HT (décembre 2024)	1 439 721,80	Montant HT (décembre 2024)	640 500,00	Montant HT (décembre 2024)	1 612 300,00
Aléas 10%	143 972,18	Aléas 10%	64 050,00	Aléas 10%	161 230,00
Montant HT avec aléas	1 583 693,98	Montant HT avec aléas	704 550,00	Montant HT avec aléas	1 773 530,00
Montant TTC hors révisions	1 900 432,78	Montant TTC hors révisions	845 400,00	Montant TTC hors révisions	2 136 150,00
TOTAL TTC		TOTAL TTC		TOTAL TTC	
6 342 046,28		6 342 046,28		6 342 046,28	

2/3

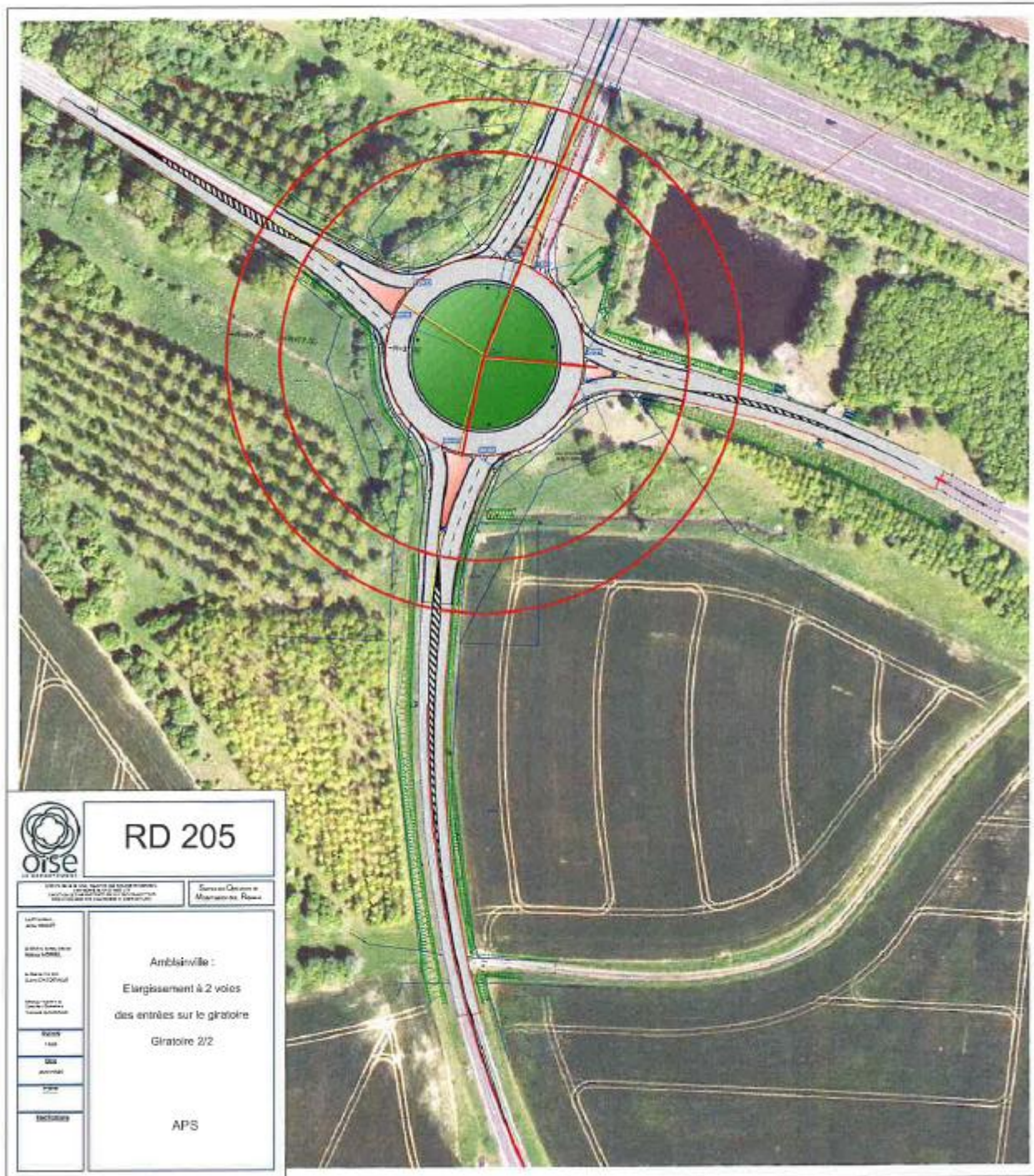
INDJ05 – RENFORCEMENT STRUCTUREL ENTRE LE GRATOIRE D'ENTREE DE L'ALIS ET LE GRATOIRE RD205/INDJ27

HYPOTHESE 2 - entretien lourd de la chaussée existante, élargissement des voies d'entrées et de l'anneau des giratoires G1 et G2, trafic: 850 PkV/jour + 2% accroissement

Giratoire G1		Giratoire G2		Barre RD 205	
Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)	Désignation des travaux	Coût (HT)
Travaux préparatoires et installations de chantier	-	Travaux préparatoires et installations de chantier	-	Travaux préparatoires et installations de chantier	-
Rabotage de chaussée	4 700,00	Rabotage de chaussée	4 700,00	Rabotage de chaussée	8 500,00
Terrassement et création de structure granulaire pour allée d'élargissement de chaussée	75 000,00	Terrassement et création de structure granulaire pour élargissements de chaussée	35 500,00	Terrassement et création de structure granulaire pour élargissements de chaussée	-
Protection de réseaux	20 000,00	Protection de réseaux	20 000,00	Protection de réseaux	-
Couloirs d'assise et courbe de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	573 700,00	Couloirs d'assise et courbe de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	52 200,00	Couloirs d'assise et courbe de roulement en matériaux hydrocarbonés, y compris couche d'accrochage	58 500,00
Réplique d'îlots	14 087,00	Réplique d'îlots	8 500,00	Réplique d'îlots	-
Bordures	37 500,00	Bordures	10 000,00	Bordures	-
Réplique d'accotements	-	Réplique d'accotements	-	Réplique d'accotements	-
Terrassement de talus	6 500,00	Terrassement de talus	-	Terrassement de talus	-
Total des travaux HT	773 487,00	Total des travaux HT	130 900,00	Total des travaux HT	68 000,00
Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	293 594,80	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	52 350,00	Plus-value pour réalisation des travaux de nuit	27 200,00
Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	10 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	10 000,00	Plus-value pour réalisation des travaux sous alternat	-
Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	1 034 081,80	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	193 250,00	Total des travaux HT avec réalisation de nuit sous alternat	95 200,00
Laboratoire	-	Laboratoire	-	Laboratoire	-
CSPS	-	CSPS	-	CSPS	-
Signalisation horizontale	13 000,00	Signalisation horizontale	28 000,00	Signalisation horizontale	-
Signalisation verticale	25 000,00	Signalisation verticale	25 000,00	Signalisation verticale	-
Pièdes de signalisation lumineux	18 000,00	Pièdes de signalisation lumineux	18 000,00	Pièdes de signalisation lumineux	-
Ergonormement	-	Ergonormement	-	Ergonormement	-
Total des prestations annexes	56 000,00	Total des prestations annexes	71 000,00	Total des prestations annexes	95 200,00
Montant HT (décembre 2024)	1 050 081,80	Montant HT (décembre 2024)	264 250,00	Montant HT (décembre 2024)	9 720,00
Aléas 10%	109 008,18	Aléas 10%	26 425,00	Aléas 10%	9 720,00
Montant HT avec aléas	1 159 089,98	Montant HT avec aléas	290 675,00	Montant HT avec aléas	104 720,00
Montant TTC hors réductions	1 418 907,63	Montant TTC hors réductions	348 025,20	Montant TTC hors réductions	125 694,00
TOTAL TTC		TOTAL TTC		TOTAL TTC	
1 418 907,63		348 025,20		125 694,00	

3.6.6. Annexe 4 à la Convention

Annexe 4 à la convention



1/2



212

3.6.7. Annexe 5 à la Convention

Annexe 5 à la convention

TRAVAUX SUR GIRATOIRE G1																							
Avril				Mai				Juin				Juillet				Août				Septembre			
S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Notification																							
Période de préparation																							
Période d'exécution																							

TRAVAUX SUR GIRATOIRE G2																							
Avril				Mai				Juin				Juillet				Août				Septembre			
S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Notification																							
Période de préparation																							
Période d'exécution																							

TRAVAUX SUR BARREAU RD205																							
Avril				Mai				Juin				Juillet				Août				Septembre			
S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Notification																							
Période de préparation																							
Période d'exécution																							