

Entente
Oise-Aisne



IDSY Bitry (60))

Analyse du transport routier





Rév	Date	Descriptions	Établi par	Vérifié par	Approuvé par
A01	21/11/2025	Première émission	S. WANG	C FOREY	M.JAUNEAU

© INGEROP C&I. L'intégralité des photographies illustrant le présent rapport ont été prises sur site, sauf mention contraire le cas échéant.



SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE.....	6
2. ANALYSE DU TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE.....	6
2.1. Comptages.....	6
2.2. Évolution du trafic routier entre 2014 et 2019.....	8
2.2.1. RD145 Nampcel (après le carrefour RD335).....	8
2.2.1. RD145 Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent	8
2.2.1. RD145 la Belle Hourde.....	9
2.2.2. Route départementale 48 (entre RD615 et RD145)	10
2.2.3. Route départementale 598 (entre RD165 et RD145)	10
2.2.4. RD130 à la Traversée de Tracy-le-Val	11
2.2.5. RD40 Bailly Tracy-le-Mont	12
2.2.6. RD165 entre RD48 et RD98	12
2.2.7. RD40 Pimprez :	13
2.2.8. RD66 Le Plessis-Brion :	14
2.2.9. RD932 Longueil-Annel	14
2.2.10. RD66 Bretelle de Choisy-au-Bac (RD81/RD130)	16
2.2.11. RD16 Tracy-le-Mont vers RD335 :	16
2.2.12. RN31 Buissonet	17
2.3. Limitation du tonnage autorisé sur le territoire d'étude	19
2.4. Accidentologie	20
3. ÉVALUATION DES IMPACTS DU TRAFIC GÉNÉRÉ PAR L'EXPLOITATION DE L'ISDI ET DÉTERMINATION DE L'ITINÉRAIRE DE MOINDRE IMPACT.....	21
3.1. Trafic généré par le projet en heure de pointe.....	21
3.2. Choix de l'itinéraire préférentiel : itinéraire global	22
3.3. Choix de l'itinéraire préférentiel : itinéraire local	28
3.4. État de la circulation en heure de pointe (HP).....	29

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Trafic TMJA TV et trafic PL au niveau des points de comptage (année 2019 pour les points de 1-13 et 2022 pour le point 14)	6
Figure 2 : Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 après le carrefour de la RD335	8
Figure 3: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 au niveau de la Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent	9
Figure 4: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 à la Belle Hourde	9
Figure 5: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 48 entre la RD165 et la RD145	10
Figure 6: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 598 entre la RD165 et la RD145	11
Figure 7: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 130 à la traversée de Tracy-le-Val	11
Figure 8: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 130 à Bailly Tracy-le-Val	12
Figure 9: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 165 entre la RD48 et la RD598	13
Figure 10: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 40 à Pimprez	13
Figure 11: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 66 à Plessis-Brion	14
Figure 12: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 932 à Longueil-Annel.....	15
Figure 13: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 66 à la Bretelle Choisy-au-Bac.....	16
Figure 14 : Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 16 à Tracy-le-Mont vers RD335	17
Figure 15: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route nationale 31 à Buissonet.....	18
Figure 16: Carte des limitations de tonnage autorisé pour les PL sur le territoire (source : Geoportail)....	19
Figure 17: Évolution du nombre d'accident de la route dans l'Oise (60) (source : ministère de l'intérieur)20	
Figure 18: Accidents répertoriés à proximité de l'aire d'étude entre 2014 et 2023 (source : ONISR)	21



Figure 19: zones d'origine des matériaux de déblais CSNE (source : SCSNE).....	22
Figure 20: Sortie du chantier « zone 3 » (source : SCSNE).....	23
Figure 21: Itinéraires alternatifs entre l'ICPE et la zone 3 du CSNE.....	23
Figure 22: Sortie du chantier de la zone 2 (source : SCSNE)	24
Figure 23: Sortie du chantier de la zone 2 (source : SCSNE)	25
Figure 24: itinéraires des PL préconisés entre la zone 3 et le site (fond plan : google maps)	26
Figure 25: itinéraires des PL préconisés entre la zone 2 et le site (fond plan : google maps	27
Figure 26: itinéraire des PL préconisé (fond plan : google maps)	28
Figure 27: Trafic habituel d'un mardi à 8h35 (source : google trafic).....	30

1. PRÉAMBULE

Pour répondre à ses besoins en remblais liés au projet d'aménagement de lutte contre les inondations Longueil II, l'Entente Oise-Aisne souhaite valoriser les déblais engendrés par la construction du Canal Seine Nord Europe. Dans ce but, l'Entente Oise-Aisne dispose de bassins de décantations de l'ancienne sucrerie de Vic-Sur-Aisne sis sur la commune de Bitry et ambitionne de créer une Installation de Stockage de Déchets Inertes.

Il est prévu un apport d'environ 300 000 m³ de matériaux au sein de l'ISDI en provenance du chantier du Canal Seine Nord. Ces matériaux seront apportés à 50 % par voie routière à raison de 15 camions par heure. L'objet de la présente note est de :

- Analyser les niveaux de trafic existants sur les itinéraires projetés,
- Définir un itinéraire de moindre impact,
- Évaluer l'incidence de la circulation des camions supplémentaires sur le trafic actuel.

2. ANALYSE DU TRAFIC ROUTIER SUR LE TERRITOIRE

2.1. Comptages

L'analyse est réalisée sur la base des données du trafic TMJA au niveau des points de comptages présentés dans la carte ci-dessous :

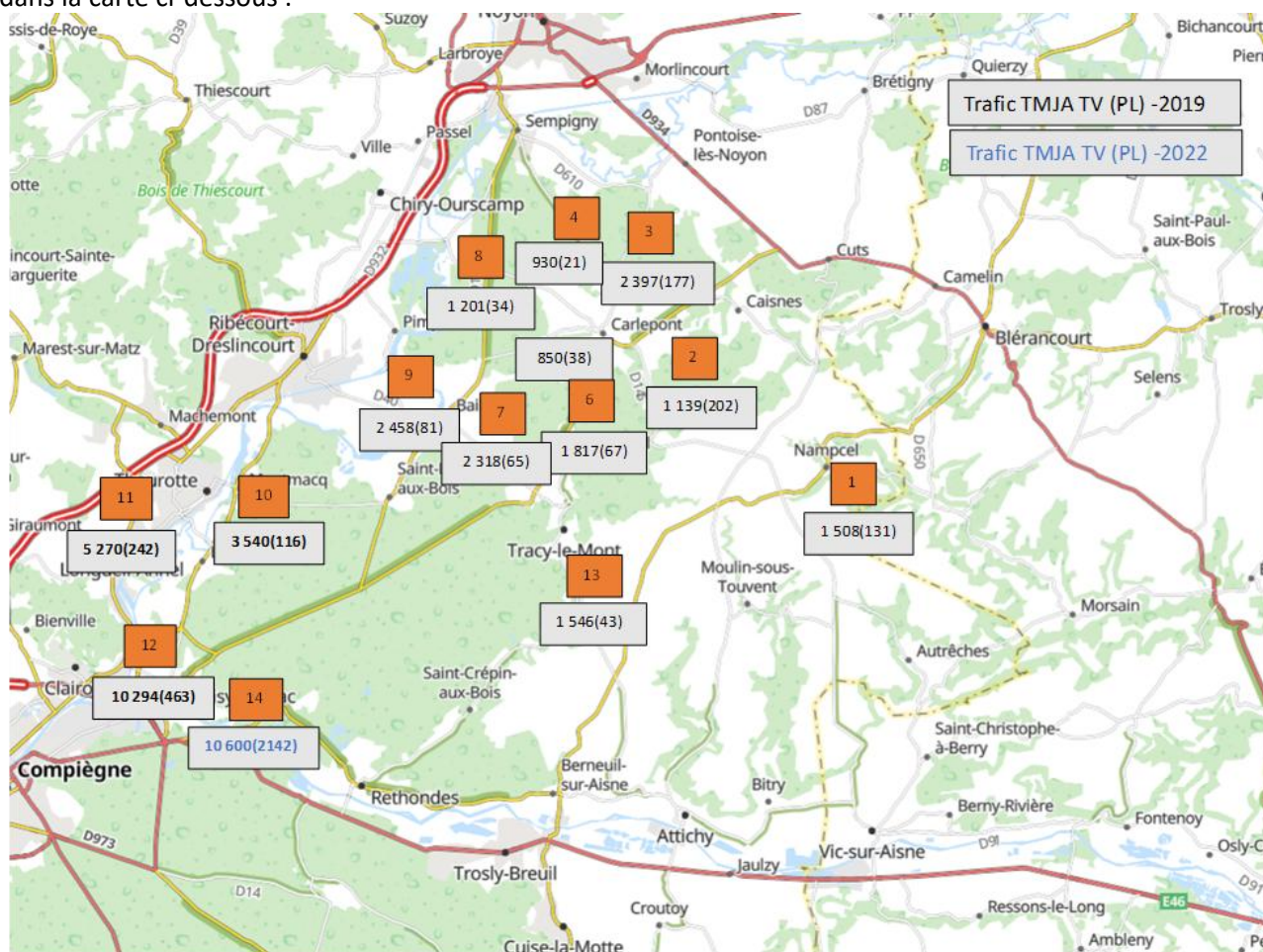


Figure 1: Trafic TMJA TV et trafic PL au niveau des points de comptage (année 2019 pour les points de 1-13 et 2022 pour le point 14)



Le réseau de transport de la zone située entre Nampcel, Tracy-le-Mont, Attichy et Vic-sur-Aisne repose essentiellement sur un maillage de routes départementales, auxquelles s'ajoute un axe structurant : la RN31.

L'analyse des points de comptage révèle une intensité variable du trafic selon les axes, témoignant de la hiérarchisation du réseau.

Axe principal : la RN31

Le point de comptage de la RN31 à Buissonet enregistre le trafic journalier moyen annuel le plus élevé avec 10 600 véhicules/jour, dont 2 142 poids lourds. Cela confirme son rôle stratégique à l'échelle régionale, voire nationale, en tant que voie de transit majeure.

Axes secondaires à fort trafic

Parmi les routes départementales, la RD66 (bretelle de Choisy-au-Bac) constitue un autre point névralgique avec 10 294 véhicules/jour, dont 463 PL, ce qui traduit une importante activité logistique ou industrielle dans ce secteur.

La RD932 à Longueuil-Annel enregistre également un trafic conséquent de 5 270 véhicules/jour, avec 242 PL, ce qui en fait un axe secondaire important, probablement utilisé en connexion avec la RN31.

Axes locaux modérément fréquentés

Les autres routes présentent des trafics plus modestes, comme la RD145 à différents segments (par exemple 2 397 à la Belle Hourde, 1 508 à Nampcel), ou encore la RD40 à Bailly-Tracy-le-Mont (2 318 véhicules/jour) et Pimprez (2 458). Ces voies assurent les liaisons intercommunales, facilitant la desserte des petites localités.

Faible circulation et fonction locale

Les segments tels que la RD48 (930 véhicules/jour), la RD598 (850), ou la RD165 (1 201) affichent des niveaux de trafic réduits, indiquant un usage essentiellement local ou résidentiel. Les poids lourds y sont très peu présents, ce qui témoigne d'une fonction de desserte locale.

Tableau 1 : Trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des poids lourds au niveau des points de comptages

Point de comptage	Trafic TMJA TV	PL
1 / RD145 NAMPCCEL (après le carrefour RD335)	1 508	131
2 / RD145 (Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent)	1 139	202
3 / RD145 (la Belle Hourde)	2 397	177
4 / RD 48 (Entre RD165 et RD145)	930	21
5 / RD598 (Entre RD165 et RD145)	850	38
6 / RD130 (traversée de Tracy-le-Val)	1 817	67
7 / RD40 Bailly_Tracy-le-Mont	2 318	65
8 / RD165 (entre RD48 et RD598)	1 201	34
9 / RD40 Pimprez	2 458	81
10 / RD66 Le Plessis-Brion	3 540	116
11 / RD932 Longueuil-Annel	5 270	242
12 / RD 66 Bretelle Choisy-au-Bac (RD 81/RD130)	10 294	463
13 / RD16 Tracy-le-Mont vers RD335	1 546	43
14 / RN31 Buissonet	10 600	2 142

2.2. Évolution du trafic routier entre 2014 et 2019

2.2.1. RD145 Nampcel (après le carrefour RD335)

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 145 à Nampcel:

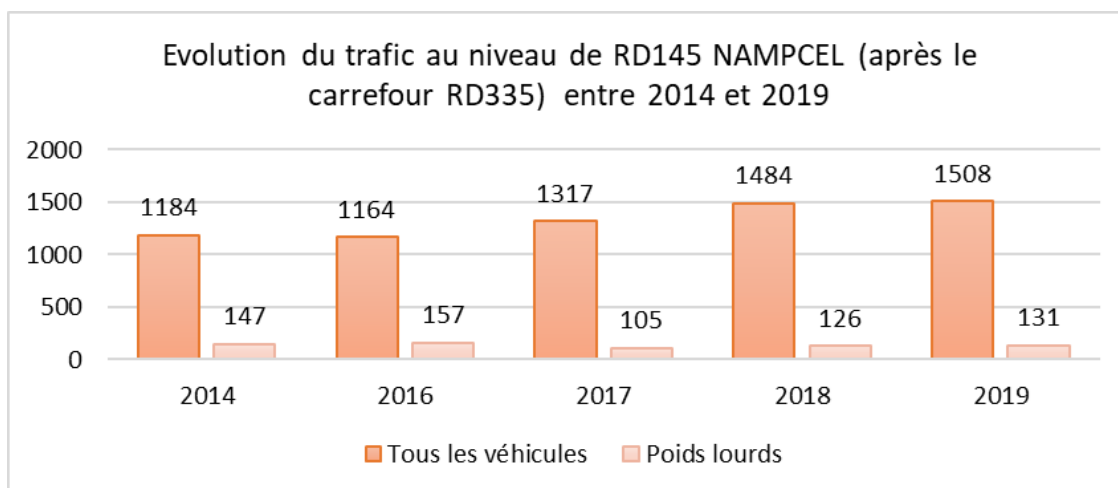


Figure 2 : Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 après le carrefour de la RD335

L'histogramme montre une évolution marquée avec une hausse du trafic général (+27%) en 2019 dans la zone par rapport au trafic de 2014, probablement liée au développement local. En même temps, on observe une baisse du nombre de poids lourds (-11%), suivie d'une légère remontée.

Le trafic restait plutôt stable entre 2014 et 2016. À partir de 2017, la croissance du trafic devient plus marquée pour les véhicules légers, soulignant ainsi un dynamisme accru des déplacements de proximité.

2.2.1. RD145 Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 145 Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent :

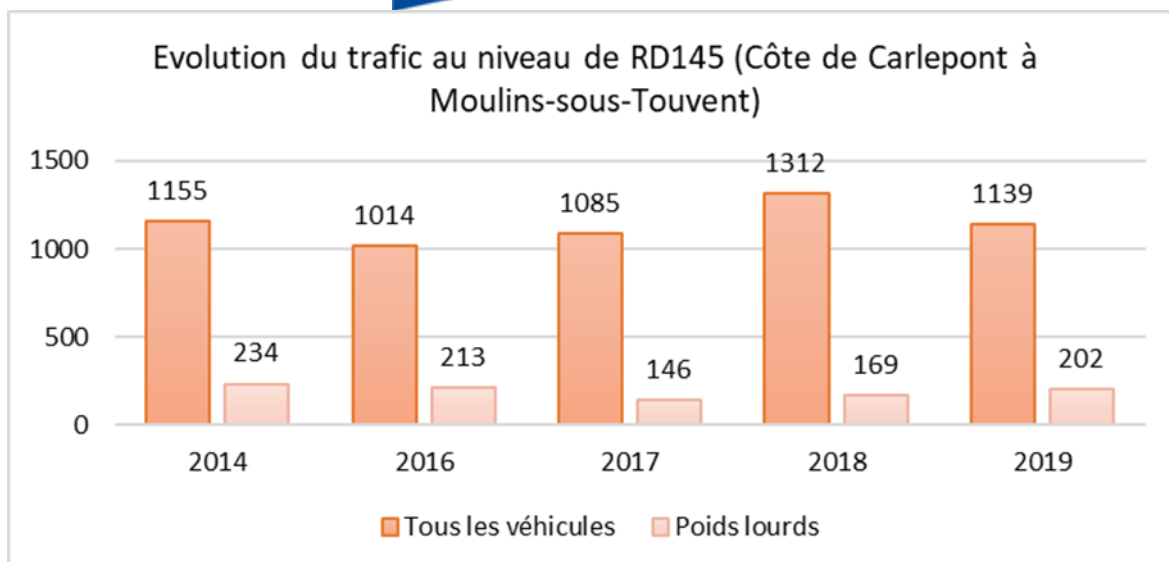


Figure 3: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 au niveau de la Côte de Carlepont à Moulins-sous-Touvent

Sur la route départementale 145 le trafic moyen journalier de tous les véhicules baisse entre 2014 et 2016. En 2016, le trafic est réduit de 12% par rapport à celui de 2014, ensuite il augmente pour atteindre son pic en 2018 puis baisse à nouveau en 2019. Tandis que le trafic des PL baisse de 40% entre 2014 et 2017 ensuite remonte par la suite. La part des PL sur cette route est plus importante avant 2016 (environ 21%), elle est d'environ 17% en 2019.

2.2.1. RD145 la Belle Hourde

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 145 à la Belle Hourde:

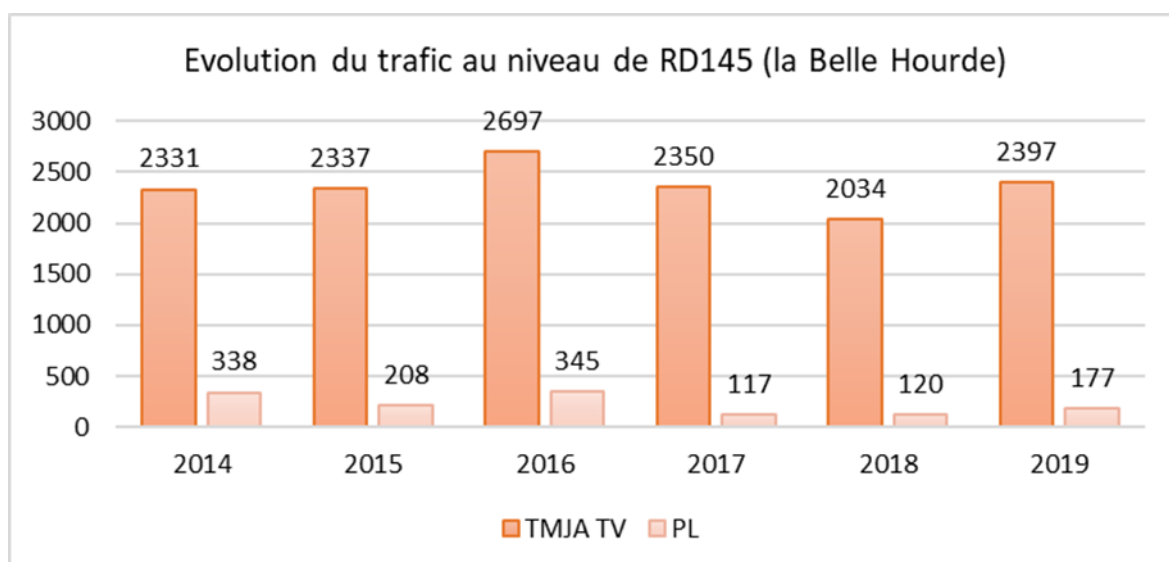


Figure 4: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 145 à la Belle Hourde

Sur la route départementale 145 à La Belle Hourde, le trafic moyen journalier général augmente de 16% entre 2014 et 2016 atteignant son pic, puis chute de 25% jusqu'à 2018 pour remonter en 2019 sans atteindre le niveau de 2016.

Le trafic des PL a connu une forte chute de plus de 60% en 2017 pour remonter légèrement en 2019. La part des PL dans le trafic général est réduite de 50% entre 2014 et 2019.

2.2.2. Route départementale 48 (entre RD615 et RD145)

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 48 :

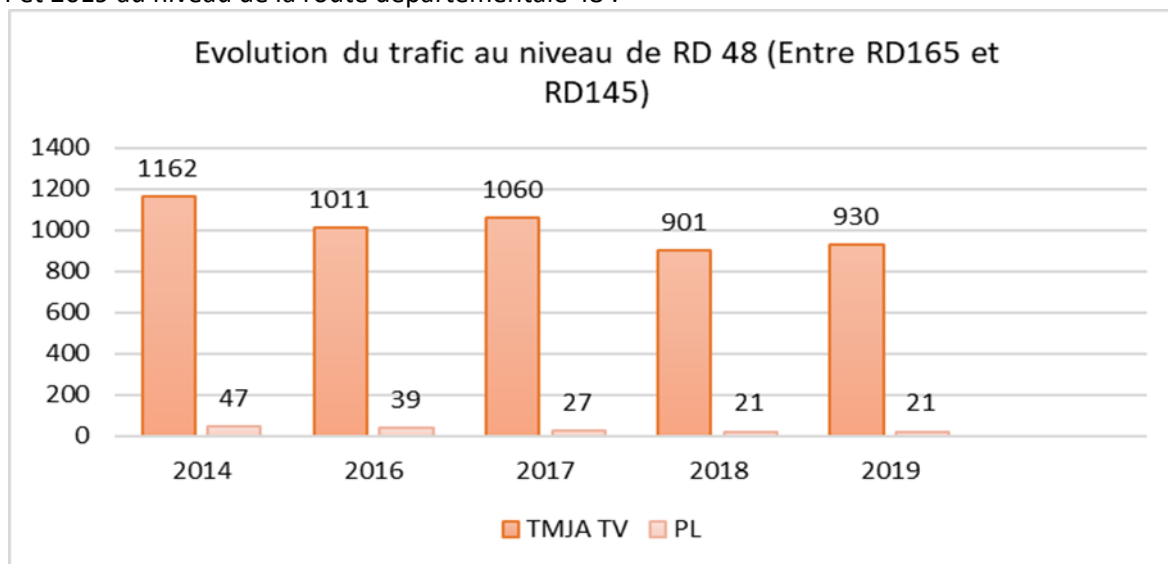


Figure 5: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 48 entre la RD165 et la RD145

Le nombre total de véhicules observé connaît une baisse globale de 22% entre 2014 et 2018, avec une légère remontée en 2019. Cette diminution peut refléter une évolution des pratiques de mobilité ou un ralentissement de l'activité dans la zone.

Le nombre de PL chute de 55% entre 2014 et 2019. Ainsi que la part des PL dans le trafic total qui passe de 4% à 2%.

2.2.3. Route départementale 598 (entre RD165 et RD145)

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 598 :

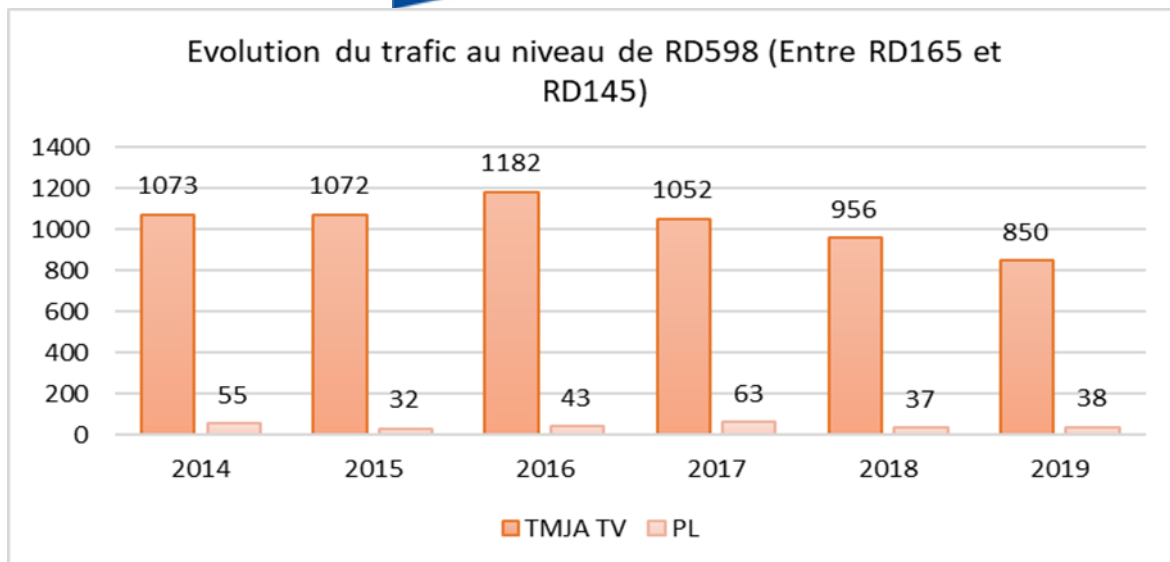


Figure 6: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 598 entre la RD165 et la RD145

Le nombre total de véhicules enregistrés par an reste relativement stable entre 2014 et 2016, avec un pic en 2016 à 1182 véhicules. Toutefois, à partir de 2017, une baisse continue est observée, atteignant 850 véhicules en 2019, soit une diminution de près de 28% par rapport à 2016.

Le nombre de poids lourds évolue de manière moins linéaire. On observe, une légère augmentation entre 2015 et 2017 puis une stabilisation relative en 2019. La part des poids lourds quant à elle, connaît une baisse en 2015 puis augmente à 6% en 2017 pour rechuter à 4,5% du trafic total en 2019.

2.2.4. RD130 à la Traversée de Tracy-le-Val

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 130 :

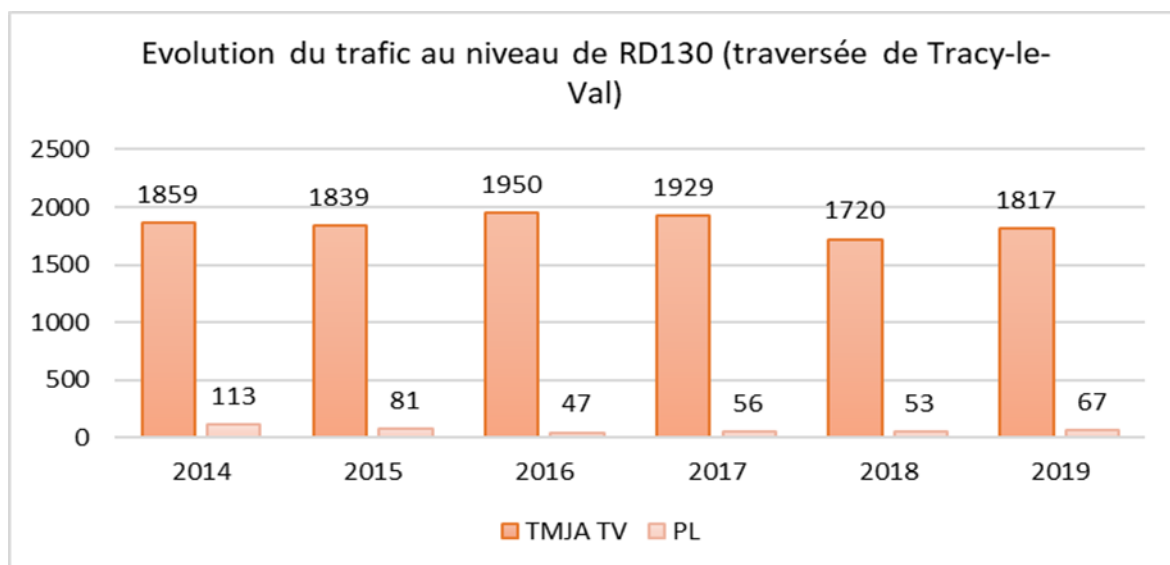


Figure 7: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 130 à la traversée de Tracy-le-Val



Le nombre total de véhicules sur la RD130, reste élevé et relativement stable, oscillant autour de 1800 à 1950 véhicules sur l'ensemble de la période analysée. En revanche, le nombre de PL diminue fortement entre 2014 et 2016 avec une baisse de 60%, avant de connaître une légère remontée en 2019.

La part des poids lourds chute de 6% en 2014 à 2% en 2016, avant de remonter progressivement jusqu'à 3% en 2019.

2.2.5. RD40 Bailly Tracy-le-Mont

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 40 :

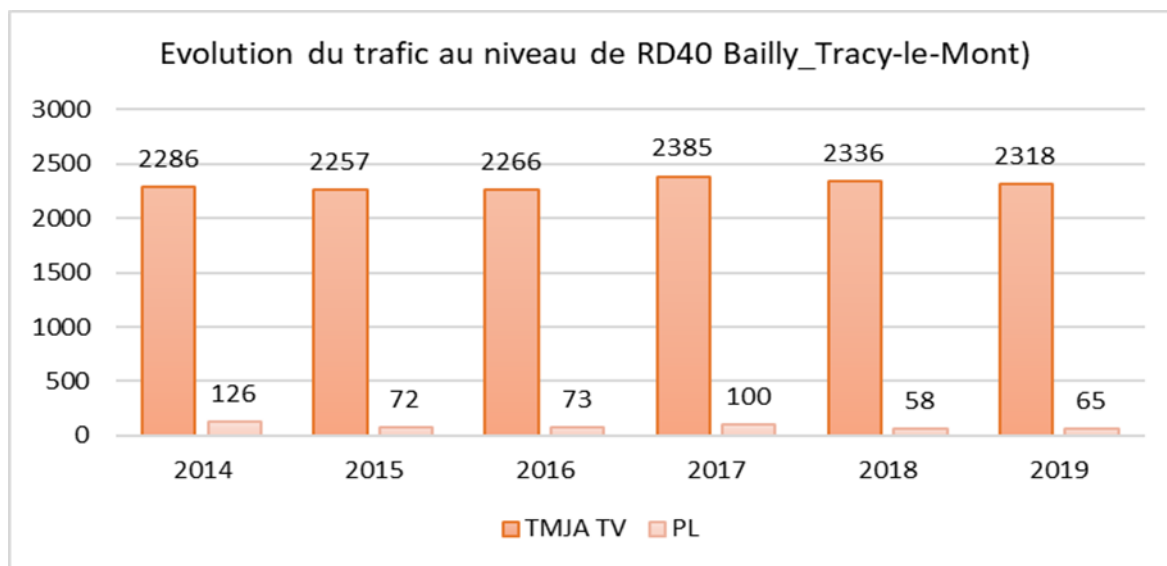


Figure 8: Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 130 à Bailly Tracy-le-Val

Le trafic total de véhicules reste relativement stable, oscillant autour de 2250 à 2385 sur toute la période analysée.

Le nombre de PL diminue globalement de 48% entre 2014 et 2019. La part des PL chute significativement entre 2014 et 2018 en passant de 5% à 2%, avant une très légère remontée à 3% en 2019.

Cette évolution traduit une tendance structurelle à la baisse, similaire aux autres séries observées.

2.2.6. RD165 entre RD48 et RD98

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 165 :

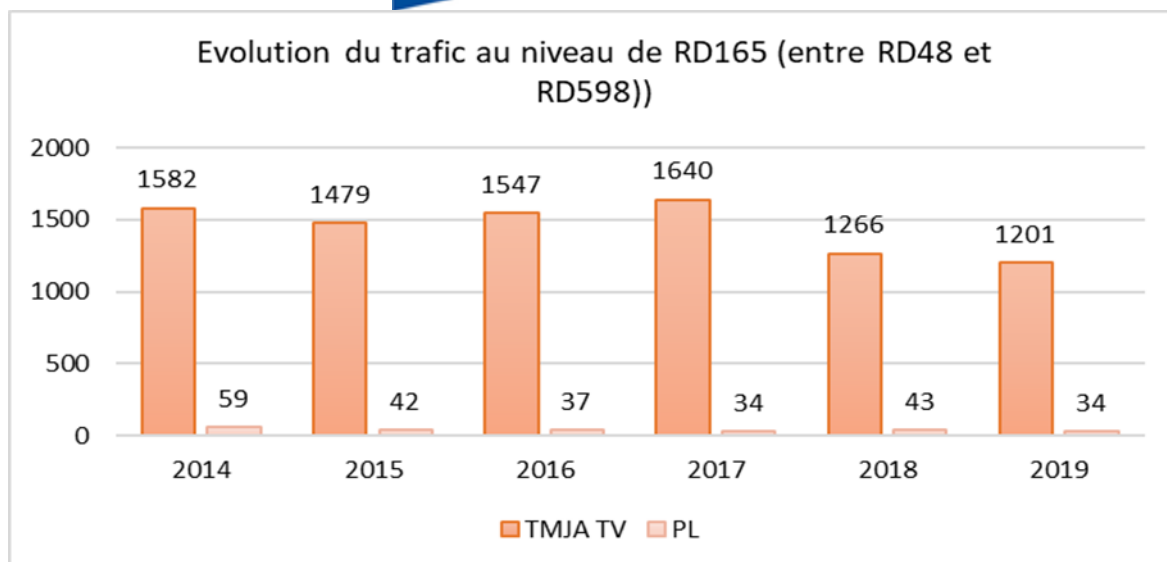


Figure 9: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 165 entre la RD48 et la RD598

Le nombre total de véhicules suit une baisse générale, passant de 1582 véhicules en 2014 à 1201 véhicules en 2019, soit une réduction de près de 24%.

Le nombre de PL suit une baisse continue jusqu'en 2017, puis remonte légèrement en 2018 à 43 PL. en 2019, le nombre de PL retrouve le même niveau qu'en 2017 (34 PL).

La part des PL dans le trafic global varie, atteignant 4% en 2014, puis une diminution constante à 2% en 2017, avant une légère remontée à 3% en 2019. Cette évolution suggère une diminution des poids lourds dans le trafic, bien qu'il y ait une légère reprise dans les dernières années.

2.2.7. RD40 Pimprez :

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 40 :

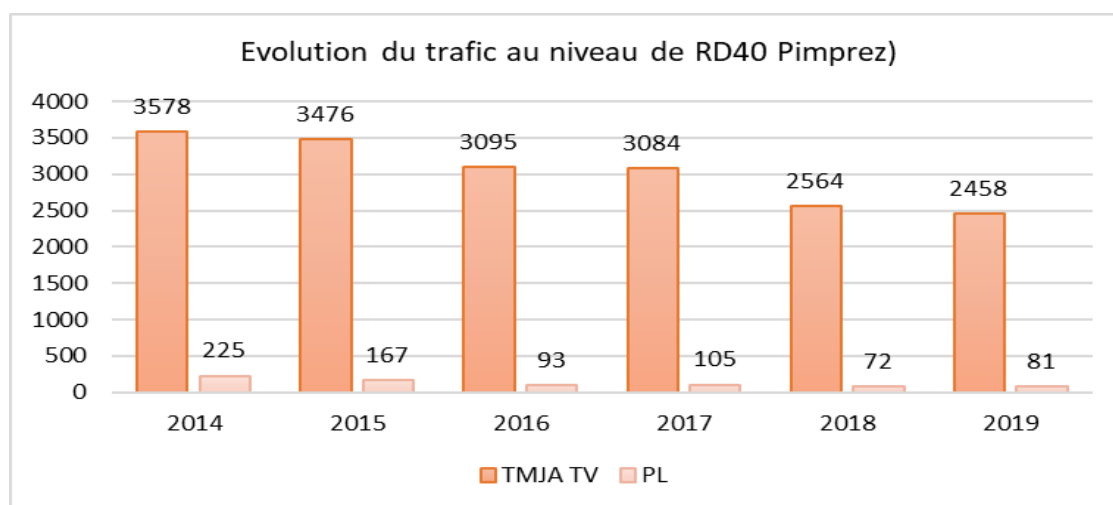


Figure 10: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 40 à Pimprez

Entre 2014 et 2019, on observe une diminution progressive du trafic total de véhicules, passant de **3 578 à 2 458**, soit une baisse d'environ **31 %**. Dans le même temps, le nombre de poids lourds a également diminué, particulièrement entre 2014 et 2016, avec un léger redressement en 2019.

La part des PL dans le trafic total est passée de **6% à 3%**.

2.2.8. RD66 Le Plessis-Brion :

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 66 :

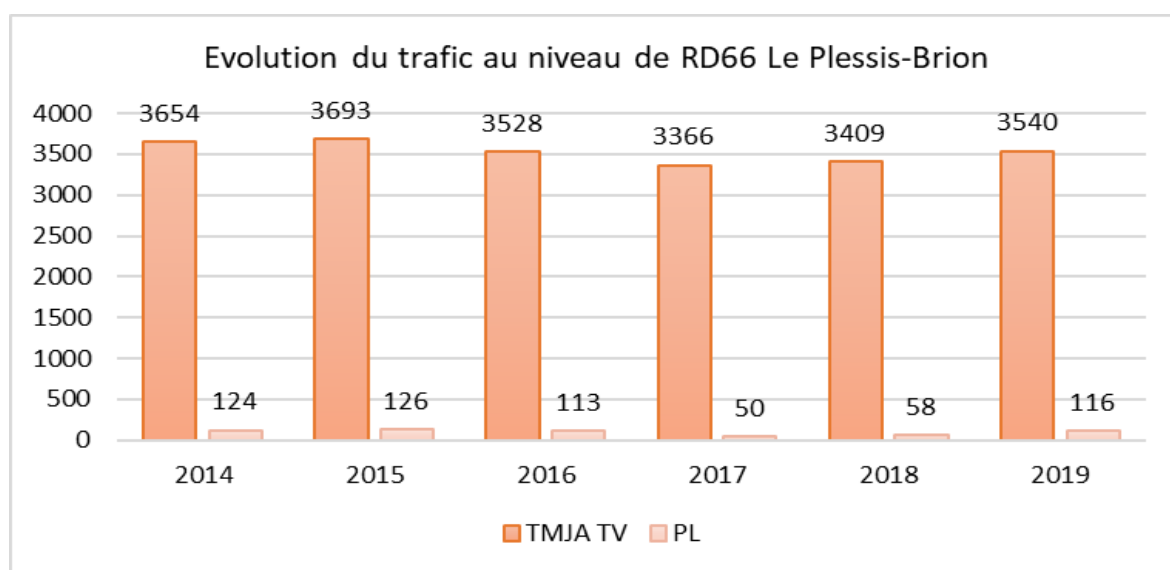


Figure 11: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 66 à Plessis-Brion

Le nombre total de véhicules reste relativement stable sur la période analysée, oscillant autour de 3500 à 3700 véhicules.

En revanche, les poids lourds connaissent une baisse importante de 60% en 2017 par rapport à 2014. En 2019, on note une légère remontée des poids lourds, revenant à 116 en 2019.

La part des poids lourds suit une tendance similaire. Cette évolution suggère que la part des poids lourds par rapport au trafic total a connu une baisse marquée en 2017 avant de se stabiliser avec une reprise modérée dans les dernières années.

2.2.9. RD932 Longueil-Annel

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 932 :

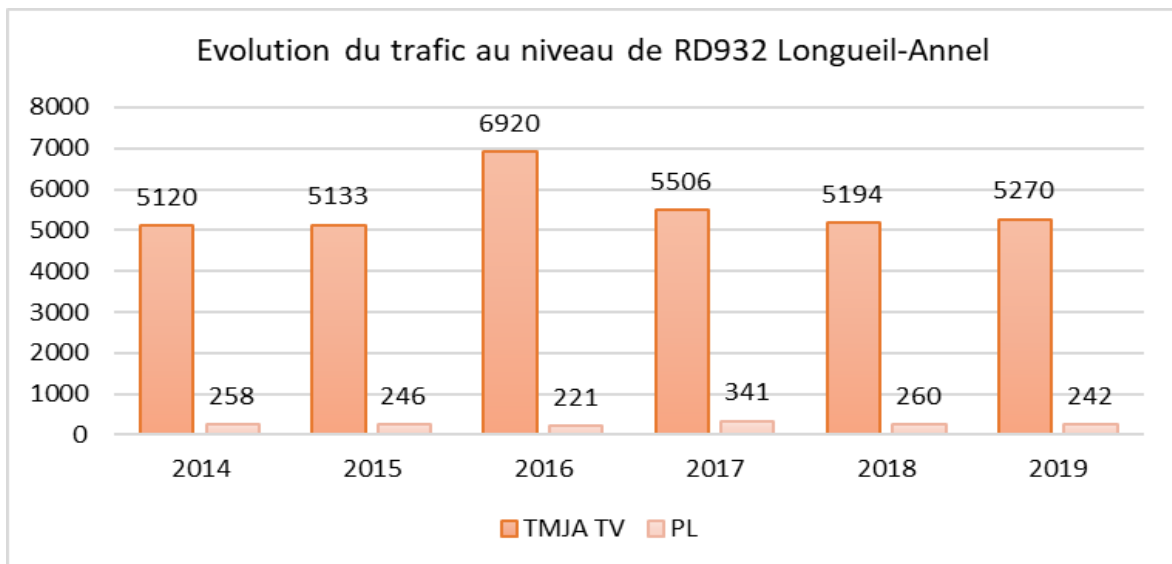


Figure 12: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 932 à Longueil-Annel

Ce secteur présente un trafic moyen journalier annuel relativement stable, oscillant autour de **5 000 à 5 500** véhicules, à l'exception de l'année 2016 avec un pic marqué en **6 920** véhicules.

La proportion de poids lourds varie fortement, elle de **3 %** en 2016 à un maximum de **6%** en 2017. Globalement, la part des poids lourds reste modérée, oscillant autour de **4–5 %**.

2.2.10. RD66 Bretelle de Choisy-au-Bac (RD81/RD130)

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 66 à la Bretelle de Choisy-au-Bac :

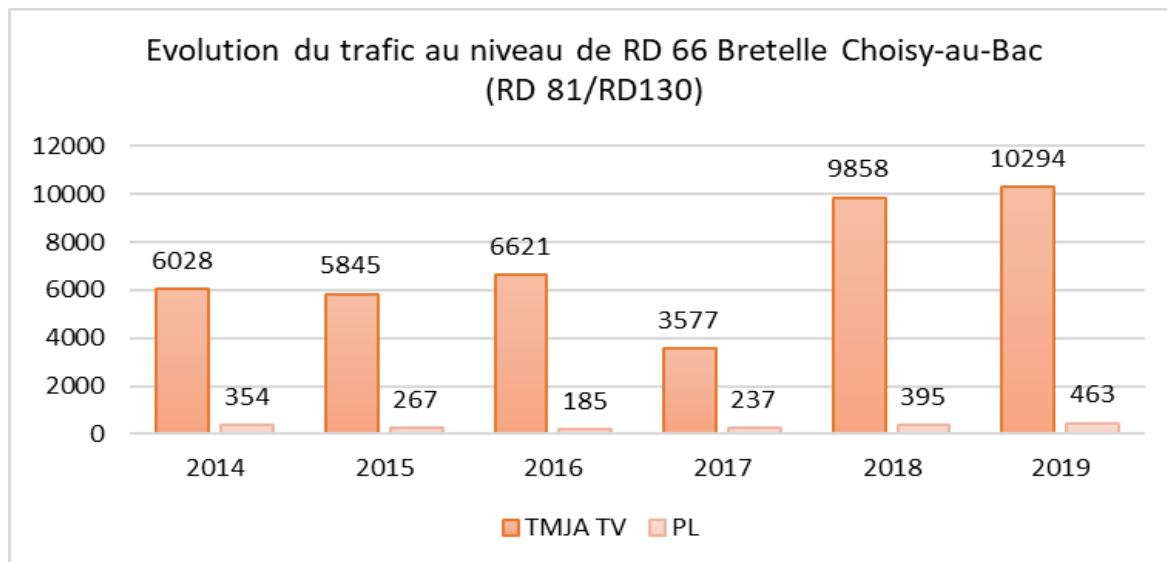


Figure 13: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 66 à la Bretelle Choisy-au-Bac

Entre 2014 et 2019, le graphique montre une forte variation du trafic moyen journalier annuel, avec un total de véhicules passant de **6028 à 10 294**, marqué par une baisse importante de **40%** en 2017 (3577) suivie d'une remontée significative dès 2018.

Le nombre de poids lourds suit une tendance similaire : après une chute d'environ **50%** entre 2014 et 2016 pour repartir à la hausse en 2019.

La part des poids lourds dans le trafic total diminue à **3%** en 2016 avant de remonter à **5%** en 2019. Ces évolutions traduisent une dynamique de reprise après une probable rupture ponctuelle liée à des travaux, une modification des flux ou du périmètre de comptage, tout en maintenant une part de poids lourds relativement stable malgré l'augmentation globale du trafic.

2.2.11. RD16 Tracy-le-Mont vers RD335 :

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2014 et 2019 au niveau de la route départementale 16 à Trace-le-Mont :

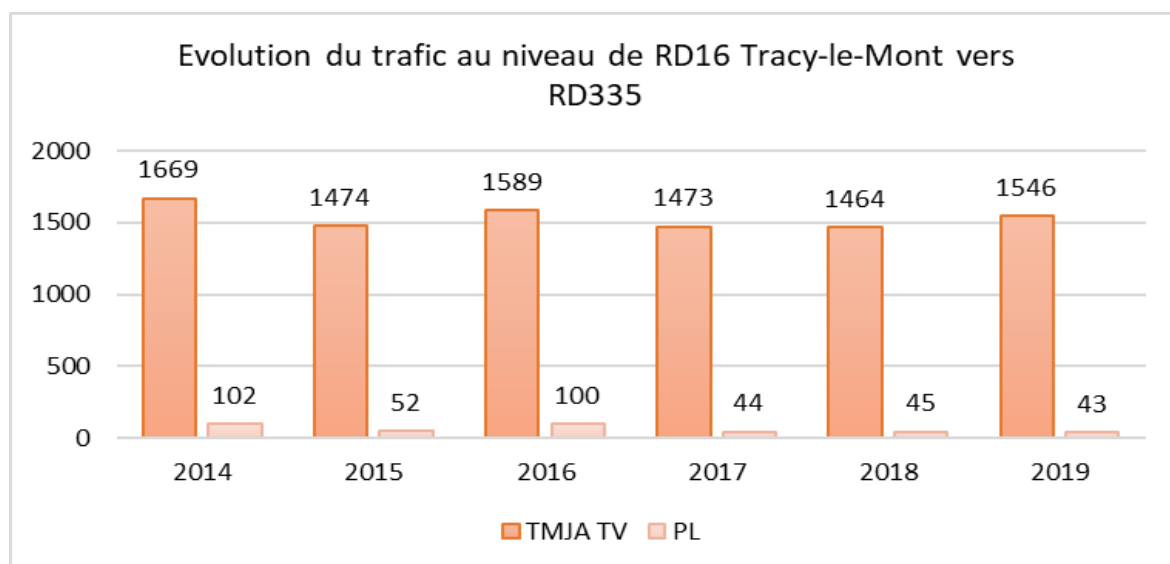


Figure 14 : Evolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route départementale numéro 16 à Tracy-le-Mont vers RD335

Sur la RD16 le trafic journalier moyen annuel est relativement faible par rapport, il oscille entre **1 400 et 1 600** véhicules.

La part des poids lourds connaît des fluctuations significatives, notamment en 2014 et 2016, où elle dépasse les **6 %**, contre moins de 3 % à partir de 2017.

Ces variations pourraient s'expliquer par des événements ponctuels, comme des chantiers, ou des modifications de circulation PL.

2.2.12. *RN31 Buissonet*

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafic TMJA de tous les véhicules et des poids lourds entre 2022 et 2023 au niveau de la route nationale 31 à Buissonet :

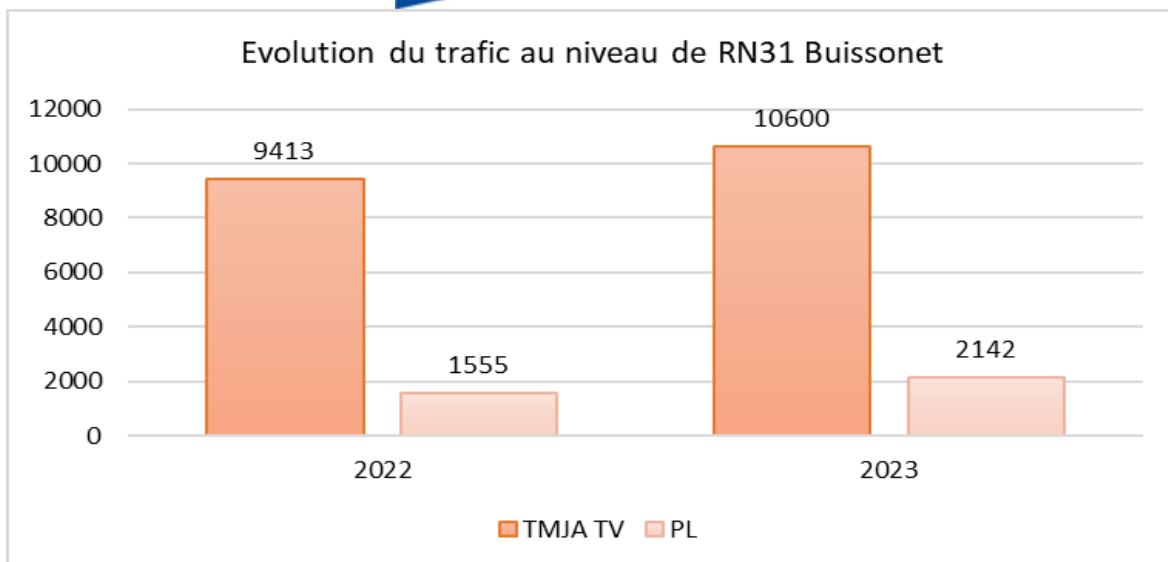


Figure 15: Évolution du trafic journalier moyen annuel de tous les véhicules et des PL sur la route nationale 31 à Buissonet

Entre 2022 et 2023, le trafic total augmente en passant de **9413 à 10 600** véhicules, soit une hausse de près de **13 %**.

Cette augmentation s'accompagne d'une croissance encore plus marquée du nombre de poids lourds, qui passent de **1555 à 2142**, représentant une part du trafic en nette hausse : de **16% à 20%**.

Cette évolution indique une intensification du transport lourd, possiblement liée à une augmentation de l'activité économique ou logistique, ou à une restructuration des flux de transport dans la zone.

La part élevée des poids lourds par rapport aux années précédentes souligne une mutation dans la composition du trafic, avec un poids croissant des véhicules de transport de marchandises.

2.3. Limitation du tonnage autorisé sur le territoire d'étude

La carte suivante présente la limitation autorisée du tonnage sur le territoire d'étude :

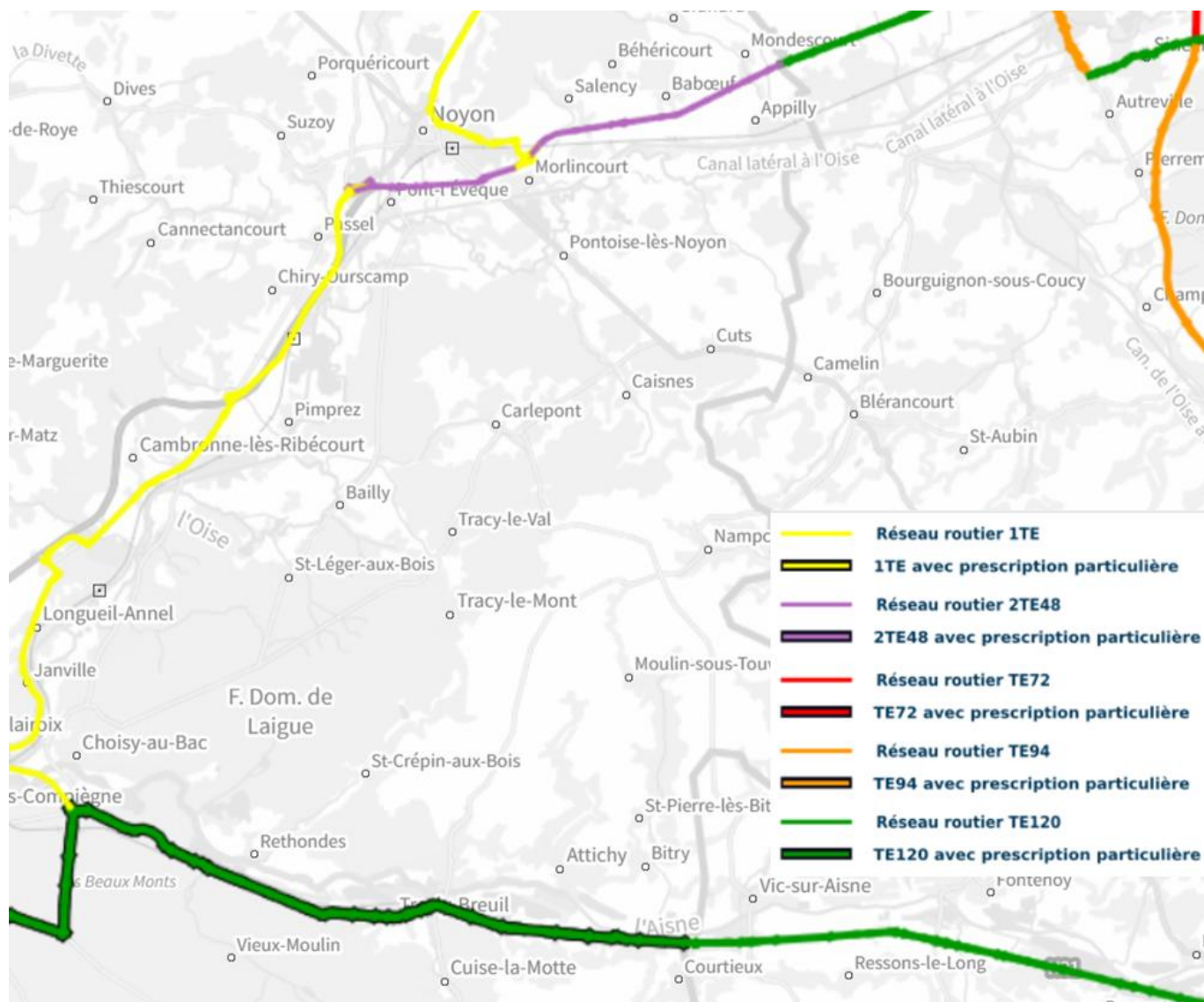


Figure 16: Carte des limitations de tonnage autorisé pour les PL sur le territoire (source : Geoportail)

Les réseaux routiers sont classés en fonction du tonnage :

- Réseaux routiers 1TE et 2TE48 : Réseaux nationaux historiques ouverts aux convois dits de catégorie 1 et 2 et de moins 48 tonnes ;
- Réseaux routiers TE72, TE94 et TE120 : Réseaux ouverts aux convois respectivement, de moins de 72, 94 et 120 tonnes, et respectant des critères de charge à l'essieu et de distance inter-essieux ;

Dans le secteur d'étude, la RD932 a plus de contrainte avec une limitation du tonnage de 48 tonnes.

2.4. Accidentologie

Dans les Hauts-de-France, le nombre d'accident a diminué depuis 2009, passant de 4700 accidents à 2660 en 2023. En 2023, les accidents mortels représentaient 4,3% des accidents totaux.

Le nombre annuel d'accident dans l'Oise est d'environ 450 sur la période 2009-2023 avec un maximum de 543 pour l'année 2022. Depuis 2014 le nombre d'accident a quasiment augmenter tous les ans.

Evolution des accidents de la route dans l'Oise

(source : ministère de l'Intérieur)

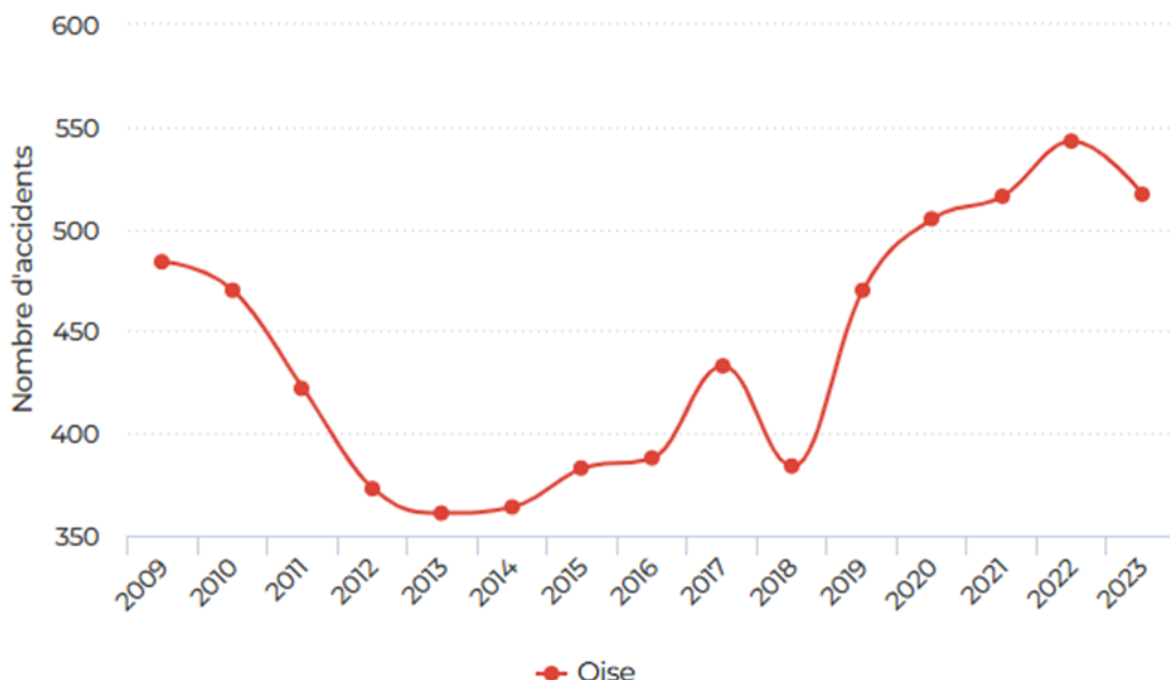


Figure 17: Évolution du nombre d'accident de la route dans l'Oise (60) (source : ministère de l'intérieur)

Plus localement, à l'échelle de notre site d'étude éloigné, on dénombre un total de 4 accidents mortels sur la période 2014-2023. Parmi ces accidents mortels, 2 ont eu lieu en 2023 sur le RN31. Un chauffeur de poids lourd et un chauffeur de véhicule léger font partis des victimes.

Un accident mortel impliquant un chauffeur de véhicule léger a également eu lieu en 2020 sur la D81 localisé au Nord du site d'étude.

Enfin, un cycliste est décédé en 2016 également sur la D81.

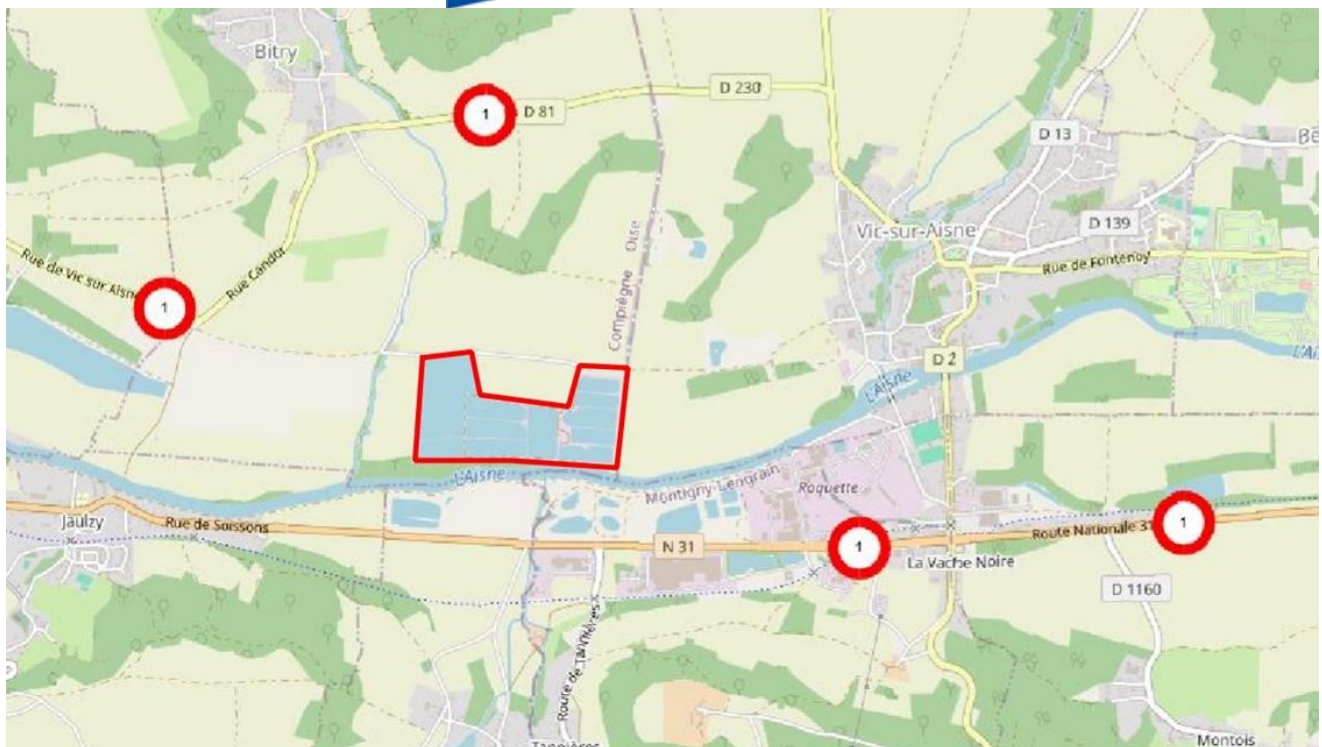


Figure 18: Accidents répertoriés à proximité de l'aire d'étude entre 2014 et 2023 (source : ONISR)

3. ÉVALUATION DES IMPACTS DU TRAFIC GÉNÉRÉ PAR L'EXPLOITATION DE L'ISDI ET DÉTERMINATION DE L'ITINÉRAIRE DE MOINDRE IMPACT

3.1. Trafic généré par le projet en heure de pointe

Les déblais accueillis dans le cadre du projet proviendront principalement des zones 2 et 3 identifiées sur le plan d'origine des matériaux de déblais du CSNE. La répartition estimée des apports est la suivante : environ 95 % des volumes issus de la zone 3 et 5 % provenant de la zone 2. Les déblais issus de la zone 1 sont considérés comme négligeables et ne seront donc pas pris en compte dans les prévisions. Le trafic associé à ces apports est évalué à un rythme moyen de 15 poids lourds par heure soit 30 passages par heure de pointe, comprenant à la fois les arrivées et les départs du site.

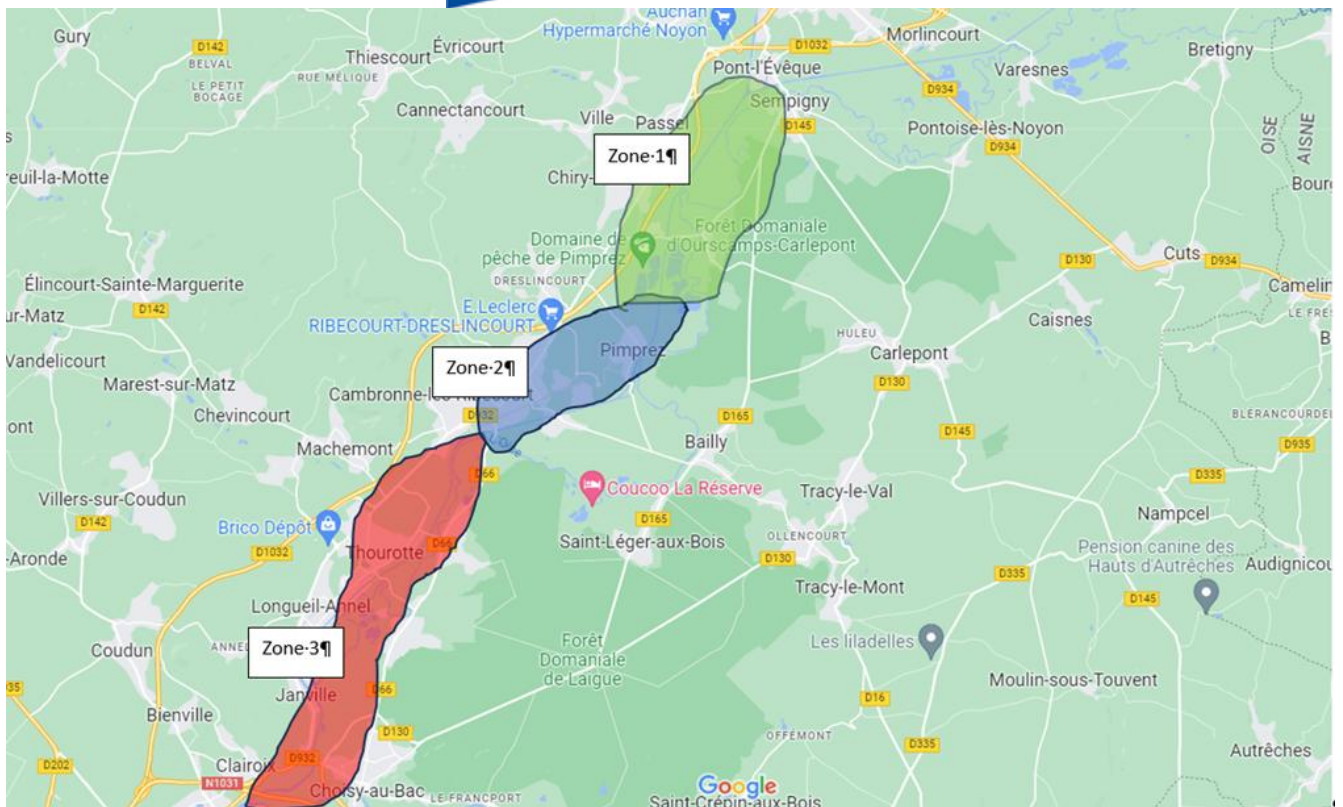


Figure 19: zones d'origine des matériaux de déblais CSNE (source : SCSNE)

3.2. Choix de l'itinéraire préférentiel : itinéraire global

Le point de sortie principal du chantier de la zone 3 est un giratoire situé au nord du giratoire d'intersection RD81/RD66 créé pour le projet CSNE à Choisy au Bac.

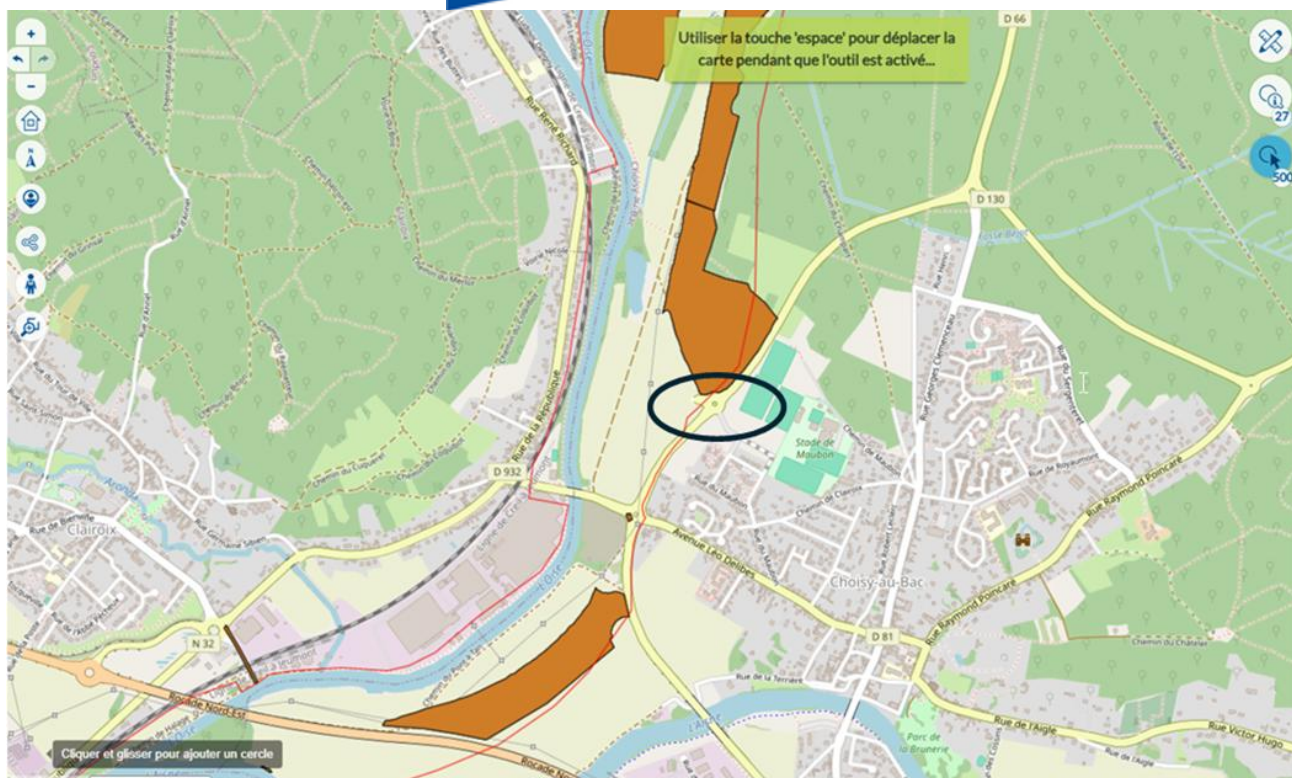


Figure 20: Sortie du chantier « zone 3 » (source : SCSNE)

Plusieurs itinéraires sont possibles entre la zone 3 et le site de Bitry.

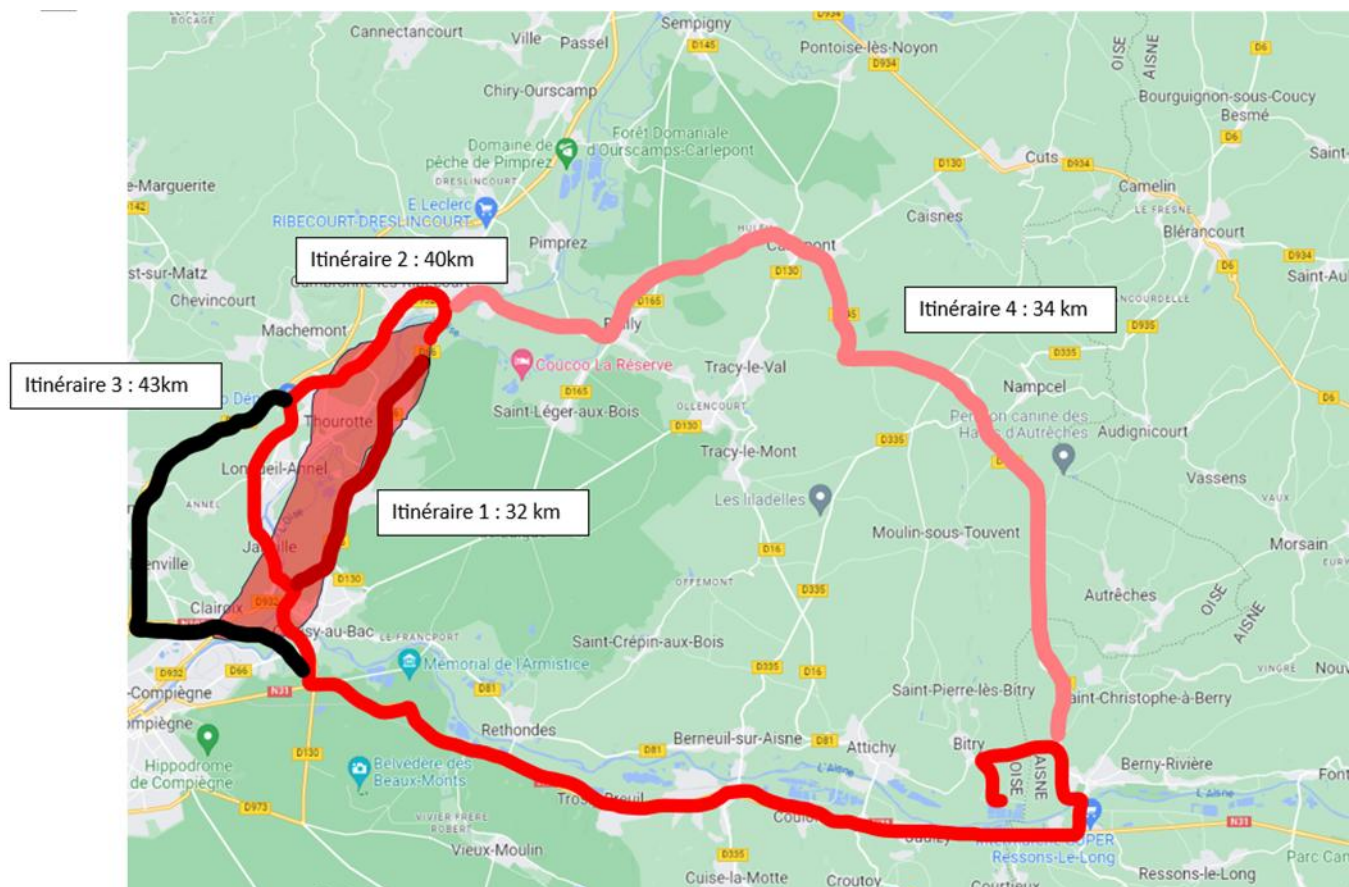


Figure 21: Itinéraires alternatifs entre l'ICPE et la zone 3 du CSNE

Le second point de sortie lié à la zone 2 se situe à Ribécourt et est raccordé à la RD932 et la RD40bis.

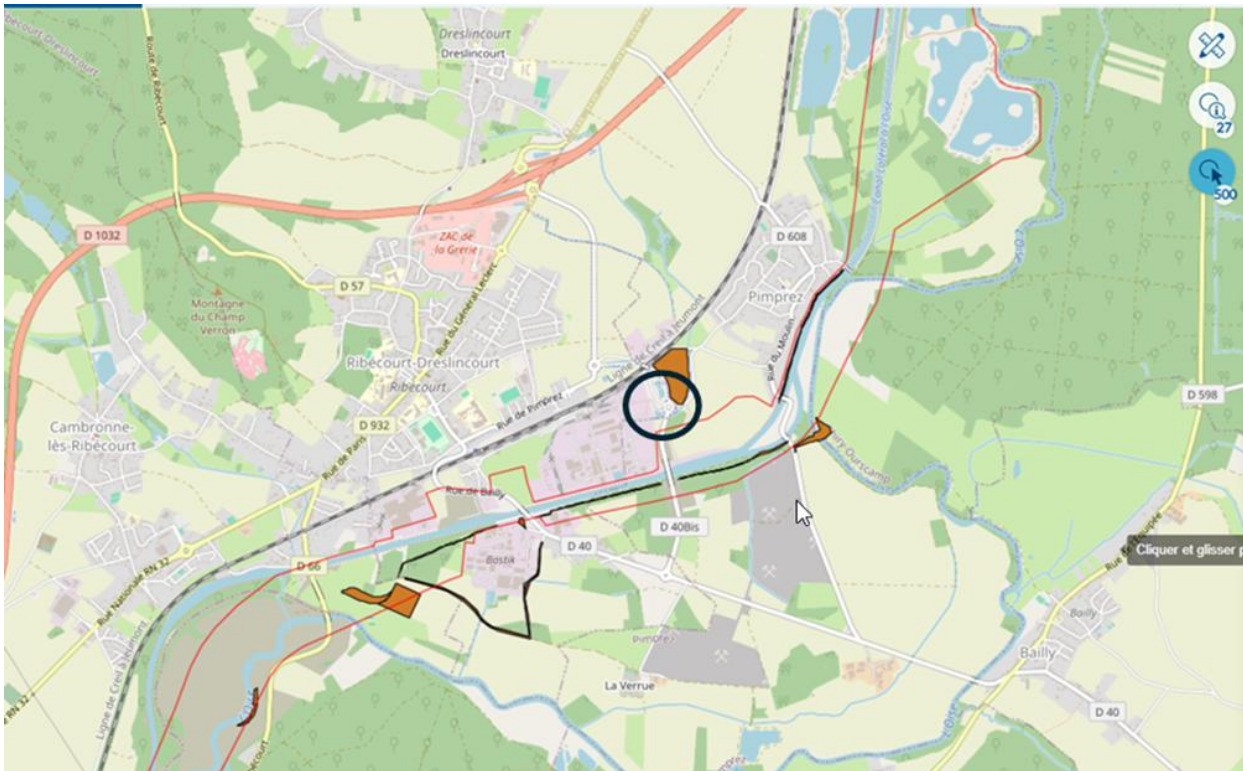


Figure 22: Sortie du chantier de la zone 2 (source : SCSNE)

Plusieurs itinéraires sont possibles entre la zone 2 et le site de Bitry.



Figure 23: Sortie du chantier de la zone 2 (source : SCSNE)

En considérant la limitation du tonnage autorisé sur les routes du territoire, il serait plus opportun que les PL empruntent le réseau structurant que le réseau local pour les zones 2 et 3 : les camions prennent l'itinéraire entre le chantier et la zone du projet via la RN 31 et la RD1032.

Les cartes suivantes présentent les itinéraires préconisés au regard des contraintes identifiés sur les différents itinéraires :



Figure 24: itinéraires des PL préconisés entre la zone 3 et le site (fond plan : google maps)

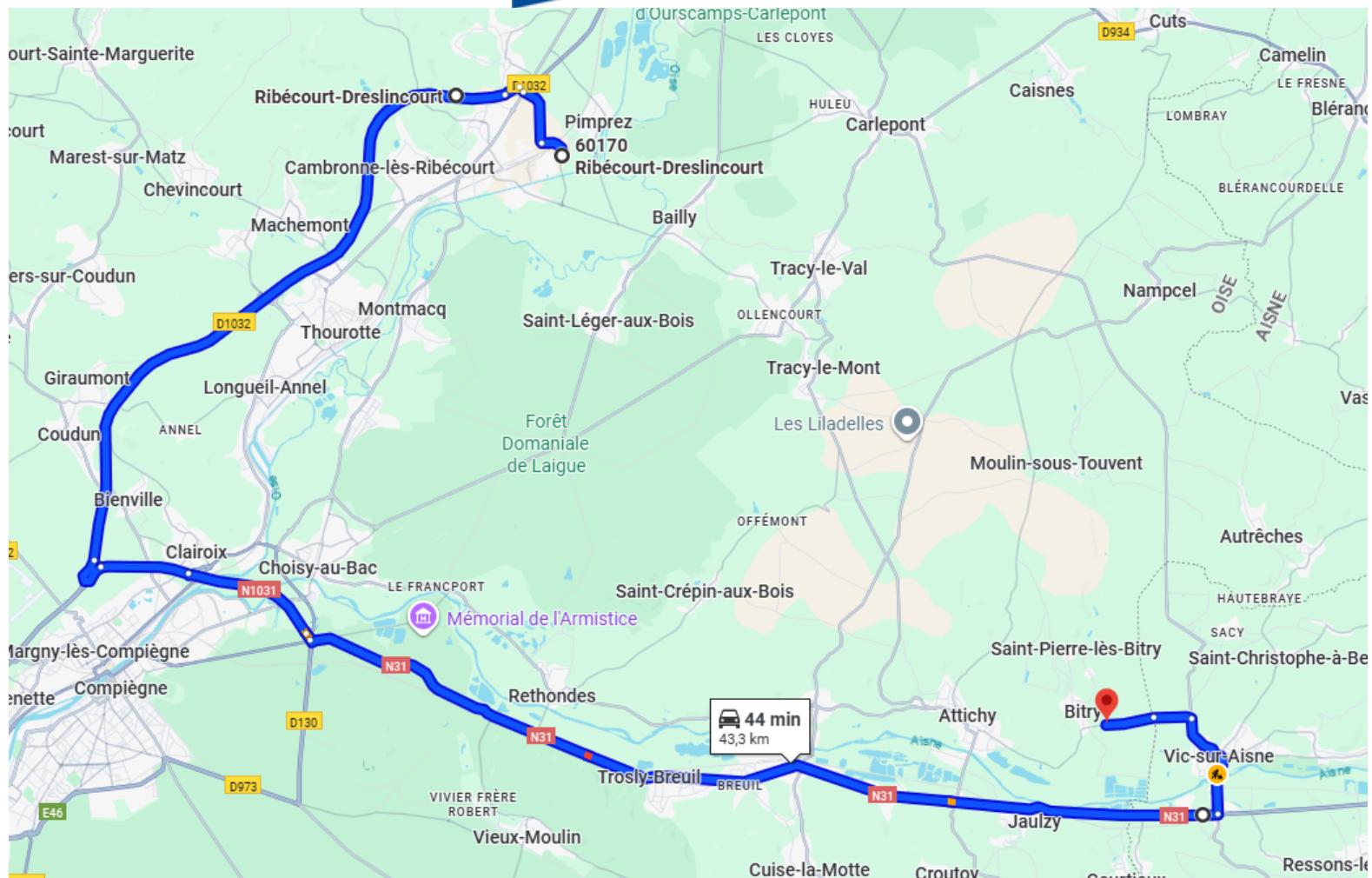


Figure 25: itinéraires des PL préconisés entre la zone 2 et le site (fond plan : google maps)

3.3. Choix de l'itinéraire préférentiel : itinéraire local

Dès lors les PL quittent la RD230 et la RD81, les chaussées sont étroites et ne permettent pas le croisement des PL.

A ce titre un itinéraire sous forme de boucle doit être mis en place pour éviter le croisement des PL.

La carte ci-dessous présente l'itinéraire préconisé pour accéder au site depuis la RD2 :

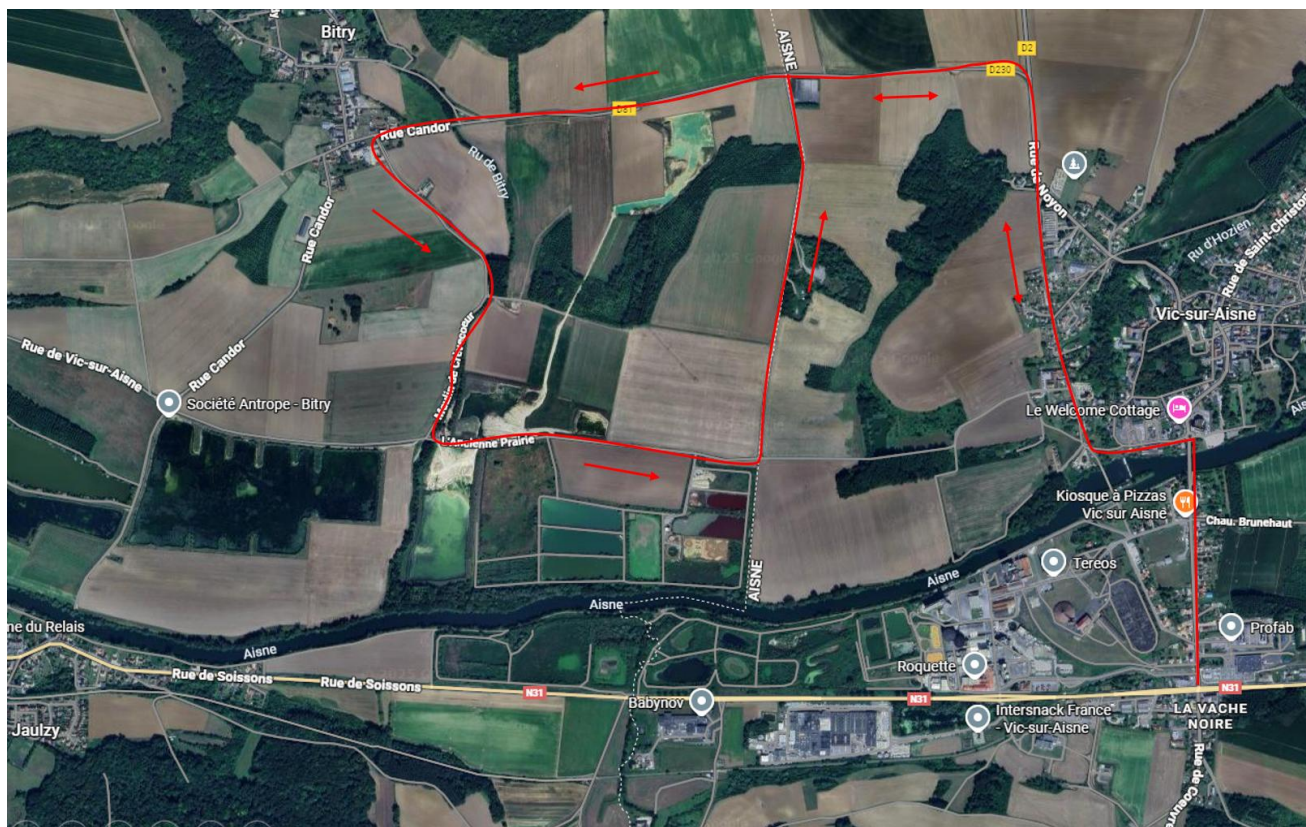


Figure 26: itinéraire des PL préconisé (fond plan : google maps)

Il est préconisé d'emprunter la rue du Moulin de Crève-Cœur plutôt que la Rue de Candor afin de minimiser la traversée de Bitry.

La voirie est étroite mais présente une largeur minimale de 3,5 m ce qui devrait permettre le passage camions rigides standard.



3.4. État de la circulation en heure de pointe (HP)

Sur le secteur étudié et qui s'étend entre Compiègne, Noyon et Soissons, le trafic apparaît globalement fluide. Les axes principaux tels que la RD1032, la RD935 et la RN31 présentent des conditions de circulation normales, sans ralentissements notables. Les liaisons secondaires, notamment autour de Ribécourt-Dreslincourt, Blérancourt et Vic-sur-Aisne, montrent également une bonne fluidité, ce qui indique un réseau routier peu saturé dans cette zone majoritairement rurale et forestière.

Les heures de pointe habituelles se situent :

- le matin entre 8 h et 9 h,
- le soir entre 16 h et 17 h.

Durant ces périodes, quelques ralentissements ponctuels peuvent néanmoins survenir à l'approche de Compiègne ou de Soissons. En dehors de ces créneaux, la circulation demeure aisée et régulière sur l'ensemble du cadrage.

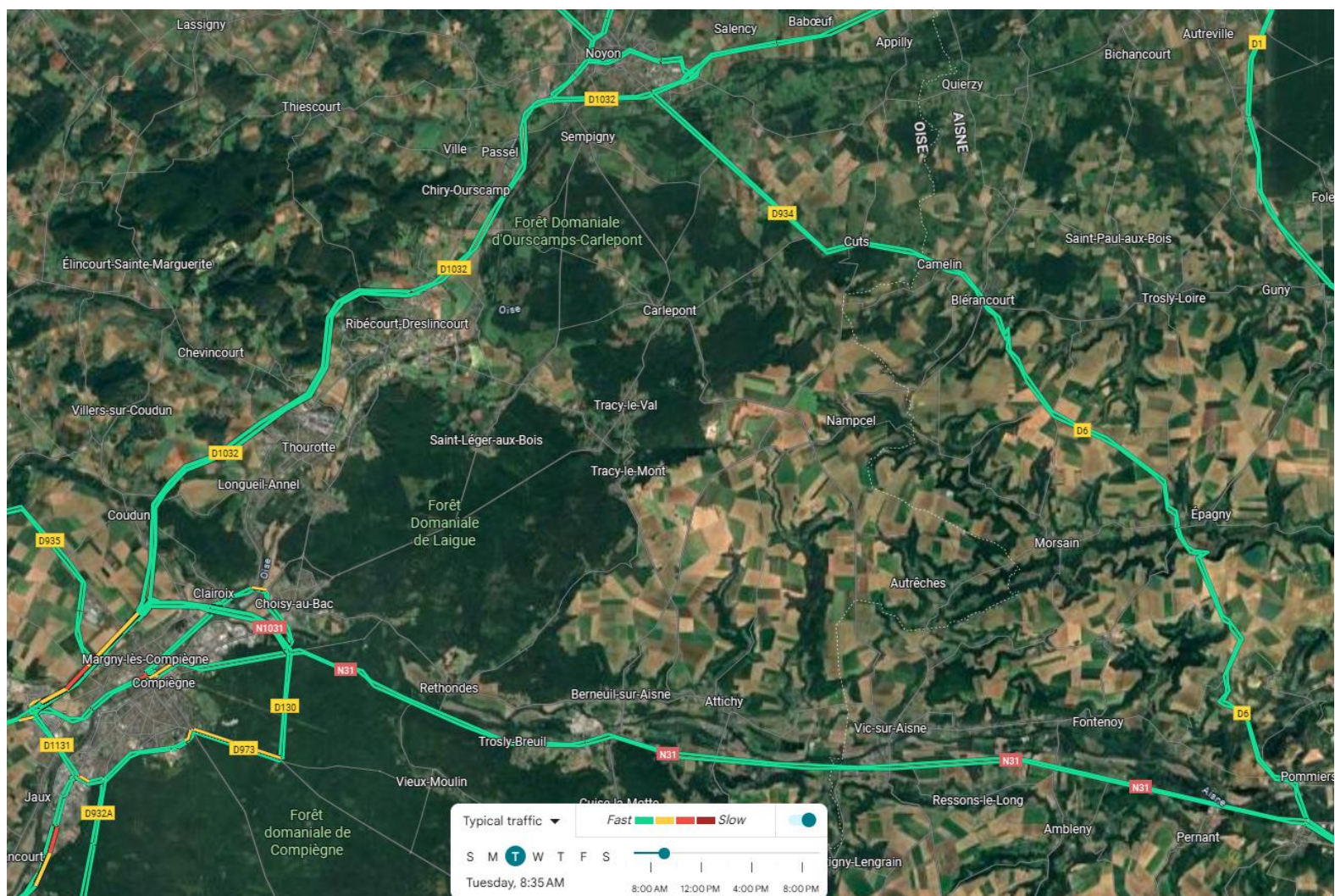


Figure 27: Trafic habituel d'un mardi à 8h35 (source : google trafic)



N'ayant pas disposé des données de comptage en heure de pointe, un ratio usuel de 10 a été appliqué pour transformer les flux PL en flux TMJA. Ainsi, le trafic TMJA supplémentaire sur la RN31 et la RD1032 est :

- La RN31 : 150 PL/jour/sens,
- La RD1032 : 5 PL/jour/sens

Ainsi, avec le trafic généré par le projet, nous pouvons constater qu'il y a très peu d'impact avec 10 PL par jour de plus en deux sens confondus sur la RD1302.

Sur la RN31 au niveau de Buissonnet, le trafic TV serait de 10900 veh/j, avec le taux de PL de 22,4%, soit une augmentation de 2,1% par rapport à l'état actuel.

La circulation actuelle n'ayant pas de difficulté particulière, les PLs supplémentaires générés par le projet ne sont pas susceptibles de générer un impact significatif sur l'état de circulation.