LES IMPACTS DU PROJET CIGEO SUR LE RESEAU ROUTIER

Conseil d'administration du Clis
28/11/2022

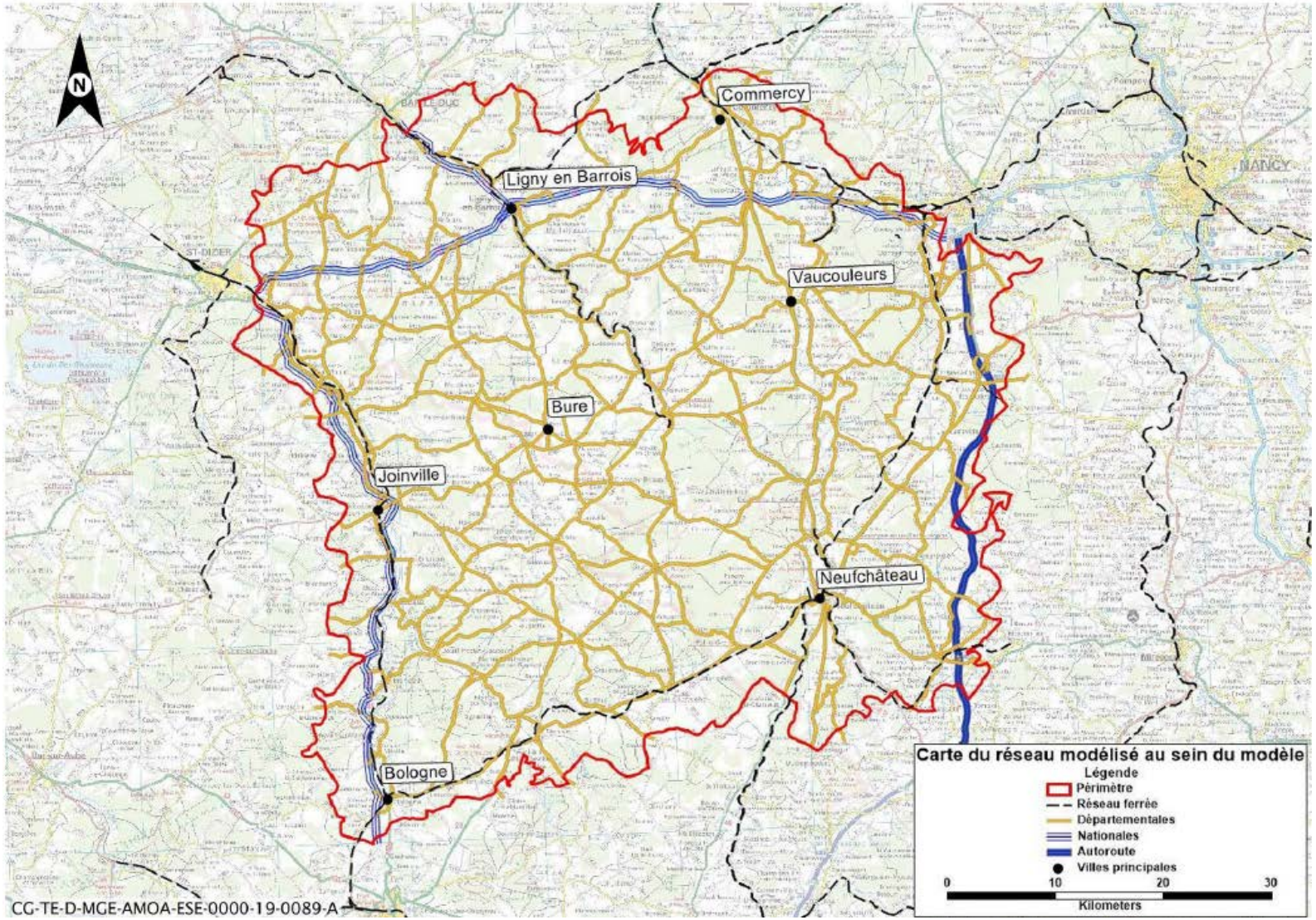
DIGE/DIR/22-0179

Résultats de trafics tous véhicules sur les voiries à proximité du projet de centre de stockage Cigéo

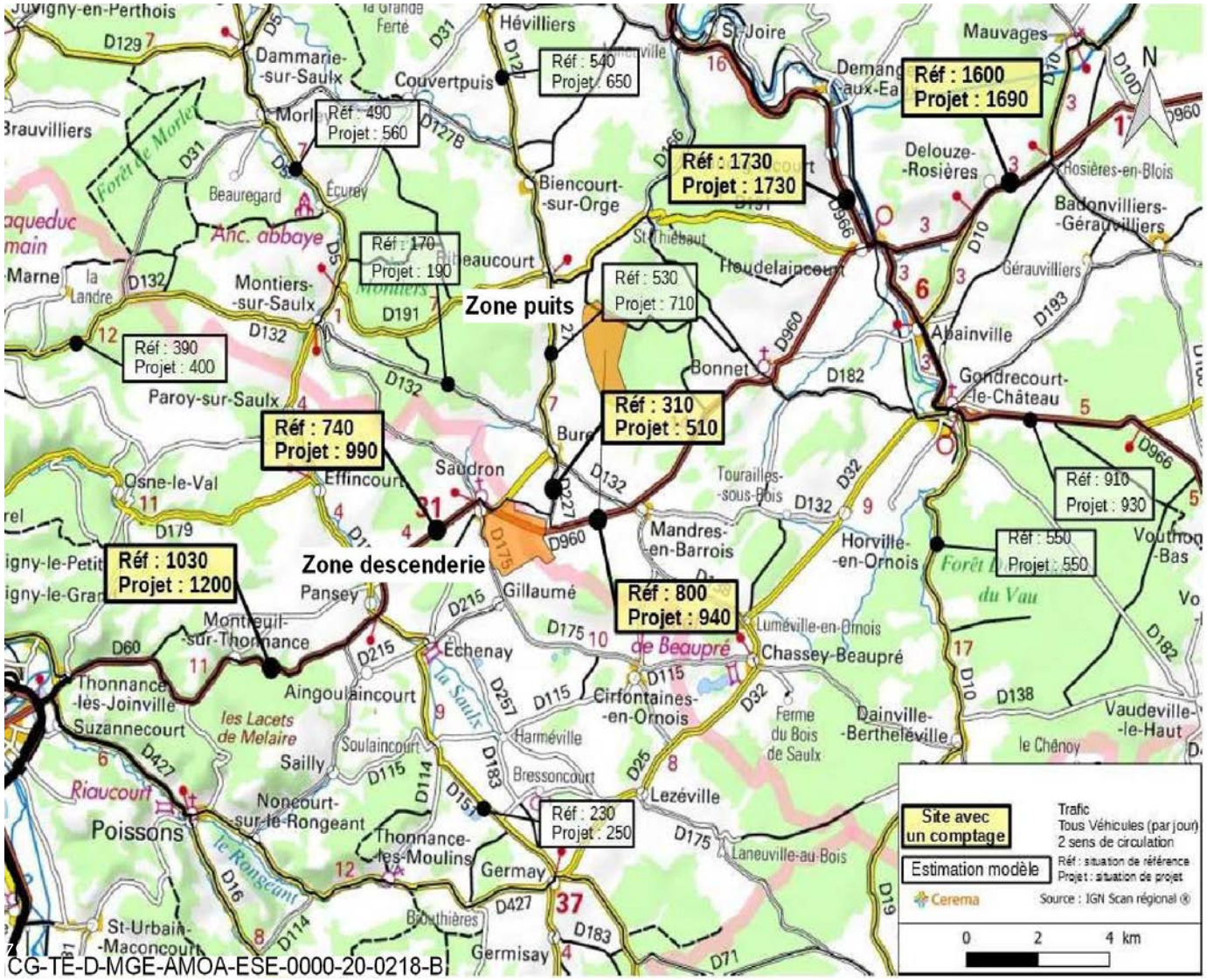
Flux générés par les zones puits et descenderie aux différentes phases du projet un jour moyen de semaine l'année du pic de trafic (en nombre de véhicules)

Phase du projet	Flux générés par la zone puits		Flux générés par la zone descenderie	
	VL	PL	VL	PL
Aménagements préalables	180	16	605	23
Construction initiale	450	65	2 420	145
Fonctionnement	1 215	35	615	>5

Ensemble du réseau de voirie au sein du périmètre de modélisation

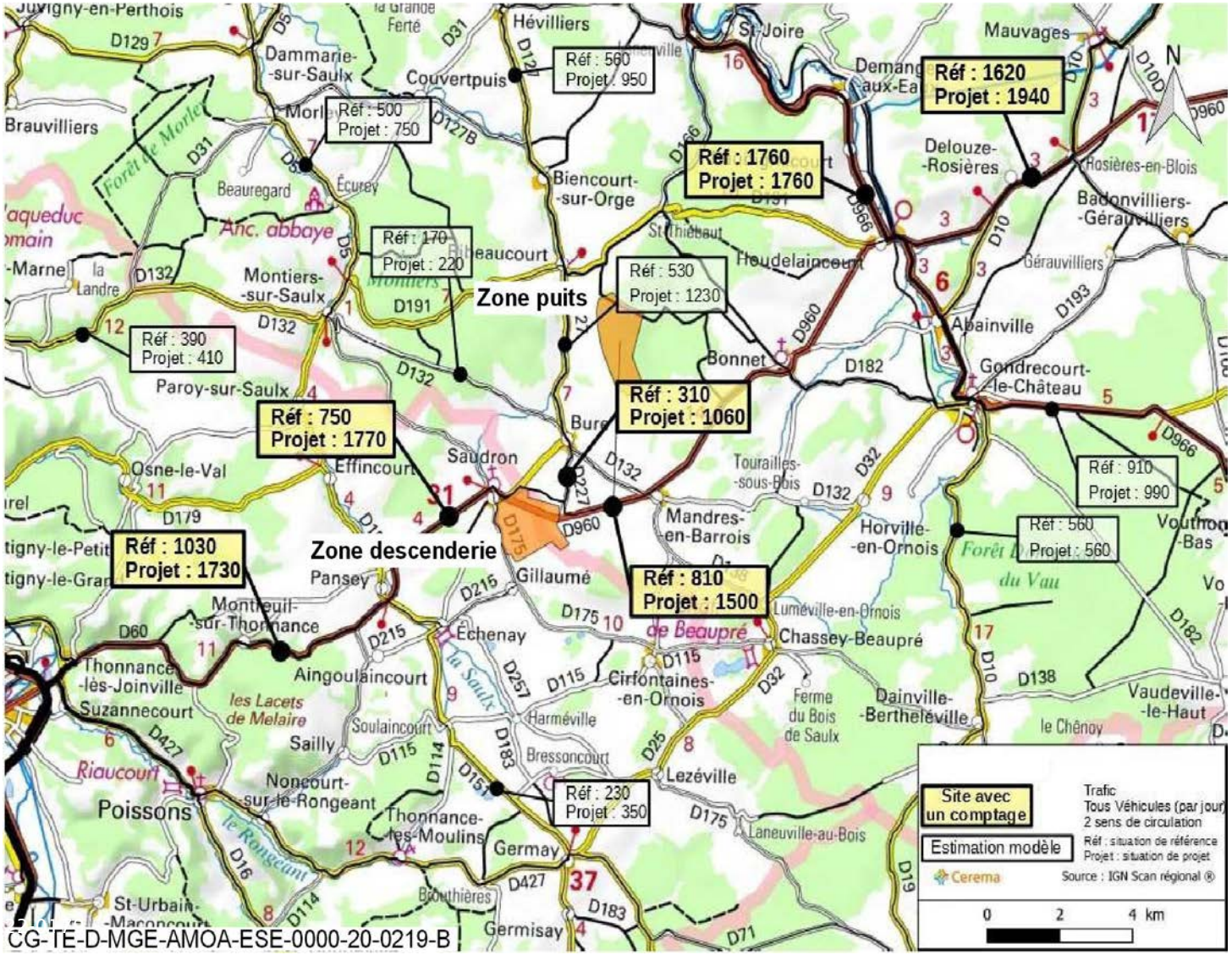


En phase d'aménagements préalables

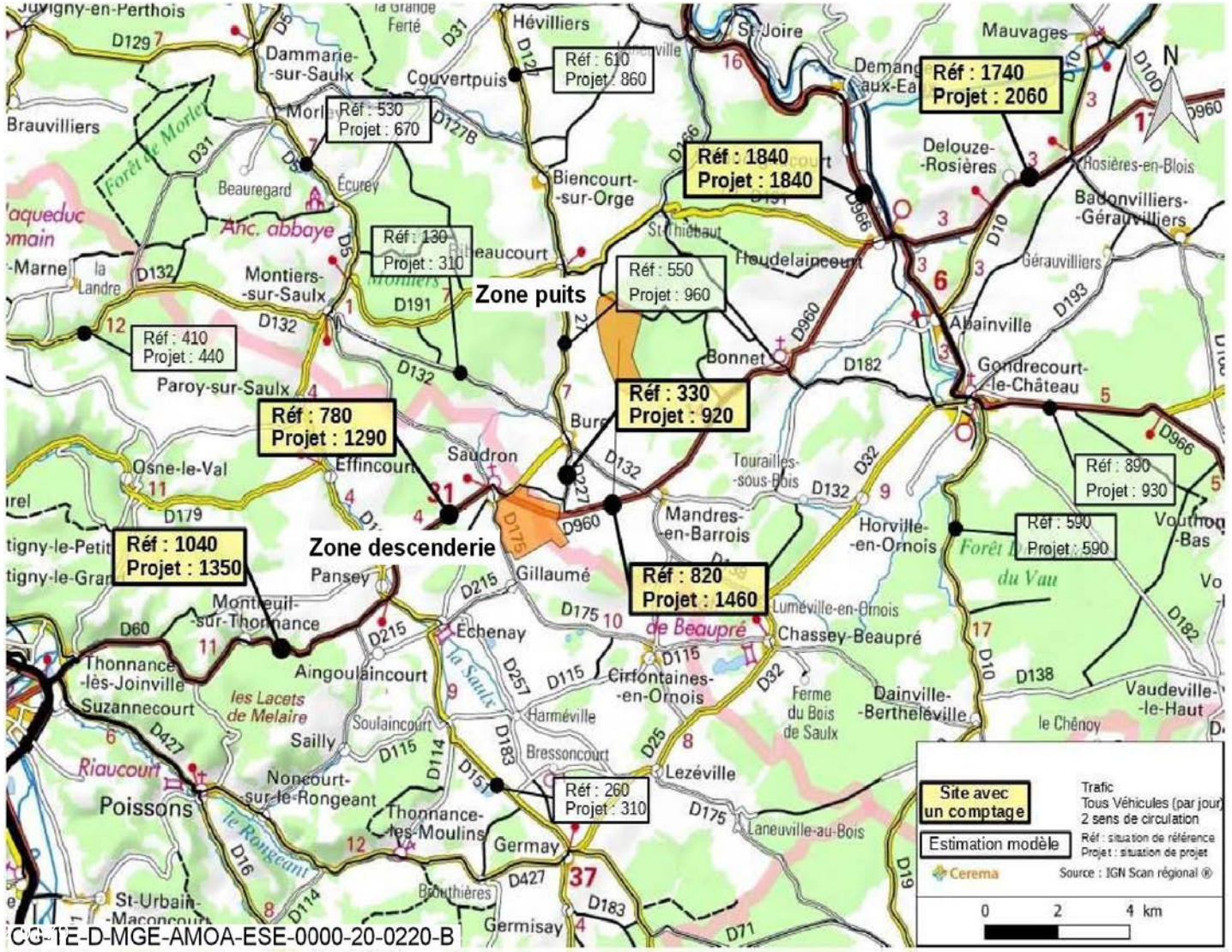


CG-TE-D-MGE-AMOA-ESE-0000-20-0218-B

En phase de construction initiale



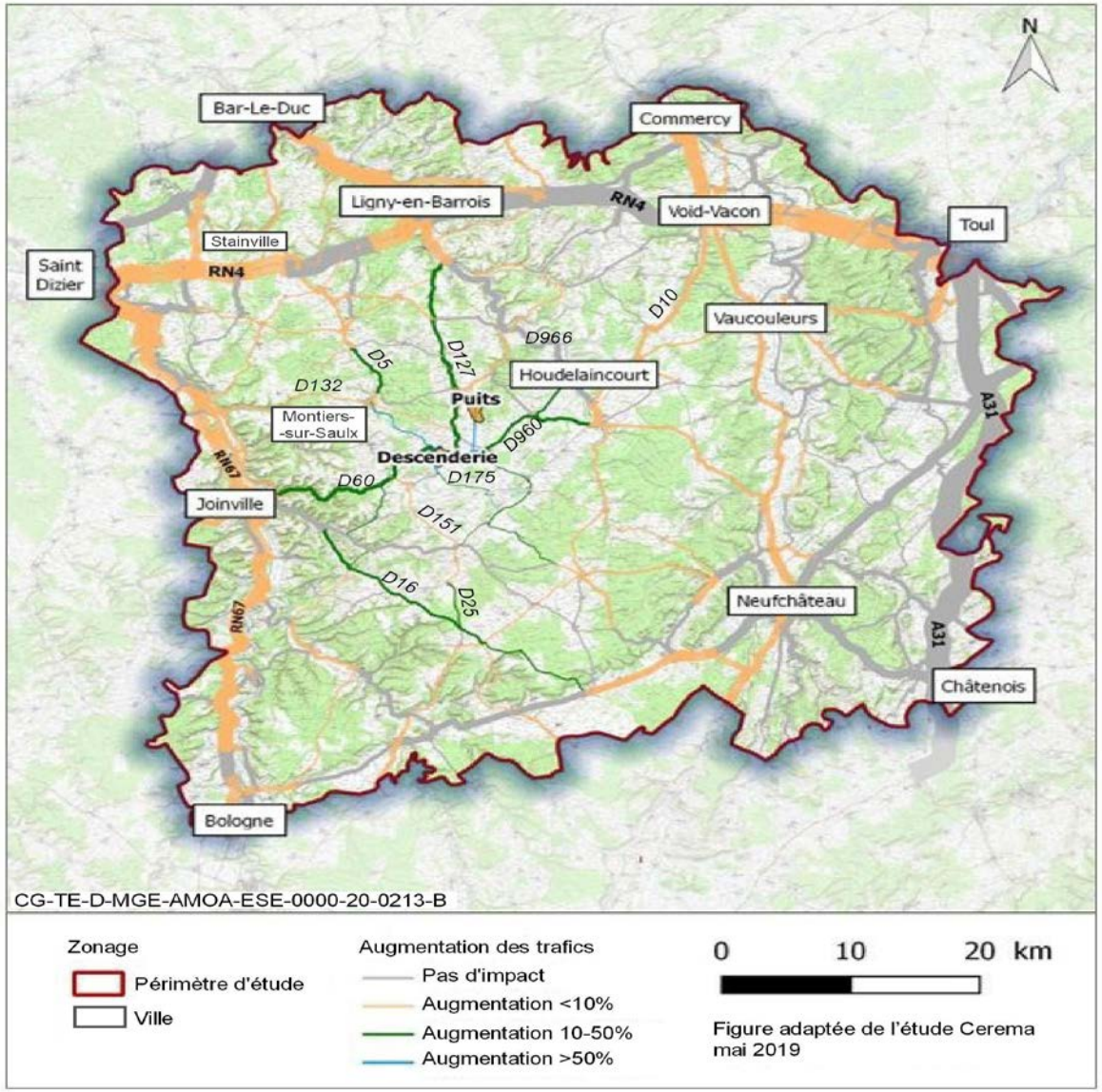
En phase de fonctionnement



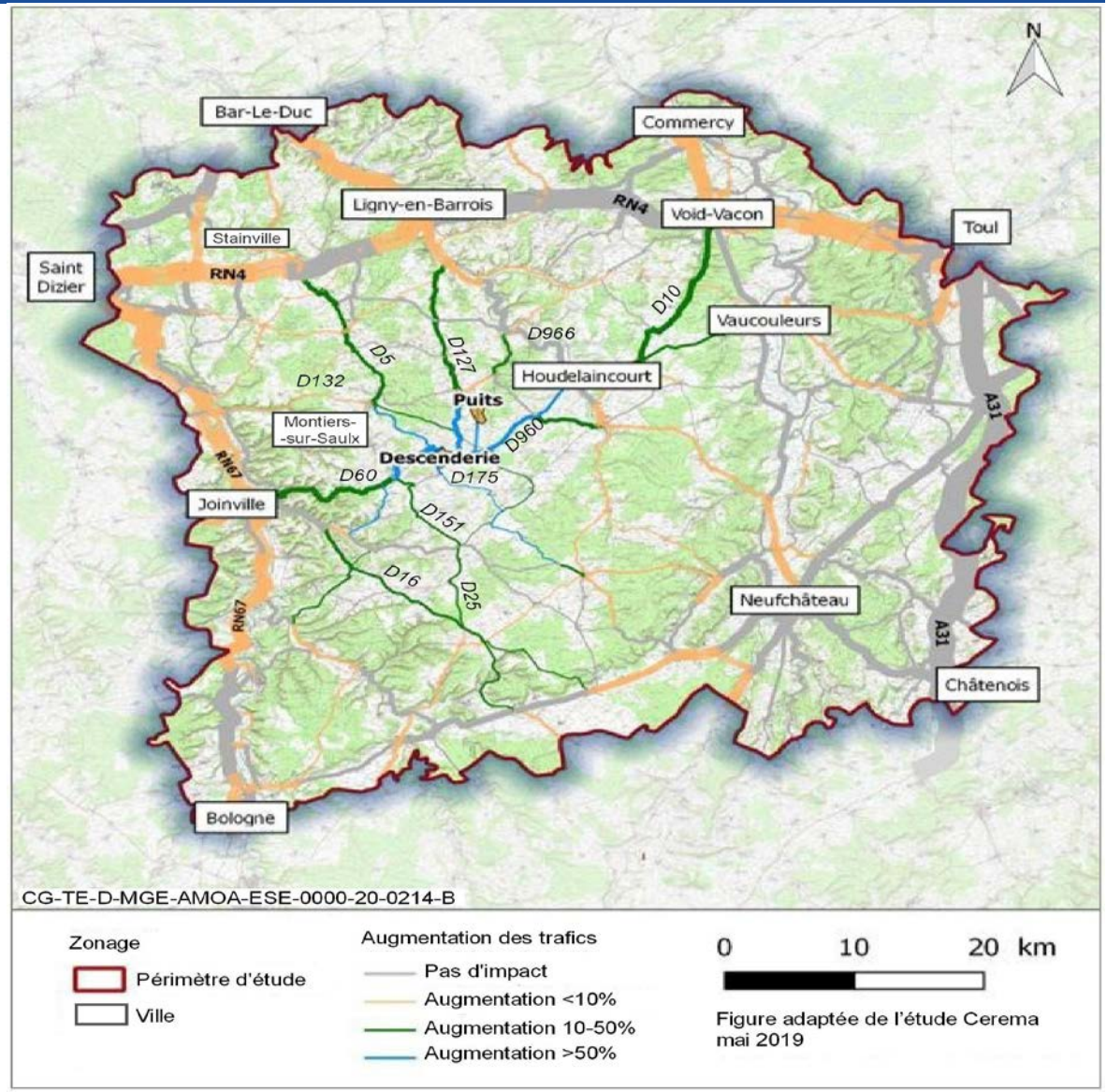
CG-TE-D-MGE-AMOA-ESE-0000-20-0220-B

Incidences sur les circulations à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée

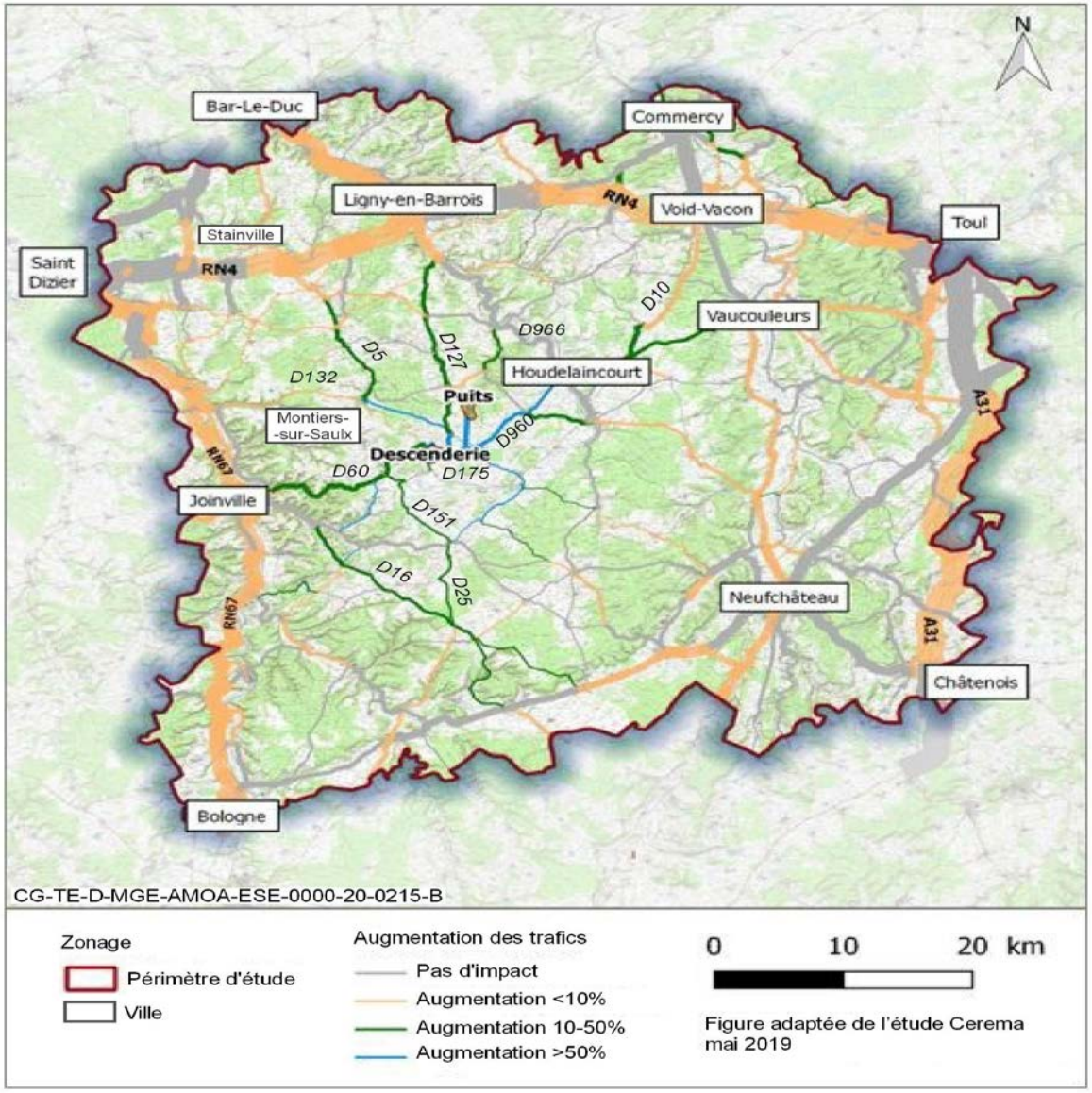
Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase d'aménagements préalables



Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase de construction initiale



Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase de fonctionnement



Synthèse

L’impact du projet sur le réseau routier structurant (N67, N4 et A31) sera faible

Les routes départementales en accès au projet Cigéo seront également en capacité, en l’état, d’assumer les hausses de trafic

Pas de point noir de circulation avec l’arrivée du projet

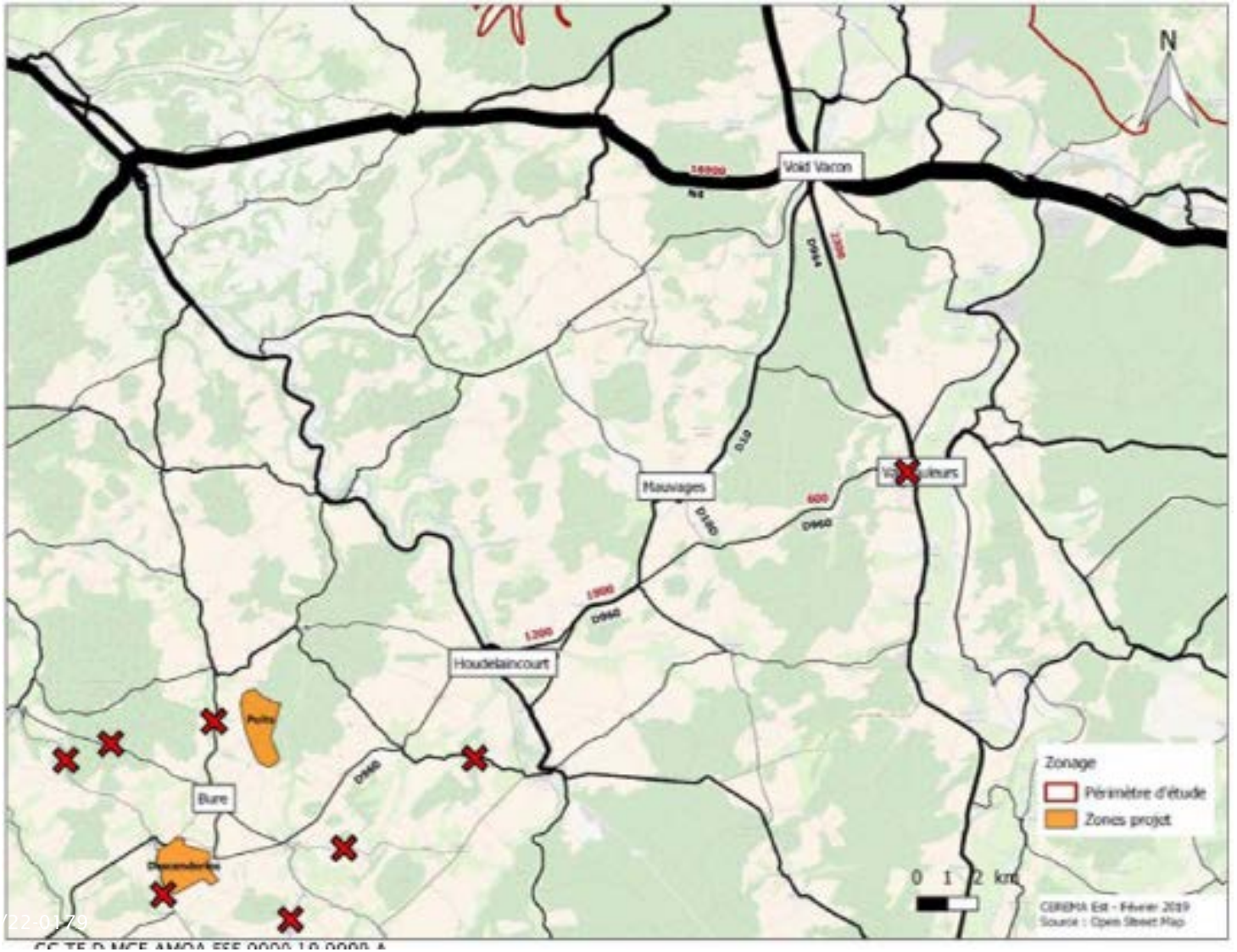
Augmentation significative du trafic routier dans certains bourgs traversés par une route départementale à proximité du projet Cigéo (Bure, Saudron, Mandres, Houdelaincourt et Mauvages). La sécurité des riverains et automobiliste devra y être vérifiée

Nécessité d’une gestion optimale des accès PL et VL aux entrées/sorties des zones descenderie et puits afin d’éviter les phénomènes de congestion

Étude trafic routier sera mise à jour dans les versions ultérieures de l’étude d’impact

Annexes

Typologie de voiries utilisée au sein du modèle

Typologie	Typologie de voirie	Capacité horaire par sens (véh)	Coefficient de concentration	Vitesse à vide (km/h)	Alpha	Bêta
1	Largeur 5 m	950	2,6	80	0,7	3
2	Largeur 6 m	1 220	2,6	80	0,7	3
3	Largeur 7 m	1 350	2,6	91	0,5	3
5	3 voies/1largeur 10,5 m	1 830	2,6	91	0,5	3
7	2 x 2 voies (carrefour plan)	3 100	2,6	110	0,41	4
8	2x2 voies (autoroute concédée)	3 460	2,6	131	0,41	4
10	2 x 2 voies (route express)	3 460	2,6	110	0,41	4
130	2 x 2 voies (autoroute non concédée)	3 460	2,6	131	0,41	4
131	2 x 2 voies (autoroute non concédée)	3 460	2,6	131	0,41	4
21	2 voies normales	1 200	2,6	46	5,6	3,4
22	2 voies rapides	1 200	2,6	72	2,7	6,5
31	Bretelle entée	1 350	2,6	91	0,41	4
32	Bretelle sortie	1 350	2,6	91	0,41	4
33	Échangeur autoroutier	1 350	2,6	91	0,41	4
1 031	Départementale	1 220	2,6	80	2,65	3,72
2 003	Nationale	1 350	2,6	91	0,5	3
1 040	Section interurbaine	950	2,6	80	4,79	3,72
1 062	Section urbaine	1 200	2,6	46	5	3,72

Interdiction PL au sein du modèle