

Bure, le 01/10/2026

Denis STOLF
Commission aménagement du territoire
Clis
Rue des Ormes – Le Lavoir
55290 BURE

Affaire suivie par : Pauline Fournier
pauline.fournier@andra.fr

V/réf :

N/réf : **DIGECODCD2026006419**

Objet : Éléments de réponse aux questions relatives aux transports et aux trafics liés à Cigéo – suite de la réunion du 22 septembre 2026

Bonjour,

Mardi 22 septembre 2026, un point sur les dossiers réglementaires de Cigéo et sur la thématique des transports a été présenté au Centre de Meuse/Haute-Marne de l'Andra, à la demande de la commission Aménagement du territoire du Clis. Ce temps d'échange a également été l'occasion pour les membres présents de visiter le chantier de fouilles en cours dans le cadre des opérations DR0.

En fin de séance, plusieurs questions ont été posées concernant les **axes routiers privilégiés pour les transports liés à Cigéo, les flux de circulation associés, les périodes de la journée au cours desquelles le trafic sera le plus important, ainsi que l'incidence de l'augmentation des trafics sur les niveaux sonores**.

Les éléments relatifs aux trafics sont issus du dossier d'étude d'impact du dossier de DAC, pièce 6 – volume 4, chapitres 7 à 13, p. 151 à 167. Les éléments relatifs aux incidences acoustiques sont issus de la même pièce, p. 202.

Ces estimations reposent sur deux modélisations du trafic réalisées par le Cerema : une première réalisée en 2018-2019, sur la base d'hypothèses majorantes, puis une seconde réalisée en 2021, prenant en compte l'avancement des études sur Cigéo ainsi que les retours issus des phases de consultation sur la thématique des transports.

Les résultats présentés correspondent à des simulations réalisées selon des hypothèses majorantes. Ils ne tiennent notamment pas compte, à ce stade, des effets de réduction des trafics routiers qui pourraient résulter de la mise en place de dispositifs de transport collectif pour les personnes travaillant sur le projet. Les flux modélisés doivent donc être considérés comme des estimations prudentes des trafics susceptibles d'être générés par le projet.

Pour plus d'informations sur la méthodologie utilisée, celle-ci est décrite au chapitre 12 du volume VII p 34 de la pièce 6 du dossier de DAC.

Les principaux axes routiers

Cigéo étant situé à l'écart des grands axes nationaux, avant la mise en service de la voie ferrée, les matériaux nécessaires à sa construction seront principalement acheminés par la route, en privilégiant les axes adaptés à la circulation des poids lourds.

Les principaux itinéraires identifiés sont les suivants :

- Depuis l'ouest : depuis la RN67, les poids lourds rejoindront le secteur de Cigéo principalement par la D60 en Haute-Marne, puis la D960 en Meuse ;
- Depuis le nord : depuis la RN4, les flux rejoindront le secteur de Cigéo notamment par la D966, puis par le réseau départemental, dont les D5 et D127 ;
- Depuis l'est : depuis l'A31, les flux rejoindront le réseau départemental puis le secteur de Cigéo, notamment par les D166, D53, D3, D10f, D138, D32 et D960.

L'Andra ne peut pas imposer un itinéraire aux entreprises. L'itinéraire effectivement emprunté dépendra notamment de l'origine des matériaux et de la localisation des fournisseurs. Il n'existe donc pas un itinéraire unique pour l'ensemble des approvisionnements.

L'objectif est toutefois de privilégier les axes routiers structurants et les voiries les plus adaptées aux poids lourds, afin de limiter autant que possible leur circulation sur les voiries locales moins adaptées. Les mesures de réduction sont décrites dans l'étude d'impact pièce 6, vol 4 chapitres 7 à 13 p166.

A noter également que pour limiter les circulations sur le réseau routier local, une liaison dédiée (liaison intersites) entre la zone puits et la zone descendrière sera mise en place. Définie en concertation, cette liaison associera une bande transporteuse semi-enterrée, une piste routière privée et une route ouverte au public. Elle contribuera ainsi à limiter les déplacements d'engins et de matériaux sur les axes routiers situés à proximité du projet.

À terme également, la mise en service de la liaison ferroviaire jusqu'à la zone descendrière permettra d'acheminer une partie du fret nécessaire à la construction de Cigéo par rail et de réduire ainsi le trafic routier.

Les niveaux de trafic attendus

L'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'étude d'impact estime les flux générés par les zones puits et descendrière, un jour moyen de semaine, de la manière suivante :

Phase du projet	Tous véhicules/jour	Dont poids lourds/jour
Aménagements préalables	~ 500	< 30
Construction initiale – année moyenne	~ 2 600	~ 50
Construction initiale – année de pic	~ 4 700	~ 80
Fonctionnement	~ 1 800	~ 30

La construction initiale constitue la phase générant les flux les plus importants.

Les flux de poids lourds se concentrent principalement sur l'axe D60/D960. Pour les autres véhicules, la D127 joue également un rôle important dans la desserte du site, notamment pour les déplacements en direction du nord.

À proximité du projet, la D960 constitue l'axe supportant le trafic le plus important. Le trafic horaire maximal en période de pointe est estimé à 100 à 150 véhicules par heure et par sens.

Malgré une hausse sensible des trafics en phase de chantier, les réseaux départementaux restent en capacité d'absorber ces flux.

Pour illustrer l'augmentation des trafics, voir les cartes issues des modélisations en annexe.

Les flux estimés dans les communes situées à proximité du projet

L'étude de trafic permet également d'estimer l'évolution des trafics dans les communes traversées par les principaux itinéraires d'accès au projet. Les impacts se concentrent majoritairement dans les communes situées à l'ouest et à l'est du projet, avec une augmentation des trafics liée à l'acheminement des matériaux et aux flux nécessaires à la construction de Cigéo :

- **En phase de construction initiale (année de pic) :** les augmentations estimées sont de l'ordre de
 - de 1 341 véhicules en traversée de Bure
 - de 1 272 véhicules en traversée de Saudron
 - de 689 véhicules en traversée de Mandres-en-Barrois

En phase de construction initiale (année moyenne) : l'augmentation des trafics est globalement inférieure d'environ 45 % à celle observée lors de l'année de pic, avec quelques variations selon les axes.

- de 718 véhicules en traversée de Bure
- de 712 véhicules en traversée de Saudron

- de 395 véhicules en traversée de Mandres-en-Barrois

En phase de fonctionnement : les flux générés diminuent nettement par rapport à la phase de travaux, avec une baisse de l'ordre de 40 à 50 % sur certains axes.

Ces chiffres correspondent à l'augmentation du trafic total de véhicules et non uniquement aux poids lourds.

Les flux en heure de pointe

L'étude estime également le nombre de véhicules entrants et sortants des zones puits et descendière au cours d'un jour ouvré, en année de pic de circulation.

La période la plus chargée est la matinée, entre 6 h et 12 h, qui représente plus de la moitié des trafics journaliers générés par le projet. L'étude estime que l'heure de pointe du matin représente environ 40 % des véhicules générés sur cette tranche horaire.

Cette concentration des flux peut entraîner un risque d'accumulation ponctuelle de véhicules aux entrées et sorties des zones puits et descendière, notamment aux heures de pointe des jours ouvrés, même en l'absence de congestion sur les voiries d'accès au projet.

L'impact acoustique lié à l'augmentation du trafic routier

L'évaluation des incidences acoustiques, présentée au chapitre 13 du volume 4 de l'étude d'impact, conclut que l'augmentation du trafic routier induite par le projet ne génère aucun dépassement des seuils réglementaires et ne crée aucun « point noir bruit » le long des itinéraires concernés.

Sur l'ensemble des voiries existantes concernées, les niveaux sonores calculés demeurent en deçà de 60 dBA en période diurne et de 55 dBA la nuit.

À l'échelle locale, les hausses les plus notables sont attendues dans les traversées des bourgs les plus exposés aux flux de chantier, tout en restant dans des niveaux sonores modérés.

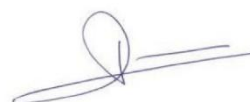
En synthèse

Quelle que soit la phase du projet considérée, l'augmentation du trafic sur le réseau routier structurant reste inférieure à 10 % sur les routes nationales N4 et N67 et est nulle sur l'autoroute A31. Selon les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact, les routes départementales assurant l'accès au projet depuis les axes structurants du territoire sont également en capacité d'absorber les hausses de trafic liées aux différentes phases du projet.

Les traversées de villages constituent toutefois des points d'attention, qui devront faire l'objet d'une vigilance particulière en lien avec les communes et les collectivités compétentes, afin d'accompagner au mieux l'évolution des trafics et de contribuer à la sécurité des usagers.

Patrice Torres

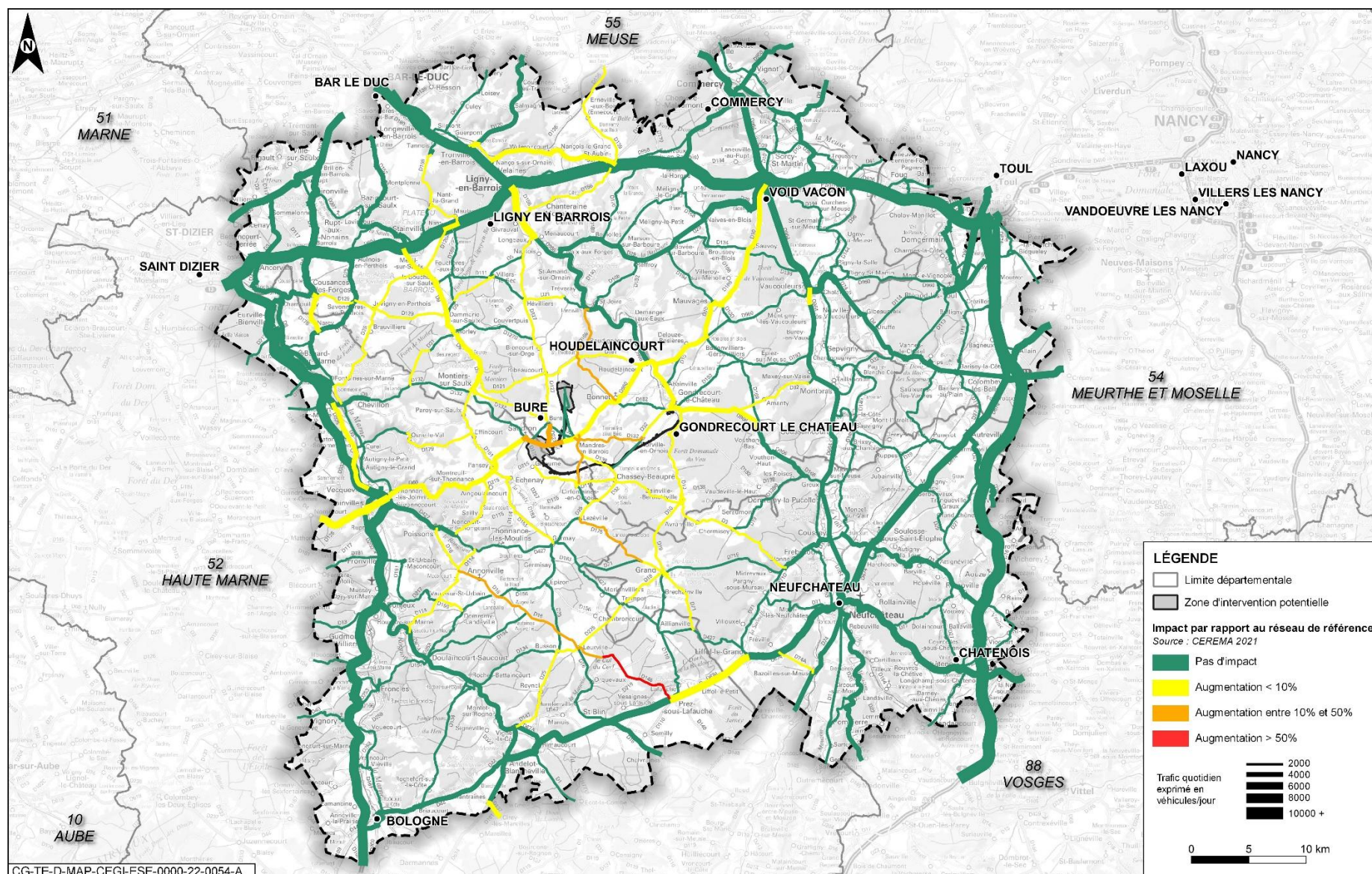
Directeur industriel et des activités du Grand Est



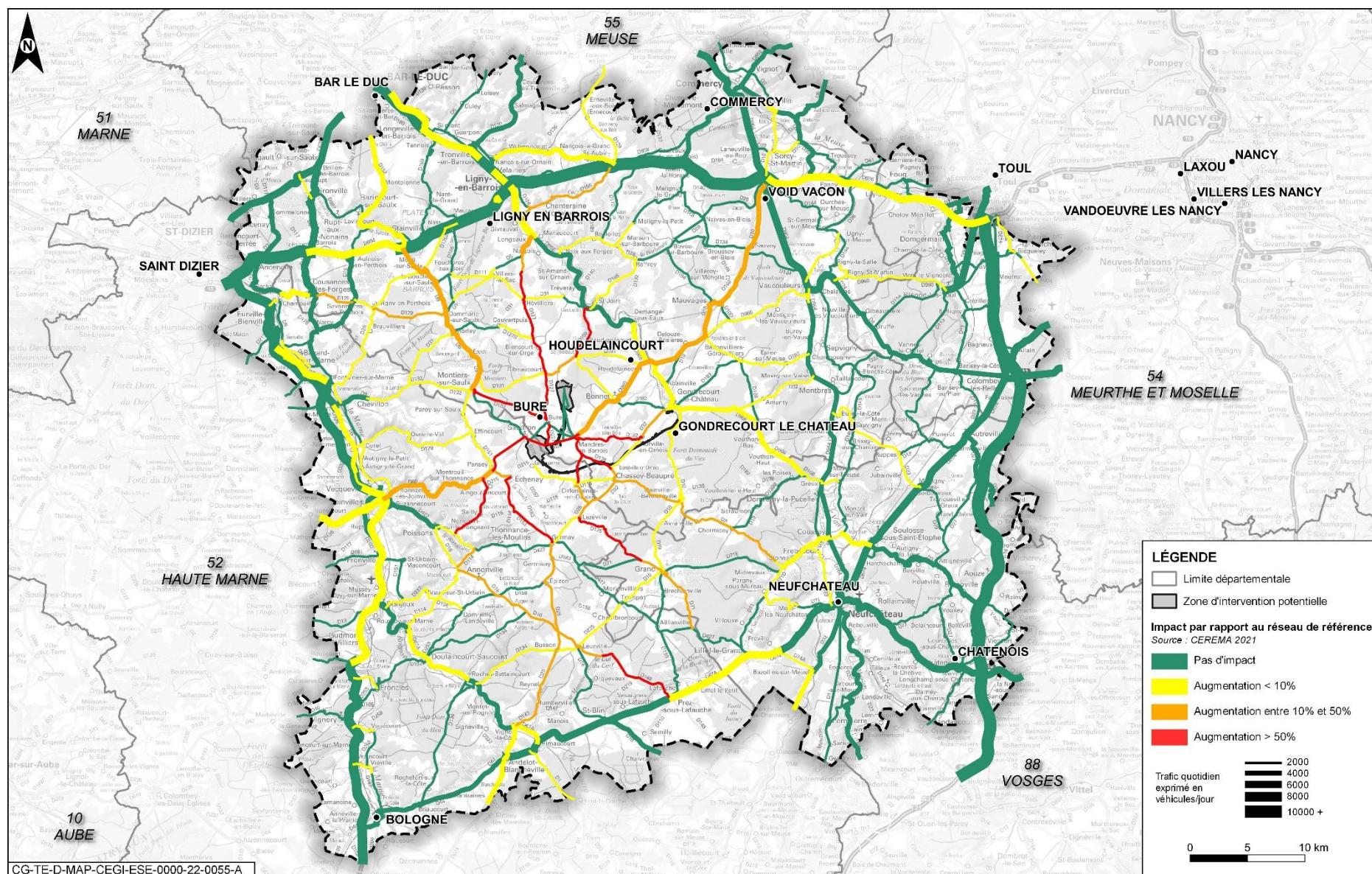
Annexe

Illustrations - incidences sur les circulations à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée

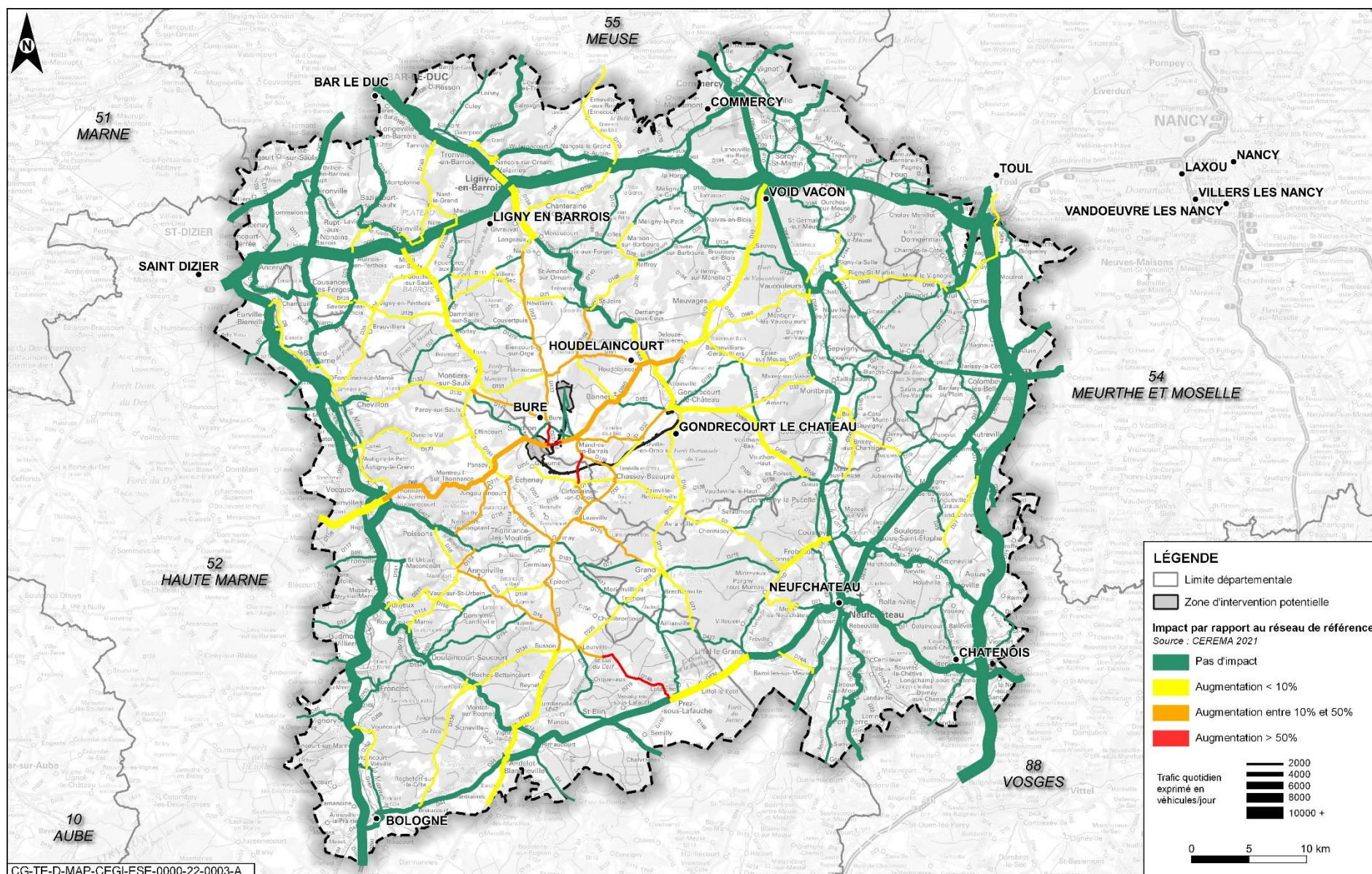
Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase d'aménagement préalables (année de pic)



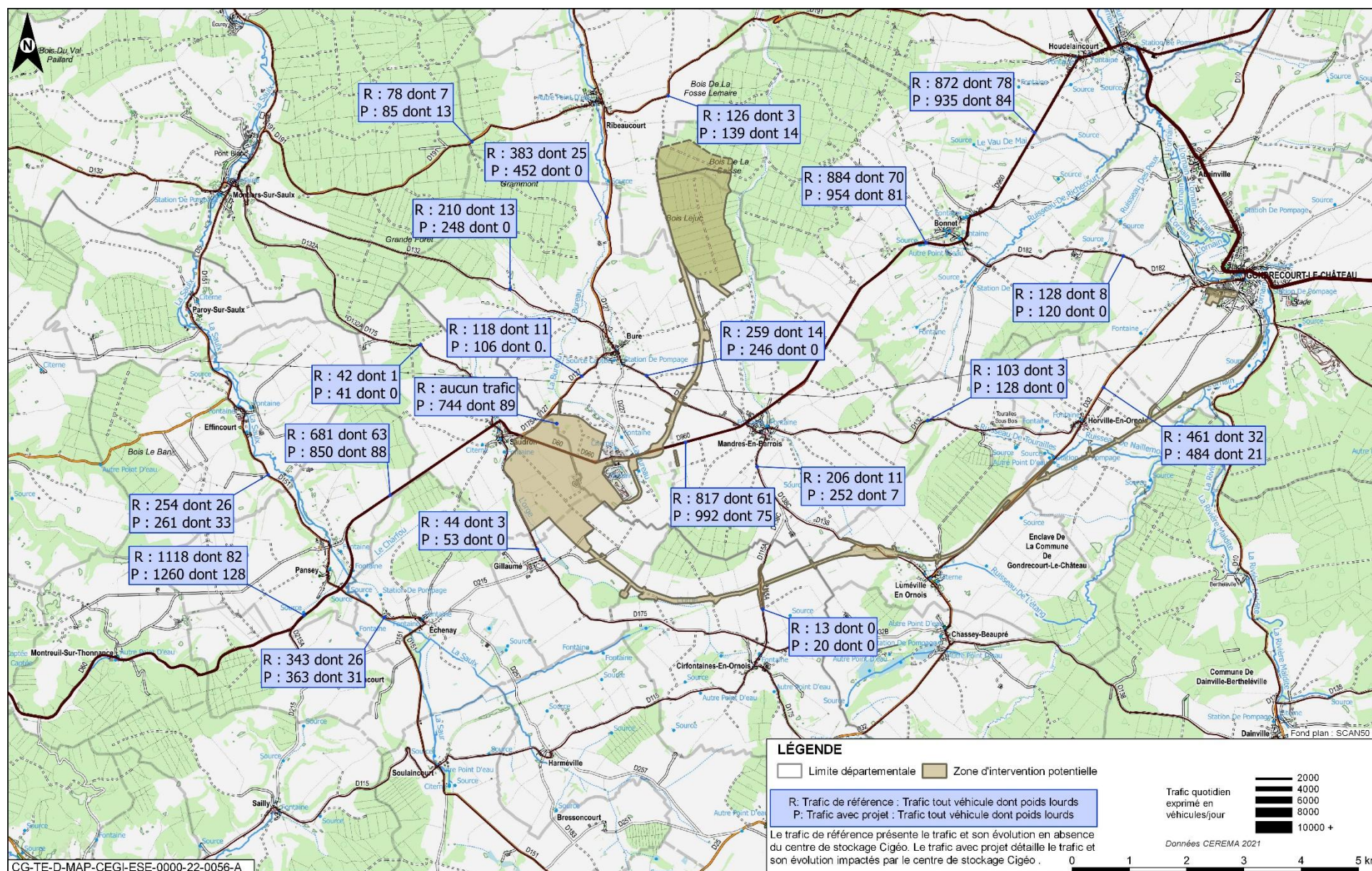
Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase de construction initiale (année en pic)



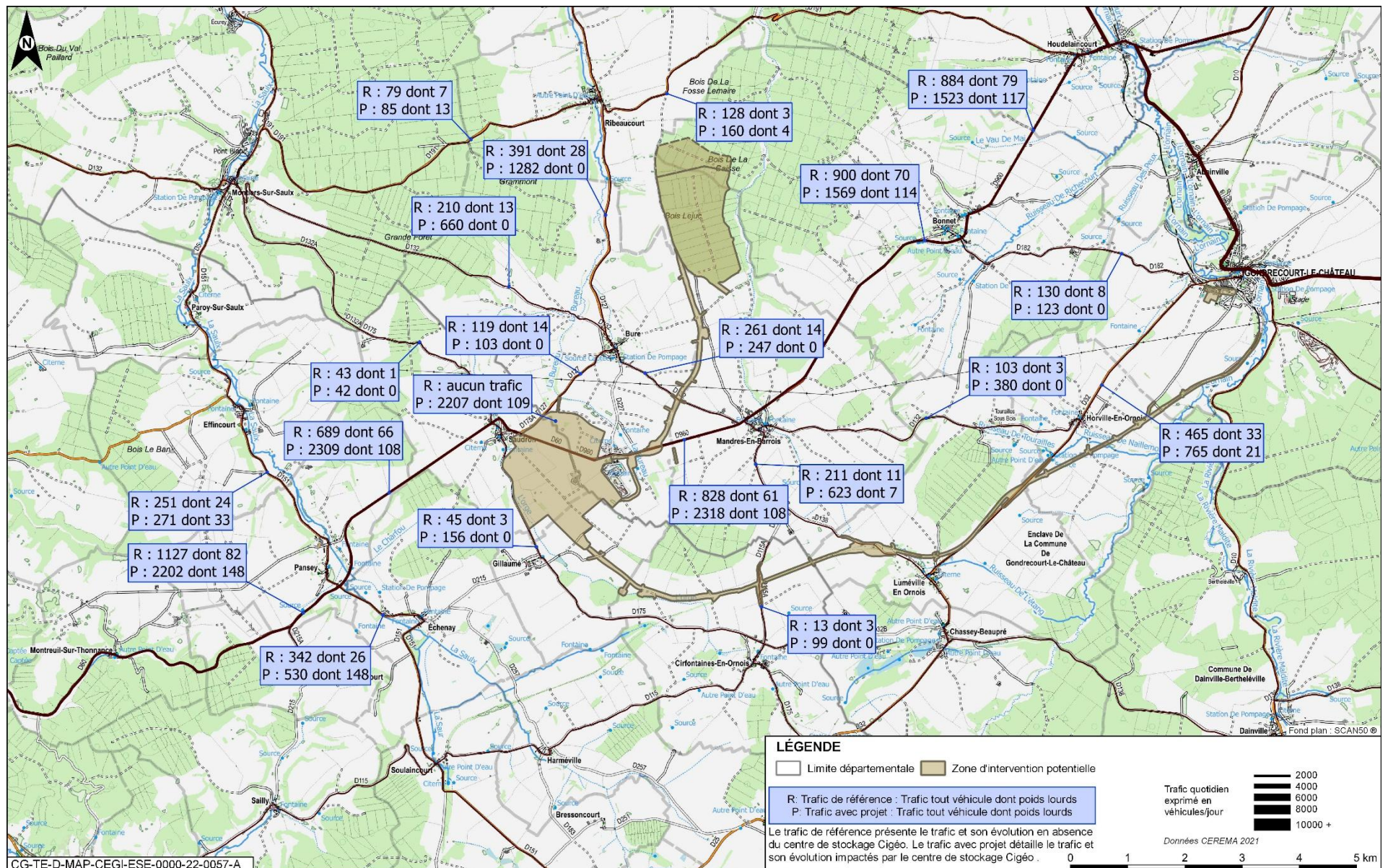
Augmentation des trafics tous véhicules entre la situation de référence et la situation de projet en phase de fonctionnement (année en pic)



Résultats de trafics tous véhicules sur les voiries à proximité du projet de centre de stockage Cigéo en phase d'aménagement préalables (année de pic)



Résultats de trafics tous véhicules sur les voiries à proximité du projet de centre de stockage Cigéo en phase de construction initiale (année de pic)



Résultats de trafics tous véhicules sur les voiries à proximité du projet de centre de stockage Cigéo en phase fonctionnement (année de pic)

