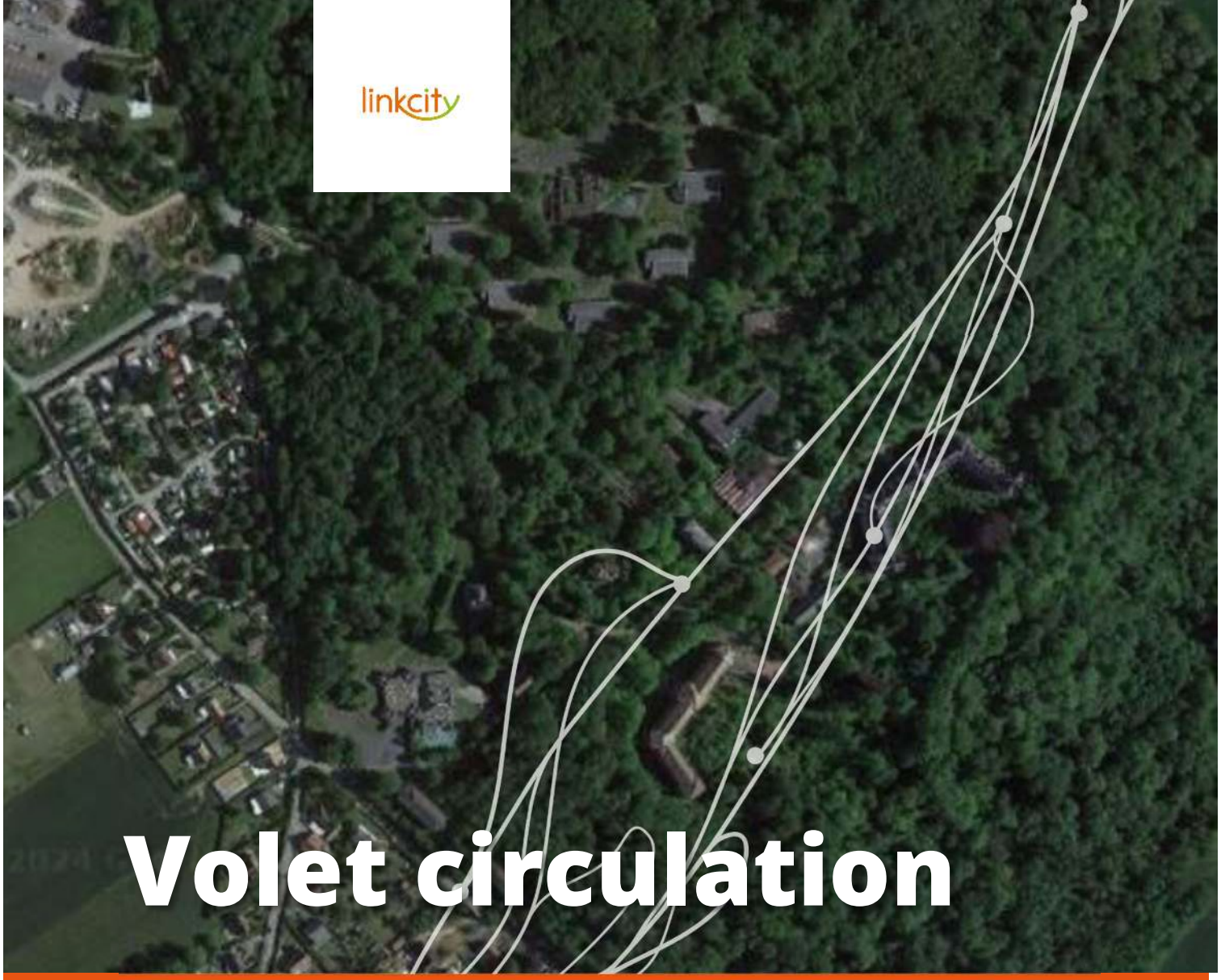


Volet circulation

Etude d'impact de réhabilitation du Sanatorium d'Angicourt (60)

Linkcity

Version du 13/12/2024

118 rue Bonnat

31400 Toulouse

05 62 73 53 93

iter@iternet.org

www.iternet.org

Version	Auteur	Modification
13/12/2024	RODRIGUES Edgar	Création

Validé le	Validé par
13/12/2024	REY Corentin & DELGAT David

Sommaire

1 | Synthèse et conclusions de l'étude 4

1.1 | Objet de l'étude 4

1.2 | Les usages générés 5

1.3 | Impacts sur la circulation 5

1.3.1 | Principales conclusions en termes de trafic à l'horizon du projet (2028) 5

1.3.2 | Principales conclusions en termes de trafic à l'horizon + 20 ans de la mise en service du projet (2048) 8

1.3.3 | Synthèse des trafics 9

2 | Eléments de cadrage 14

2.1 | Rappel des principales caractéristiques du projet et son insertion urbaine 14

2.2 | L'offre de mobilité à proximité du projet 15

2.2.1 | L'accessibilité routière du projet 15

2.2.2 | Les transports collectifs à proximité 18

2.2.3 | Analyse de l'accessibilité des modes actifs (piéton et vélo) 19

2.2.4 | Analyse de l'accessibilité en train 22

3 | La structure actuelle des déplacements 23

3.1 | Présentation de la campagne de comptage 23

3.2 | Les flux journaliers (TMJA) 24

3.3 | Les flux en heure de pointe du matin (8h00-9h00) 25

3.4 | Les flux en heure de pointe du soir (17h00-18h00) 29

4 | La génération de trafic par mode 32

4.1 | Postulats 32

4.2 | L'évolution naturelle du trafic à l'horizon 2028 32

4.3 | La génération des usages liés au fonctionnement de la zone 34

5 | Trafics à la mise en service du projet (2028) 40

5.1 | Sur une journée type (TMJA) 40

5.2 | En heure de pointe du matin 43

5.3 | En heure de pointe du soir 45

6 | Simulations complémentaires 47

6.1 | Situation future (2028) sans projet 47

6.2 | Situation future +20 ans (2048) sans projet 50

6.3 | Situation future +20 ans (2048) avec projet 52

6.3.1 | Sur une journée type (TMJA) 52

6.3.2 | En heure de pointe du matin 54

6.3.3 | En heure de pointe du soir 56

6.4 | Synthèse des évolutions entre état actuel et état projet 2048 58

6.5 | Bilan de l'évolution de trafic avec projet entre 2028 et 2048 61

7 | Annexes 62

7.1 | Comptages automatiques 62

7.2 | Table des illustrations 68

1 | Synthèse et conclusions de l'étude

Note générale : les comptages ont été réalisés le mardi 11 juin 2024 lors des périodes de pointe du matin et du soir et sur une semaine complète du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024 inclus. Les données de fréquentation du site ainsi que les volumes de déplacements ont donc été observés durant ces deux périodes et sont mises en exergue dans ce document.

1.1 | Objet de l'étude

L'objet de l'analyse est d'évaluer les volumes de flux spécifiquement générés par le projet de réhabilitation du sanatorium en centre de séminaires et de la construction de logements et d'une crèche et d'en mesurer les impacts :

- En termes de volumes de trafic sur le réseau viaire structurant à l'horizon du projet, en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir un mercredi (voir explications ci-dessous),
- En termes de fonctionnement global sur les principales intersections et sur le système dans son entièreté.

L'analyse a respecté plusieurs étapes :

- La situation actuelle en matière de trafic en TMJA, et un mercredi en heure de pointe du matin de 8h00 à 9h00 et en heure de pointe du soir de 17h00 à 18h00, permettant de travailler sur les pointes de fréquentation de la zone,
- Définition de TMJA : le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est calculé à partir de la moyenne sur 7 jours du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus.
- Les usages générés par le projet, par type d'usagers (pendulaires et visiteurs),
- La conversion des usages en flux, par type de mode selon les parts modales pratiquées sur la commune selon le recensement de la population par l'Insee de 2021 (Véhicules légers, transports en commun et modes actifs) ainsi que le nombre potentiel de poids-lourds,
- La répartition des flux par période : par jour et par heures de pointe,
- L'analyse de l'impact de ces nouveaux flux par rapport à la situation actuelle.
- En partant du postulat que le centre de séminaires connaitra un pic d'activité les mercredis en termes de départs et d'arrivées, et afin de prendre en compte au mieux son poids dans la génération de flux, nous avons réajusté les données directionnelles du mardi (jour de comptage) en appliquant un coefficient multiplicateur sur la base des données du mercredi issue des compteurs

Ce document présente l'état initial des circulations, établi en juin 2024 et détaille la situation future à horizon de mise en service du projet (2028).

1.2 | Les usages générés

Au regard des modalités présentées ci-dessus et des détails présentés en partie 4, les flux générés par le projet sont les suivants :

	Véhicules légers	Poids lourds (dont autocars pour le centre de séminaires)	Total
TMJA	832	65	897
HPM	183	9	192
HPS	177	3	180

1.3 | Impacts sur la circulation

Les impacts sont évalués sur la base d'une comparaison entre la situation actuelle et la situation à l'horizon du projet (en 2028).

1.3.1 | Principales conclusions en termes de trafic à l'horizon du projet (2028)

Quelle que soit la période, et notamment sur les heures les plus chargées, l'apport de flux supplémentaire lié au projet ne constituera pas un facteur de perturbation dans la fluidité du trafic. Cependant, une vigilance est à avoir dans l'accès depuis les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui ne sont aujourd'hui pas calibrées pour recevoir un trafic important. La Route de la Montagne devra être l'accès privilégié pour les véhicules légers, et exclusif pour les poids lourds. L'analyse a pris en compte ce paramétrage avec une hypothèse de 75% des flux VL en connexion avec la Route de la Montagne, et 100% des flux PL.

Les nouveaux volumes générés ne viendront pas modifier le fonctionnement des principales intersections du secteur. Par ailleurs, malgré une augmentation plus importante du trafic sur la voie en connexion avec le projet (Route de la Montagne), les volumes bruts restent modérés, que ce soit en TMJA ou en heure de pointe : deux sens confondus, la Route de la Montagne recevra ainsi 1 397 véhicules en TMJA, 217 véhicules en heure de pointe du matin et 237 véhicules en heure de pointe du soir. En raison de la ventilation des flux PL exclusivement sur la Route de la Montagne depuis et vers le projet, et malgré des volumes bruts modérés, la part poids-lourds pourra être significative et supérieure à l'état actuel sur cet axe.

En flux journaliers

En comparaison avec la situation actuelle, l'augmentation du trafic sur les voiries principales varie autour de 7% à 102%. Cette augmentation est en lien direct avec la création du projet, et s'ajoute également à une évolution annuelle tendancielle du trafic.

Les accès directs au projet, via la Route de la Montagne ou les rues de l'Ordibée/du Chemin Vert connaissent une augmentation supérieure à 50% par sens en raison de trafics faibles en état actuel (2024) puisqu'elles ne desservent aujourd'hui qu'un quartier résidentiel de quelques logements, une crèche et une entreprise. De manière plus précise :

- Les rues en accès sud au projet (rues de l'Ordibée/du Chemin Vert) voient leur trafic augmenter de 52 à 55% par sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le sud sera emprunté par 618 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 216 véhicules en TMJA) en connexion avec la rue Paul Faure (D62) à Mogneville.
- La route de la Montagne au nord voit son trafic augmenter d'environ 101% dans les deux sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le nord sera emprunté par 1 396 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 704 véhicules en TMJA) en connexion avec la D29.

Par ailleurs, le projet a un impact moins important sur les voiries principales extérieures au périmètre :

- La rue Paul Faure (D62) à Mogneville voit ainsi son trafic augmenter d'environ 7% en TMJA, ce qui se traduit par une augmentation de trafic en volume brut de l'ordre de 145 véhicules vers la rue Faure (D62) nord (soit 2 206 véhicules deux sens confondus) et de 144 véhicules vers la rue Faure (D62) sud (soit 2 117 véhicules deux sens confondus).
- Quant à la D29, son évolution de trafic est de l'ordre de +13%. Cela se traduit par une augmentation du trafic en volume brut de 418 véhicules vers la D29 Est (soit 3 599 véhicules deux sens confondus) et de 397 véhicules vers la D29 Ouest (soit 3 418 véhicules deux sens confondus).

Globalement, les flux générés par le projet impactent le trafic de manière modérée, notamment sur les voiries extérieures et sur la Route de la Montagne qui a la capacité d'accueillir ce trafic supplémentaire.

Une vigilance sera à maintenir sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui présentent aujourd'hui quelques contraintes ne permettant pas d'accueillir un trafic important : contraintes de largeurs, de tonnage et nombreux virages notamment. Par ailleurs, la signalétique en vigueur montre que ces rues ne sont aujourd'hui pas calibrées pour accueillir des véhicules de plus de 3,5 tonnes. Les poids lourds en accès au site devront donc impérativement s'y connecter depuis le nord. Un travail sur la signalétique routière (jalonnement) pourra permettre d'orienter les véhicules vers la route de la Montagne.

En heure de pointe du matin

Les évolutions sont plus hétérogènes qu'en flux journaliers en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux principalement générés vers et depuis le projet.

Les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert voient leur trafic augmenter de 131,8% en direction du projet (principalement les séminaristes qui arrivent depuis Mogneville) et de 70,5% depuis le projet (plutôt les résidents actifs en flux domicile-travail). En flux brut, cela représente respectivement 26 et 20 véhicules supplémentaires vers et depuis le projet. Ces flux restent faibles avec 95 véhicules dans les deux sens confondus. Par ailleurs, les flux sont ventilés sur la Rue Paul Faure (D62) à Mogneville, qui voit son trafic légèrement augmenter (soit de 10,2 à 13,2%).

Comme pour le trafic en TMJA, la route de la Montagne est davantage impactée par le projet. Elle servira d'accès principal au site et voit son trafic nettement augmenter en heure de pointe du matin. Cette donnée est cependant à relativiser :

- Les flux depuis le projet (flux domicile-travail principalement) en direction du nord augmentent de 171,2% par rapport à l'état actuel (63 véhicules supplémentaires en flux bruts pour un total de 100 véhicules). Ensuite, les flux sont ventilés sur la D29 entre l'Est et l'Ouest qui connait une augmentation de trafic de 22% environ.
- En direction du projet, la route de la Montagne connait une augmentation nettement plus importante, atteignant 386,6%. Cela s'explique à la fois par l'arrivée d'une partie des séminaristes en heure de pointe du matin, que ce soit en VL ou en PL (autocar), des livraisons PL également effectuées en partie en heure de pointe du matin et de l'arrivée des actifs sur site (centre de séminaire, crèche…). Cependant, en données brutes, l'augmentation du trafic atteint 93 véhicules supplémentaires (soit un total de 117 véhicules en direction du projet) ce qui reste modéré à la vue du profil de voirie et de l'accès direct au site (qui permet de ne pas transiter par le lotissement notamment). Cette forte évolution s'explique par un volume de trafic faible à l'état actuel avec 24 véhicules.

En heure de pointe du soir

A l'inverse du matin, les flux en heure de pointe du soir sont moins hétérogènes en raison des flux pendulaires de retour au domicile et du départ d'une partie des séminaristes du site.

Les flux restent modérés sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui voient pourtant leur trafic augmenter d'environ 95% depuis le projet et d'environ 82% vers le projet. En volume brut, cela se traduit par une augmentation respective de 26 et 20 véhicules. Deux sens confondus, le trafic atteint donc 97 véhicules sur ces rues en heure de pointe du soir. A l'Ouest, sur la connexion avec la rue Paul Faure (D62), l'évolution des flux varient entre +11,6% et +15,9% et les trafics en flux bruts restent faibles.

A nouveau, la Route de la Montagne est l'axe qui connait l'augmentation de flux la plus importante. Cependant, cette évolution est plutôt homogène entre les deux sens avec +127,9% en direction du projet et +158,1% depuis le projet. En heure de pointe du soir sont principalement pris en compte les flux domicile-travail (retour au domicile), et le départ des séminaristes et de quelques actifs du site. Aucun poids lourd

en livraison n'est comptabilisé en heure de pointe du soir. En flux brut, cela se caractérise par une augmentation de 59 véhicules en direction du projet et de 81 depuis le projet. Globalement, deux sens confondus, la route de la Montagne supportera un trafic de 237 véhicules en heure de pointe du soir.

La D29 connait une augmentation du trafic légèrement plus importante pour les flux en provenance du projet. Cette augmentation atteint 24,8% de flux supplémentaires contre environ 19% pour les flux en direction du projet.

1.3.2 | Principales conclusions en termes de trafic à l'horizon + 20 ans de la mise en service du projet (2048)

Globalement, si les flux générés par le projet n'impactent pas davantage le trafic à horizon 2048 (puisque tous les services et habitations seront livrés dès 2028), l'évolution tendancielle du trafic est le principal facteur explicatif d'une augmentation des volumes bruts de trafic entre ces deux horizons. Cependant, nous estimons que le réseau viaire actuel sera toujours calibré pour absorber ces nouveaux flux.

A nouveau, il est important de signaler que la rue de l'Ordibée et le Chemin Vert ne sont pas calibrés pour accueillir des poids lourds. Avec l'augmentation des volumes de trafics d'ici 2028 et plus encore d'ici 2048, il sera important de veiller au bon accès au site pour les poids lourds *via* la Route de la Montagne.

1.3.3 | Synthèse des trafics

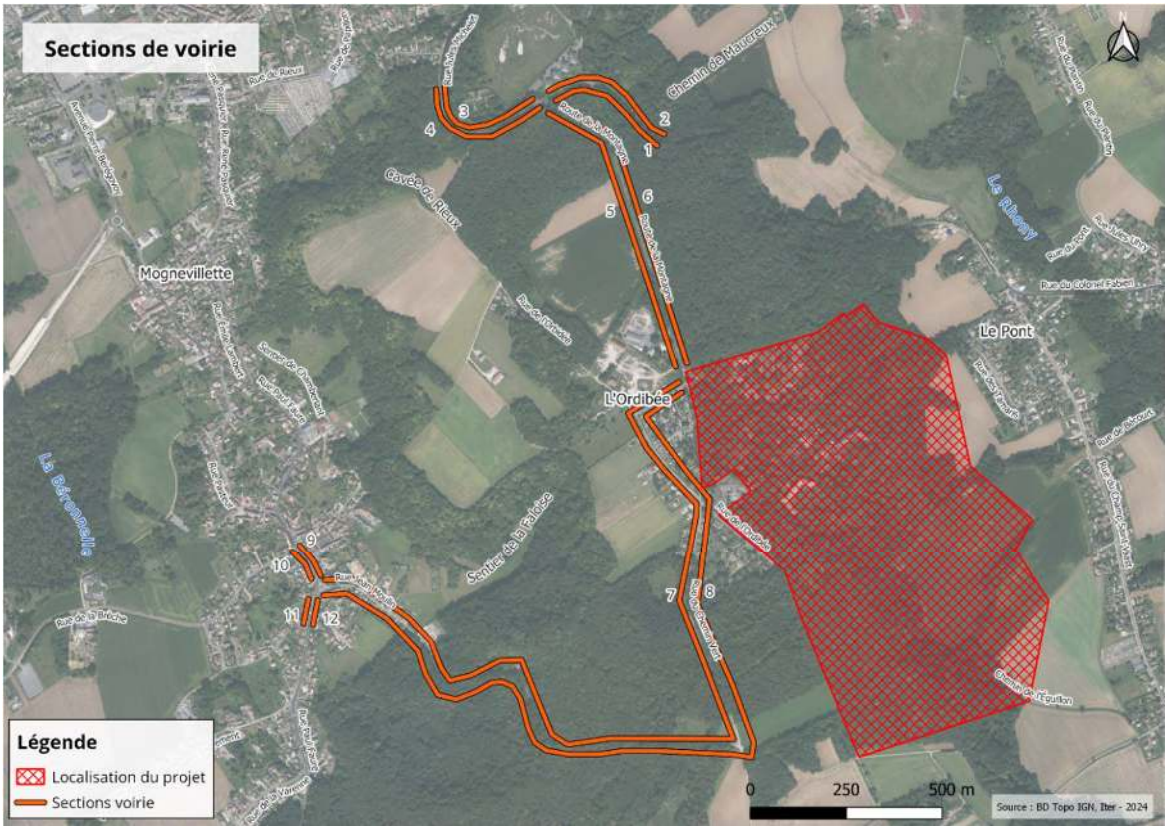


Figure 1 : Segmentation de la voirie – Iter 2024

1.3.3.1 | Synthèse des trafics à l'état actuel

Synthèse des principaux trafics des sections étudiées :

Section	Rue	Sens	FLUX ACTUELS HPM (UVP)	FLUX ACTUELS HPS (UVP)	FLUX ACTUELS VL TMJA	FLUX ACTUELS PL TMJA	Part des PL (en %)
1	D29 Est	Ouest-Est	144	172	1584	22	1,4
2	D29 Est	Est-Ouest	156	187	1550	25	1,6
3	D29 Ouest	Ouest-Est	158	177	1472	25	1,7
4	D29 Ouest	Est-Ouest	131	153	1500	24	1,6
5	Route de la Montagne	Nord-Sud	24	46	336	11	3,2
6	Route de la Montagne	Sud-Nord	37	51	335	10	2,9
8	Rue du Chemin Vert	Sud-Nord	20	24	193	3	1,5
7	Rue du Chemin Vert	Nord-Sud	29	27	203	3	1,5
9	D62 Nord	Sud-Nord	78	114	992	10	1,0
10	D62 Nord	Nord-Sud	167	80	1049	10	0,9
11	D62 Sud	Sud-Nord	153	72	1028	11	1,1
12	D62 Sud	Nord-Sud	65	115	924	10	1,1

Figure 2 : Tableau de synthèse des trafics étudiés par section en 2024

1.3.3.2 | Évolutions entre état actuel et état projet 2028

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2028 (en TMJA)

Véhicule par jour (v/j)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. naturelle trafic)
1 - D29 Est	1606 v/j	179 v/j	13,2%	1818 v/j
2 - D29 Est	1575 v/j	175 v/j	13,1%	1781 v/j
3 - D29 Ouest	1497 v/j	165 v/j	13,1%	1693 v/j
4 - D29 Ouest	1524 v/j	170 v/j	13,2%	1725 v/j
5 - Route de la Montagne	347 v/j	345 v/j	101,3%	699 v/j
6 - Route de la Montagne	345 v/j	345 v/j	101,9%	697 v/j
7 - Rue du Chemin Vert	206 v/j	104 v/j	52,5%	314 v/j
8 - Rue du Chemin Vert	196 v/j	104 v/j	55,1%	304 v/j
9 - D62 Nord	1002 v/j	50 v/j	7,0%	1072 v/j
10 - D62 Nord	1059 v/j	54 v/j	7,1%	1134 v/j
11 - D62 Sud	1039 v/j	54 v/j	7,2%	1114 v/j
12 - D62 Sud	934 v/j	50 v/j	7,4%	1003 v/j

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2028 (en HPM).

Véhicule en HPM (v/h)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. naturelle trafic)
1 - D29 Est	144 v/h	30 v/h	22,9%	177 v/h
2 - D29 Est	156 v/h	51 v/h	34,4%	210 v/h
3 - D29 Ouest	158 v/h	33 v/h	22,7%	194 v/h
4 - D29 Ouest	131 v/h	42 v/h	33,9%	175 v/h
5 - Route de la Montagne	24 v/h	92 v/h	386,6%	117 v/h
6 - Route de la Montagne	37 v/h	63 v/h	171,2%	100 v/h
7 - Rue du Chemin Vert	29 v/h	20 v/h	70,5%	49 v/h
8 - Rue du Chemin Vert	20 v/h	26 v/h	131,8%	46 v/h
9 - D62 Nord	78 v/h	6 v/h	10,2%	86 v/h
10 - D62 Nord	167 v/h	19 v/h	13,2%	189 v/h
11 - D62 Sud	153 v/h	13 v/h	10,9%	169 v/h
12 - D62 Sud	65 v/h	7 v/h	13,2%	74 v/h

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2028 (en HPS).

Véhicule en HPS (v/h)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. Naturelle trafic)
1 - D29 Est	172 v/h	39 v/h	24,8%	215 v/h
2 - D29 Est	187 v/h	32 v/h	18,9%	222 v/h
3 - D29 Ouest	177 v/h	40 v/h	24,8%	221 v/h
4 - D29 Ouest	153 v/h	26 v/h	19,2%	182 v/h
5 - Route de la Montagne	46 v/h	58 v/h	127,9%	105 v/h
6 - Route de la Montagne	51 v/h	80 v/h	158,1%	132 v/h
7 - Rue du Chemin Vert	27 v/h	25 v/h	94,7%	53 v/h
8 - Rue du Chemin Vert	24 v/h	19 v/h	81,8%	44 v/h
9 - D62 Nord	114 v/h	15 v/h	15,2%	132 v/h
10 - D62 Nord	80 v/h	8 v/h	11,6%	89 v/h
11 - D62 Sud	72 v/h	10 v/h	15,9%	83 v/h
12 - D62 Sud	115 v/h	11 v/h	12,0%	129 v/h

2 | Eléments de cadrage

2.1 | Rappel des principales caractéristiques du projet et son insertion urbaine

La vocation première du projet est de proposer la construction, la réhabilitation et l'extension de bâtiments pour réaliser un centre de séminaire, des logements, une ferme pédagogique, ainsi que la construction d'une crèche.

La connexion viaire externe du projet se fera au niveau de la Route de la Montagne, au nord-ouest du projet. Ce sera la seule connexion viaire externe du projet.

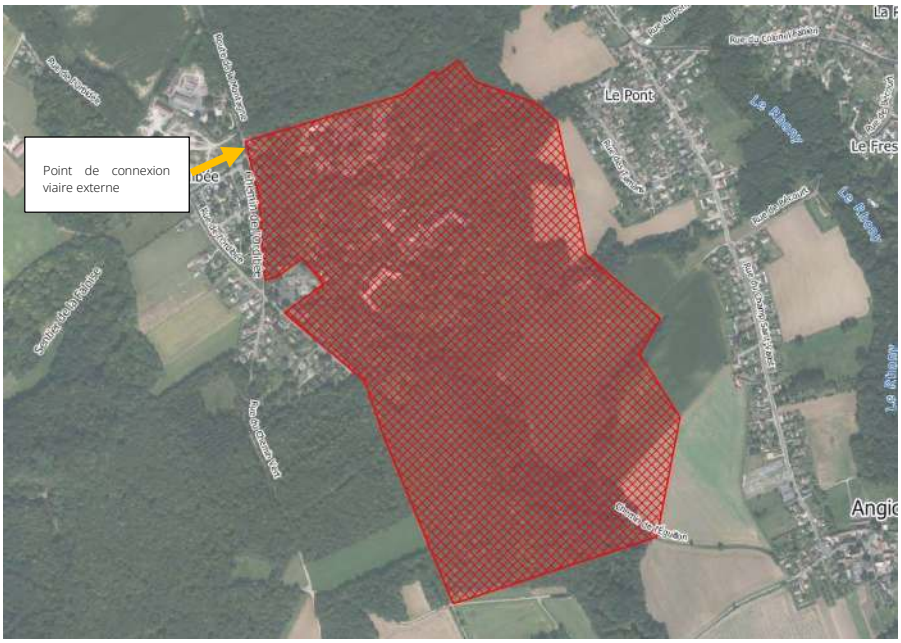


Figure 3 : Projection de l'emprise du projet– Iter, 2024

2.2 | L'offre de mobilité à proximité du projet

2.2.1 | L'accessibilité routière du projet

2.2.1.1 | Hiérarchisation de la voirie

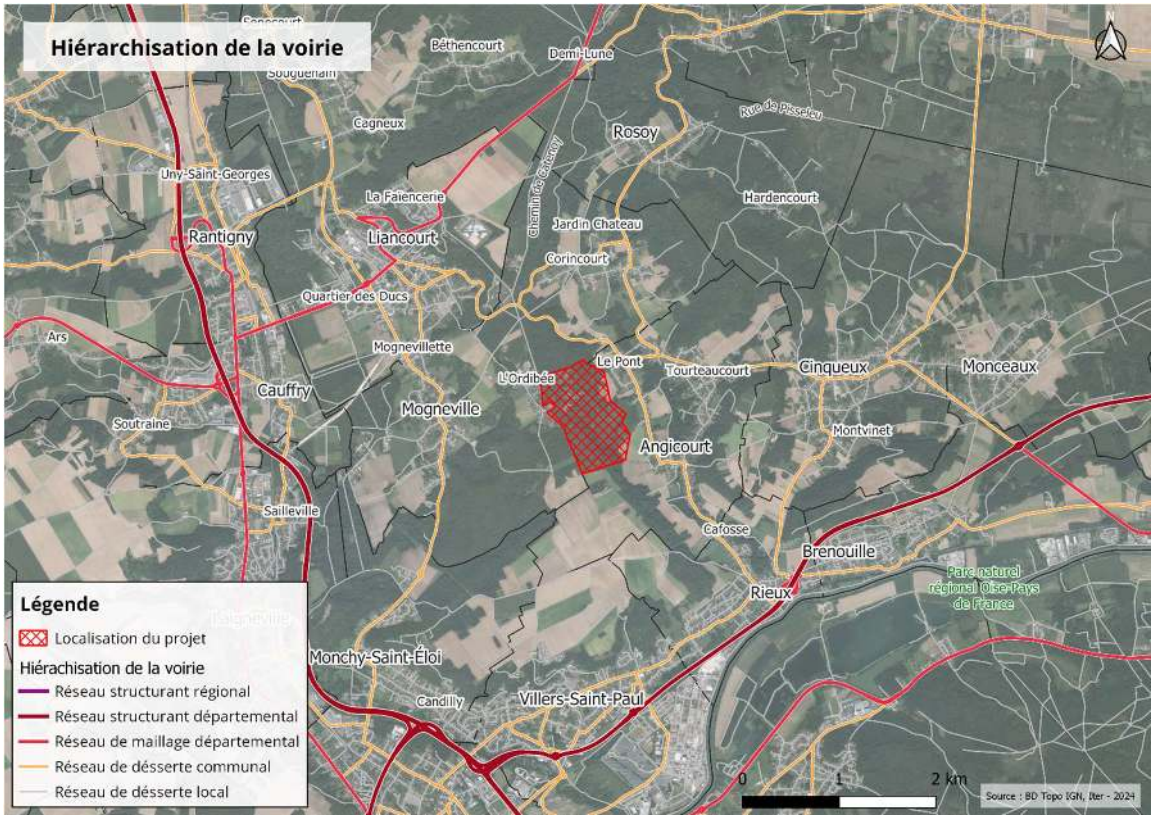


Figure 4 : Hiérarchisation de la voirie – Iter, 2024

Le projet se situe en milieu rural, caractérisé par un environnement forestier, sur la commune d'Angicourt (60). Le projet se trouve à proximité d'axes routiers importants (réseau structurant départemental) tels que les départementales D1016 à l'ouest et D200 au sud qui proposent des connexions directes avec les communes de Creil, Clermont ou Compiègne.

L'accès direct au site se fera par le Chemin de l'Ordibée. Cet accès est déjà existant. Un second accès est à l'étude au niveau du croisement entre le Chemin de l'Ordibée et la Rue de l'Ordibée.

2.2.1.2 | Accidentologie et vitesses moyennes relevées

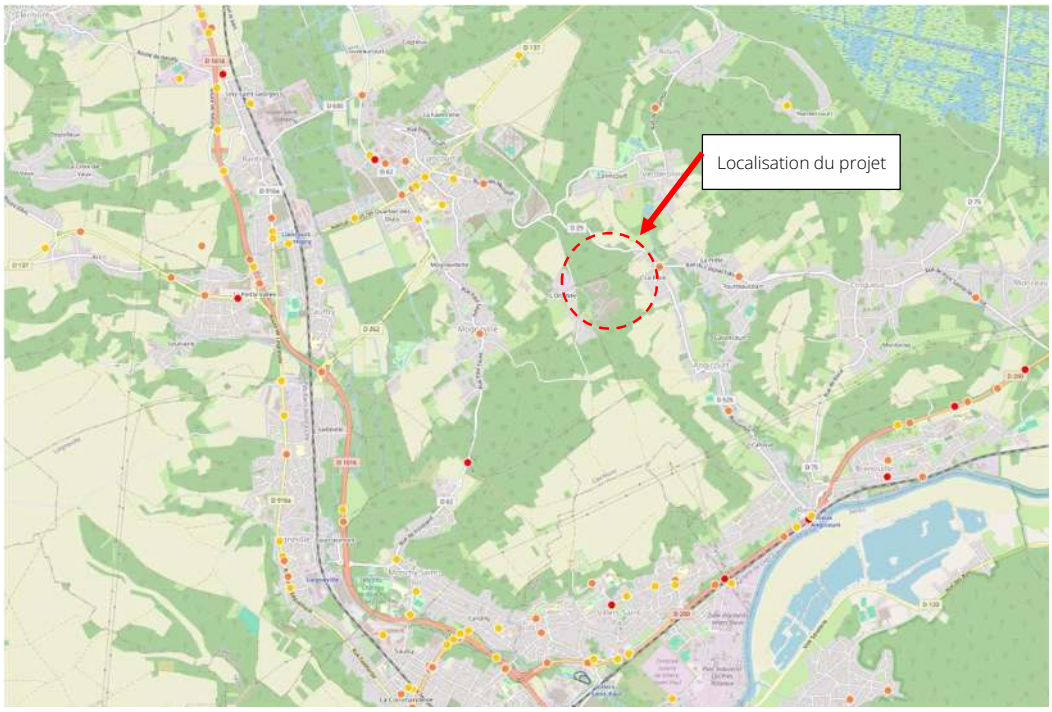


Figure 5 : Accidentologie – ONISR, 2013 à 2022

Selon la carte ci-dessus, le secteur ne présente pas de caractère particulièrement accidentogène.

Sur la période 2013-2022, quelques accidents sont présents sur les différentes départementales dans un secteur proche.

- Sur la D29, en 2017, un accident grave non mortel d'un motard et son passager,
- Dans le centre-bourg de Mogneville, en 2020, un accident grave non mortel d'un automobiliste.

Sur la route de la Montagne en accès au site, la rue de l'Ordibée et la rue du Chemin Vert, aucun accident n'a été recensé entre 2013 et 2022.

Les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules motorisés sont en cohérence avec la réglementation sur les sections analysées :

Sur la route de la Montagne (limitation à 80 km/h) : la vitesse moyenne est légèrement supérieure à 47 km/h dans les deux sens. Le comptage était réalisé au sud de la route de la montagne, à proximité de l'entrée du hameau, ce qui peut expliquer que le vitesse moyenne soit bien en deçà de la règlementation en vigueur.

Sur la rue du Chemin Vert (limitation à 80 km/h) : la vitesse moyenne est située entre 42,3 et 45,5 km/h. L'environnement routier étroit et sinueux explique ces vitesses pratiquées largement en dessous de la règlementation.

Aucun compteur n'était positionné dans le hameau (chemin de l'Ordibée, limité à 40 km/h). On peut cependant estimer, à la vue des vitesses pratiquées en amont et en aval de l'Ordibée et de l'environnement étroit, que les véhicules circulent à une vitesse inférieure aux 40 km/h règlementaires.

Sur la D29 (limitation à 80 km/h), l'environnement sinueux contraint les véhicules à adapter leur vitesse. Les vitesses moyennes pratiquées oscillent donc entre 56,2 et 63 km/h.

A Mogneville, l'axe est caractérisé par un environnement urbain étroit et doté de chicanes au sud et d'un stop au nord. Ainsi, la vitesse moyenne pratiquée est comprise entre 32,4 et 40,3 km/h pour une règlementation fixée à 40 km/h.

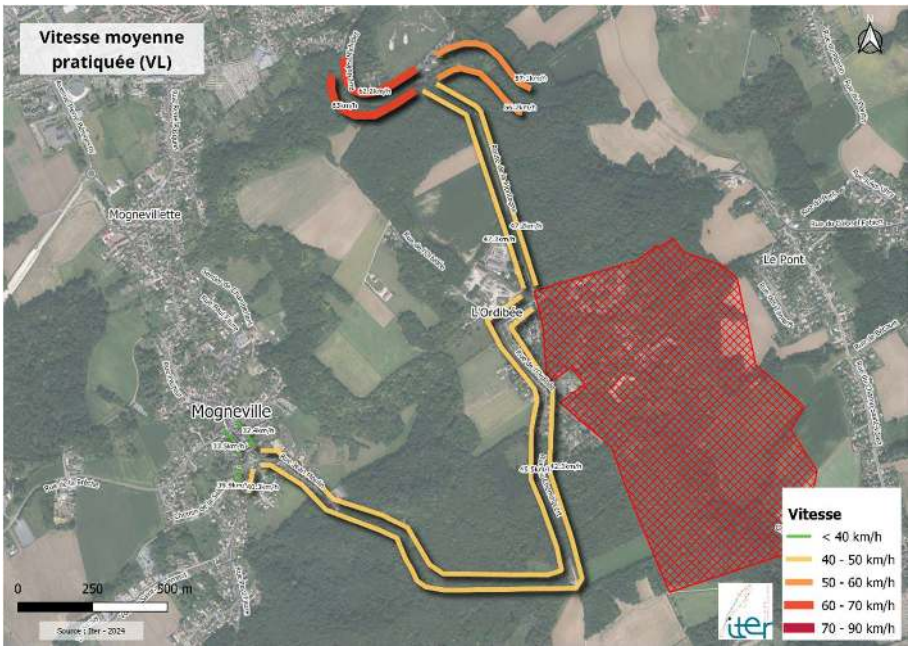


Figure 6 : Vitesses moyennes pratiquées relevées sur le secteur - Iter, 2024

Recommandations sur la règlementation de vitesse :

- À la vue des vitesses pratiquées, la route de la montagne et la rue du Chemin Vert n'ont pas besoin de faire l'objet d'une révision de la règlementation de vitesse (aujourd'hui limitée à 80 km/h).
- Concernant l'axe traversant le hameau de l'Ordibée (rue de l'Ordibée), dont la limitation actuelle est de 40 km/h, nous recommandons d'adapter et de clarifier la règlementation pour augmenter le niveau de sécurité vis-à-vis d'éventuels piétons. Une règlementation en zone 30 serait opportune afin d'assurer une cohérence sur l'ensemble des rues et impasses du hameau.

2.2.2 | Les transports collectifs à proximité

2.2.2.1 | Transport à la demande

La communauté de communes d'Oise et d'Halatte est autorité organisatrice des mobilités. Elle a ainsi créé en 2023 un réseau de bus toujours en développement aujourd'hui. A juin 2024, seul un TAD (transport à la demande) dessert le site du projet. Le service est entièrement gratuit.

Ce TAD est réservable de 4 semaines à l'avance, à la veille du déplacement, et permet notamment de connecter le centre-bourg d'Angicourt. Il permet également de connecter la commune plus importante de Pont-Sainte-Maxence. L'adresse de départ est libre (le client peut donc demander à être récupéré à son domicile), tandis que l'adresse de retour doit être l'un des arrêts proposé par le service. L'arrêt à proximité immédiate du site est l'arrêt Villemin.

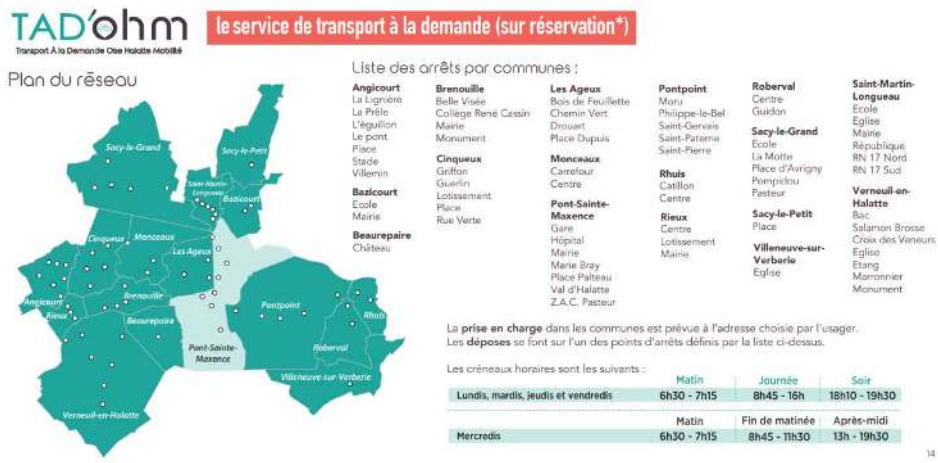


Figure 7 : Réseau de transport à la demande TAD'ohm, Oise Halette Mobilité, 2024

Figure 8 : Arrêt de bus d'Angicourt Villemin – GoogleMaps, 2022

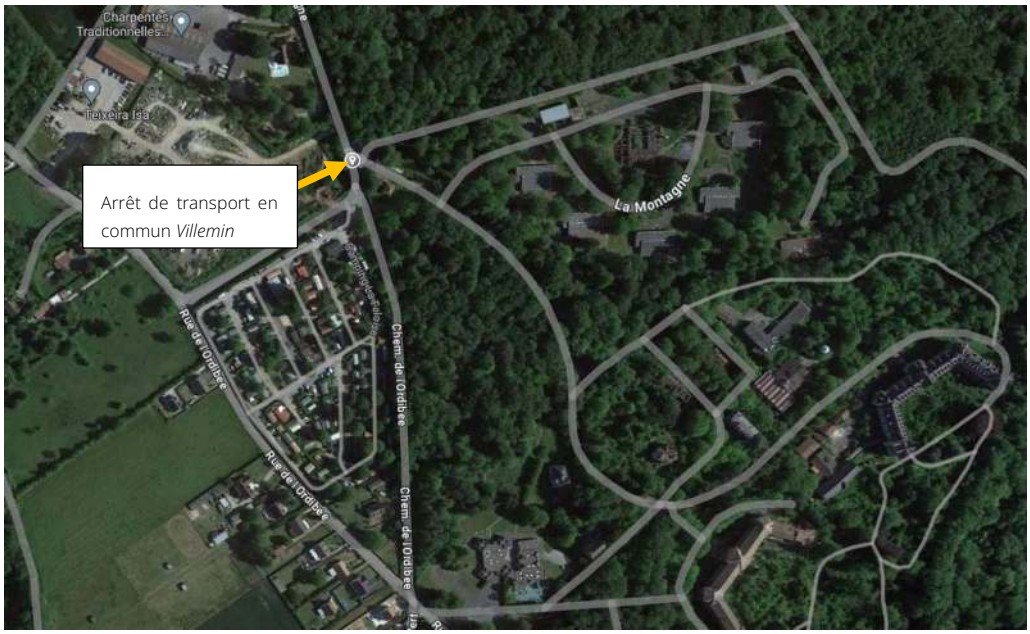


Figure 9 : Localisation de l'arrêt de transports en commun à proximité du site – GoogleMaps, 2024

L'unique arrêt de transports en commun à proximité du projet est situé sur le Chemin d'Ordibée. Depuis l'extrémité nord-ouest du projet, l'arrêt est situé à l'entrée du site.

2.2.2.2 | Transport en autocar

Le site est desservi par 2 lignes de car organisées par la Région Hauts de France (lignes 6316 et 6354). Ces lignes offrent des connexions avec les communes d'Angicourt, Verderonne, Rosoy, Labruyère, Sacy-le-Grand, Breuil-le-Vert, Clermont, Agnetz ou Liancourt.

Le billet unitaire s'élève à 1€/trajet, tandis qu'un abonnement mensuel tous publics est proposé à 30€/mois.

Ces lignes d'autocar sont limitées en termes d'offre puisqu'elles sont avant tout conçues pour des déplacements scolaires et sont ouvertes à tous publics. Ainsi, chacune des deux lignes ne dessert qu'une fois l'arrêt Villemin en heure de pointe du matin, et une fois en heure de pointe du soir.

2.2.3 | Analyse de l'accessibilité des modes actifs (piéton et vélo)

Le site n'est pas directement connecté à des aménagements cyclables existants. A proximité, aucun aménagement cyclable n'est recensé. Cependant, par temps clément, des chemins forestiers peuvent être empruntés pour relier les communes alentours en étant hors de la circulation automobile.

Il n'existe pas de plan vélo propre à la communauté de communes.

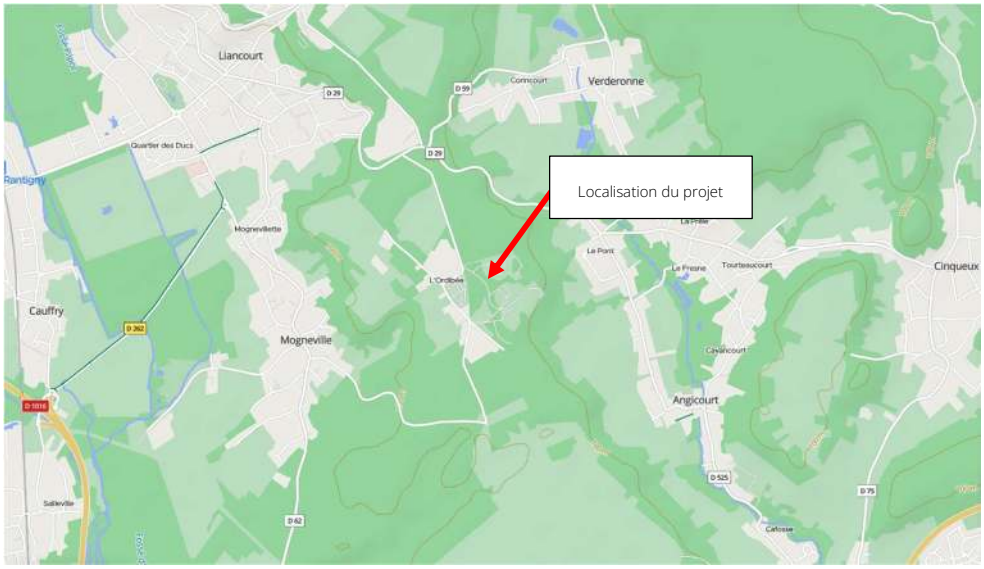


Figure 10 : Aménagements cyclables existants – GéoVélo, 2024

La génération des isochrones à partir de l'emplacement de l'accès du projet permet de brosser un portrait précis de l'accessibilité du site pour les modes de déplacements non motorisés. Ainsi, l'accessibilité piétonne extérieure est limitée en raison de l'environnement rural du site. Depuis l'accès nord-ouest du site, seul le centre bourg de la commune de Mogneville peut être relié en environ 15 minutes de marche. Cependant, les chemins forestiers doivent être empruntés et ne sont pas toujours praticables (météo, arbres couchés, …) pour des déplacements du quotidien.

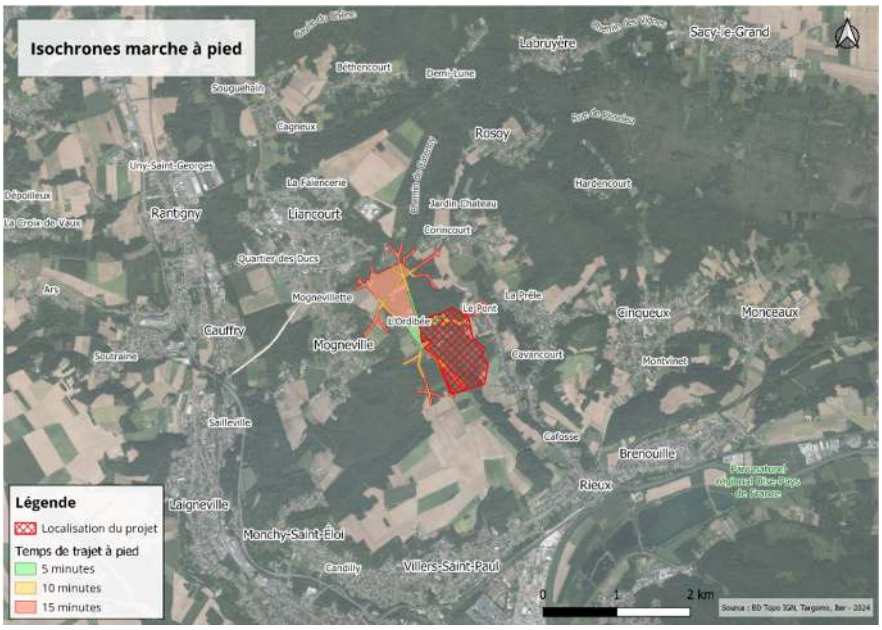


Figure 11 : Isochrone d'accessibilité piétonne – Iter, 2024

L'accessibilité à vélo du projet est davantage intéressante puisque la commune d'Angicourt ainsi que toutes les communes alentours peuvent être reliés en moins de 15 minutes pour le vélo classique.

Quant au vélo à assistance électrique, il permet de raccourcir les temps de trajet de manière importante et également de couvrir un territoire plus large en accédant par exemple aux communes de Monchy-Saint-Eloi et Villers-Saint-Paul. A noter qu'en environ 20 minutes de VAE, il est possible de connecter les gares ferroviaires de Villers-Saint-Paul et de Laigneville.

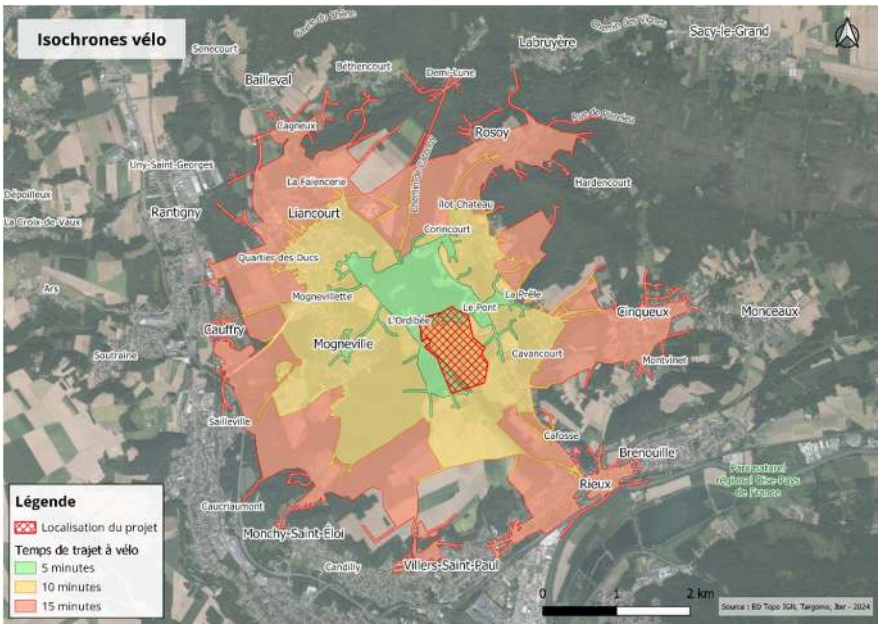


Figure 12 : Isochrone d'accessibilité vélo – Iter, 2024

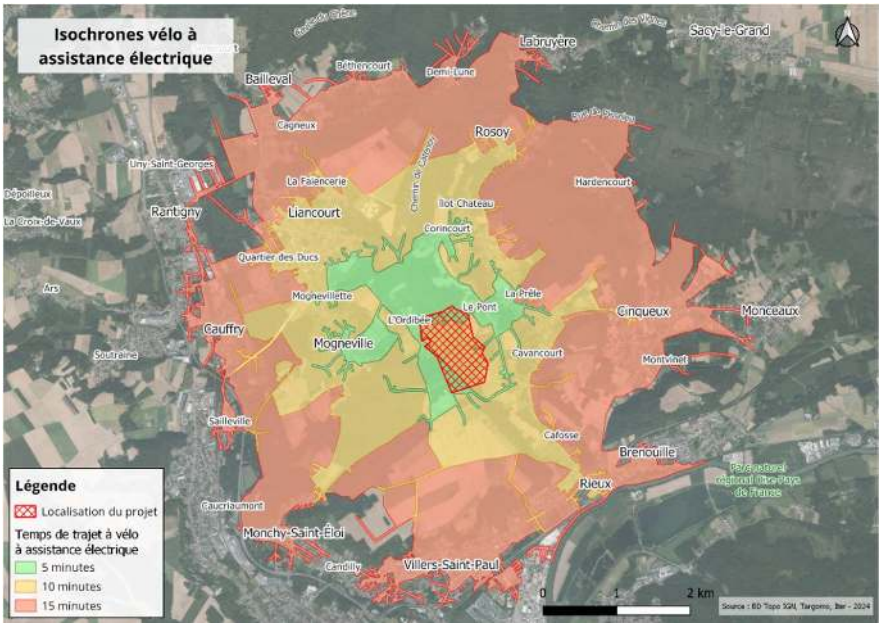


Figure 13 : Isochrone d'accessibilité vélo à assistance électrique – Iter, 2024

2.2.4 | Analyse de l'accessibilité en train

Le site ne se situe pas à proximité d'une gare SNCF. Cependant, comme mentionné ci-dessus, le Vélo à Assistance Electrique permet de connecter les gares de Villers-Saint-Paul et de Laigneville en moins de 20 minutes. Ces gares offrent notamment des connexions avec les communes de Paris, Amiens, ou Compiègne.

3 | La structure actuelle des déplacements

3.1 | Présentation de la campagne de comptage

Deux types de comptages ont été réalisés pour alimenter cette analyse :

- Des comptages directionnels sur les deux principales intersections du secteur : le mardi 11 juin 2024 de 7h00 à 9h00 et de 16h30 à 18h30.
- Des comptages automatiques, au niveau des principales sections : une semaine en période standard, du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024 inclus.

Afin de travailler sur des périodes comparables, l'heure la plus forte a été retenue. Nos données se basent donc sur la période de 8h00 à 9h00 pour l'heure de pointe du matin et sur la période de 17h00 à 18h00 pour l'heure de pointe du soir.

Pour rappel, en partant du postulat que le centre de séminaires connaitra un pic d'activité les mercredis en termes de départs et d'arrivées, et afin de prendre en compte au mieux son poids dans la génération de flux, nous avons réajusté les données directionnelles du mardi (jour de comptage) en appliquant un coefficient multiplicateur sur la base des données du mercredi issue des compteurs.

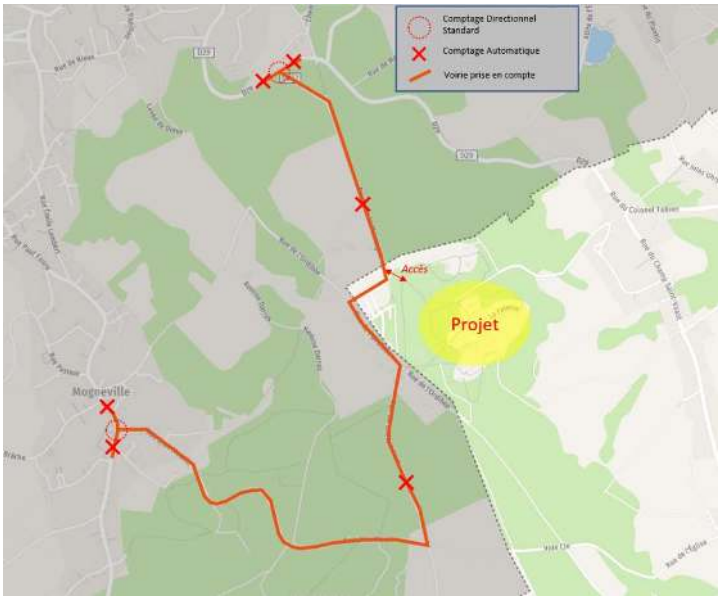


Figure 14 : Logistique terrain, localisation des compteurs et des comptages directionnels

Les données sont présentées en UVP* pour les heures de pointe du matin et du soir et en Tous Véhicules pour le trafic moyen journalier annuel (TMJA).

* Unité de Véhicule Particulier :

- Voiture/VU : 1 UVP
- Poids lourds (dont bus) : 2 UVP
- Deux roues motorisées : 0,3 UVP
- Vélo : 0,3 UVP

3.2 | Les flux journaliers (TMJA)

Les volumes sont modérés voir faibles sur l'ensemble du périmètre. L'essentiel des flux se concentre sur la route départementale D29 entre Angicourt / Cinqueux et Liancourt, de part et d'autre du carrefour avec la route de la Montagne. Dans les deux sens confondus, ces voiries accueillent 3 181 véhicules/jour à l'est du carrefour et 3 021 véhicules/jour à l'ouest du carrefour.

En parallèle, on observe que la D62 qui traverse Mogneville est également un axe relativement emprunté avec environ 2 000 à 2 100 flux journaliers dans les deux sens confondus de part et d'autre du carrefour avec la rue Jean Moulin. Ces flux restent faibles et montrent l'aspect rural du territoire.

Enfin, les voiries en connexion avec le projet ont des volumes de trafic très faibles.

- On note un volume de 692 véhicules/jour deux sens confondus sur la route de la Montagne (accès au projet depuis le nord) ;
- Concernant la rue du Chemin Vert et la rue de l'Ordibée (accès sud au projet), les flux journaliers s'élèvent à seulement 402 véhicules dans les deux sens confondus.

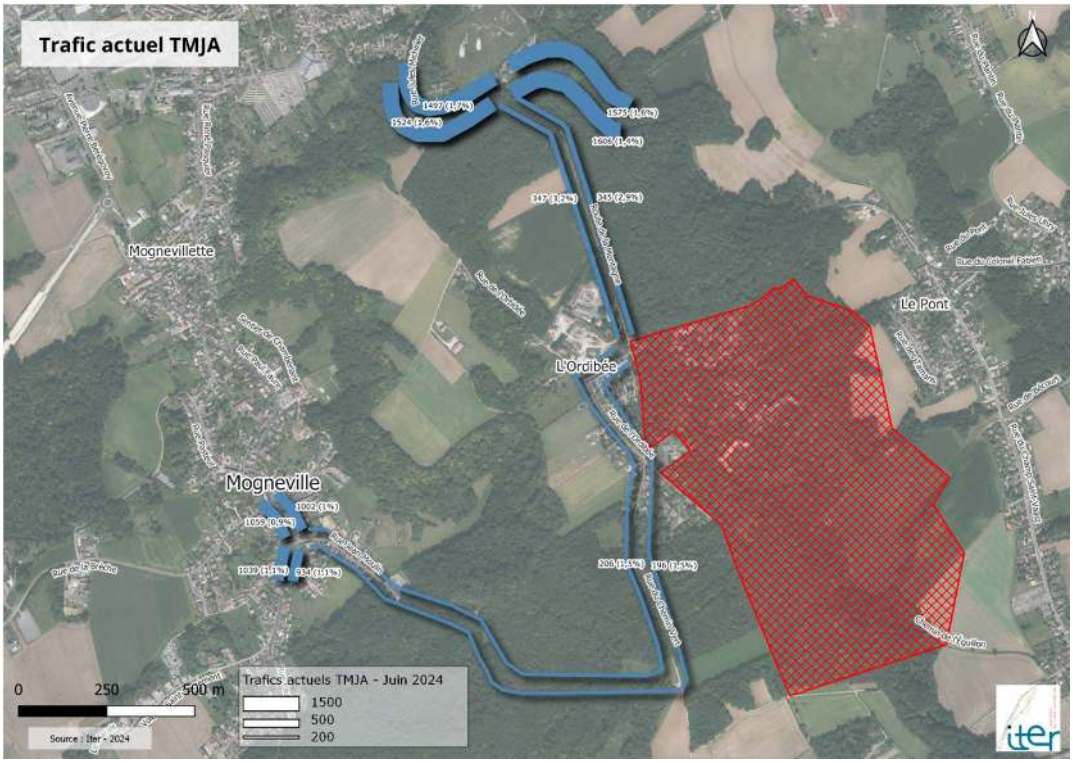


Figure 15 : Flux à l'échelle du secteur en TV (tous véhicules) et part poids lourds en % en 2024

La part poids lourds est peu élevée sur l'ensemble du secteur étudié. La route de la Montagne est le tronçon qui supporte la part poids lourds la plus importante avec respectivement 3,2 % dans le sens nord vers sud et 2,9 % dans le sens inverse. En volume, cela représente respectivement 11 et 10 poids lourds seulement. Nous pouvons noter qu'une entreprise de charpente est présente sur la route de la Montagne entre l'accès au site et la D29. Ce trafic de poids lourds est donc certainement en lien direct avec cette activité.

Concernant la D29, la part poids lourds est comprise entre 1,4 % pour la D29 Est en direction d'Angicourt, soit 22 poids lourds, et 1,7 % sur la D29 Ouest en direction de Liancourt, soit 25 poids lourds. Ce trafic est principalement en connexion avec les communes desservies par cette départementale, et est à la fois constitué de camions et d'autocars.

3.3 | Les flux en heure de pointe du matin (8h00-9h00)

La répartition des flux en heure de pointe du matin sur le secteur montre à la fois une légère attractivité de Liancourt sur la D29, mais également une majorité de flux en direction du sud depuis Mogneville. Ces véhicules sont en connexion avec des communes plus importantes telles que Nogent-sur-Oise.

On note donc que la D62 dans Mogneville (depuis le nord) est la section qui supporte le volume de trafic le plus important avec 167 uvp en heure de pointe du matin. Ces volumes restent peu importants.

Concernant les axes en connexion avec le projet, les volumes varient entre 20 uvp pour les rues du Chemin Vert et de l'Ordibée en direction du projet, et 37 uvp sur la route de la Montagne en direction de la D29.

L'attractivité de la crèche située à proximité immédiate du projet est à noter, ainsi que les départs du domicile des actifs vers le lieu d'emploi.

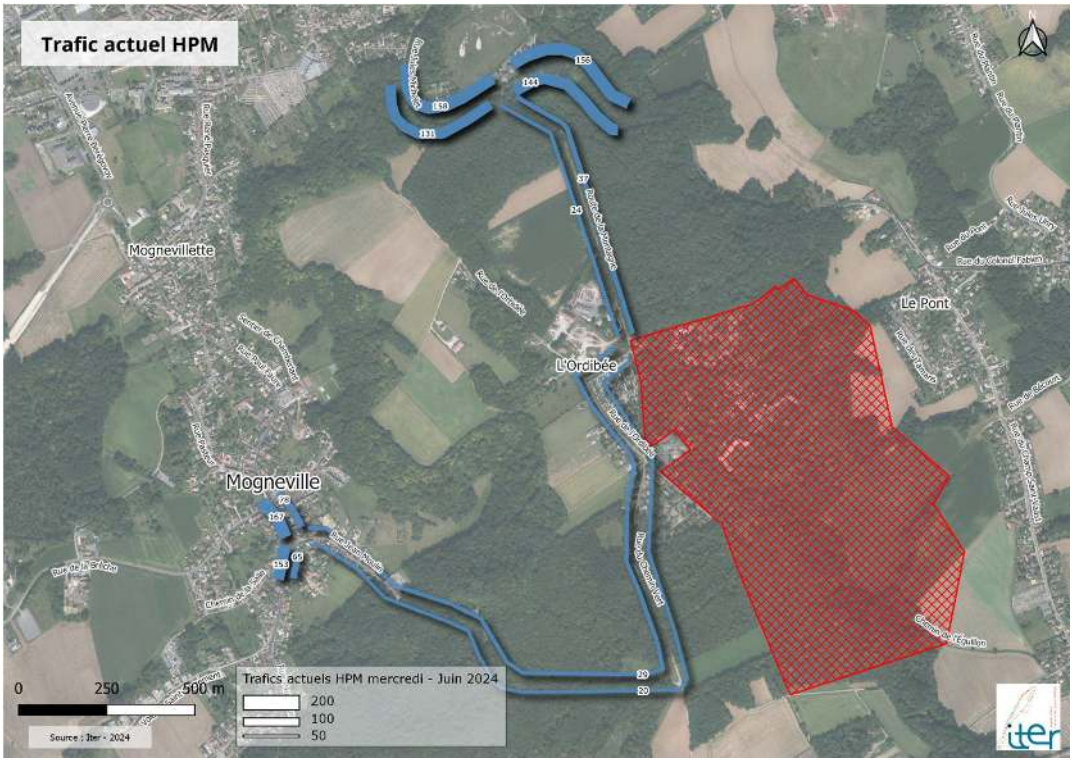


Figure 16 : Flux à l'échelle du secteur en UVP durant l'heure de pointe du matin (8h-9h) un mercredi en 2024

Concernant les mouvements du carrefour nord en heure de pointe du matin, nous observons une majorité de véhicules qui restent sur la D29 (mouvement de tout droit), et l'interaction avec la route de la Montagne est peu importante. Les véhicules en connexion vers cet axe viennent plus régulièrement de la D29 depuis Angicourt. Ce phénomène est similaire pour les véhicules qui arrivent de la route de la Montagne et qui se dirigent en plus grand nombre vers Angicourt.

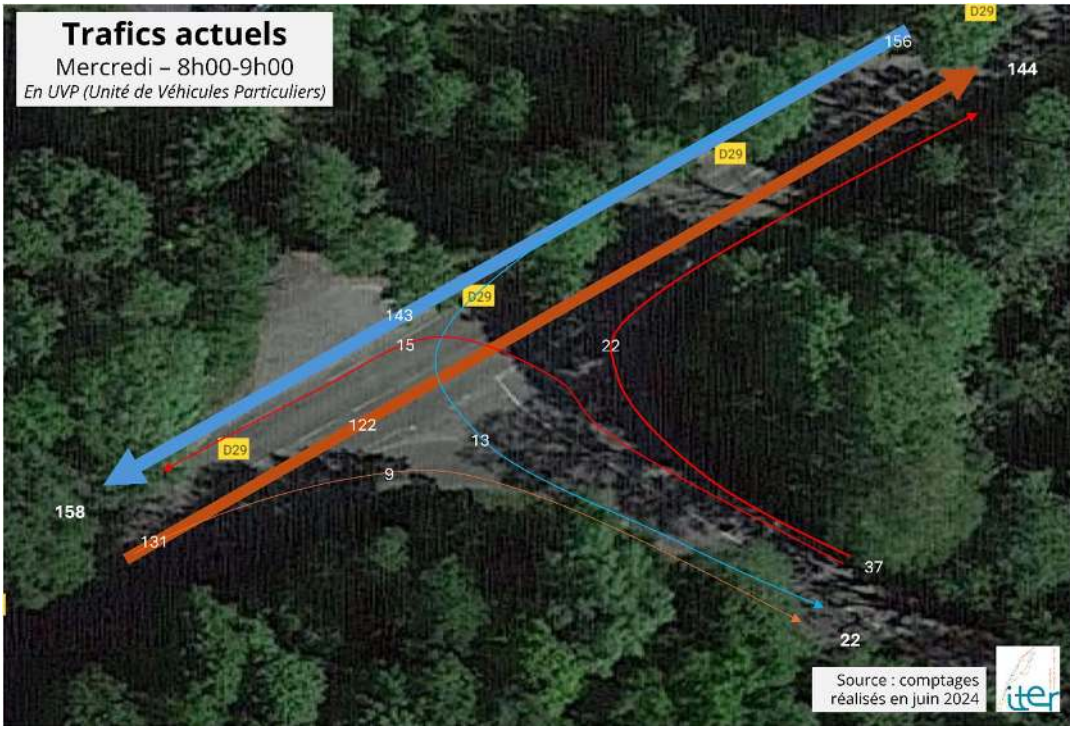


Figure 17 : Mouvements observés sur le carrefour de la D29 en connexion avec le futur accès au projet par la route de la Montagne en UVP en heure de pointe du matin (8h00-9h00) un mercredi en 2024

Concernant le carrefour ouest sur la D62, la majorité des mouvements viennent du nord et se dirigent vers le sud. La relation avec la rue du Chemin Vert est faible avec seulement 30 uvp qui s'y rendent, dont la grande majorité provient du nord.

Par ailleurs, ce sont seulement 29 uvp qui proviennent de cette même rue. La plupart bifurquent en direction du nord et de Liancourt.

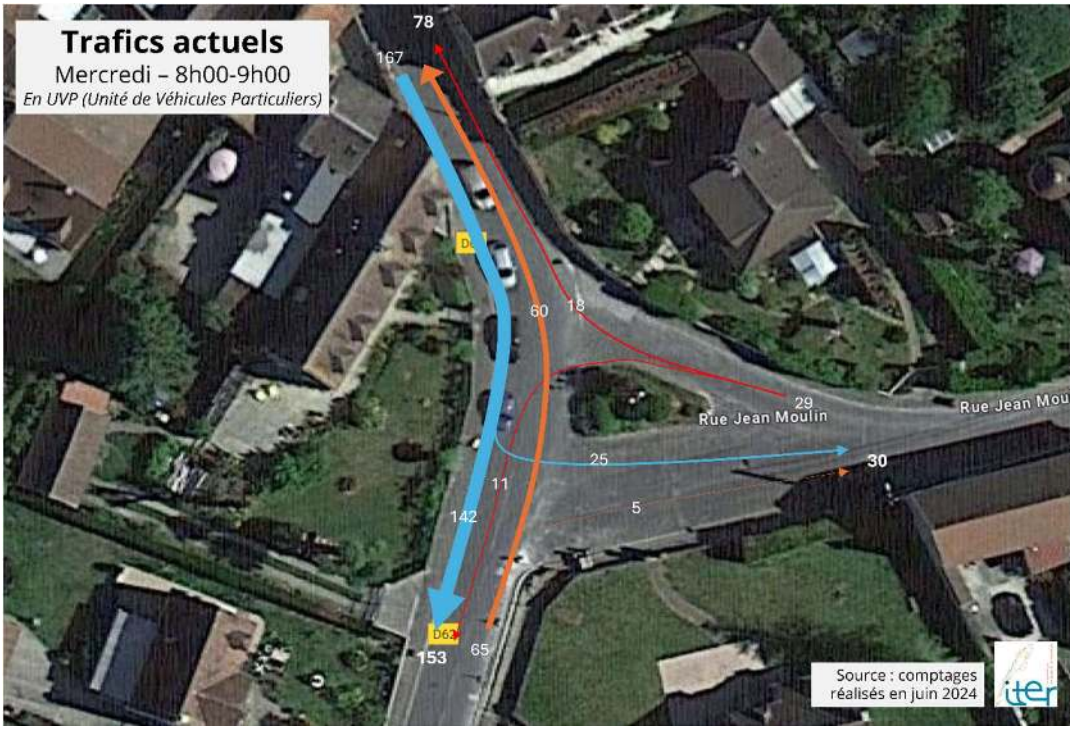


Figure 18 : Mouvements observés sur le carrefour de la D62 en connexion avec le futur accès au projet par la rue du Chemin Vert en UVP en heure de pointe du matin (8h00-9h00) un mercredi en 2024

3.4 | Les flux en heure de pointe du soir (17h00-18h00)

Les flux observés en heure de pointe du soir montrent à nouveau une attractivité des communes à proximité du projet. Ainsi, nous observons 182 uvp en provenance d'Angicourt/Cinqueux, tandis que 172 d'entre eux se dirigent vers Liancourt. Aussi, ce sont 167 uvp qui se rendent vers Angicourt/Cinqueux.

La route de la Montagne connait des flux plus importants en heure de pointe du soir qu'en heure de pointe du matin. 49 uvp se dirigent vers la D29, tandis que 45 se dirigent vers le projet. Ces flux restent peu élevés.

Concernant la D62 à Mogneville, en heure de pointe du soir, nous notons une certaine attractivité de Liancourt avec 109 uvp en cette direction.

Comme en heure de pointe du matin, les rues du Chemin Vert et de l'Ordibée sont marquées par des flux très faibles en heure de pointe du soir. Dans les chacun sens, ces flux sont d'environ 25 uvp.

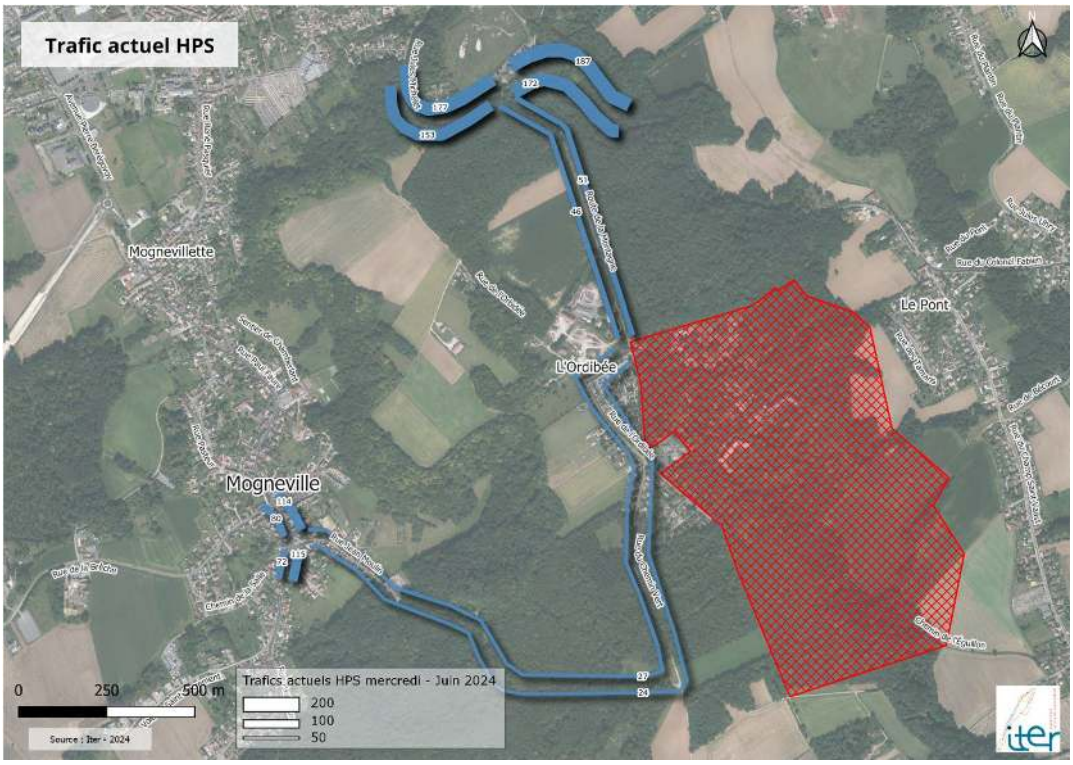


Figure 19 : Flux à l'échelle du secteur en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024

Concernant les mouvements du carrefour nord en heure de pointe du soir, nous observons également une majorité de véhicules qui restent sur la D29 (mouvement de tout droit), et que l'interaction avec la route de la Montagne est peu importante. Les véhicules qui se rendent vers cette route viennent plus régulièrement de la D29 depuis Angicourt. Ce phénomène est similaire au phénomène observé en heure de pointe du

matin. Pour les véhicules qui arrivent de la route de la Montagne, ils se dirigent en plus grand nombre vers Angicourt avec 32 véhicules.

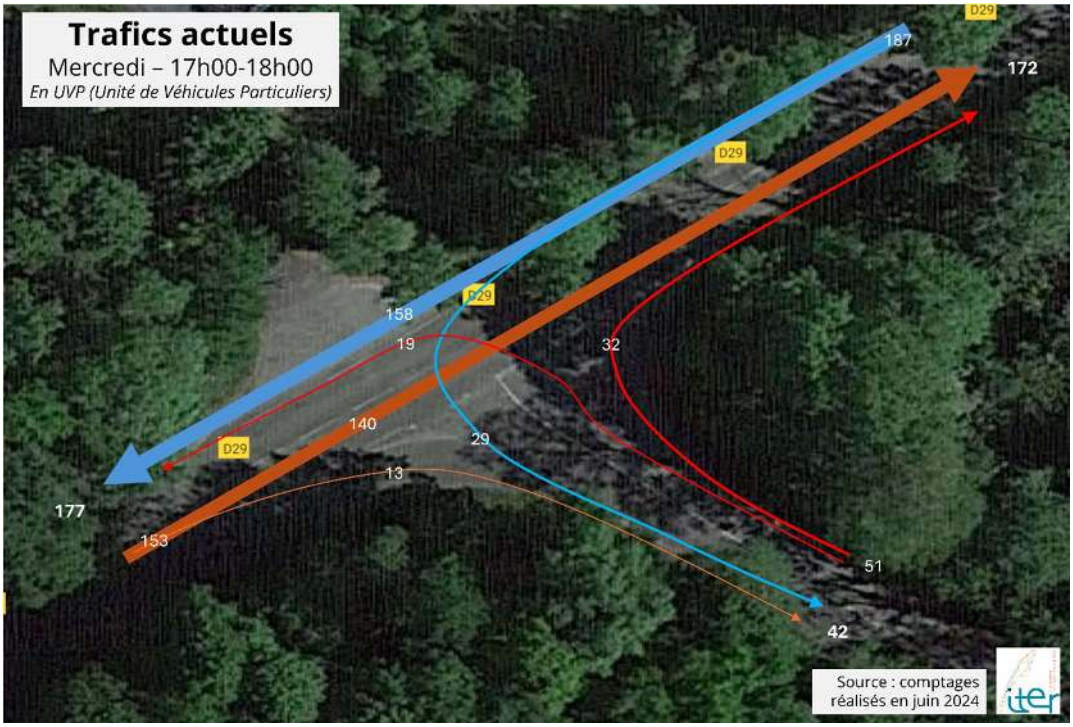


Figure 20 : Mouvements observés sur le carrefour de la D29 en connexion avec le futur accès au projet par la route de la Montagne en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024

Concernant le carrefour ouest sur le D62, la majorité des mouvements viennent du sud et se dirigent vers le nord (Liancourt). La relation avec la rue du Chemin Vert est faible avec seulement 36 véhicules qui s'y rendent, dont plus de la moitié proviennent du nord.

Par ailleurs, ce sont seulement 27 véhicules qui proviennent de cette même rue. Ces flux se ventilent de manière similaire entre le nord et le sud.

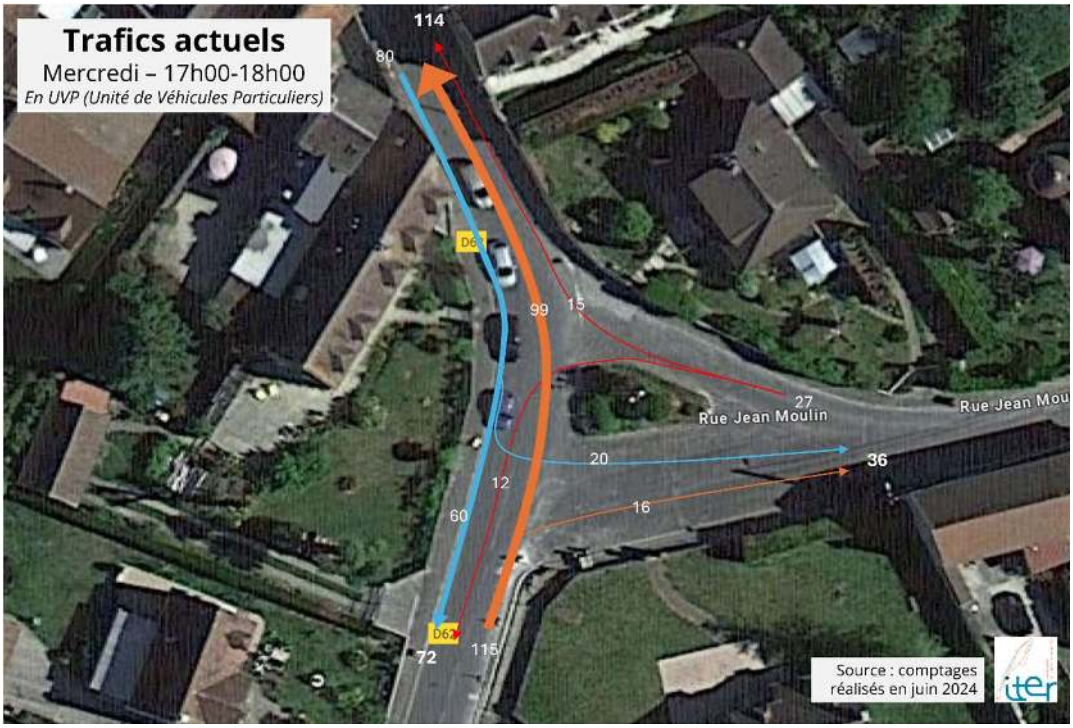


Figure 21 : Mouvements observés sur le carrefour de la D62 en connexion avec le futur accès au projet par la rue du Chemin Vert en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024

4 | La génération de trafic par mode

4.1 | Postulats

Ces postulats consistent à expliciter les choix de ratios et les choix méthodologiques faits pour l'évaluation des flux tout modes générés par le projet.

- Nous nous basons sur des ratios officiels et nous limitons, dans la mesure du possible, l'usage d'hypothèses qui ne peuvent être vérifiées et justifiées.
- Nous prenons en compte les ratios applicables au niveau de la commune ou de secteurs de l'agglomération lorsqu'ils sont disponibles ou calculables. Dans le cadre de l'étude ci-contre, nous avons utilisé le recensement de la population réalisé par l'Insee en 2021 pour la commune d'Angicourt,
- Nous prenons en compte une évolution « naturelle » du trafic routier en se basant sur les tendances nationales des dernières années publiées par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en 2019 et en 2022 (voir partie suivante).
- Nous privilégions les données en TMJA afin de travailler sur les moyennes d'une semaine complète et de projeter nos trafics sur ces logiques. L'estimation de nos trafics sont réalisés en lien avec le maximum de déplacements réalisés sur une journée, soit le mercredi en raison du poids important des flux générés par le centre de séminaires ce jour. En le chargeant sur le réseau en TMJA nous obtenons ainsi le potentiel le plus fort d'évolution des trafics de la zone.
- Nous travaillons sur deux heures de pointes spécifiques, une le matin et une le soir afin d'analyser un cumul d'usage important et d'identifier les principaux enjeux du périmètre d'étude en termes de trafics :
    - De 8h00 à 9h00 pour l'heure de pointe du matin,
    - De 17h00 à 18h00 pour l'heure de pointe du soir.

4.2 | L'évolution naturelle du trafic à l'horizon 2028

Nous prenons en compte une évolution « naturelle » du trafic routier en se basant sur les tendances nationales des dernières années publiées par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en 2019 et en 2022 :

- Les tendances nationales en matière de trafic routier montrent une relative stagnation depuis 2016. En effet, le « Bilan annuel des trafics en 2019 » (dernier bilan représentatif avant celui de 2022) publié par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, montre que la circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

QUASI-STABILITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2019

En 2019, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres, soit plus de 2 000 fois l'aller-retour entre la Terre et le soleil. En hausse continue entre 2014 et 2018 (+ 0,8 % en moyenne par an), la circulation se stabilise en 2019 (+ 0,1 % après + 0,4 % en 2018). Les véhicules étrangers réalisent près de 7 % du trafic. Cette part est stable depuis 2017. La circulation en France métropolitaine est essentiellement réalisée par les voitures et véhicules utilitaires légers. Ils réalisent 92 % du trafic, part stable depuis 2012. La part des poids lourds, avec 35 milliards de véhicules-kilomètres, est de 5,6 %. Le pavillon étranger représente environ 26 % du trafic poids lourds. Le poids des autobus et autocars est relativement modeste dans le trafic (0,5 %), tout comme celui des deux-roues (1,9 % de la circulation).

LA CIRCULATION AUGMENTE SUR LE RÉSEAU NATIONAL AUTOROUTIER ET INTERURBAIN ET DIMINUE SUR LE RÉSEAU LOCAL

Un tiers de la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine s'effectue sur le réseau national, autoroutier, interurbain et autres routes nationales. La circulation sur le réseau national augmente de 1,6 % en 2019, après une légère baisse en 2018 (- 0,2 %). Elle augmente sur les autoroutes concédées (+ 2,1 %) et sur les autoroutes et voies rapides interurbaines du réseau non concédés (+1,7 %) tandis qu'elle diminue légèrement sur les autres routes nationales (- 0,7 %). La circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

- Le « Bilan annuel des trafics en 2022 », propose une actualisation à la suite de la crise sanitaire et dans l'attente d'une stabilisation des comportements. Les tendances observées avant 2019 semblent se confirmer en 2022, même s'il s'agit encore de données provisoires et que les niveaux enregistrés sont ceux de 2016.

LA CIRCULATION POURSUIT EN 2022 LA REPRISE AMORCÉE EN 2021

En 2022, en France métropolitaine, la circulation routière continue sa reprise (+ 9,1 %) mais demeure inférieure de 2,5 % à son niveau d'avant la crise sanitaire *(figure G1-1)*. Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) augmente de 6,3 % par rapport à 2021 et dépasse de 1,5 % son niveau de 2019. La circulation s'accroît de 6,6 % en 2022 sur les autoroutes (concédées et non concédées) et voies rapides, dépassant son niveau d'avant la crise sanitaire, et de 4,2 % sur les routes nationales.

https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Dans le temps plus long, la hausse annuelle de trafic est en constante régression depuis 2003. Alors qu'elle avait augmenté de 31,7 % entre 1990 et 2003, soit + 1,9 % par an, la circulation routière sur le territoire métropolitain marque une inflexion à partir de 2003 et semble plafonner depuis, avec une progression globale de 9,7 % entre 2003 et 2018, soit + 0,6 % par an (source : Commissariat Général au Développement Durable, 2012 / Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, 2019).

Le contexte global lié aux facteurs climatiques, médicaux, énergétiques et politico-économiques, devraient favoriser cette stagnation.

En synthèse, l'hypothèse de travail que nous retenons est la suivante :

- Nous prenons l'hypothèse d'une croissance annuelle de trafic de 0,5% sur la période 2024-2028.

4.3 | La génération des usages liés au fonctionnement de la zone

Tous les usages sont exprimés en personnes pour les usagers transport en commun et pour les modes actifs. Ils sont exprimés en véhicules pour les autres modes notamment ceux motorisés. La méthodologie de génération des usages se base sur l'utilisation des parts modales disponibles sur l'INSEE pour la commune d'Angicourt.

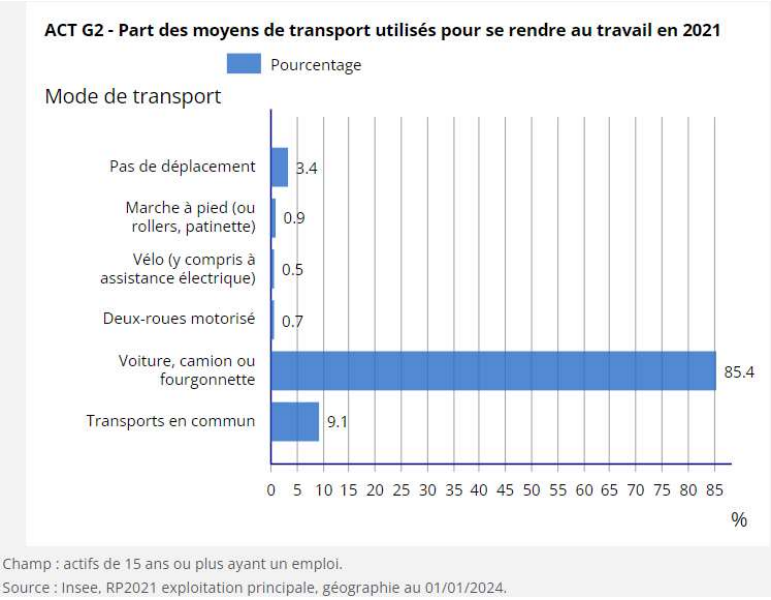


Figure 22 : Parts modales sur la commune d'Angicourt– INSEE 2021

Concernant le nombre de déplacement par jour et réalisé par les futurs habitants, ils sont quant à eux issus de l'enquête « La mobilité locale et longue distance des Français – Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019 ». Nous retenons une moyenne de 3 déplacements/jours par personne dont 85% sont en lien direct avec le domicile (pour les futures zones d'habitats). Les visiteurs quant à eux réalisent 2 mouvements par jour.

Par ailleurs, afin de prendre en compte au mieux le poids du centre de séminaires dans la génération de flux (pour rappel, la plupart des arrivées et départs seront les mercredis), nous avons réajusté les données directionnelles du mardi (jour de comptage) en appliquant un coefficient multiplicateur sur la base des données du mercredi issue des compteurs.

4.3.1.1 | Les habitations

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

En termes d'habitations, la réhabilitation de bâtiments existants est prévue : 92 logements seront présents sur le projet.

Afin de correspondre à une situation de fonctionnement réaliste à l'horizon 2028, nous générons les données suivantes :

- Nombre de logements : 92 logements.
- Taux de vacance sur la commune d'Angicourt en 2021 (Source : Insee - Dossier complet ANGICOURT RP2021) : 2,9%. Soit 89 logements simultanément occupés.
- Nombre de personnes par ménage : 2,36 (Source : Insee - Dossier complet ANGICOURT RP2021). Soit au total 211 habitants potentiels sur le projet qui habitent simultanément.
- Structuration des ménages : 5,5% correspondent à des personnes de 5 ans et moins (Source : Bilan démographique 2019 – Insee). Soit 12 habitants à soustraire du volume total d'habitants pour la génération de déplacements. 199 individus sont donc retenus pour les calculs.
- Nous estimons la part de visiteurs liée aux logements (personnel de santé, livraison légère, artisans, visites, …) à 1 « visite » pour 10 logements et par jour. Soit environ 20 visiteurs par jour pour les habitants du projet.

Au total, ce sont 199 habitants de 5 ans et plus qui sont pris en compte dans l'analyse ainsi que 20 visiteurs.

La conversion « en voiture » de ces habitants passe par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE, 2021,
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personnes/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.
- Les habitants sont associés au nombre de déplacements journaliers réalisés par les personnes de plus de 5 ans. Ce sont 3 déplacements journaliers qui sont réalisés par les habitants de la commune. Afin de prendre en compte une situation réaliste, nous considérons que 85% de ces déplacements sont liés au domicile.

Ce sont donc **341 mouvements routiers** qui sont générés un mercredi par les futures résidences du projet. De plus, nous considérons que ces logements ne génèrent pas de poids-lourds.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à 10,0% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 10,1% des flux journaliers. Il s'agit du poids des heures de pointe actuels par rapport aux flux journaliers enregistrés par les compteurs automatiques.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (8h00-9h00) : les résidents et visiteurs vont générer **34 mouvements de véhicules routiers**
- HPS (17h00-18h00) : les résidents et visiteurs vont générer **34 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.1.2 | Le centre de séminaire

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Concernant le centre de séminaire, les jours d'arrivés seront les lundis et mercredis avec des départs principalement les mercredis et vendredis. Les données suivantes sont basées sur le mercredi afin de prendre en compte le jour comprenant le chassé-croisé le plus important sur le site entre les arrivées et les départs du mercredi.

Le centre de séminaire comprend également du personnel :

- Taux de remplissage : en moyenne, le centre de séminaire est prévu pour accueillir environ 400 personnes avec une possibilité d'accueil jusqu'à 500 personnes de manière ponctuelle (source : Linkcity). Afin de prendre une hypothèse haute, nous allons nous baser sur ce pic ponctuel de **500 séminaristes**.
- Personnel employé (administratifs, agents d'entretien, animation…) : le nombre d'employés sera variable de 100 à 150 personnes (source : Linkcity). Afin de prendre une hypothèse haute, nous allons retenir le nombre de **150 employés** sur le centre de séminaire.
- Livraisons : des livraisons journalières auront lieu sur le site pour les besoins du centre de séminaires. Le nombre de poids-lourds attendus par jour est estimé à 15 et 20. Afin de retenir une hypothèse haute, nous allons nous baser sur **20 PL/jour en livraison**.

La conversion « en voiture » passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- Etant donné la spécificité de ce type d'activité, nous estimons que les visiteurs viennent pour moitié en voiture et pour moitié en autocar,

- Le covoiturage étant une pratique davantage répandue pour se rendre à ce type d'évènement, nous utilisons un ratio d'occupation des véhicules de **1,8 personnes/véhicule léger** *(Source : Iter, ratios similaires).*

Ce sont donc **440 véhicules légers** (VL) qui sont générés sur un mercredi par le futur centre de séminaire, et **13 autocars** (PL).

Enfin, en raison du type d'activité qui nécessite d'avoir du personnel tôt en matinée et tard en soirée, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à une arrivée des actifs de l'ordre de 35% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 25% des flux journaliers.

Les visiteurs sont quant à eux générés de la manière suivante : sur un mercredi, l'heure d'arrivée estimée est située entre 8h et 10h ou entre 12h et 14h. De cette façon, on peut estimer que l'heure de pointe du matin représente 30% des flux journaliers. Par ailleurs, le mercredi est également un jour de départ. Ainsi, nous pouvons estimer qu'une majorité de séminaristes quitteront les lieux en milieu ou fin d'après-midi. L'heure de pointe du soir représente 40% des flux journaliers afin de prendre en compte une estimation des départs et des arrivées pour cette activité particulière.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (8h00-9h00) : les pendulaires et les visiteurs du centre de séminaires vont générer **140 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h-18h) : les pendulaires et les visiteurs du centre de séminaires vont générer **125 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.1.3 | La crèche

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Pour les activités liées à la crèche nous utilisons les données suivantes :

- Nombre de place pour enfants : **10 places** (source : Linkcity). Cela signifie que les parents qui déposeront les 10 enfants vont être considérés comme des visiteurs, puisqu'ils effectueront chacun 2 allers-retours par jour en lien avec la crèche (le matin et le soir). Cependant, nous estimons que 70% des enfants seront présents à la crèche le mercredi.
- Nombre d'emplois estimés pour cette crèche : **4 personnes** (source : Linkcity).
- Nous estimons que cette activité va générer **une livraison par jour** (pour le matériel, les consommables et les repas), hors heure de pointe mais avec un **véhicule utilitaire léger** en raison de la petite taille de la crèche. L'activité ne génèrera donc pas de poids-lourd.

La conversion « en voiture » des actifs passe par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE, 2021,
- Un ratio d'occupation des véhicules de **1,43 personnes/véhicule léger** (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.

La conversion « en voiture » des visiteurs passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- Etant donné la spécificité de ce type d'activité, nous estimons que tous les visiteurs viennent en voiture,
- Un ratio d'occupation des véhicules de **1,43 personnes/véhicule léger** Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.
- L'utilitaire en livraison compte 1 personne/véhicule.

Ce sont donc **25 mouvements routiers** qui sont générés sur un mercredi par la crèche.

Enfin, en raison de l'activité particulière, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à une faible arrivée des actifs (ils arrivent en général avant l'heure de pointe du matin afin d'accueillir les enfants) avec 25% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente également 25% des flux journaliers (départ après l'heure de pointe du soir).

Les visiteurs parents sont quant à eux générés de la manière suivante : l'heure de pointe du matin représente 65% des flux journaliers en raison des horaires de dépose des enfants (une majorité d'enfant est déposée entre 8h et 9h) et l'heure de pointe du soir représente 75% des flux journaliers afin de prendre en compte une estimation des départs et des arrivées pour l'activité de la crèche. Chaque visiteur parent est comptabilisé en entrée et en sortie à chaque visite. Pour rappel, les enfants de moins de 5 ans ne sont pas comptabilisés dans les volumes.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (8h00-9h00) : les pendulaires et les visiteurs de la crèche vont générer **8 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h00-18h00) : les pendulaires et les visiteurs de la crèche vont générer **8 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.1.4 | La ferme pédagogique

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

La ferme pédagogique ne sera pas exclusivement réservée à la clientèle en séminaire et pourra accueillir des clients extérieurs. Nous allons donc utiliser les données suivantes :

- Le nombre de visiteurs extérieurs attendus est d'environ 10 à 20 personnes/jour (source : Linkcity). Afin de prendre une hypothèse haute, nous allons utiliser la donnée de 20 visiteurs/jour.
- Nombre d'emplois estimés pour cette nouvelle activité : 1 à 2 personnes (accueil, visites) (source : Linkcity). Afin de prendre une hypothèse haute, nous allons utiliser la donnée de 2 emplois.
- Nous estimons que cette activité ne va pas générer de poids lourd en livraison.

La conversion « en voiture » passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE, 2021,
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personnes/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022).

Ce sont donc 26 mouvements routiers qui sont générés sur un mercredi par la ferme pédagogique.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à une forte arrivée des actifs : 48% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers.

Les visiteurs sont quant à eux générés de la manière suivante : l'heure de pointe du matin représente 0% des flux journaliers en raison des horaires de cette activité (on peut estimer que la ferme pédagogique ne sera pas ouverte avant 10h le matin) et l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers afin de prendre en compte une estimation des départs et des arrivées pour cette activité particulière.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (8h00-9h00) : les pendulaires et les visiteurs de la ferme pédagogique vont générer 1 mouvement de véhicule routier,
- HPS (17h-18h) : les pendulaires et les visiteurs de la ferme pédagogique vont générer 9 mouvements de véhicules routiers.

5 | Trafics à la mise en service du projet (2028)

L'état de mise en service du projet est évalué à un horizon de 4 ans. Il intègre à la fois les flux générés par le projet mais également une augmentation au « fil de l'eau » des trafics VL actuels de 0,5% par an.

Les pages suivantes présentent pour la période les trafics bruts à la mise en service du projet, ainsi que l'évolution par rapport à la situation actuelle, intégrant les flux générés et les augmentations de flux tendanciels.

Par ailleurs, afin de prendre en compte au mieux le poids du centre de séminaires dans la génération de flux (pour rappel, la plupart des arrivées et départs seront les mercredis), nous avons réajusté les données directionnelles du mardi (jour de comptage) en appliquant un coefficient multiplicateur sur la base des données du mercredi issues des compteurs.

Aussi, nous avons pris une hypothèse de répartition de la connexion avec le projet (accès et départ) pour les VL de 75% depuis le nord (Rte de la Montagne) et de 25% depuis le sud (rues de l'Ordibée/du Chemin Vert). Concernant les poids lourds, cette répartition est de 100% au nord en raison de la structure de la voirie permettant de les supporter.

5.1 | Sur une journée type (TMJA)

En comparaison avec la situation actuelle, l'augmentation du trafic sur les voiries principales varie autour de 7% à 102%. Cette augmentation est en lien direct avec la création du projet, et s'ajoute également à une évolution annuelle tendancielle du trafic.

Les accès directs au projet, via la Route de la Montagne ou les rues de l'Ordibée/du Chemin Vert connaissent une augmentation supérieure à 50% par sens en raison de trafics faibles en état actuel 2024 puisqu'elles ne desservent aujourd'hui qu'un quartier résidentiel de quelques logements, une crèche et une entreprise. De manière plus précise :

- Les rues en accès sud au projet (rues de l'Ordibée/du Chemin Vert) voient leur trafic augmenter de 52 à 55% par sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le sud sera emprunté par 618 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 216 véhicules en TMJA) en connexion avec la rue Paul Faure (D62) à Mogneville.
- La route de la Montagne au nord voit son trafic augmenter d'environ 101% dans les deux sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le nord sera emprunté par 1 396 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 704 véhicules en TMJA) en connexion avec la D29.

Par ailleurs, le projet a un impact moins important sur les voiries principales extérieures au périmètre :

- La rue Paul Faure (D62) à Mogneville voit ainsi son trafic augmenter d'environ 7% en TMJA, ce qui se traduit par une augmentation de trafic en volume brut de l'ordre de 145 véhicules vers la rue Faure (D62) nord (soit 2 206 véhicules deux sens confondus) et de 144 véhicules vers la rue Faure (D62) sud (soit 2 117 véhicules deux sens confondus).
- Quant à la D29, son évolution de trafic est de l'ordre de +13%. Cela se traduit par une augmentation du trafic en volume brut de 418 véhicules vers la D29 Est (soit 3 599 véhicules deux sens confondus) et de 397 véhicules vers la D29 Ouest (soit 3 418 véhicules deux sens confondus).

Globalement, les flux générés par le projet impactent le trafic de manière modérée, notamment sur les voiries extérieures et sur la Route de la Montagne qui a la capacité d'accueillir ce trafic supplémentaire.

Une vigilance sera à maintenir sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui présentent aujourd'hui quelques contraintes ne permettant pas d'accueillir un trafic important : contraintes de largeurs, de tonnage et nombreux virages notamment. Par ailleurs, la signalétique en vigueur montre que ces rues ne sont aujourd'hui pas calibrées pour accueillir des véhicules de plus de 3,5 tonnes. Les poids lourds en accès au site devront donc impérativement s'y connecter depuis le nord. Un travail sur la signalétique routière (jalonnement) pourra permettre d'orienter les véhicules vers la route de la Montagne.

Les cartes page suivante présentent en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

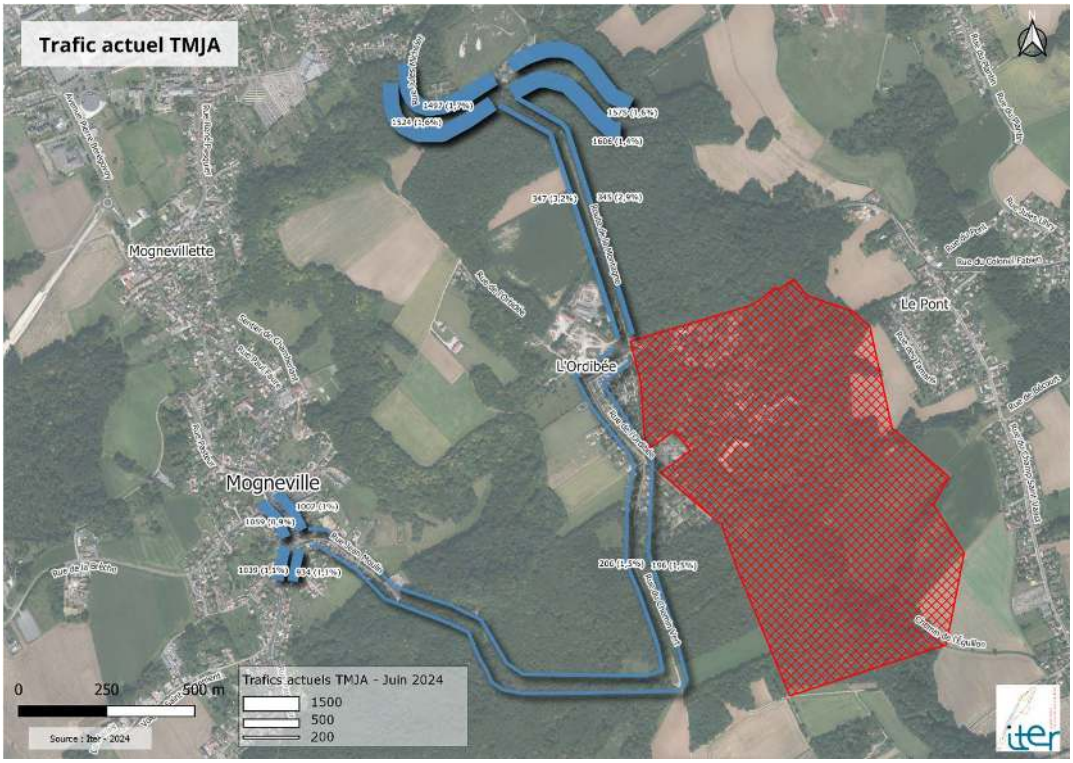


Figure 23 : Trafics actuels TMJA - Réalisation : Iter, 2024

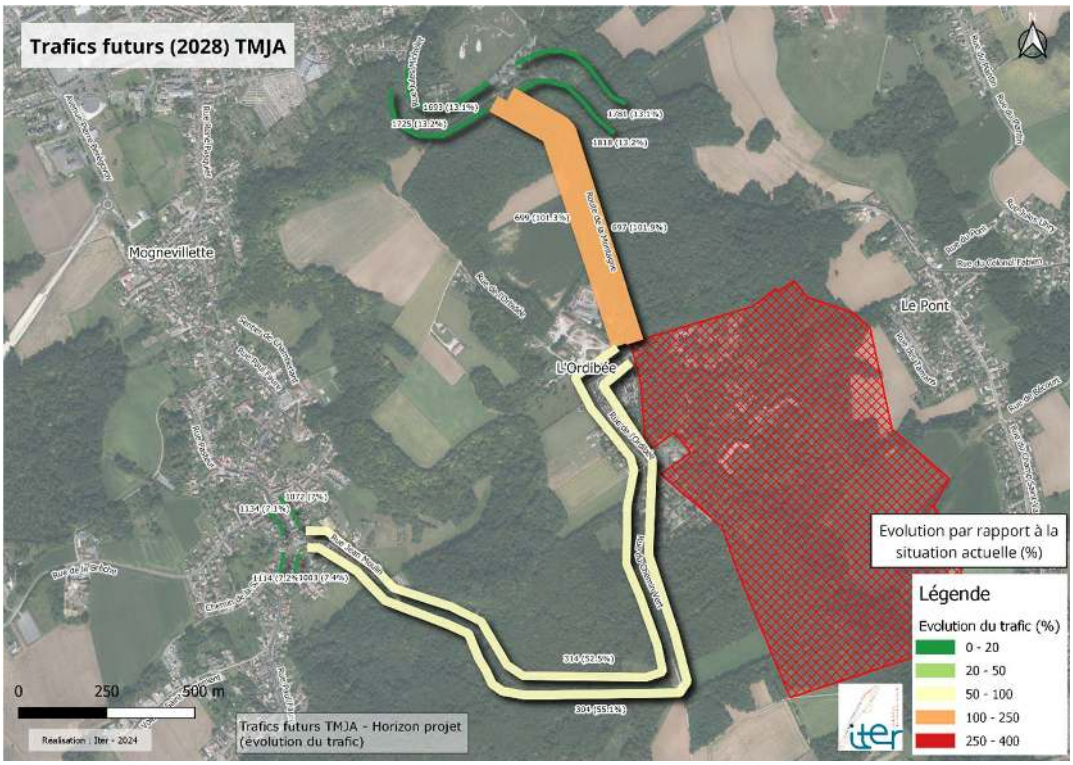


Figure 24 : Trafics futurs 2028 TMJA (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

5.2 | En heure de pointe du matin

Les évolutions sont plus hétérogènes qu'en flux journaliers en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux principalement générés vers et depuis le projet.

Les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert voient leur trafic augmenter de 131,8% en direction du projet (principalement les séminaristes qui arrivent depuis Mogneville) et de 70,5% depuis le projet (plutôt les résidents actifs en flux domicile-travail). En flux brut, cela représente respectivement 26 et 20 véhicules supplémentaires vers et depuis le projet. Ces flux restent faibles avec 95 véhicules dans les deux sens confondus. Par ailleurs, les flux sont ventilés sur la Rue Paul Faure (D62) à Mogneville, qui voit son trafic légèrement augmenter (soit de 10,2 à 13,2%).

Comme pour le trafic en TMJA, la route de la Montagne est davantage impactée par le projet. Elle servira d'accès principal au site et voit son trafic nettement augmenter en heure de pointe du matin. Cette donnée est cependant à relativiser :

- Les flux depuis le projet (flux domicile-travail principalement) en direction du nord augmentent de 171,2% par rapport à l'état actuel (63 véhicules supplémentaires en flux bruts pour un total de 100 véhicules). Ensuite, les flux sont ventilés sur la D29 entre l'Est et l'Ouest qui connait une augmentation de trafic de 22% environ.
- En direction du projet, la route de la Montagne connait une augmentation nettement plus importante, atteignant 386,6%. Cela s'explique à la fois par l'arrivée d'une partie des séminaristes en heure de pointe du matin, que ce soit en VL ou en PL (autocar), des livraisons PL également effectuées en partie en heure de pointe du matin et de l'arrivée des actifs sur site (centre de séminaire, crèche…). Cependant, en données brutes, l'augmentation du trafic atteint 93 véhicules supplémentaires (soit un total de 117 véhicules en direction du projet) ce qui reste modéré à la vue du profil de voirie et de l'accès direct au site (qui permet de ne pas transiter par le lotissement notamment). Cette forte évolution s'explique par un volume de trafic faible à l'état actuel avec 24 véhicules.

Les cartes page suivante présente en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

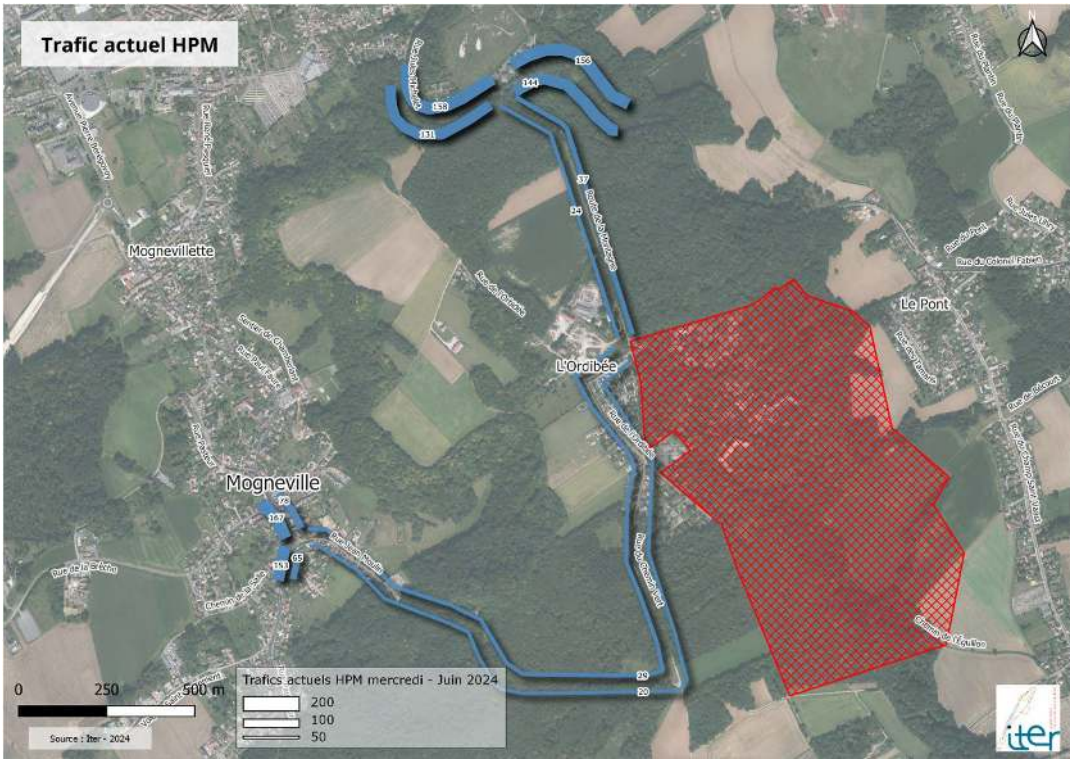


Figure 25 : Trafics actuels HPM - Réalisation : Iter, 2024

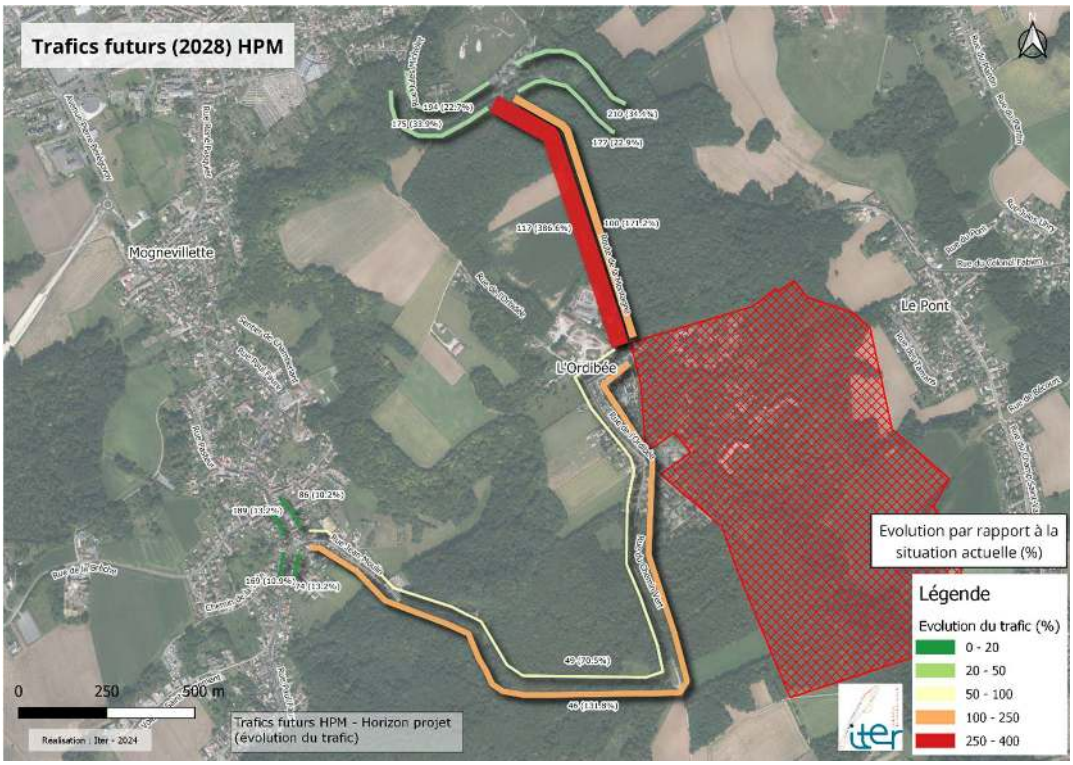


Figure 26 : Trafics futurs 2028 HPM (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

5.3 | En heure de pointe du soir

A l'inverse du matin, les flux en heure de pointe du soir sont moins hétérogènes en raison des flux pendulaires de retour au domicile et du départ d'une partie des séminaristes du site.

Les flux restent modérés sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui voient pourtant leur trafic augmenter d'environ 95% depuis le projet et d'environ 82% vers le projet. En volume brut, cela se traduit par une augmentation respective de 26 et 20 véhicules. Deux sens confondus, le trafic atteint donc 97 véhicules sur ces rues en heure de pointe du soir. A l'Ouest, sur la connexion avec la rue Paul Faure (D62), l'évolution des flux varient entre +11,6% et +15,9% et les trafics en flux bruts restent faibles.

A nouveau, la Route de la Montagne est l'axe qui connait l'augmentation de flux la plus importante. Cependant, cette évolution est plutôt homogène entre les deux sens avec +127,9% en direction du projet et +158,1% depuis le projet. En heure de pointe du soir sont principalement pris en compte les flux domicile-travail (retour au domicile), et le départ des séminaristes et de quelques actifs du site. Aucun poids lourd en livraison n'est comptabilisé en heure de pointe du soir. En flux brut, cela se caractérise par une augmentation de 59 véhicules en direction du projet et de 81 depuis le projet. Globalement, deux sens confondus, la route de la Montagne supportera un trafic de 237 véhicules en heure de pointe du soir.

La D29 connait une augmentation du trafic légèrement plus importante pour les flux en provenance du projet. Cette augmentation atteint 24,8% de flux supplémentaires contre environ 19% pour les flux en direction du projet.

Les cartes page suivante présente en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

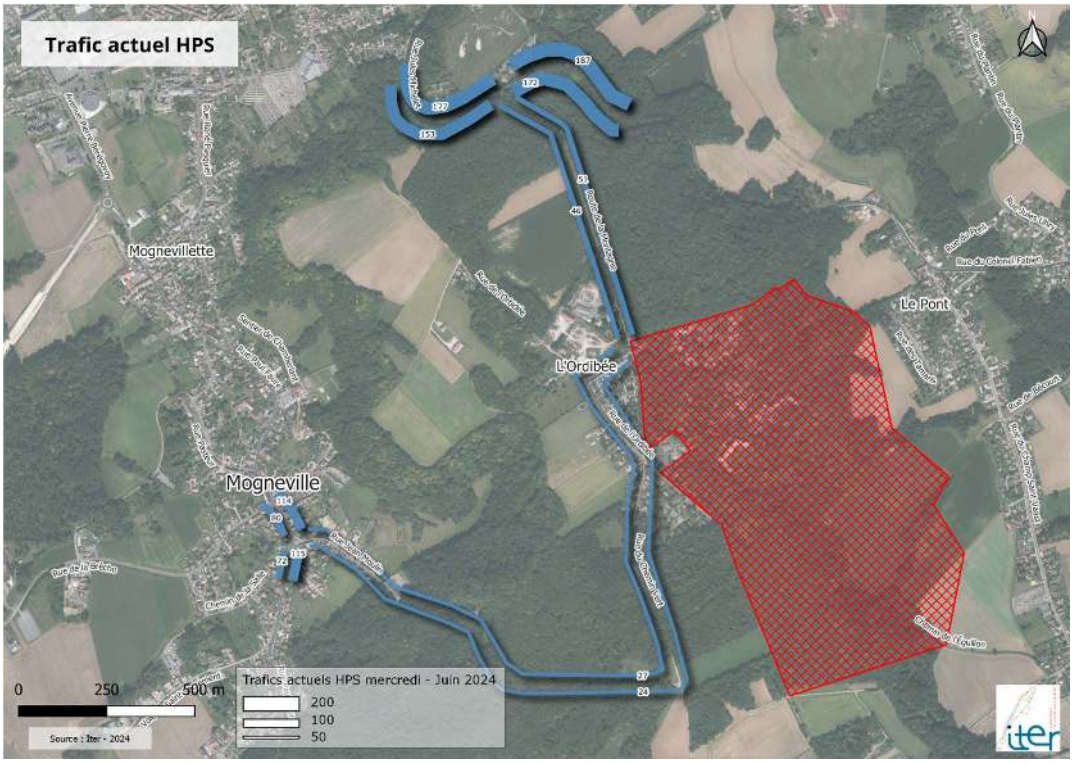


Figure 27 : Trafics actuels HPS - Réalisation : Iter, 2024

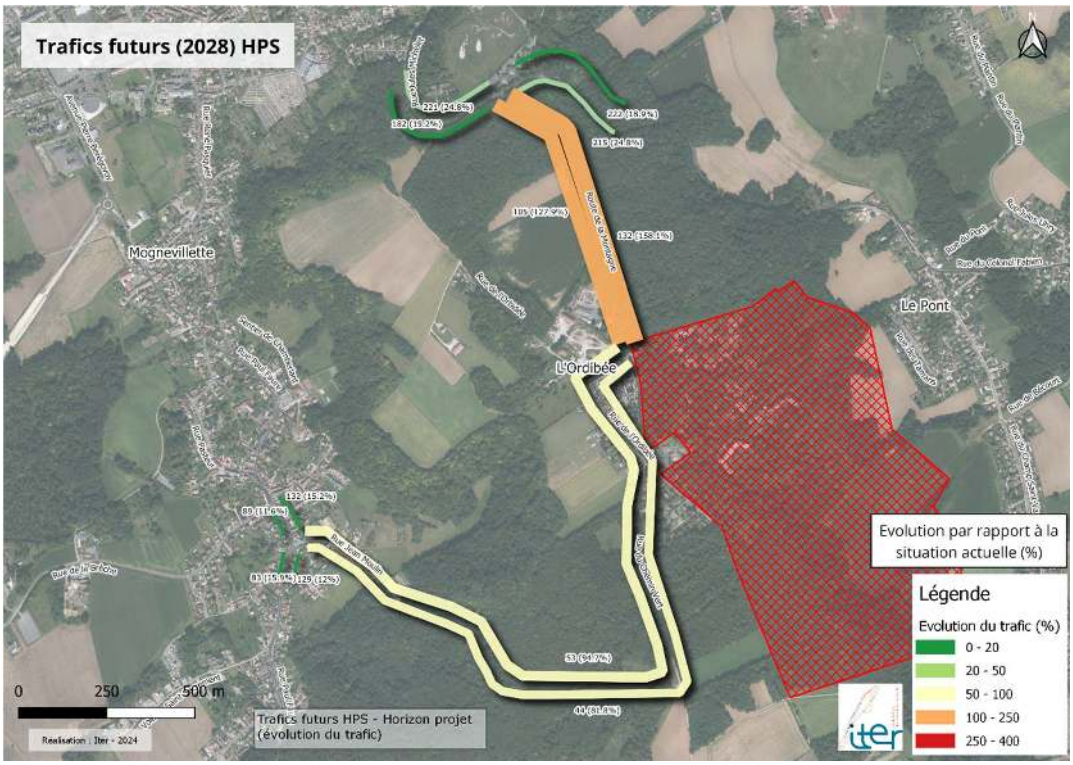


Figure 28 : Trafics futurs 2028 HPS (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

6 | Simulations complémentaires

6.1 | Situation future (2028) sans projet

L'état de mise en service du projet est évalué à un horizon de 4 ans. Cette partie présente l'évolution du trafic à horizon de mise en service du projet, sans le projet. Elle intègre une augmentation au « fil de l'eau » des trafics VL actuels de 0,5% par an.

Les cartes suivantes présentent pour la période les trafics bruts à l'horizon de mise en service du projet (2028) sans le projet, intégrant les augmentations de flux tendanciels.

Comme évoqué dans les parties précédentes de ce document, le trafic actuel est peu élevé sur l'ensemble du périmètre, que ce soit en TMJA ou durant les heures de pointe du matin et du soir.

Concernant l'état de référence 2028 (soit l'état futur sans le projet, comprenant uniquement une évolution tendancielle de trafic comme détaillé précédemment), les volumes bruts de trafic n'augmentent que légèrement (0,5% par an sur 4 ans).

En TMJA, cela se traduit en volume brut par environ une soixantaine de véhicules supplémentaires deux sens confondus sur l'axe de la D29, et environ 40 véhicules supplémentaires deux sens confondus sur la D62. La Route de la Montagne est moins impactée avec moins d'une dizaine de véhicules supplémentaires par sens.

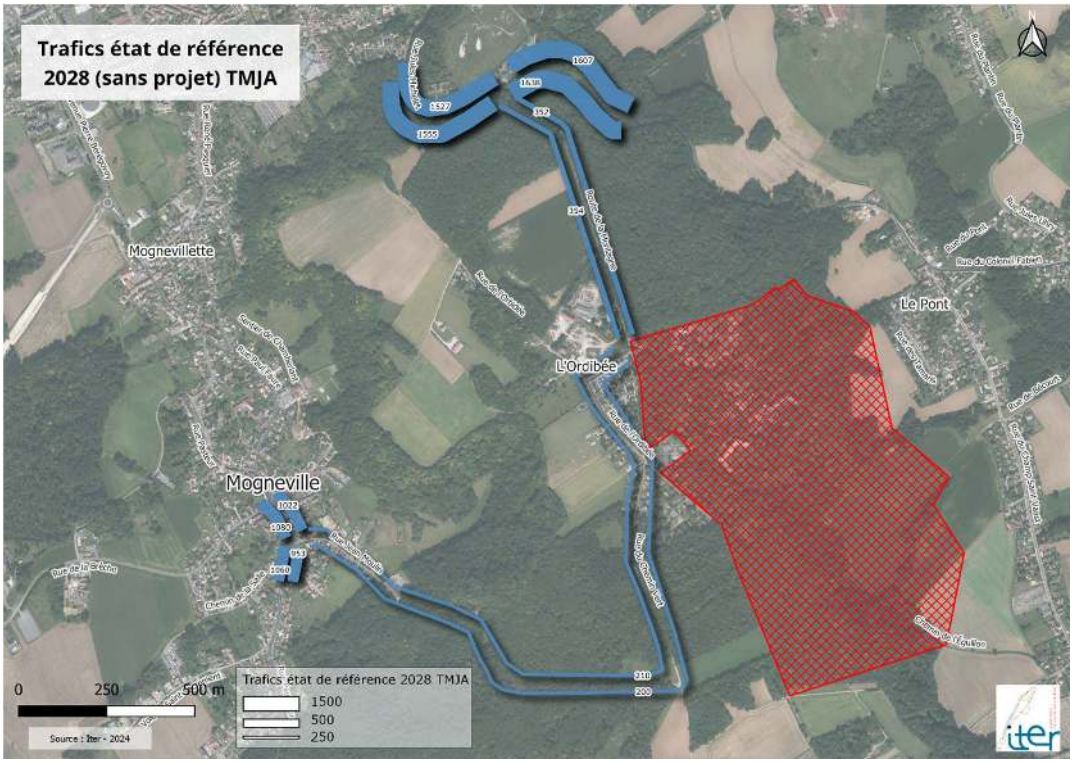


Figure 29 : Trafics état de référence 2028 TMJA - Réalisation : Iter, 2024

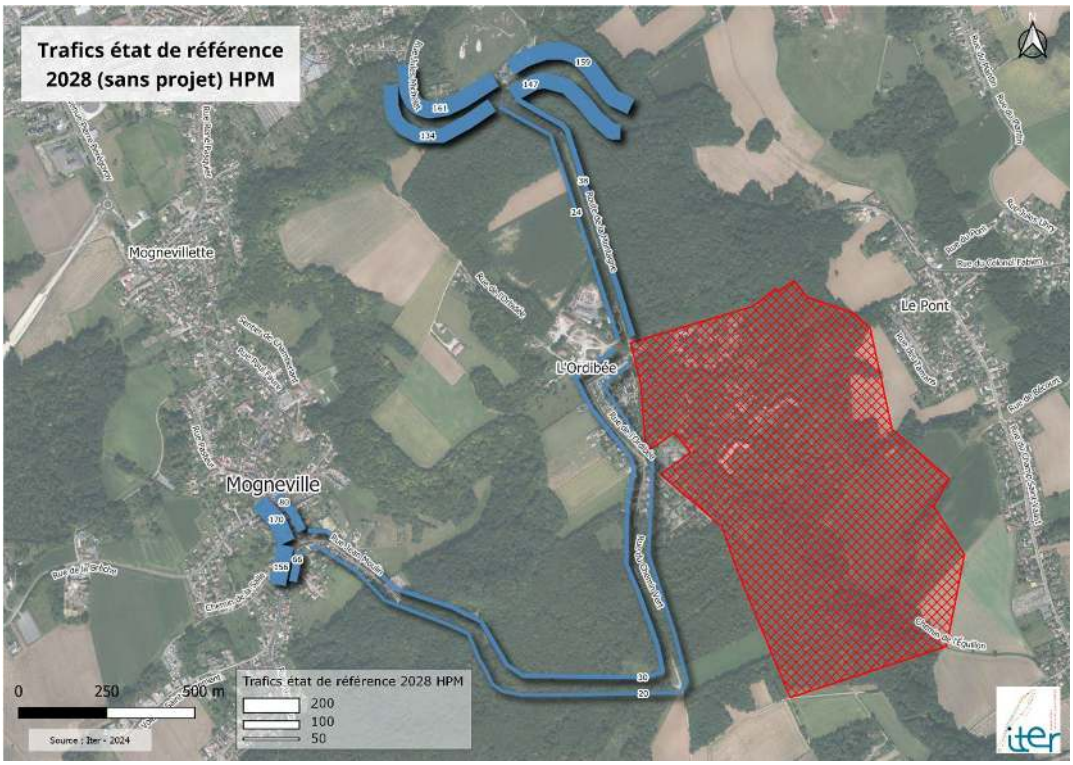


Figure 30 : Trafics état de référence 2028 HPM - Réalisation : Iter, 2024

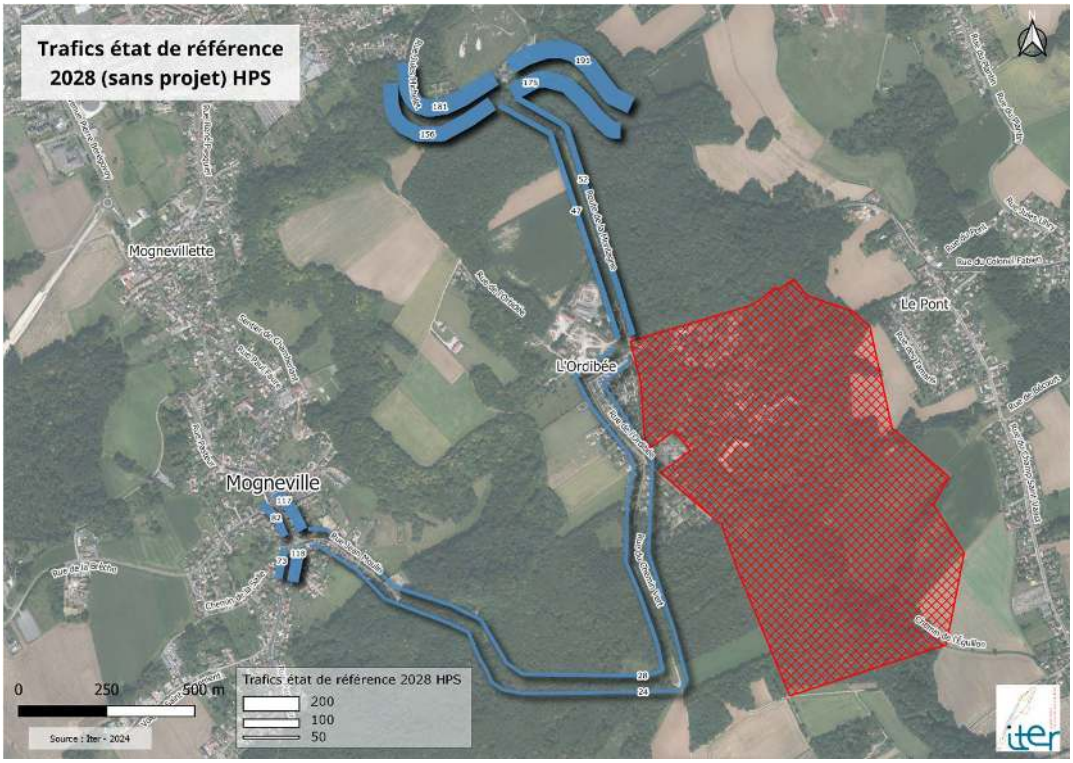


Figure 31 : Trafics état de référence 2028 HPS - Réalisation : Iter, 2024

6.2 | Situation future +20 ans (2048) sans projet

Cette partie présente l'évolution du trafic à horizon + 20 ans par rapport à la mise en service du projet, sans le projet. Elle intègre une augmentation au « fil de l'eau » des trafics VL actuels de 0,5% par an.

L'état de référence 2048 montre à nouveau que l'évolution tendancielle du trafic n'a qu'un impact limité sur les volumes de trafic sur les sections de voiries à proximité du projet. Ainsi, dans la continuité des volumes évalués en 2028, ceux de 2048 restent modérés et connaissent globalement une évolution de 12,7% sur l'ensemble des sections étudiés.

En TMJA, par rapport à l'état actuel, cela se traduit en volume brut par environ 400 véhicules supplémentaires deux sens confondus sur l'axe de la D29, et entre 200 et 300 véhicules supplémentaires deux sens confondus sur la D62. La Route de la Montagne est moins impactée avec environ une quarantaine de véhicules supplémentaires par sens.

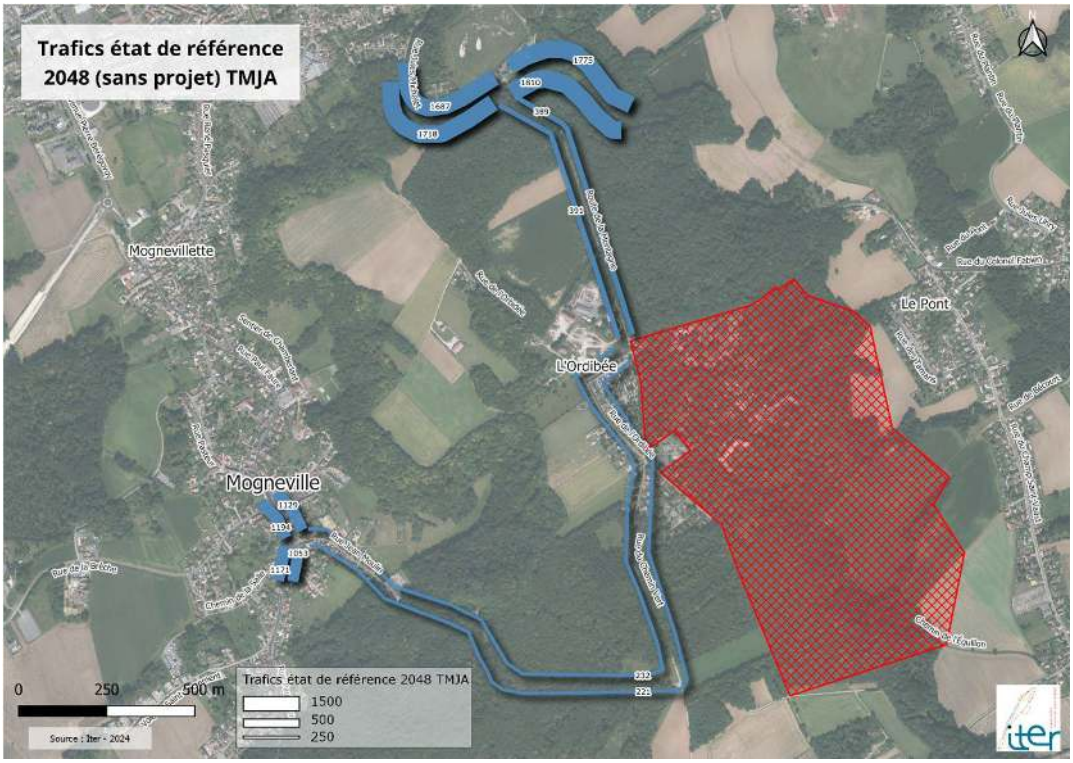


Figure 32 : Trafics état de référence 2048 TMJA - Réalisation : Iter, 2024

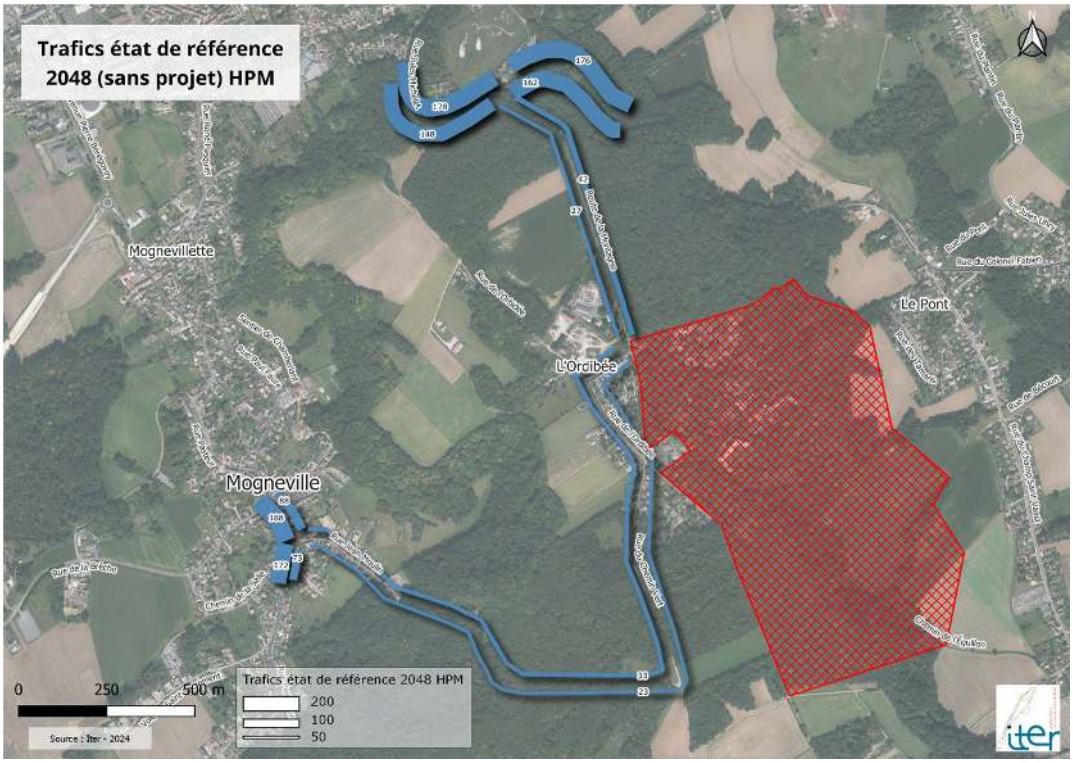


Figure 33 : Trafics état de référence 2048 HPM - Réalisation : Iter, 2024

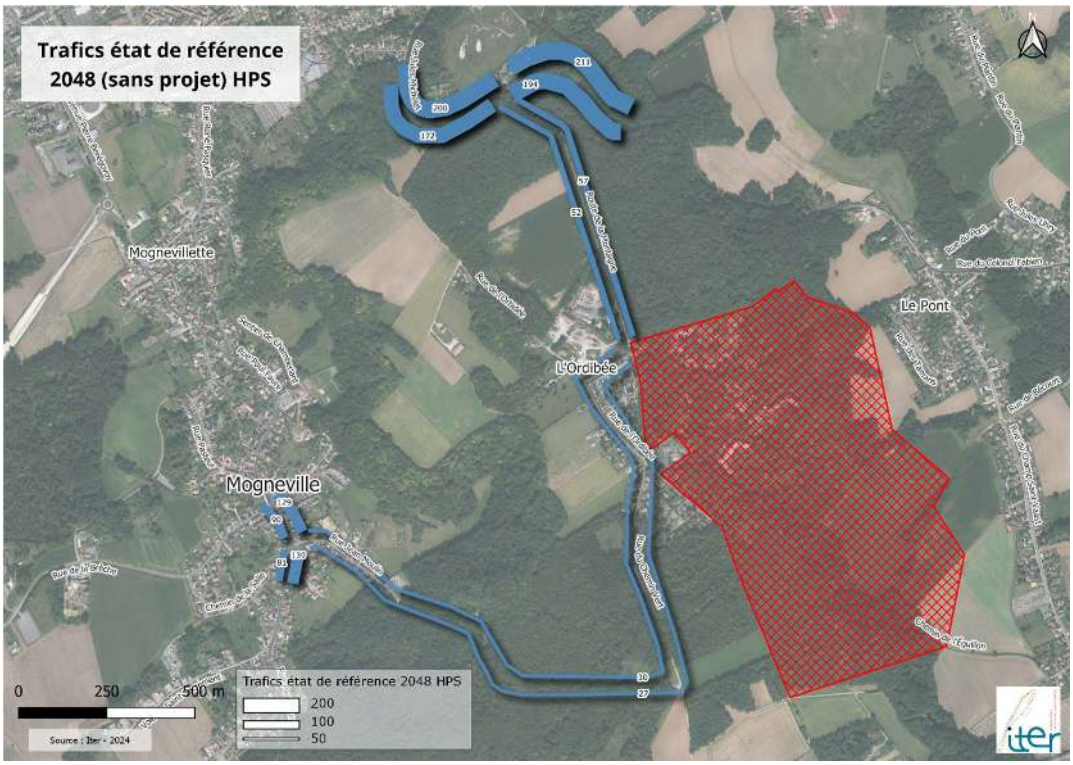


Figure 34 : Trafics état de référence 2048 HPS - Réalisation : Iter, 2024

6.3 | Situation future +20 ans (2048) avec projet

Cette partie présente l'évolution du trafic à horizon + 20 ans par rapport à la mise en service du projet, avec le projet. Elle intègre une augmentation au « fil de l'eau » des trafics VL actuels de 0,5% par an.

Pour rappel, afin de prendre en compte au mieux le poids du centre de séminaires dans la génération de flux (pour rappel, la plupart des arrivées et départs seront les mercredis), nous avons réajusté les données directionnelles du mardi (jour de comptage) en appliquant un coefficient multiplicateur sur la base des données du mercredi issues des compteurs.

Aussi, nous avons pris une hypothèse de répartition de la connexion avec le projet (accès et départ) pour les VL de 75% depuis le nord (Rte de la Montagne) et de 25% depuis le sud (rues de l'Ordibée/du Chemin Vert). Concernant les poids lourds, cette répartition est de 100% au nord en raison de la structure de la voirie permettant de les supporter.

6.3.1 | Sur une journée type (TMJA)

En comparaison avec la situation actuelle, l'augmentation du trafic sur les voiries principales en 2048 varie autour de 18% à 112%. Ces évolutions sont en lien direct avec la création du projet, et à une évolution annuelle et tendancielle du trafic.

Chaque segment de voirie connait une évolution tendancielle et annuelle de 0.5% par an. Les phénomènes observés lors de l'horizon à l'ouverture du projet sont donc conservés et renforcés : les accès directs au projet, via la Route de la Montagne ou les rues de l'Ordibée/du Chemin Vert connaissent une augmentation supérieure à 60% par sens :

- Les rues en accès sud au projet (rues de l'Ordibée/du Chemin Vert) voient leur trafic augmenter de 63,2 à 65,8% par sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le sud sera emprunté par 661 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 259 véhicules en TMJA) en connexion avec la rue Paul Faure (D62) à Mogneville en 2048.
- La route de la Montagne au nord voit son trafic augmenter d'environ 112% dans les deux sens. Cette augmentation montre que l'accès au site du projet par le nord sera emprunté par 1 470 véhicules (deux sens confondus, soit une augmentation en volume brut de 778 véhicules en TMJA en 2048) en connexion avec la D29 en 2048.

Concernant les voiries principales extérieures au périmètre, par rapport à l'état actuel, la rue Paul Faure (D62) à Mogneville voit son trafic augmenter d'environ 18% en TMJA, et la D29 connait une évolution de trafic de l'ordre de +24%.

Globalement, les phénomènes observés lors de l'horizon à l'ouverture du projet et l'évolution tendancielle du trafic à horizon 2048 impactent le trafic de manière modérée, notamment sur les voiries extérieures et sur la Route de la Montagne qui a la capacité d'accueillir ce trafic supplémentaire.

De la même manière qu'en 2028 à l'horizon de l'ouverture du projet, une vigilance sera à maintenir en 2048 sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui présentent aujourd'hui quelques contraintes ne permettant pas d'accueillir un trafic important, et notamment un trafic poids lourds. Pour rappel, les poids lourds en accès au site devront donc impérativement se connecter au projet depuis la Route de la Montagne.

Les cartes page suivante présentent en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

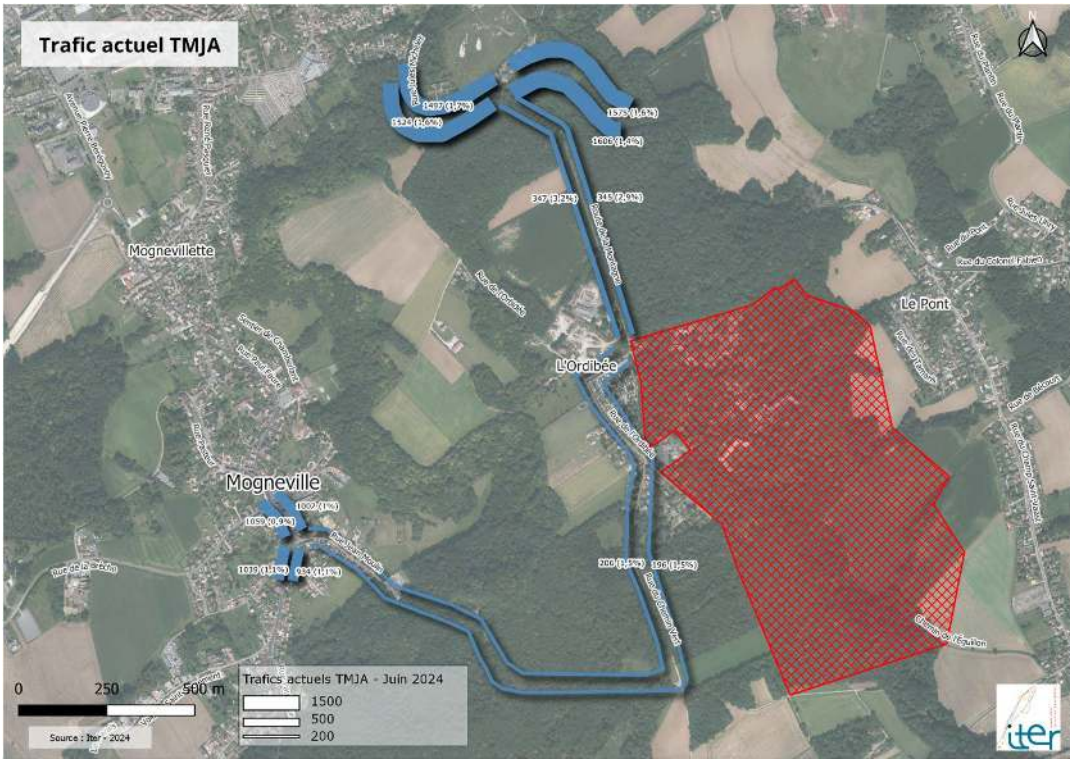


Figure 35 : Trafics actuels TMJA - Réalisation : Iter, 2024

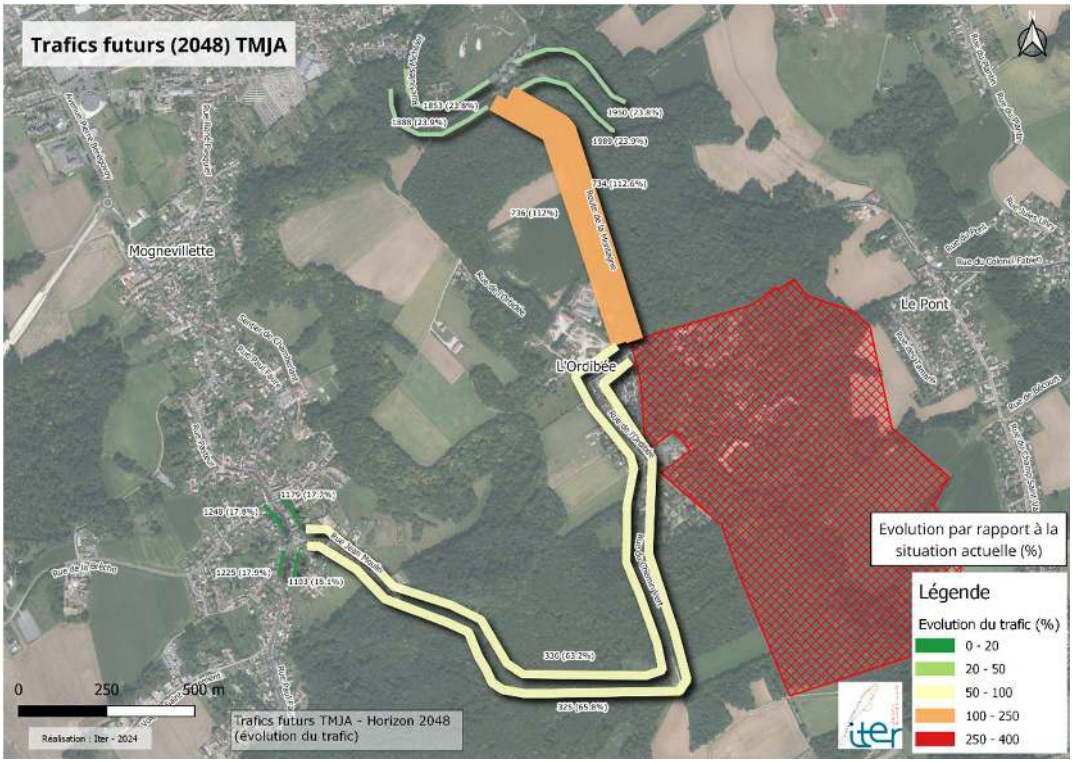


Figure 36 : Trafics futurs 2048 TMJA (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

6.3.2 | En heure de pointe du matin

Les évolutions de trafic observées en 2048 suivent la tendance des évolutions observées en 2028 à la mise en service du projet. De la même manière que pour les données en TMJA, l'évolution tendancielle du trafic entre 2028 et 2048 en heure de pointe du matin, renforce les phénomènes observés en heure de pointe du matin à horizon 2028.

Ainsi, par rapport à l'état actuel, les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert voient leur trafic augmenter de 142,5% en direction du projet et de 81,2% depuis le projet en 2048. Les volumes bruts restent faibles avec 102 véhicules dans les deux sens confondus. Par ailleurs, les flux sont ventilés sur la Rue Paul Faure (D62) à Mogneville, qui voit son trafic augmenter de 20,9 à 21,6%.

Comme pour le trafic en TMJA, la route de la Montagne est davantage impactée par le projet et l'évolution tendancielle du trafic :

- Les flux depuis le projet en direction du nord augmentent de 181,9% par rapport à l'état actuel. Ensuite, les flux sont ventilés sur la D29 entre l'Est et l'Ouest qui connait une augmentation de trafic de 33% environ.
- En direction du projet, la route de la Montagne connait une augmentation plus importante, atteignant 397,3% de flux supplémentaires par rapport à l'état actuel. Les volumes bruts restent modérés avec 119 véhicules en 2048 (contre 117 en 2028).

Les cartes page suivante présente en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

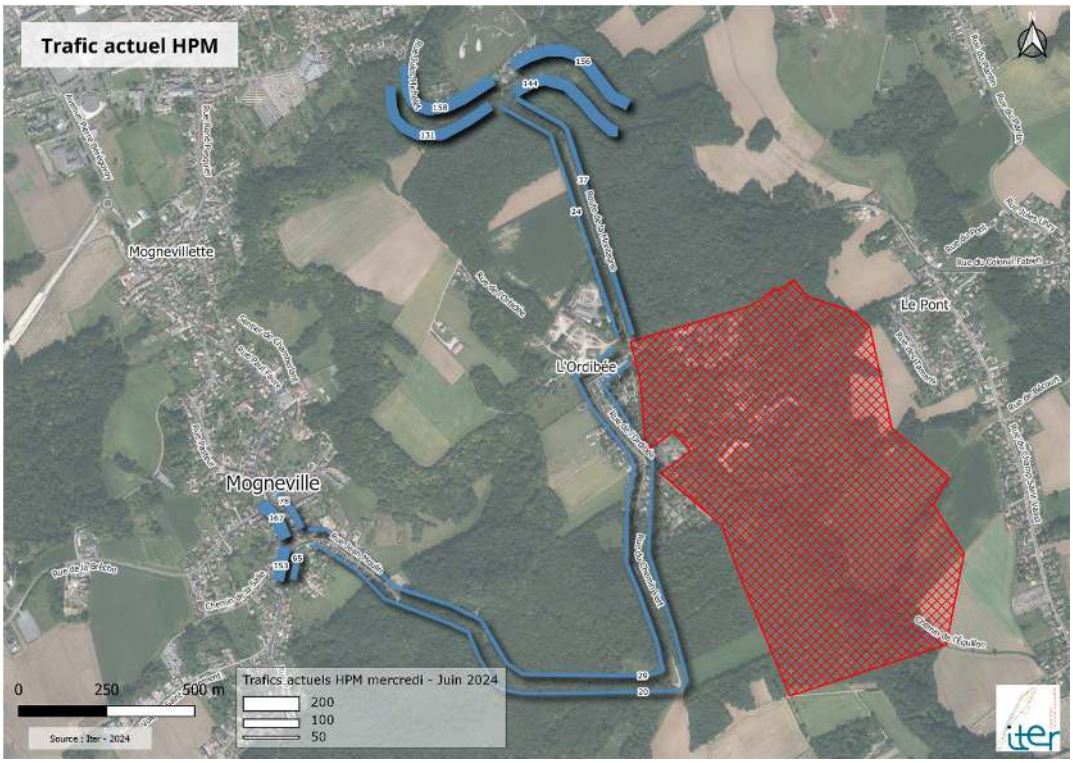


Figure 37 : Trafics actuels HPM - Réalisation : Iter, 2024

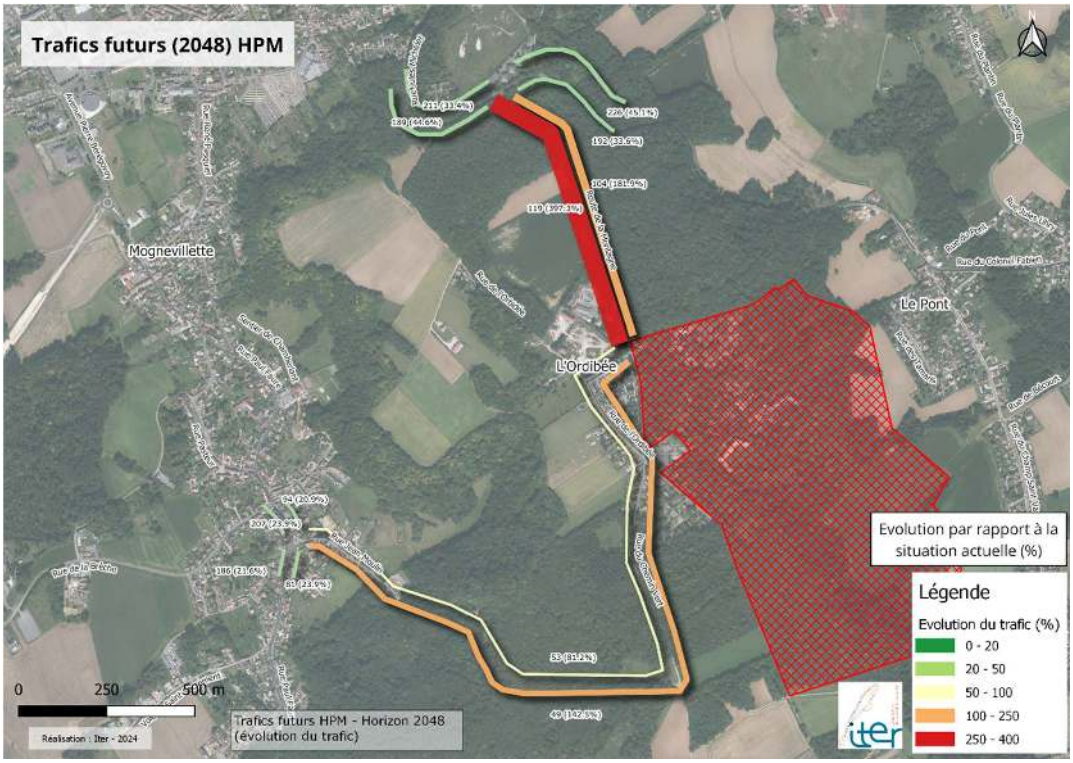


Figure 38 : Trafics futurs 2048 HPM (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

6.3.3 | En heure de pointe du soir

De la même manière que pour l'heure de pointe du matin en 2048, les données observées en heure de pointe du soir sont issues du renforcement des phénomènes observés à l'horizon 2028, avec une évolution tendancielle du trafic.

A nouveau, les volumes bruts restent modérés sur les rues de l'Ordibée et du Chemin Vert qui voient leur trafic augmenter d'environ 105% depuis le projet et d'environ 92% vers le projet. A l'Ouest, sur la connexion avec la rue Paul Faure (D62), l'évolution des flux varient entre +25,9% et +26,6% et les trafics en flux bruts restent faibles.

Concernant la Route de la Montagne, son volume de trafic augmente de 138,6% en direction du projet et de 168,8% depuis le projet. Globalement, deux sens confondus, la route de la Montagne supportera un trafic de 247 véhicules en heure de pointe du soir en 2048, contre 237 véhicules sur la même période en 2028.

Les cartes page suivante présente en nombre brut le trafic actuel (en haut), ainsi que l'évolution observée par section (en bas).

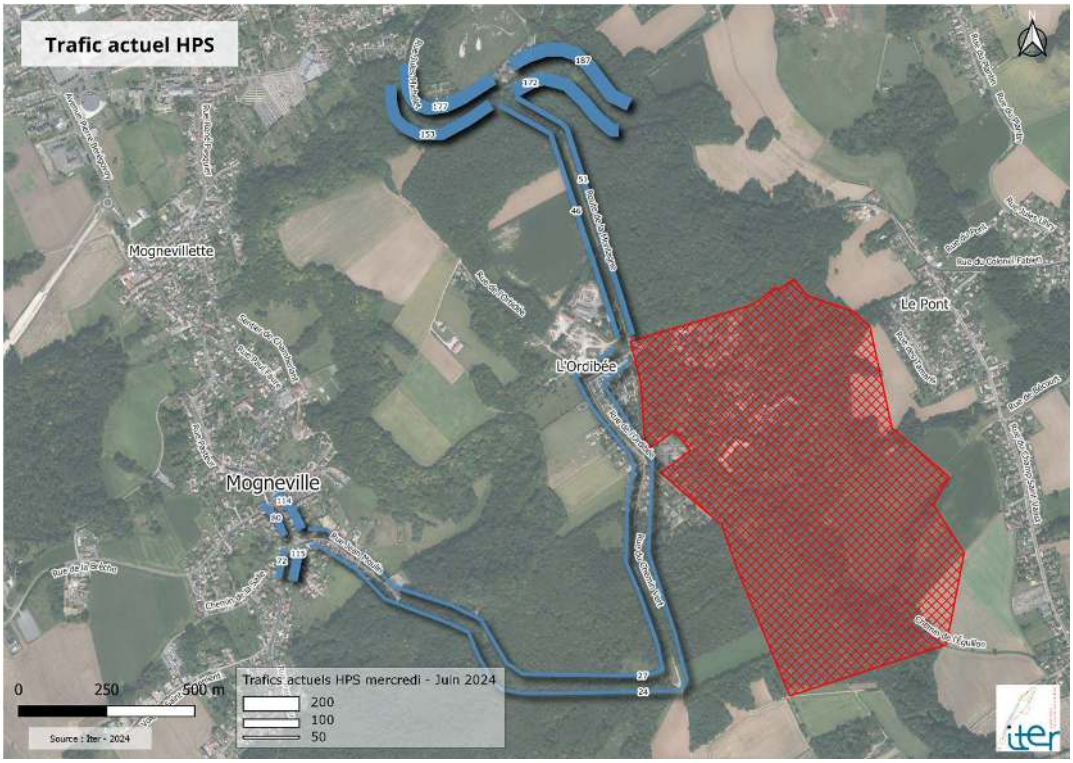


Figure 39 : Trafics actuels HPS - Réalisation : Iter, 2024

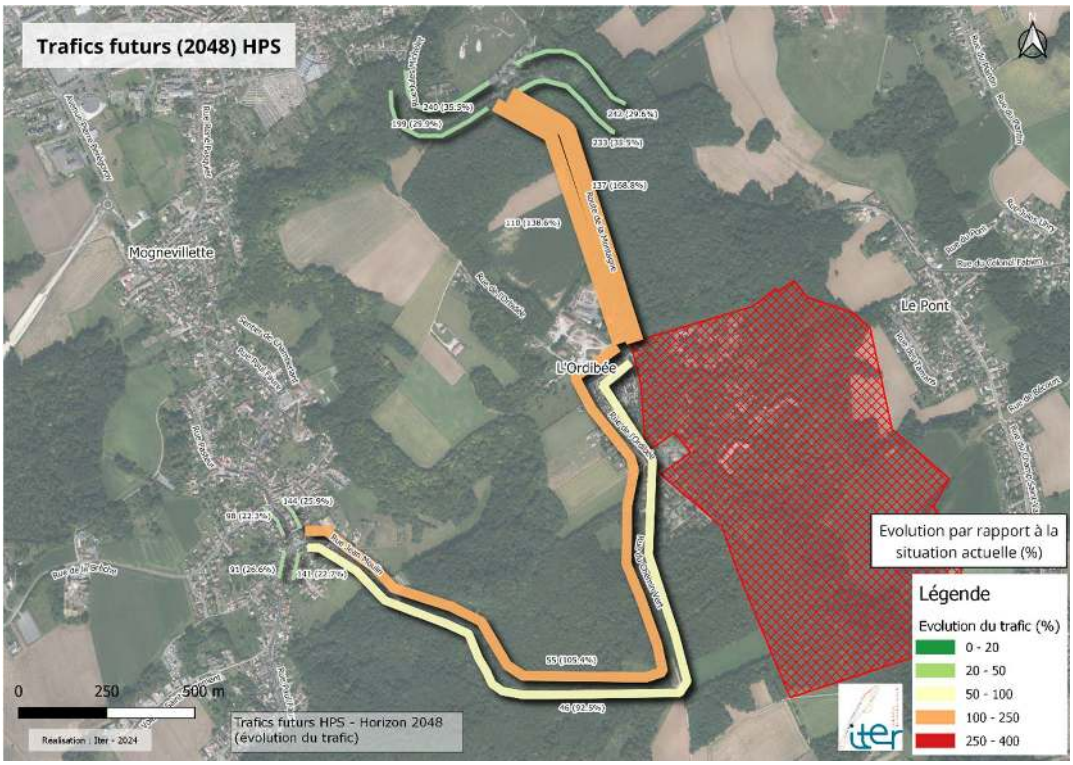


Figure 40 : Trafics futurs 2048 HPS (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024

6.4 | Synthèse des évolutions entre état actuel et état projet 2048

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2048 (en TMJA)

Véhicule par jour (v/j)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. naturelle trafic)
1 - D29 Est	1606 v/j	179 v/j	23,9%	1989 v/j
2 - D29 Est	1575 v/j	175 v/j	23,8%	1950 v/j
3 - D29 Ouest	1497 v/j	165 v/j	23,8%	1853 v/j
4 - D29 Ouest	1524 v/j	170 v/j	23,9%	1888 v/j
5 - Route de la Montagne	347 v/j	345 v/j	112,0%	736 v/j
6 - Route de la Montagne	345 v/j	345 v/j	112,6%	734 v/j
7 - Rue du Chemin Vert	206 v/j	104 v/j	63,2%	336 v/j
8 - Rue du Chemin Vert	196 v/j	104 v/j	65,8%	325 v/j
9 - D62 Nord	1002 v/j	50 v/j	17,7%	1179 v/j
10 - D62 Nord	1059 v/j	54 v/j	17,8%	1248 v/j
11 - D62 Sud	1039 v/j	54 v/j	17,9%	1225 v/j
12 - D62 Sud	934 v/j	50 v/j	18,1%	1103 v/j

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2048 (en HPM).

Véhicule en HPM (v/h)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. naturelle trafic)
1 - D29 Est	144 v/h	30 v/h	33,6%	192 v/h
2 - D29 Est	156 v/h	51 v/h	45,1%	226 v/h
3 - D29 Ouest	158 v/h	33 v/h	33,4%	211 v/h
4 - D29 Ouest	131 v/h	42 v/h	44,6%	189 v/h
5 - Route de la Montagne	24 v/h	92 v/h	397,3%	119 v/h
6 - Route de la Montagne	37 v/h	63 v/h	181,9%	104 v/h
7 - Rue du Chemin Vert	29 v/h	20 v/h	81,2%	53 v/h
8 - Rue du Chemin Vert	20 v/h	26 v/h	142,5%	49 v/h
9 - D62 Nord	78 v/h	6 v/h	20,9%	94 v/h
10 - D62 Nord	167 v/h	19 v/h	23,9%	207 v/h
11 - D62 Sud	153 v/h	13 v/h	21,6%	186 v/h
12 - D62 Sud	65 v/h	7 v/h	23,9%	81 v/h

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées en 2048 (en HPS).

Véhicule en HPS (v/h)	Flux actuels	Evaluation des flux générés par le projet (v/j)	Evolution des flux	Flux futurs (dont évol. Naturelle trafic)
1 - D29 Est	172 v/h	39 v/h	35,5%	233 v/h
2 - D29 Est	187 v/h	32 v/h	29,6%	242 v/h
3 - D29 Ouest	177 v/h	40 v/h	35,5%	240 v/h
4 - D29 Ouest	153 v/h	26 v/h	29,9%	199 v/h
5 - Route de la Montagne	46 v/h	58 v/h	138,6%	110 v/h
6 - Route de la Montagne	51 v/h	80 v/h	168,8%	137 v/h
7 - Rue du Chemin Vert	27 v/h	25 v/h	105,4%	55 v/h
8 - Rue du Chemin Vert	24 v/h	19 v/h	92,5%	46 v/h
9 - D62 Nord	114 v/h	15 v/h	25,9%	144 v/h
10 - D62 Nord	80 v/h	8 v/h	22,3%	98 v/h
11 - D62 Sud	72 v/h	10 v/h	26,6%	91 v/h
12 - D62 Sud	115 v/h	11 v/h	22,7%	141 v/h

6.5 | Bilan de l'évolution de trafic avec projet entre 2028 et 2048

Globalement, si les flux générés par le projet n'impactent pas davantage le trafic à horizon 2048 (puisque tous les services et habitations seront livrés dès 2028), l'évolution tendancielle du trafic est le principal facteur explicatif d'une augmentation des volumes bruts de trafic entre ces deux horizons. Cependant, nous estimons que le réseau viaire actuel sera toujours calibré pour absorber ces nouveaux flux.

A nouveau, il est important de signaler que la rue de l'Ordibée et le Chemin Vert ne sont pas calibrés pour accueillir des poids lourds. Avec l'augmentation des volumes de trafics d'ici 2028 et plus encore d'ici 2048, il sera important de veiller au bon accès au site pour les poids lourds *via* la Route de la Montagne.

7 | Annexes

7.1 | Comptages automatiques

Comptage en section

Verderonne
RD29 – Ouest

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	7 jours
Débit total :	21148 u.v.
TMJ :	3021 u.v.
PL	1,63%
VL	98,37%

u.v : unité de véhicule

<

Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1566	36	1299	4	1047	2	1348	28	1486	30	1460	36	1441	29	1460,2	31,8	1173,0	3,0
Nuit (22h-6h)	74	4	109	0	150	1	90	1	65	1	84	4	84	1	79,4	2,2	129,5	0,5
HPM (8h-9h)	148	4	73	0	50	1	129	3	145	3	139	4	140	3	140,2	3,4	61,5	0,5
HPS (17h-18h)	154	4	102	0	76	0	148	3	161	4	151	4	157	4	154,2	3,8	89,0	0,0
Moyenne horaire	68,3	1,7	58,7	0,2	49,9	0,1	59,9	1,2	64,6	1,3	64,3	1,7	63,5	1,3	64,2	1,4	54,3	0,1
Minimum	1	0	3	0	5	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1,4	0,0	4,0	0,0
maximum	154	4	120	1	114	1	148	4	161	4	151	4	157	4	154,2	4,0	117,0	1,0
Total	1664	40	1412	4	1178	3	1421	29	1564	31	1548	40	1516	30	1542,6	34,0	1295,0	3,5

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1589	29	1428	9	980	6	1399	32	1485	27	1498	35	1458	26	1485,8	29,8	1204,0	7,5
Nuit (22h-6h)	81	1	145	0	115	0	79	0	60	1	88	1	95	1	80,6	0,8	130,0	0,0
HPM (8h-9h)	109	5	59	1	19	1	97	2	115	4	104	3	109	3	106,8	3,4	39,0	1,0
HPS (17h-18h)	178	1	180	0	76	0	178	3	145	0	178	3	156	1	167,0	1,6	128,0	0,0
Moyenne horaire	69,6	1,3	65,5	0,4	45,6	0,3	61,6	1,3	64,4	1,2	66,1	1,5	64,7	1,1	65,3	1,3	55,6	0,3
Minimum	1	0	4	0	3	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1,2	0,0	3,5	0,0
maximum	178	5	180	1	132	1	178	5	146	6	178	5	156	5	167,2	5,2	156,0	1,0
Total	1722	30	1540	9	1076	6	1466	32	1564	28	1599	36	1533	27	1576,8	30,6	1308,0	7,5

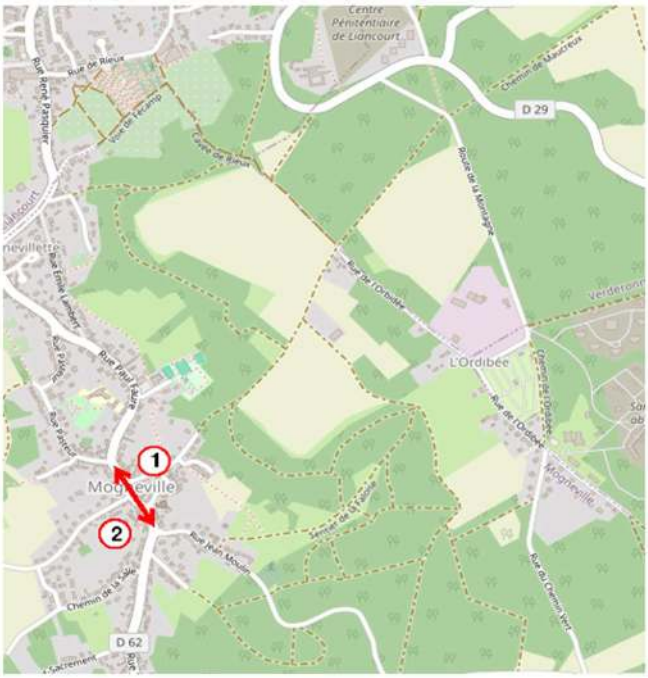
Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	3155	65	2727	13	2027	8	2747	60	2971	57	2958	71	2899	55	2946,0	61,6	2377,0	10,5
Nuit (22h-6h)	155	5	254	0	265	1	169	1	125	2	172	5	179	2	160,0	3,0	259,5	0,5
HPM (8h-9h)	257	9	132	1	69	2	226	5	260	7	243	7	249	6	247,0	6,8	100,5	1,5
HPS (17h-18h)	332	5	282	0	152	0	326	6	306	4	329	7	313	5	321,2	5,4	217,0	0,0
Moyenne horaire	137,9	2,9	124,2	0,5	95,5	0,4	121,5	2,5	129,0	2,5	130,4	3,2	128,3	2,4	129,4	2,7	109,9	0,5
Minimum	2	0	7	0	8	0	3	0	1	0	4	0	3	0	2,6	0,0	7,5	0,0
maximum	332	9	300	2	246	2	326	9	307	10	329	9	313	9	321,4	9,2	273,0	2,0
Total	3386	70	2952	13	2254	9	2887	61	3128	59	3147	76	3049	57	3119,4	64,6	2603,0	11,0

Mogneville
RD62 – Nord

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	**7 jours**
Débit total :	**14435 u.v.**
TMJ :	**2062 u.v.**
PL	**0,99%**
VL	**99,01%**

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	983	10	1008	1	993	2	924	15	870	12	957	12	885	16	923,8	13,0	1000,5	1,5
Nuit (22h-6h)	38	1	70	0	78	0	30	1	30	1	41	0	40	1	35,8	0,8	74,0	0,0
HPM (8h-9h)	78	0	36	0	30	0	84	0	76	0	81	0	79	0	79,6	0,0	33,0	0,0
HPS (17h-18h)	112	0	81	0	82	0	116	1	108	0	115	1	111	1	112,4	0,6	81,5	0,0
Moyenne horaire	42,5	0,5	44,9	0,0	44,6	0,1	39,8	0,7	37,5	0,5	41,6	0,5	38,5	0,7	40,0	0,6	44,8	0,1
Minimum	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0,4	0,0	0,5	0,0
maximum	112	3	98	1	113	1	116	4	108	4	115	3	111	4	112,4	3,6	105,5	1,0
Total	1031	10	1084	1	1047	2	957	17	906	12	1001	13	921	17	963,2	13,8	1065,5	1,5

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	982	12	1037	1	1100	0	930	14	1000	14	959	14	974	13	969,0	13,4	1068,5	0,5
Nuit (22h-6h)	50	1	63	0	65	0	45	1	41	0	50	1	49	0	47,0	0,6	64,0	0,0
HPM (8h-9h)	121	2	38	0	48	0	120	2	152	2	121	2	142	2	131,2	2,0	43,0	0,0
HPS (17h-18h)	88	1	120	0	137	0	66	1	76	1	77	1	73	1	76,0	1,0	128,5	0,0
Moyenne horaire	43,0	0,5	45,8	0,0	48,5	0,0	40,6	0,6	43,4	0,6	42,0	0,6	42,6	0,5	42,3	0,6	47,2	0,0
Minimum	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0,8	0,0	0,5	0,0
maximum	121	2	149	1	137	1	120	3	152	2	121	2	142	2	131,2	2,2	143,0	1,0
Total	1043	13	1102	1	1150	1	973	14	1046	14	1012	15	1019	13	1018,6	13,8	1126,0	1,0

Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1965	22	2045	2	2093	2	1854	29	1870	26	1916	26	1859	29	1892,8	26,4	2069,0	2,0
Nuit (22h-6h)	88	2	133	0	143	0	75	2	71	1	91	1	89	1	82,8	1,4	138,0	0,0
HPM (8h-9h)	199	2	74	0	78	0	204	2	228	2	202	2	221	2	210,8	2,0	76,0	0,0
HPS (17h-18h)	200	1	201	0	219	0	182	2	184	1	192	2	184	2	188,4	1,6	210,0	0,0
Moyenne horaire	85,5	1,0	90,8	0,1	93,2	0,1	80,4	1,3	80,9	1,1	83,6	1,1	81,2	1,3	82,3	1,2	92,0	0,1
Minimum	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	2	0	1	0	1,2	0,0	1,0	0,0
maximum	233	5	247	2	250	2	236	7	260	6	236	5	253	6	243,6	5,8	248,5	2,0
Total	2074	23	2186	2	2197	3	1930	31	1952	26	2013	28	1940	30	1981,8	27,6	2191,5	2,5

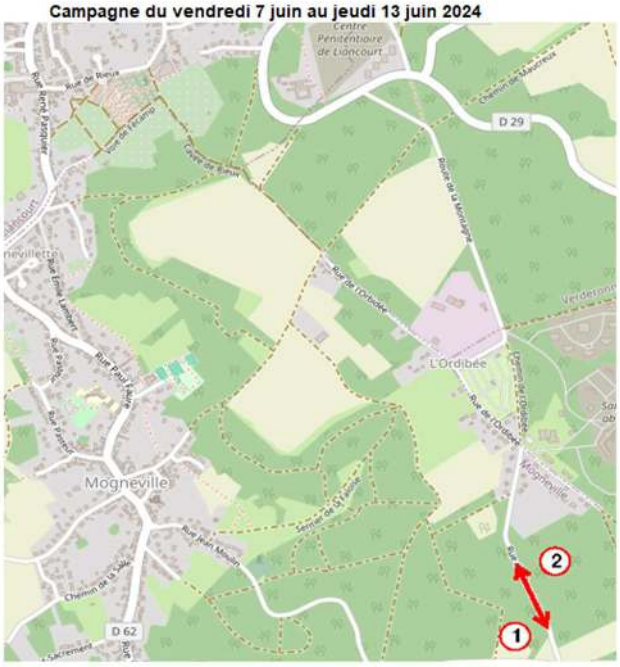
Comptage en section

Mogneville
Rue du Chemin Vert

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	**7 jours**
Débit total :	**2819 u.v.**
TMJ :	**403 u.v.**
PL	**1,49%**
VL	**98,51%**

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	209	3	153	0	150	1	216	2	181	4	215	4	194	4	203,0	3,4	151,5	0,5
Nuit (22h-6h)	13	1	12	0	20	0	11	0	17	1	15	0	17	1	14,6	0,6	16,0	0,0
HPM (8h-9h)	28	0	6	0	8	0	26	0	17	1	27	0	20	1	23,6	0,4	7,0	0,0
HPS (17h-18h)	18	0	12	0	10	0	27	0	15	0	23	0	19	0	20,4	0,0	11,0	0,0
Moyenne horaire	9,3	0,2	6,9	0,0	7,1	0,0	9,5	0,1	8,3	0,2	9,6	0,2	8,8	0,2	9,1	0,2	7,0	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	28	1	19	0	21	1	27	1	20	1	27	1	20	1	24,4	1,0	20,0	0,5
Total	222	3	164	0	166	1	233	3	197	4	231	5	210	5	218,6	4,0	165,0	0,5

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	195	2	138	0	145	0	207	2	196	3	204	3	200	4	200,4	2,8	141,5	0,0
Nuit (22h-6h)	9	2	18	0	14	0	6	0	6	2	8	1	8	2	7,4	1,4	16,0	0,0
HPM (8h-9h)	14	0	3	0	2	0	12	0	17	1	13	0	15	1	14,2	0,4	2,5	0,0
HPS (17h-18h)	21	0	17	0	14	0	27	0	23	0	24	0	24	0	23,8	0,0	15,5	0,0
Moyenne horaire	8,5	0,2	6,5	0,0	6,6	0,0	8,9	0,1	8,4	0,2	8,8	0,2	8,7	0,3	8,7	0,2	6,6	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	29	1	18	0	21	0	27	1	24	1	24	1	24	1	25,6	1,0	19,5	0,0
Total	209	3	152	0	159	0	211	3	203	4	214	5	206	6	208,6	4,2	155,5	0,0

Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	404	5	291	0	295	1	423	4	377	7	419	7	394	8	403,4	6,2	293,0	0,5
Nuit (22h-6h)	22	3	30	0	34	0	17	0	23	3	23	1	25	3	22,0	2,0	32,0	0,0
HPM (8h-9h)	42	0	9	0	10	0	38	0	34	2	40	0	35	2	37,8	0,8	9,5	0,0
HPS (17h-18h)	39	0	29	0	24	0	54	0	38	0	47	0	43	0	44,2	0,0	26,5	0,0
Moyenne horaire	17,8	0,3	13,4	0,0	13,7	0,0	18,3	0,2	16,7	0,4	18,4	0,3	17,5	0,5	17,7	0,3	13,5	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	57	2	37	0	42	1	54	2	44	2	51	2	44	2	50,0	2,0	39,5	0,5
Total	431	6	316	0	325	1	444	6	400	8	445	10	416	11	427,2	8,2	320,5	0,5

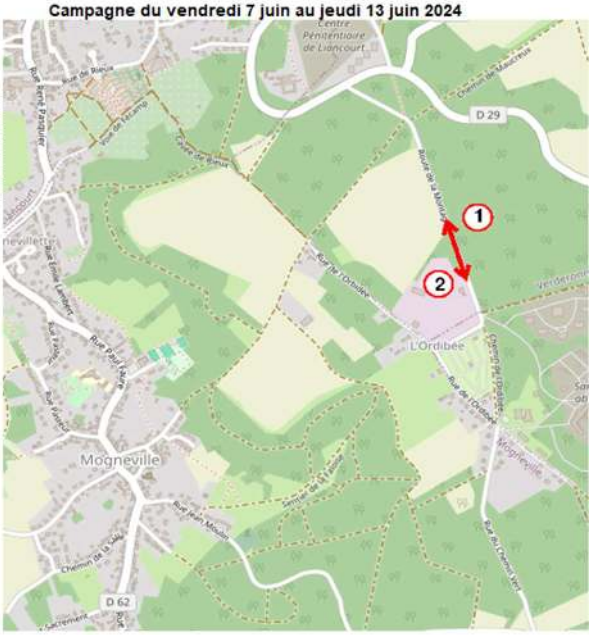
Comptage en section

Verderonne
Chemin de la Montagne

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	**7 jours**
Débit total :	**4848 u.v.**
TMJ :	**693 u.v.**
PL	**3,11%**
VL	**96,89%**

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	350	19	237	5	195	1	355	14	344	8	358	16	350	8	351,4	13,0	216,0	3,0
Nuit (22h-6h)	20	0	35	0	24	0	21	0	16	0	21	0	20	0	19,6	0,0	29,5	0,0
HPM (8h-9h)	23	1	10	1	8	0	27	3	33	2	25	2	32	2	28,0	2,0	9,0	0,5
HPS (17h-18h)	36	2	22	0	12	0	49	1	50	0	43	1	50	0	45,6	0,8	17,0	0,0
Moyenne horaire	15,4	0,8	11,3	0,2	9,1	0,0	15,7	0,6	15,0	0,3	15,8	0,7	15,4	0,3	15,5	0,5	10,2	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	58	2	28	1	25	1	49	3	50	2	43	2	50	2	50,0	2,2	26,5	1,0
Total	377	19	265	5	226	1	369	14	361	8	382	16	366	8	371,0	13,0	245,5	3,0

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	339	15	246	7	190	3	369	16	334	12	361	14	348	13	350,2	14,0	218,0	5,0
Nuit (22h-6h)	20	0	35	0	37	0	13	0	14	0	22	0	23	0	18,4	0,0	36,0	0,0
HPM (8h-9h)	23	1	8	0	11	0	32	1	21	1	28	1	25	1	25,8	1,0	9,5	0,0
HPS (17h-18h)	31	1	16	0	12	0	47	3	41	2	39	2	43	2	40,2	2,0	14,0	0,0
Moyenne horaire	15,0	0,6	11,7	0,3	9,5	0,1	15,9	0,7	14,5	0,5	16,0	0,6	15,5	0,5	15,4	0,6	10,6	0,2
Minimum	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,4	0,0	0,5	0,0
maximum	38	2	26	1	25	1	47	3	41	2	40	2	43	2	41,8	2,2	25,5	1,0
Total	369	15	278	7	214	3	385	16	352	12	387	14	366	13	371,8	14,0	246,0	5,0

Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	689	34	483	12	385	4	724	30	678	20	719	30	698	21	701,6	27,0	434,0	8,0
Nuit (22h-6h)	40	0	70	0	61	0	34	0	30	0	43	0	43	0	38,0	0,0	65,5	0,0
HPM (8h-9h)	46	2	18	1	19	0	59	4	54	3	53	3	57	3	53,8	3,0	18,5	0,5
HPS (17h-18h)	67	3	38	0	24	0	96	4	91	2	82	3	93	2	85,8	2,8	31,0	0,0
Moyenne horaire	30,4	1,4	23,0	0,5	18,6	0,2	31,6	1,3	29,5	0,8	31,8	1,3	30,9	0,9	30,8	1,1	20,8	0,3
Minimum	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,4	0,0	0,5	0,0
maximum	96	4	54	2	50	2	96	6	91	4	83	4	93	4	91,8	4,4	52,0	2,0
Total	746	34	543	12	440	4	754	30	713	20	769	30	732	21	742,8	27,0	491,5	8,0

Comptage en section

Verderonne
RD29 – Est

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	**7 jours**
Débit total :	**22267 u.v.**
TMJ :	**3181 u.v.**
PL	**1,49%**
VL	**98,51%**

u.v : unité de véhicule

Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1679	30	1466	15	1005	7	1507	28	1565	22	1596	33	1547	21	1578,8	26,8	1235,5	11,0
Nuit (22h-6h)	89	0	156	0	121	1	89	0	71	0	94	0	102	0	89,0	0,0	138,5	0,5
HPM (8h-9h)	115	5	57	2	23	1	107	3	128	6	111	3	121	4	116,4	4,2	40,0	1,5
HPS (17h-18h)	189	1	189	1	87	0	187	3	169	0	189	2	175	1	181,8	1,4	138,0	0,5
Moyenne horaire	73,7	1,3	67,6	0,6	46,9	0,3	66,5	1,2	68,2	0,9	70,4	1,4	68,7	0,9	69,5	1,1	57,3	0,5
Minimum	1	0	4	0	4	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1,2	0,0	4,0	0,0
maximum	193	5	189	2	132	1	187	3	169	6	189	3	175	4	182,6	4,2	160,5	1,5
Total	1817	30	1591	15	1113	8	1580	28	1653	22	1702	33	1631	21	1676,6	26,8	1352,0	11,5

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1639	33	1339	15	1059	5	1465	26	1546	28	1555	34	1520	25	1545,0	29,2	1199,0	10,0
Nuit (22h-6h)	83	3	121	0	167	2	94	0	74	0	92	3	95	0	87,6	1,2	144,0	1,0
HPM (8h-9h)	153	4	68	1	57	1	142	3	142	4	148	3	142	3	145,4	3,4	62,5	1,0
HPS (17h-18h)	160	3	106	1	86	0	153	4	175	3	157	4	168	3	162,6	3,4	96,0	0,5
Moyenne horaire	71,8	1,5	60,8	0,6	51,1	0,3	65,0	1,1	67,5	1,2	68,6	1,5	67,3	1,0	68,0	1,3	56,0	0,5
Minimum	2	0	3	0	7	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1,6	0,0	5,0	0,0
maximum	160	4	129	2	107	1	153	4	175	4	157	4	168	3	162,6	3,8	118,0	1,5
Total	1747	36	1468	15	1195	7	1547	26	1634	28	1651	37	1607	25	1637,2	30,4	1331,5	11,0

Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	3318	63	2805	30	2064	12	2972	54	3111	50	3151	67	3067	46	3123,8	56,0	2434,5	21,0
Nuit (22h-6h)	172	3	277	0	288	3	183	0	145	0	186	3	197	0	176,6	1,2	282,5	1,5
HPM (8h-9h)	268	9	125	3	80	2	249	6	270	10	259	6	263	7	261,8	7,6	102,5	2,5
HPS (17h-18h)	349	4	295	2	173	0	340	7	344	3	346	6	343	4	344,4	4,8	234,0	1,0
Moyenne horaire	145,4	2,8	128,4	1,3	98,0	0,6	131,5	2,3	135,7	2,1	139,0	2,9	136,0	1,9	137,5	2,4	113,2	0,9
Minimum	3	0	7	0	11	0	3	0	1	0	4	0	3	0	2,8	0,0	9,0	0,0
maximum	353	9	318	4	239	2	340	7	344	10	346	7	343	7	345,2	8,0	278,5	3,0
Total	3564	66	3059	30	2308	15	3127	54	3287	50	3353	70	3238	46	3313,8	57,2	2683,5	22,5

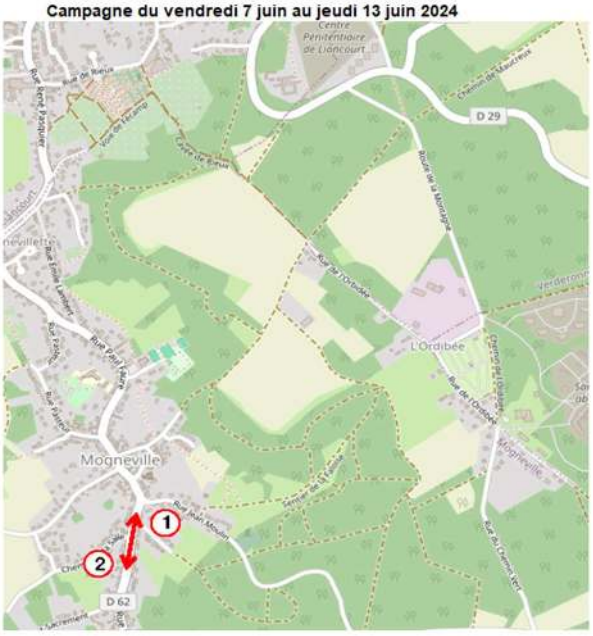
Comptage en section

Mogneville
RD62 – Sud

Campagne du vendredi 7 juin au jeudi 13 juin 2024

Durée :	**7 jours**
Débit total :	**13808 u.v.**
TMJ :	**1973 u.v.**
PL	**1,04%**
VL	**98,96%**

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	946	9	892	1	897	2	844	14	832	12	901	11	837	16	872,0	12,4	894,5	1,5
Nuit (22h-6h)	35	1	72	0	72	0	30	1	30	1	38	0	41	1	34,8	0,8	72,0	0,0
HPM (8h-9h)	64	0	27	0	27	0	65	0	63	0	65	0	64	0	64,2	0,0	27,0	0,0
HPS (17h-18h)	109	0	75	0	76	0	106	1	108	0	108	1	107	1	107,6	0,6	75,5	0,0
Moyenne horaire	40,9	0,4	40,2	0,0	40,4	0,1	36,4	0,6	35,9	0,5	39,1	0,5	36,6	0,7	37,8	0,6	40,3	0,1
Minimum	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0,6	0,0	0,5	0,0
maximum	109	2	91	1	107	1	106	3	108	4	108	3	107	4	107,6	3,2	99,0	1,0
Total	996	9	964	1	950	2	873	16	869	12	943	12	872	17	910,6	13,2	957,0	1,5

Sens 2	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1010	12	959	1	1029	0	901	15	984	14	961	15	957	14	962,6	14,0	994,0	0,5
Nuit (22h-6h)	51	1	61	0	65	0	52	1	53	0	55	1	60	0	54,2	0,6	63,0	0,0
HPM (8h-9h)	123	3	31	0	53	0	119	2	143	2	122	2	135	2	128,4	2,2	42,0	0,0
HPS (17h-18h)	83	1	109	0	128	0	62	1	71	1	73	1	68	1	71,4	1,0	118,5	0,0
Moyenne horaire	44,2	0,5	42,5	0,0	45,6	0,0	39,7	0,7	43,2	0,6	42,3	0,7	42,4	0,6	42,4	0,6	44,0	0,0
Minimum	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0,4	0,0	2,0	0,0
maximum	123	3	126	1	128	1	119	4	143	2	122	3	135	3	128,4	3,0	127,0	1,0
Total	1072	13	1018	1	1082	1	955	15	1040	14	1019	16	1012	14	1019,6	14,4	1050,0	1,0

Global (2 sens)	Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Mardi 11		Mercredi 12		Jeudi 13		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1956	21	1851	2	1926	2	1745	29	1816	26	1862	26	1794	30	1834,6	26,4	1888,5	2,0
Nuit (22h-6h)	86	2	133	0	137	0	82	2	83	1	93	1	101	1	89,0	1,4	135,0	0,0
HPM (8h-9h)	187	3	58	0	80	0	184	2	206	2	187	2	199	2	192,6	2,2	69,0	0,0
HPS (17h-18h)	192	1	184	0	204	0	168	2	179	1	181	2	175	2	179,0	1,6	194,0	0,0
Moyenne horaire	85,1	1,0	82,7	0,1	86,0	0,1	76,1	1,3	79,1	1,1	81,5	1,1	79,0	1,3	80,2	1,2	84,3	0,1
Minimum	0	0	2	0	3	0	0	0	2	0	1	0	2	0	1,0	0,0	2,5	0,0
maximum	232	5	217	2	235	2	225	7	251	6	230	6	242	7	236,0	6,2	226,0	2,0
Total	2068	22	1982	2	2032	3	1828	31	1909	26	1962	28	1884	31	1930,2	27,6	2007,0	2,5

7.2 | Table des illustrations

Figure 1 : Segmentation de la voirie – Iter 2024 9

Figure 2 : Tableau de synthèse des trafics étudiés par section en 2024 10

Figure 3 : Projection de l'emprise du projet– Iter, 2024 14

Figure 4 : Hiérarchisation de la voirie – Iter, 2024 15

Figure 5 : Accidentologie – ONISR, 2013 à 2022 16

Figure 6 : Vitesses moyennes pratiquées relevées sur le secteur - Iter, 2024 17

Figure 7 : Réseau de transport à la demande TAD'ohm, Oise Halette Mobilité, 2024 18

Figure 8 : Arrêt de bus d'Angicourt Villemin – GoogleMaps, 2022 18

Figure 9 : Localisation de l'arrêt de transports en commun à proximité du site – GoogleMaps, 2024 19

Figure 10 : Aménagements cyclables existants – GéoVélo, 2024 20

Figure 11 : Isochrone d'accessibilité piétonne – Iter, 2024 20

Figure 12 : Isochrone d'accessibilité vélo – Iter, 2024 21

Figure 13 : Isochrone d'accessibilité vélo à assistance électrique – Iter, 2024 21

Figure 14 : Logistique terrain, localisation des compteurs et des comptages directionnels 23

Figure 15 : Flux à l'échelle du secteur en TV (tous véhicules) et part poids lourds en % en 2024 25

Figure 16 : Flux à l'échelle du secteur en UVP durant l'heure de pointe du matin (8h-9h) un mercredi en 2024 26

Figure 17 : Mouvements observés sur le carrefour de la D29 en connexion avec le futur accès au projet par la route de la Montagne en UVP en heure de pointe du matin (8h00-9h00) un mercredi en 2024 27

Figure 18 : Mouvements observés sur le carrefour de la D62 en connexion avec le futur accès au projet par la rue du Chemin Vert en UVP en heure de pointe du matin (8h00-9h00) un mercredi en 2024 28

Figure 19 : Flux à l'échelle du secteur en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024 29

Figure 20 : Mouvements observés sur le carrefour de la D29 en connexion avec le futur accès au projet par la route de la Montagne en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024 30

Figure 21 : Mouvements observés sur le carrefour de la D62 en connexion avec le futur accès au projet par la rue du Chemin Vert en UVP en heure de pointe du soir (17h00-18h00) un mercredi en 2024 31

Figure 22 : Parts modales sur la commune d'Angicourt– INSEE 2021 34

Figure 23 : Trafics actuels TMJA - Réalisation : Iter, 2024 42

Figure 24 : Trafics futurs 2028 TMJA (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 42

Figure 25 : Trafics actuels HPM - Réalisation : Iter, 2024 44
Figure 26 : Trafics futurs 2028 HPM (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 44
Figure 27 : Trafics actuels HPS - Réalisation : Iter, 2024 46
Figure 28 : Trafics futurs 2028 HPS (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 46
Figure 29 : Trafics état de référence 2028 TMJA - Réalisation : Iter, 2024 48
Figure 30 : Trafics état de référence 2028 HPM - Réalisation : Iter, 2024 48
Figure 31 : Trafics état de référence 2028 HPS - Réalisation : Iter, 2024 49
Figure 32 : Trafics état de référence 2048 TMJA - Réalisation : Iter, 2024 50
Figure 33 : Trafics état de référence 2048 HPM - Réalisation : Iter, 2024 51
Figure 34 : Trafics état de référence 2048 HPS - Réalisation : Iter, 2024 51
Figure 35 : Trafics actuels TMJA - Réalisation : Iter, 2024 53
Figure 36 : Trafics futurs 2048 TMJA (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 54
Figure 37 : Trafics actuels HPM - Réalisation : Iter, 2024 55
Figure 38 : Trafics futurs 2048 HPM (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 56
Figure 39 : Trafics actuels HPS - Réalisation : Iter, 2024 57
Figure 40 : Trafics futurs 2048 HPS (volumes bruts et évolution) - Réalisation : Iter, 2024 57