

Contribution – Trafic, poids lourds, capacité et sécurité de la voirie desservant Mané Coëtdigo

Quelles sont les conséquences du projet Guyot Environnement sur la circulation et la sécurité routière autour de la ZA de Mané Coëtdigo?

Le projet prévoit une augmentation et une diversification importantes des activités de gestion des déchets, notamment avec les déchets dangereux, les VHU issus de bateaux, le découpage de métaux et l'augmentation des capacités de transit de plusieurs catégories de déchets.

Le dossier indique parallèlement que le projet ne prévoit aucune extension géographique et que les infrastructures existantes seraient déjà dimensionnées pour les volumes sollicités.

La réalité de cette affirmation a-t-elle été vérifiée au regard de la circulation réellement générée par le projet?

1. Une étude de trafic spécifique a-t-elle réellement été réalisée ?

Le dossier doit permettre au public de comprendre précisément comment a été déterminé le trafic supplémentaire généré par le projet.

Une étude de trafic spécifique au secteur de Mané Coëtdigo et aux voies d'accès immédiates au site a-t-elle été réalisée ?

Si oui, peut-on en connaître la teneur?

Si aucune étude spécifique n'a été réalisée :

Sur quelle base technique le pétitionnaire et les autorités compétentes ont-ils conclu que la voirie existante est capable d'absorber l'augmentation du trafic ?

2. Combien de poids lourds supplémentaires réellement ?

Le projet génère nécessairement des mouvements de véhicules liés :

- à l'apport des déchets ;
- à l'évacuation des déchets triés ;
- au transport des VHU ;
- au transport des déchets dangereux ;
- aux rotations des filières de valorisation ;
- aux véhicules des particuliers et professionnels fréquentant la déchèterie.

Peut-on nous confirmer le nombre de véhicules supplémentaires par jour, distinguant VL, utilitaires, poids lourds, semi-remorques et autres véhicules lourds.

Les chiffres doivent être exprimés en **véhicules entrant et sortant**, et non simplement en « passages », afin d'éviter toute ambiguïté.

3. Les « 50 passages supplémentaires » doivent être expliqués

Le chiffre de 50 passages supplémentaires annoncé dans le dossier doit être précisément explicité.

50 passages correspondent-ils à 50 véhicules entrants, 50 véhicules sortants ou 50 mouvements cumulés entrée + sortie ?

Si un véhicule entrant puis sortant est comptabilisé comme deux passages, le trafic physique réellement généré doit également être présenté en nombre de véhicules.

Il est nécessaire que soit précisé combien de ces mouvements correspondent à des poids lourds.

4. Trafic de pointe

Une moyenne journalière ne permet pas à elle seule d'apprécier la sécurité de la voirie.

Quel est le nombre maximal de mouvements de véhicules attendu pendant les périodes de pointe ?

Les flux sont-ils répartis régulièrement sur la journée ou existe-t-il des périodes de concentration, notamment le matin, en fin de journée ou lors des horaires d'ouverture de la déchèterie ?

5. Largeur réelle de la voirie

La voie d'accès à la zone présente une largeur qui doit être confrontée aux caractéristiques des véhicules appelés à l'emprunter.

Une étude de giration et de croisement des poids lourds a-t-elle été réalisée sur l'intégralité de l'itinéraire d'accès au site ?

Si oui, où se trouve cette étude ?

Les points à préciser :

- la largeur utile réelle de la chaussée ;
- les éventuels rétrécissements ;
- les possibilités de croisement de deux poids lourds ;
- les rayons de giration ;
- les obstacles latéraux ;
- la visibilité ;
- les conditions de croisement avec les véhicules légers ;
- les conditions de circulation des cyclistes et piétons.

6. Une route adaptée à l'activité actuelle est-elle nécessairement adaptée à l'activité future ?

Le fait qu'un site soit actuellement accessible aux poids lourds ne démontre pas que la voirie est adaptée à l'augmentation du trafic résultant du projet.

Quelle analyse démontre que la voirie existante est dimensionnée pour le trafic supplémentaire généré par les nouvelles activités sollicitées ?

7. Croisement des poids lourds

Compte tenu de la configuration de la desserte du site et de la largeur disponible :

Deux poids lourds peuvent-ils effectivement se croiser en sécurité sur l'ensemble de la voie d'accès au site ?

Si la réponse est négative sur certains secteurs :

Quelles mesures sont prévues pour éviter que les poids lourds ne soient contraints de monter sur les accotements ou de s'immobiliser sur la chaussée ?

8. Sécurité des autres usagers

L'augmentation du trafic ne concerne pas uniquement les poids lourds.

quelle étude a évalué l'impact du projet sur :

- les véhicules des autres entreprises de la zone ;
- les véhicules des particuliers fréquentant la déchèterie ;
- les cyclistes ;
- les piétons ;
- les riverains ;
- les véhicules de secours.

Une analyse des conflits entre ces différents usages de la voirie a-t-elle été réalisée ?

9. Circulation en cas d'attente à l'entrée

L'activité de déchèterie et l'arrivée de véhicules apportant des déchets peuvent provoquer des files d'attente.

Le site dispose-t-il d'une capacité suffisante à l'intérieur de la parcelle pour accueillir simultanément les véhicules en attente, sans que ceux-ci ne stationnent ou n'attendent sur la voie publique ?

Cette question doit notamment être examinée pour les périodes de forte fréquentation.

10. Accès des secours

Le projet augmente les quantités et la diversité des déchets présents sur le site, notamment avec des déchets dangereux et des batteries.

Une vérification de l'accessibilité du site par les véhicules de secours, y compris en présence simultanée de poids lourds et de véhicules de particuliers, a-t-elle été réalisée ?

Si oui, où est ce document correspondant à cette étude .

11. État de la chaussée et sollicitation supplémentaire

Une augmentation des passages de poids lourds entraîne également une sollicitation accrue de la chaussée.

Une étude de capacité portante et d'état de la voirie a-t-elle été réalisée afin de vérifier que la chaussée et ses accotements sont adaptés au trafic supplémentaire de poids lourds ?

12. Qui assume les éventuels travaux ?

Si l'étude démontre que la voirie doit être renforcée, élargie ou sécurisée pour permettre le fonctionnement du projet :

Qui prendra en charge financièrement ces travaux et quelles autorisations de voirie ont déjà été obtenues ?

13. Autorité gestionnaire de la voirie

Merci de clairement identifier :

le propriétaire de la voie, son gestionnaire et l'autorité compétente pour autoriser ou imposer d'éventuels travaux d'adaptation de la voirie.

Et de communiquer tout avis de cette autorité concernant le projet Guyot.

14. Conclusion

Le projet ne doit pas être apprécié uniquement à l'intérieur des limites de la parcelle Guyot.

Son impact doit être apprécié sur **l'ensemble de l'itinéraire emprunté par les véhicules nécessaires à son fonctionnement.**

Une activité de gestion de déchets générant des flux supplémentaires de poids lourds ne peut être considérée comme compatible avec son environnement immédiat sur la seule affirmation que les infrastructures internes au site sont suffisamment dimensionnées.

La commission d'enquête doit vérifier l'existence d'une **étude indépendante et documentée de capacité, de sécurité et de circulation**, portant sur la voirie réelle desservant le site et non uniquement sur les installations situées à l'intérieur de la propriété.

À défaut d'une telle étude, sur quels éléments objectifs repose la conclusion selon laquelle la voirie existante peut absorber le trafic supplémentaire généré par le projet.