

À l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête

Monsieur Jean-Paul Boléat

Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale — extension du site Guyot Environnement Vannes, ZA de Mané Coëtdigo, Ploeren (56)

Copie à :

- DREAL Bretagne
- Préfecture du Morbihan
- Mairie de Ploeren
- Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération
- Eau et Rivières de Bretagne

Objet : Contribution complémentaire à l'enquête publique (complément à la contribution n°7)

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

J'ai déposé, dans le cadre de l'enquête publique ouverte du 29 juin 2026 à 9h au 29 septembre 2026 à minuit portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par Guyot Environnement Vannes pour l'extension de son site de gestion des déchets à la ZA de Mané Coëtdigo, la contribution n°7. Le porteur de projet y a apporté des réponses qui appellent, de ma part, les observations complémentaires et les questions précises exposées ci-après.

Cette contribution s'appuie sur l'examen des pièces du dossier (notamment PJ5, PJ6, PJ7, PJ46 à PJ52, PJ62-63) et sur les réponses publiées du porteur de projet aux contributions du public. Elle vise à identifier les points sur lesquels le dossier et les réponses apportées ne permettent pas, en l'état, de considérer que le projet est suffisamment démontré comme compatible avec son environnement immédiat.

1. Une augmentation substantielle du trafic de poids lourds sur une voirie dont l'inadaptation est en partie reconnue par le porteur de projet lui-même

Le projet prévoit, sous le régime de l'autorisation sollicitée, jusqu'à 50 passages de poids lourds par jour (contre 30 sous le régime de déclaration actuel), auxquels s'ajoutent jusqu'à 30 passages de véhicules légers. Cette augmentation n'est pas marginale : elle représente une hausse d'environ 67 % du trafic de poids lourds annoncé.

Or, dans ses réponses, Guyot Environnement reconnaît avoir observé « à plusieurs reprises » des difficultés pour les poids lourds à se croiser entre l'entrée de la zone artisanale et le carrefour desservant le site. Cette reconnaissance, faite par le porteur de projet lui-même, constitue un point d'appui déterminant : elle contredit, dans les faits, l'affirmation selon laquelle la voirie serait d'ores et déjà adaptée à l'importance et à l'intensité du trafic généré.

La réponse selon laquelle « le PLU ne fixe pas une largeur chiffrée unique » ne répond pas à la question de fond. L'absence de norme chiffrée dans le règlement d'urbanisme n'exonère pas le projet de démontrer, par une étude technique circonstanciée, que la voirie desservant le site peut absorber, en toute sécurité, le trafic maximal annoncé — y compris aux heures de pointe et en tenant compte des arbres, bas-côtés, cheminements piétons et stationnements qui réduisent le gabarit utile.

En l'absence d'une telle démonstration technique (largeur réellement disponible sur les sections les plus contraintes, simulation de croisement de deux ensembles routiers, temps d'attente induits), le dossier ne

permet pas d'écarter un risque de dégradation sensible de la sécurité routière et de la fluidité de la desserte de la zone artisanale.

2. Une incohérence entre l'ampleur de l'augmentation demandée pour les batteries au plomb et le niveau de démonstration apporté sur la maîtrise des risques associés

La capacité de stockage de batteries au plomb, actuellement autorisée à 6 tonnes, est portée à 48 tonnes, soit une multiplication par huit. La seule justification avancée — permettre des chargements complets et réduire la fréquence des évacuations — porte sur le flux « batteries » isolément et ne dit rien de l'effet global de l'ensemble des flux du site sur le trafic, ni des mesures de maîtrise du risque incendie et de pollution accidentelle rapportées à ce nouveau volume.

Une multiplication par huit d'une capacité de stockage de matières dangereuses (déchets dangereux, risque incendie, plomb) devrait, par proportionnalité, s'accompagner d'une démonstration spécifique et chiffrée : dimensionnement des rétentions au regard de ce volume, scénario d'incendie dédié, temps de confinement et cheminement des eaux d'extinction pour ce flux précis. Un renvoi général à l'étude de dangers (PJ49) ne permet pas de vérifier que cette proportionnalité a été respectée.

3. Une qualification juridique du projet au regard du règlement de la zone Uia qui reste à objectiver

Le règlement de la zone Uia interdit certains dépôts de véhicules usagés, déchets, ferrailles et matériaux de démolition ou de récupération. Guyot Environnement répond en distinguant le « dépôt » interdit du transit, du regroupement et de l'entreposage temporaire propres à une activité industrielle de gestion des déchets.

Cette distinction, si elle est juridiquement recevable dans son principe, ne peut rester une simple affirmation : elle suppose que les volumes, les durées effectives de présence de chaque catégorie de déchets sur site et les opérations réalisées correspondent réellement à un régime de transit ou d'entreposage temporaire, et non à un dépôt de fait. En l'absence d'une durée maximale de présence clairement fixée, opposable et contrôlable pour chaque flux, cette qualification reste invérifiable par le public comme par la commission.

4. Des garanties sur le bruit, l'air et les odeurs proportionnées à l'activité actuelle, mais non réévaluées au regard de l'augmentation d'activité demandée

Le porteur de projet indique des valeurs maximales de 70 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, des mesures acoustiques en limite de propriété tous les trois ans seulement, l'absence d'activité nocturne ou de week-end, et l'absence de suivi de la qualité de l'air chez les riverains, le risque « poussières » étant qualifié de faible à très faible.

Ces engagements ont été définis, semble-t-il, pour le fonctionnement actuel du site. Le dossier ne démontre pas qu'ils demeurent suffisants une fois le trafic de poids lourds augmenté de 67 % et la capacité de stockage de déchets dangereux multipliée par huit. Une fréquence de contrôle acoustique triennale, en particulier, paraît peu adaptée à une phase de montée en charge de l'activité.

Par ailleurs, si Guyot indique n'attendre aucune odeur spécifique au motif que les déchets admis ne sont pas organiques ou fermentescibles, cette affirmation est elle-même présentée comme dépendante de la qualité des déchets entrants — ce qui introduit une incertitude que le dossier ne referme pas.

5. Des effets cumulés avec la RN165 et les autres activités de la zone qui ne semblent pas avoir été chiffrés spécifiquement

Le site se trouve à proximité de la RN165, d'autres entreprises de la ZA de Mané Coëtdigo et d'habitations. Le dossier renvoie sur ce point de façon générale aux pièces PJ5 et PJ49, sans que les réponses apportées précisent les hypothèses de trafic cumulé, de bruit cumulé ou de qualité de l'air cumulée retenues, ni les

populations effectivement exposées. Une évaluation des effets cumulés qui se limite à un renvoi de pièces, sans donnée chiffrée dédiée, ne permet pas d'apprécier le niveau réel d'exposition combinée des riverains.

Cette faiblesse méthodologique se retrouve de façon récurrente dans les réponses du porteur de projet : plusieurs d'entre elles renvoient à « voir PJ5 » ou « voir PJ49 » sans répondre directement à la question posée, ce qui prive le public de la possibilité d'apprécier concrètement la réalité des garanties apportées.

6. Une vulnérabilité de la nappe phréatique, reconnue par le porteur de projet lui-même, insuffisamment mise en regard des garanties apportées sur l'étanchéité des sols

Des piézomètres sont en place sur le site. Toutefois, selon les indications mêmes de Guyot Environnement, la nappe phréatique y affleure à très faible profondeur — entre 0,60 m et 1,30 m — configuration pour laquelle le porteur de projet reconnaît lui-même un risque de pollution important.

Cette nappe alimente un cours d'eau ayant fait l'objet d'une réhabilitation récente, lequel se jette dans le Golfe du Morbihan, à quelques kilomètres seulement du site. L'activité projetée — dépollution de bateaux, manipulation d'hydrocarbures, d'huiles et d'eaux usées, stockage de batteries au plomb — combinée à une nappe sub-affleurante et à un exutoire vers un espace naturel et halieutique sensible, appelle un niveau de garantie particulièrement élevé sur l'étanchéité des sols et sur la surveillance effective de la qualité de la nappe.

Or aucune information communiquée ne permet de vérifier la nature, l'épaisseur et le niveau d'étanchéité réel de la dalle béton sur laquelle sont réalisées les opérations de dépollution, de découpe et d'entreposage temporaire des déchets, ni sa résistance dans la durée aux hydrocarbures et à l'acide des batteries, ni la fréquence à laquelle son état (fissuration, vieillissement) serait contrôlé. Une nappe aussi proche de la surface réduit d'autant le temps de réaction en cas de défaut d'étanchéité ou de fuite, puisque l'infiltration vers la nappe peut être quasi immédiate.

La seule existence de piézomètres ne suffit pas à démontrer la maîtrise du risque : encore faut-il connaître les résultats des mesures déjà réalisées, leur fréquence, les paramètres suivis, les éventuels dépassements constatés, et les mesures correctives prévues en cas de dégradation de la qualité de la nappe, compte tenu de sa sensibilité déjà reconnue par le porteur de projet et de son lien direct avec un cours d'eau récemment réhabilité.

Ce point mériterait d'être vérifié par la commission : selon les informations dont je dispose, cette dalle aurait été coulée directement sur le sol du site sans dépollution ni décontamination préalable de celui-ci — élément qui resterait à confirmer par les pièces du dossier. Si cela devait se vérifier, cela signifierait que la dalle enfermerait une éventuelle pollution résiduelle des sols, liée à la succession d'activités antérieures du site (cf. point 7 ci-après), au lieu de la traiter, sans garantir l'absence de migration vers une nappe qui, ici, affleure à seulement 0,60 à 1,30 m de profondeur.

7. Un accident de pollution survenu pendant la phase de travaux, avant même la mise en service du site

Selon des informations qui m'ont été rapportées et qui resteraient à confirmer par la commission, le site ne serait à ce jour toujours pas en service. Il m'a également été rapporté que, durant la phase de travaux, aux alentours du mois d'avril, un déversement accidentel d'un produit présenté comme non nocif se serait produit et se serait écoulé dans la rivière voisine, et que les services techniques de la commune de Ploeren en auraient informé la Préfecture.

Si ces éléments devaient se confirmer, ils revêtiraient une importance particulière : un accident de pollution survenu durant la seule phase de travaux, avant même la mise en service du site et donc avant toute montée en charge de l'activité, interrogerait directement la capacité du porteur de projet à maîtriser les risques de déversement une fois l'exploitation effectivement étendue, avec un trafic et des volumes de déchets dangereux bien supérieurs à la situation actuelle.

Je demande à la commission de faire vérifier la nature exacte de ce déversement, sa date précise, le produit concerné, les mesures prises immédiatement (confinement, analyse, information des autorités), les suites données par la Préfecture et la DREAL, ainsi que l'éventuel impact constaté sur la qualité de l'eau de la rivière et, en aval, sur le Golfe du Morbihan.

8. Un historique du site qui n'est pas purgé des questions relatives à une éventuelle obligation de remise en état

Le site a connu une succession d'activités antérieures, notamment liées à Seven Two / Crach Casse, ainsi que des échanges relatifs à une demande de cessation d'activité de la DREAL. En l'état du dossier, il n'est pas établi quelle obligation de cessation, de mise en sécurité, de diagnostic ou de remise en état a été prescrite, à quelle date, par quelle autorité, ni si elle a été exécutée.

Tant que ce point n'est pas documenté par des pièces administratives précises, une incertitude demeure sur la maîtrise environnementale du site tel qu'il existe aujourd'hui — incertitude que renforcerait, si elle se confirmait, l'absence de dépollution préalable au coulage de la dalle actuelle (cf. point 6 ci-dessus) — ce qui devrait, par prudence, précéder toute autorisation d'extension.

9. Une configuration du site limitant les possibilités de gestion des flux et des incidents

Le secteur présente une configuration avec une entrée et une sortie par le même axe, ce qui limite les possibilités de dispersion du trafic et concentre le risque de conflits d'usage — notamment aux heures de pointe — sur un point unique déjà identifié par le porteur de projet comme générant des difficultés de croisement.

10. Questions prioritaires soumises à la commission d'enquête

Au regard de l'ensemble de ces éléments, je souhaite que la commission d'enquête interroge le porteur de projet et/ou les services compétents sur les points suivants :

1. La commission peut-elle demander une étude technique indépendante démontrant que la voirie extérieure est adaptée au trafic maximal de 50 passages de poids lourds par jour annoncé par Guyot Environnement ?
2. Quelle est la largeur réellement disponible sur les sections les plus contraintes de la voirie, et quelle largeur reste disponible lorsque deux poids lourds se croisent ?
3. Le dossier comporte-t-il une simulation de croisement de deux ensembles routiers sur la voirie existante ?
4. Comment sont pris en compte les arbres, bas-côtés, cheminements piétons et stationnements qui réduisent le gabarit utile de la voirie ?
5. Pourquoi Guyot Environnement reconnaît-il avoir observé des difficultés de croisement alors qu'il affirme par ailleurs que la voirie est adaptée ?
6. Le trafic annoncé de 50 poids lourds par jour correspond-il à 50 véhicules ou à 50 passages, et quelle méthode de calcul est utilisée dans l'étude d'incidences ?
7. Quel trafic supplémentaire total est attendu en additionnant l'ensemble des flux du site et les véhicules légers ?
8. Quelle étude des effets cumulés avec les autres entreprises de la zone a réellement été réalisée, et avec quelles données chiffrées ?
9. Le projet est-il juridiquement compatible avec l'ensemble des prescriptions de la zone Uia relatives aux déchets, dépôts, stockage et activités industrielles ?

10. Quelle est la durée maximale réelle de présence de chaque catégorie de déchets sur le site, et comment cette durée sera-t-elle contrôlée dans la durée ?
11. Quelles obligations de remise en état ou de dépollution ont concerné les anciennes activités du site (Seven Two / Crach Casse), et quelles pièces attestent de leur exécution effective ?
12. Quel est le scénario retenu en cas de déversement accidentel de carburant, d'huile ou d'un autre liquide provenant d'un bateau en cours de dépollution ?
13. Quel est le cheminement exact entre les rétentions, le bassin tampon et le milieu récepteur, et quels délais de confinement et d'analyse sont prévus avant rejet ?
14. La fréquence triennale des mesures acoustiques en limite de propriété sera-t-elle revue à la hausse compte tenu de l'augmentation d'activité demandée ?
15. Un dispositif de suivi de la qualité de l'air chez les riverains les plus proches est-il envisageable, au moins pendant une phase de montée en charge du site ?
16. Le site dispose-t-il ou disposera-t-il de piézomètres permettant de surveiller la qualité de la nappe phréatique en amont et en aval hydraulique de la zone d'activité, et selon quelle fréquence d'analyse ?
17. Quels sont les résultats des mesures piézométriques déjà réalisées (paramètres suivis, fréquence, éventuels dépassements de seuils) sur ce site où la nappe affleure entre 0,60 m et 1,30 m ?
18. Les piézomètres actuellement en place ont-ils été déplacés depuis leur installation d'origine, et si oui, à quelle date, pour quel motif et sous quelle autorisation ?
19. Existe-t-il un état de référence (« état zéro ») de la qualité de la nappe phréatique antérieur à l'exploitation actuelle, permettant d'apprécier tout impact futur de l'extension ?
20. Il semblerait qu'une pose de buses (canalisation) ait été effectuée sur le site : à quel usage est-elle destinée, à quelle date a-t-elle été réalisée et sous quelle autorisation ?
21. Compte tenu de la faible profondeur de la nappe et du risque de pollution reconnu par le porteur de projet lui-même, quelles mesures correctives sont prévues en cas de dégradation constatée de la qualité de la nappe ?
22. Quelles mesures spécifiques de protection sont prévues pour le cours d'eau réhabilité alimenté par cette nappe et, en aval, pour le Golfe du Morbihan, en cas de pollution accidentelle ?
23. Quelle est la nature, l'épaisseur et le niveau d'étanchéité de la dalle béton sur laquelle sont réalisées les opérations de dépollution, de découpe et d'entreposage, et est-elle dimensionnée pour résister durablement aux hydrocarbures et à l'acide des batteries au plomb, compte tenu de la proximité immédiate de la nappe ?
24. Quel est le programme de contrôle périodique de l'étanchéité de cette dalle (fissuration, vieillissement) et qui en est responsable dans la durée ?
25. Un déversement accidentel serait-il survenu sur le site pendant la phase de travaux, aux alentours du mois d'avril, avant même la mise en service de l'installation ? Si oui, quels étaient le produit concerné, sa quantité et son degré réel de nocivité ?
26. Les services techniques de la commune de Ploeren ont-ils informé la Préfecture d'un tel accident, et quelles suites (contrôles, analyses, mesures correctives, éventuelles sanctions) ont été données à ce signalement ?
27. Quel a été l'impact constaté, s'il y a lieu, de ce déversement sur la qualité de l'eau de la rivière alimentée par la nappe du site, et des analyses ont-elles été réalisées depuis ?
28. Un diagnostic de la qualité des sols existait-il avant le coulage de la dalle actuelle, et si le sol était pollué à cette date, quelle dépollution ou décontamination a été réalisée avant coulage ?

29. À défaut de dépollution préalable du sol, quelles garanties existent que la dalle actuelle n'enferme pas une pollution résiduelle susceptible de migrer vers une nappe affleurant à 0,60-1,30 m de profondeur ?

Conclusion

Ces éléments ne procèdent pas d'une opposition de principe à une activité de gestion des déchets, mais du constat que plusieurs points structurants du projet — voirie et sécurité routière, proportionnalité des garanties au regard de l'augmentation de trafic et de capacité de stockage, compatibilité avec le règlement d'urbanisme, historique environnemental du site et effets cumulés — ne sont pas, en l'état des pièces et des réponses publiées, suffisamment démontrés.

Je demande à la commission d'enquête de bien vouloir interroger le porteur de projet sur les points précis énumérés ci-dessus et d'obtenir des réponses chiffrées et documentées, plutôt que des renvois généraux aux pièces du dossier, avant de formuler ses conclusions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.