



Direction générale territoires

Délégation Châteaubriant

Service aménagement

Référence : SAC/SC/MLG/L50

Affaire suivie par :

Sylvain CHARLICARD

Tél. 02 40 79 47 56

Adresse des bureaux :

29 route de Nantes

44170 Nozay

Nozay, le 23 NOV. 2018

Préfecture de la Loire-Atlantique

Direction de la coordination des politiques publiques  
et de l'appui territorial

À l'attention de Madame Marie-Anne RONCIÈRE,  
La chef du bureau des procédures environnementales  
et foncières

6 Quai Ceineray

BP 33515

44035 NANTES CEDEX 1

**Objet : demande avis sur la réouverture de la carrière du Tahun  
commune de Guémené-Penfao**

Madame,

Par courrier du 6 novembre 2018, vous sollicitez mon avis sur la demande de la Société PIGEON CARRIERES de réouverture de la carrière du Tahun située le long de la route départementale n°125 commune de Guémené-Penfao.

Tout d'abord sur la forme, nous signalons des imprécisions sur les renvois entre paragraphes qui ne facilitent pas la lecture de ce document et introduisent une idée d'éléments manquants dans l'analyse d'impact transmise.

Sur le fond, ce projet consiste en la réouverture d'un site avec une production de 3 140 000 tonnes réparties sur 15 ans (180 000\*13+400 000\*2) ainsi que l'accueil de déchets inertes pour le remblaiement partiel de la fosse d'extraction. Les installations seront réparties de part et d'autre de la route départementale n°125 :

- au Nord la zone d'extraction, de traitement, de pesée et de livraison,
- au Sud une zone de stockage, lors d'activité intense et chantiers exceptionnels.

Les trafics induits sur le réseau viaire secondaire (routes départementales n°125, n°42 et n°124) permettant de relier ce site au réseau structurant départemental ou national (routes départementales n°775, routes nationales n°137 et n°171) doivent être regardés sous deux angles :

- impact sur la conservation du réseau secondaire du Département (aptitude du réseau à recevoir cette surcharge),
- impact sur la sécurité des usagers du réseau emprunté.

Le dossier d'étude transmis présente de nombreuses approximations ou imprécisions sur ces deux volets qui devront être levées avant toute décision d'ouverture.

L'absence de connaissance de trafic existant sur le réseau routier secondaire du Département jusqu'aux réseaux structurants précités ne permettent pas de définir avec précision les impacts induits par ce projet sur ces axes routiers.

Cependant, on peut d'ores et déjà mentionner, en opposition avec les éléments contenus dans le dossier d'étude présenté par la société PIGEON CARRIERES que :

→ la route départementale n°125 présente une largeur moyenne inférieure à 5 mètres en direction de Marsac-sur-Don (section Est) et une largeur moyenne de 5,5 mètres en direction de Guémené-Penfao (section Ouest) ainsi que des accotements de faible largeur ( $\leq 1$  mètre).

La section Est est donc incompatible avec les possibilités d'entrecroisement de deux poids lourds (minimum requis 5,50 mètres pour un entrecroisement au pas). La section Ouest est tout juste calibrée pour recevoir un trafic bidirectionnel de poids lourds. Cette analyse ne tient pas compte des difficultés d'entrecroisement entre un camion et un engin agricole. Un trafic bidirectionnel sur la route départementale n°125 Est ne pourra donc pas se faire,

→ la route départementale n°42 présente un gabarit de 5,10 mètres de largeur avec de faibles accotements ( $< 1$  m) entre la route départementale n°775 et Le Gâvre incompatible avec une circulation bidirectionnelle puis un gabarit de 6 mètres au-delà,

→ la route départementale n°124 présente des caractéristiques de profil en long très sinueuses, des largeurs de chaussées inférieures à 5 mètres et des accotements de faible largeur ne permettront pas d'autoriser les trafics poids-lourds générés,

→ des dégradations fortes des rives et des accotements du réseau secondaire départemental sont à prévoir compte-tenu du gabarit ci-dessus mentionné.

Les flux moyens lissés sur une année ne permettent pas de prévoir l'impact du surplus des trafics sur la sécurité des axes routiers secondaires. En effet, les livraisons ne sont pas réparties uniformément sur une année mais soumises à une variabilité saisonnière importante et à la nature des chantiers à approvisionner.

En période de commercialisation, il ne s'agira vraisemblablement pas de 60 poids lourds par jour mais ira bien au-delà aggravant le facteur risque sur des réseaux viaires peu adaptés à des circulations bidirectionnelles de poids lourds.

Ces flux moyens permettent seulement d'estimer l'impact sur la conservation des structures des routes départementales secondaires. Par exemple, les structures actuelles de la route départementale n°125 permettent de supporter un faible trafic de classe T5 ( $< 25$  poids lourds) mais ne permettront pas de faire face à un apport de trafic moyen de 60 poids lourds par jour =  $((3\ 140\ 000/15) /240) /30 *2$ ) faisant passer cette classe de trafic à une classe T3.

Des travaux structurels à terme ou en cours d'exploitation sont donc à prévoir sur l'ensemble du réseau routier secondaire du Département entre le site de production et les axes routiers structurants.

Dans ce contexte, une convention entre le Département et la société d'exploitation du site devra être conclue afin de pouvoir garantir l'application de l'article 80 du règlement de la voirie départementale pris en accord avec l'article L131-8 du code de la voirie routière.

Un état contradictoire de l'État des chaussées de ces axes et de leurs dépendances devra être exécuté de façon contradictoire avant la mise en exploitation de ce site.

Par ailleurs, compte-tenu de ces éléments, une étude plus précise des trafics générés est à réaliser incluant une réflexion et des engagements sur le sens de rotation à mettre en place afin de pouvoir garantir la conservation du domaine routier départemental, la fluidité des trafics et la sécurité des usagers empruntant les routes départementales n°125, 42 et 124. Les traversées de communes ou de hameaux denses devront être étudiées.

En ce qui concerne la sécurisation et la conservation du domaine public routier départemental aux abords du site, les mesures et estimations des travaux préalables à la mise en exploitation sont minimisés ainsi sur :

a) les accès :

la conservation des accès existants et ceux à créer situés entre un sommet de côte et une courbe de faible rayon ne présentent pas les garanties minimales de visibilité aux débouchés sur la route départementale n°125 (200 mètres requis).

Des aménagements spécifiques comprenant notamment des dégagements de visibilité devront être obligatoirement mis en place avant exploitation.

Le simple renforcement de la signalisation d'approche présenté dans le dossier ne suffit pas.

Par ailleurs, les traversées de camion entre les deux implantations de ce site situé de part et d'autre de la route départementale n°125 devront faire l'objet d'une attention particulière et d'un traitement adapté soumis à avis formel du Département avant l'ouverture de la carrière.

b) l'évacuation des eaux pluviales :

la rédaction actuelle du document transmis n'étant pas clair sur ce point, il doit être rappelé au demandeur que les fossés du domaine public routier n'ont pas vocation à recevoir les eaux pluviales, même retraitées, des sites d'exploitation ou de livraison. Les Des réseaux séparés d'évacuation devront être obligatoirement mis en place.

c) la propreté de la route et implantations des équipements :

les moyens déployés pour garantir la propreté de la route sont très largement insuffisants, des dispositifs de lavage des roues des camions sortants des 2 sites d'installation Nord et Sud doivent obligatoirement être installés, ce qui ne semble pas être le cas.

L'analyse du positionnement des tas de stockage au Sud et merlons de protection phonique ne sont pas abordés alors qu'une distance réglementaire des exhaussements de 5 mètres de la limite du domaine public routier augmenté d'1 mètre par mètre de hauteur doit être observé (article 35 du règlement de la voirie départementale).

Toute construction relevant du code d'urbanisme devra observer une marge de recul minimal de 25 mètres comptée à partir de l'axe de la route départementale n°125 classée dans le réseau de desserte locale du Département (schéma routier du Département approuvé 25 juin 2012).

Au regard de ces éléments, j'émet un avis défavorable qui pourra être levé sous réserve de prise en considération des remarques précédentes consistant principalement à un approfondissement des études d'impact sur le réseau secondaire du Département (sens de circulation, trafic, ...), la présentation de mesures correctrices adaptées aux risques sur la conservation du domaine public routier départemental, la sécurisation des usagers des axes routiers représentés par les routes départementales n°125 et n°42, ainsi que des accès aux sites et la conclusion d'une convention d'entretien de ces axes.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental  
Le Chef du service aménagement



Thierry MICHAUD

