

**Sujet :** [INTERNET] Un nouveau commentaire a été enregistré sur le site "https://www.tarn-et-garonne.gouv.fr"

**De :** pref82@hebergement2.interieur-gouv.fr

**Date :** 01/10/2023 21:40

**Pour :** pref-enquetepublique@tarn-et-garonne.gouv.fr

Un nouveau commentaire a été enregistré sur le document [PPVE - SAS Midi-Pyrénées Granulats - commune de Montricoux](#)

-----

Récapitulatif du commentaire:

**Auteur:**

*Elie BRIAN*

**Adresse de messagerie:**

*ebrian@hotmail.fr*

**Sujet:**

*Observations et impacts annexes*

**Message:**

*Bonjour,*

*Premièrement, je souhaite porter à votre connaissance l'indisponibilité des Annexes III à VIII qui semblent pourtant être des documents importants et nécessaires pour une prise en connaissance efficace du « Porter à connaissances ».*

*Après analyse des documents disponibles, il semble qu'aucune considération dans les « aspects environnementaux » ne porte sur les impacts extérieurs au site de la carrière.*

*Or, c'est légitimement un point important remis en cause par les riverains à la vue de la situation d'exploitation actuelle et à venir.*

*La réponse de MIDI PYRENEES GRANULATS concernant la conclusion relative à l'absence d'impact sur le transport en est le parfait exemple. Certes, le trafic global de camions en terme de PL/j ne dépasse pas celui qui avait été annoncé dans l'étude d'impact de 2008 (ce point est discutable) mais il ne sera clairement pas le même que celui de l'exploitation actuelle.*

*En reprenant les chiffres sur la période mai 2021 à juin 2022 ( 19 000T) et en lissant une réception « projet » de 100 000 tonnes/an pour les travaux de la ligne C, nous arrivons à une multiplication par 5 du trafic pour ce traitement par rapport au valeurs annoncées. Trafic auquel nous pouvons encore rajouter les 19 000T précédemment exposées car MPG ne fait pas part de réduction du volume « classique » traité annuellement.*

*Conclusion, pour cette activité de remblais, nous verrons 6 fois plus de camions par an et cela pendant au moins 4 ans.*

*En tenant compte des hypothèses présentées dans le « porter à connaissances » (hypothèse : 200 000T/31Tcharge utile/250jours de fonctionnement), ce seront 13 rotations de camions*

*supplémentaires par jour, soit 3250 camions/an.*

*Cela peut paraître négligeable mais je souhaite attirer l'attention sur le paragraphe « 4.3. Impact sur le trafic » du Porter à connaissance :*

*« La réglementation du Code de la Route a évolué entre les hypothèses de 2005 et celles de 2019/2022 : pour les véhicules à moteur (tracteur et porteur), le poids total roulant autorisé (PTRA) est passé de 40T (charge utile estimée 25T) à 44T (charge utile estimée 31T). Ce qui a permis deux évolutions bénéfiques pour les usagers et l'exploitant :*

- pour un flux identique de rotation PL/j autorisé, une augmentation du tonnage transporté,*
- pour un tonnage transporté maximum prescrit, de générer un flux de PL/J moyen inférieur à celui autorisé. »*

*En effet, nous avons là encore un élément montrant que l'impact de ce changement n'a pas été pris en compte au regard des diverses nuisances pour les riverains et les infrastructures, seuls les exploitants et usagers comptent.*

*En l'état, et comme le reconnaît bien MPG, le tonnage maximum accepté par ces 133 camions est supérieur de 10% à celui prévu par l'AP n°2008-174 du 8 février 2008. La capacité unitaire passe, quant à elle, de 25T à 31T soit une augmentation de 24%*

*Avec les informations disponibles (notamment dans le « Tableau 6. Tonnages transportés et incidences sur le trafic »), le changement d'hypothèse entre 2005 et 2021 modifie clairement le « Total produits transportés T/an ».*

*Dans l'hypothèse 2005, le « trafic prescrit » de 133 camions pendant 240 jours limite ce « Total produits transportés T/an » à 798 000 T tandis que le tonnage l'hypothèse de 2021 le rehausse à 883 500T (10.7 % d'augmentation).*

*Hors chantier exceptionnel, et présenté comme dans le « Tableau 6. Tonnages transportés et incidences sur le trafic », le « Total produits transportés T/an » est donc en incohérence avec ce que l'arrêté préfectoral du 08 février 2008 définit comme "base d'une production hors chantier exceptionnel".*

*Pour ce qui est de la limite à 1 000 000 T/max en cas de chantier exceptionnel et comme l'autorise l'arrêté préfectoral du 08 février 2008 au niveau de l'article 5, la rotation de 129 PL/j moyen semble donc cohérente.*

*Cependant, ce chiffre de 129 PL dans une condition limitée et exceptionnel n'a aucune relation avec celui des 133 camions prescrit en « situation normale ». Pour rester cohérent avec les 133 PL de l'hypothèse de 2005, le trafic prescrit sur l'hypothèse 2021 devrait être de 103 PL/jour.*

*Je vous questionne également sur le sens du terme « exceptionnel » car bien que ce projet de métro a une limite finie, la situation de la carrière ne tient plus réellement dans ce qu'il semble être une situation exceptionnelle puisque nous parlons de 4 ans d'exploitation en continu minimum.*

*Quoi qu'il en soit, il existe inévitablement un impact pour les riverains et l'infrastructure puisque la masse totale journalière représentée par le trafic de ces 133 camions équivaut à 5 320 T/jour (40\*133=5320) alors que le projet annoncé de 124 camions/jours correspond 5 456T quotidiennes supportées par l'infrastructure et les riverains. A cela s'ajoute le fait que 10 jours de trafic en plus sont autorisés annuellement par l'hypothèse 2021.*

*Le trafic est donc bien supérieur à celui « prescrit » avec un impact majoré en termes de*

*dégradations et de nuisances.*

*Ce point me permet ensuite d'aborder une nuisance déjà bien effective et dont nous vous avons tous déjà fait part en temps que riverains, à savoir le non-respect flagrant et non discutable des limitations de vitesses par les PL sur la RD76.*

*Pour rappel, la RD76 est limitée à 50km/h pour les plus de 3T5 et cette dernière n'est clairement pas respectée malgré les diverses intersections et zones dangereuses. Il n'est pas rare de voir des camions roulants à plus de 70 km/h, pourtant la vitesse maximale des VLs sur l'axe.*

*Je vous rappelle donc que cette vitesse excessive entraîne là encore, une usure bien plus marquée de l'axe routier et que cette dernière est directement consécutive à l'exploitation de la carrière. Bien sûr, cela est sans parler du risque bien réel d'accident mais je pense qu'il n'est pas nécessaire de l'aborder en détail tellement c'est évident ...*

*Dans tout ça, vous comprendrez que 120 à 133 PL/j passant en excès de vitesse devant chez vous n'est pas une situation agréable et qu'il serait bon que les différents acteurs en prennent conscience.*

*D'autant que les raisons de cette vitesse excessive globale ne sont pas connues. Est-ce un problème de planning des transports, un problème de comportement des chauffeurs ou un dysfonctionnement de la carrière ?*

*Quoi qu'il en soit, l'augmentation du trafic sans gestion de cette problématique est un risque majeur pour la sécurité des usagers de la RD76.*

*Un troisième point me semble être également nécessaire à aborder, celui des procédures de contrôle environnementaux et d'application des mesures conservatoires.*

*Quelles sont les actions d'améliorations et les certifications environnementales et qualité présentent au sein de la carrière et garantissant la maîtrise de ces process ?*

*Un regard des acteurs concernés et des riverains est-il envisagé sur ces documents ?*

*Cette question est motivée par deux éléments principaux :*

*Le premier étant les complications liées à l'exploitation de l'eau (15 AP depuis juin 2023 à ce sujet) et le second tient compte d'un « laisser faire » concernant la mise en place des bâches de bennes qui ne nous rassure pas quant à la prise en compte sérieuse de certaines responsabilités. Avec l'augmentation du trafic et ramené à la situation actuelle d'exploitation, comment MPG compte prendre la gestion du risque humain/environnemental sur son activité globale ?*

*Pour conclure, je ne m'oppose pas à ce projet mais il est absolument nécessaire que des mesures correctives soient prises par les différents acteurs pour corriger les dysfonctionnements déjà présents et assurer un fonctionnement pérenne.*

*Notamment, le respect des limitations de vitesse sur l'axe qui doit être garanti (aménagement de ralentissement, sensibilisation, contrôles routiers,...(à vous de voir ce qui sera efficace)); le contrôle du trafic réel sur les 4 années de cette « situation exceptionnelle » et la prise en considération des riverains (réunion d'informations et échange sur la situation réelle de chacun vis-à-vis de ce sujet). Ces choses simples aideraient grandement à la fois les riverains par une baisse des nuisances, les responsables de l'infrastructure routière en réduisant son usure et en optimisant son usage pour tous mais aussi les exploitants de la carrière.*

*Cordialement,*

*Elie BRIAN*

Ceci est un mail automatique. Merci de ne pas y répondre.