

8.10.5.2 Déchets produits

↳ **Le fonctionnement du site entraîne une très faible production de déchets, en particulier de déchets dangereux**, dans la mesure où les plus grosses réparations des engins sont effectuées en dehors du site où déchets liés à cet entretien sont collectés par un organisme spécialisé. Ainsi, il n'y aura aucun stockage important de ce type de déchets sur le site. Les rares déchets de ce type seront stockés à l'abri de tout contact avec l'eau puis évacués vers des filières d'élimination dûment autorisées. Nous précisons à nouveau que les process de fabrication utilisés sur le site reposent uniquement sur des procédés mécaniques (concassage-criblage). Ils ne génèrent pas de déchets qui ne puissent être réutilisés. Aux abords de l'aire de réception des déchets à recycler ou à stocker, une benne permet de récupérer les matériaux indésirables. Nous noterons parmi les déchets produits :

- les ordures ménagères collectées régulièrement;
- les Déchets Industriels Banals (DIB) comme les cartons et les emballages, sont triés pour être évacués;
- les Déchets Dangereux (DD) sont principalement constitués par des accessoires pour l'entretien des engins comme des serviettes de dégraissage, qui sont collectées puis évacuées. D'autres déchets dangereux tels que les aérosols (dégrippants principalement), sont aussi triés et collectés par une entreprise agréée.

8.11 Trafic routier généré

8.11.1.1 Desserte routière et solutions alternatives

↳ Le transport par route est le seul envisageable pour les raisons suivantes :

- **les chantiers de l'entreprise BONNEAU TP sont nombreux**, les lieux d'origine des déchets sont donc nombreux et éparpillés géographiquement sur le secteur Niortais. Les chantiers gérés par cette entreprise ne représentent pas de volumes importants de matériaux à traiter. Un transport par rail ne peut être envisagé que si le nombre de points de production de déchets est très réduit. En effet, si la distance à parcourir en camion pour aller du point source au point de chargement des wagons (ajoutée à celle pour aller du point de déchargement à la station de transit) est du même ordre que la distance station de transit-client, l'utilisation du rail n'apparaît pas pertinente. Le coût de la mise en service d'un tel dispositif d'approvisionnement n'est pas compatible avec les volumes traités. **Par ailleurs, il n'y a localement aucune infrastructure de ce type. Cette solution est donc écartée de manière définitive.**
- **La seule voie routière utilisée est la RD 12.**
- Le transport fluvial n'est lui non plus pas envisageable du fait du manque de voies navigables de proximité.

8.11.1.2 Données liées à la production envisagée

↳ Le trafic routier lié au fonctionnement du site, calculé sur les bases de productions maximales, est généré par :

- **les apports de matériaux à recycler**, de démolition et autres pour un tonnage maximal de 30 000 tonnes/an. Ces apports se font principalement par des camions de moyen tonnage. Le trafic généré sur une base de 220 jours ouvrés/an est d'environ 15 camions/jour pour des camions de 9 tonnes de charge utile. Il s'agit naturellement d'un trafic moyen, les approvisionnements étant très variables;
- **la commercialisation des matériaux recyclés** qui se font par des camions de faible tonnage (9 tonnes) compte tenu de la structure des entreprises utilisant localement ces matériaux. Si l'on se base sur des évacuations pour environ 30 000 tonnes/an, le trafic potentiel généré est de l'ordre également de 15 camions/jour (trafic équivalent aux apports).
- **les apports de matériaux de négoce** (50 000 tonnes/an au maximum) qui se font en général avec des semi-remorques pour des charges plus importantes pouvant aller jusqu'à 44 tonnes. Sur une même base de journées annuelles d'activité (220 jours), le trafic généré serait de l'ordre de 5 à 6 camions/jour. La plupart du temps, ces camions repartent en charge avec des matériaux élaborés sur le site (3/4 environ). Ce trafic peut être également très variable en fonction des besoins ;
- **la commercialisation des matériaux de négoce** qui se font également par des camions de plus faible tonnage. Le tonnage moyen est évalué à 9 tonnes/camions ce qui représente un trafic de 25 camions/jour également.

- **les apports de matériaux à stocker dans l'ISDI** sont beaucoup plus difficiles à chiffrer dans la mesure où leurs volumes dépendent largement des chantiers gérés. Nous soulignerons néanmoins qu'il s'agit d'une activité permanente qui est susceptible de générer un trafic de l'ordre de 17 camions/j pour des camions de 9 tonnes (maximum de 34 000 tonnes/an).
- **Le trafic lié au stockage d'émulsions** sera également marginal.

A noter que le double fret est systématiquement privilégié de manière à ce que les camions qui apportent des gravats ou matériaux de négoce repartent également en charge. Cette modalité permet de pratiquement diviser.

Le tableau suivant récapitule les données du trafic estimé.

Tableau 14.: **Trafic routier estimé**

Estimation sur la base des productions maximales envisagées	Apports			Evacuation	
	Matériaux de négoce	Matériaux à recycler	Matériaux inertes (ISDI)	Matériaux de négoce	Granulats recyclés
Tonnage pris en compte (tonnes/an)	50 000	30 000	34 000	50 000	30 000
Nombre moyen de camions	6 camions /jour	15 camions/jour	25 camions/jour	6 camions/jour	15 camions/jour

↳ Toutefois, il ne faut pas considérer que le trafic global soit la somme des différents trafics générés par nature d'activités. Il dépend naturellement du type de camions dont les charges utiles peuvent aller du simple au triple (voire plus). Dans le raisonnement exposé, les évacuations se font de préférence par de petits camions pour tenir compte de la clientèle locale alors que l'on a considéré que les apports se faisaient préférentiellement par des camions de plus fort tonnage.

↳ Par ailleurs, afin de rentabiliser au maximum les déplacements, sera toujours privilégiée la mise en place d'un système de "double fret" à savoir que des camions amenant des matériaux (déblais ou matériaux de négoce) repartent en charge avec des matériaux recyclés ou matériaux de négoce. Ce mode de fonctionnement est systématiquement mis en œuvre ce qui permet de diviser par 2 le trafic induit.

8.11.1.3 Mesures mises en place et proposées

Le niveau de risque est limité au maximum par les dispositions suivantes :

- **la sortie sur la voie d'accès est bien dégagée et présente une bonne visibilité de part et d'autre. Un panneau STOP impose un arrêt aux chauffeurs au raccordement avec la RD 12. En direction de CHAMPDENIERS un virage limite la visibilité beaucoup plus dégagée en direction de SAINTE-OUENNE ;**
- **le pesage systématique des camions sur le pont-bascule en entrée et sortie de site pour les évacuations de manière à éviter également les surcharges;**
- **Des panneaux signalent aux abords du site sur la RD 12 la présence d'un trafic poids-lourds ;**
- **L'exploitant assurera une surveillance sur la qualité du revêtement de la route d'accès au droit du site et prendra toutes les dispositions qui s'imposent en cas de salissures sur la chaussée pouvant entraîner des risques pour la circulation (poussières, boues, nids de poules). Il disposera d'une balayeuse en cas de nécessité ;**
- **L'exploitant participera à l'entretien de la route d'accès en cas de dégradations imputables au trafic généré.**