

Plateforme logistique PARCOLOG
Implantation sur la zone Actiloire de Beaugency
Impact sur le trafic routier
Que propose PARCOLOG ?

Les trafics relevés par la société CDVIA mandatée par PARCOLOG le jeudi 2 septembre 2021 sur la D2152 sont de l'ordre de 290 à 610 Unités de Véhicules Particuliers/heure par sens, dont 25 à 30 Poids Lourds par sens à l'Heure de Pointe du Matin (7h45-8h45) et 5 à 10 Poids Lourds par sens à l'Heure de Pointe du Soir (17h-18h).



Le dossier ICPE indique en conclusion :

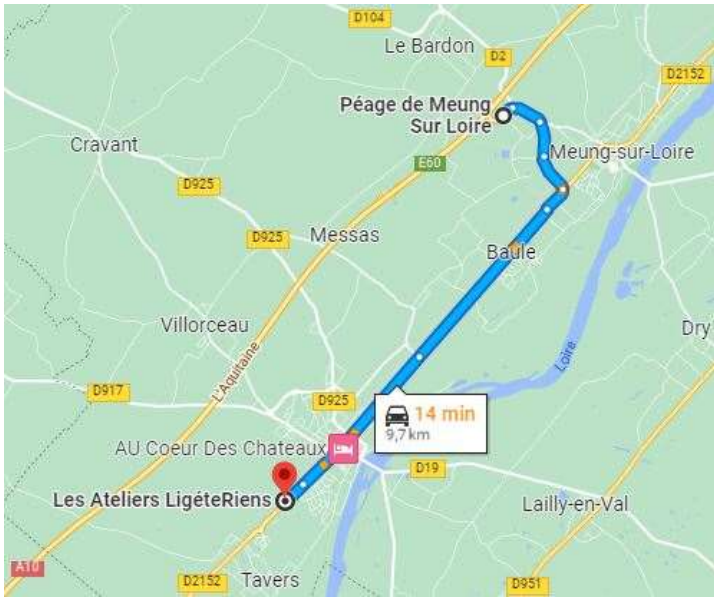
"On constate que les conditions de circulation moyennes aux heures de pointe sont satisfaisantes sur l'ensemble du secteur d'étude".

L'étude de trafic est manifestement insuffisante comme le montre le paragraphe suivant.

Analyse du trafic routier actuel

Dans les pages suivantes sont reportées des captures d'écran significatives de Google Maps simulant un trajet depuis le péage de Meung sur Loire jusqu'à la sortie de Beaugency.

Ces captures d'écran ont été effectuées toutes les 10 minutes entre 16h30 et 19h00, le jeudi 30 juin 2022.



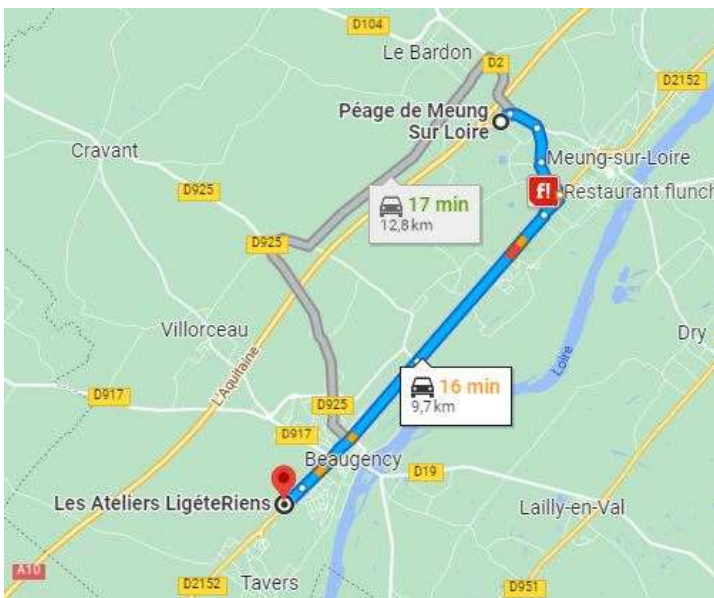
16h30

Pas de difficulté particulière.



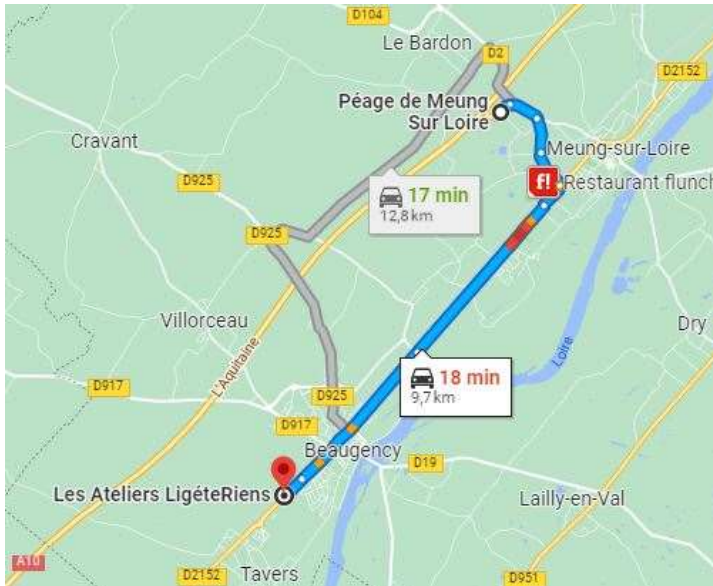
17h00

Début de ralentissement pour traverser la commune de Baule.



17h10

Une petite file de véhicules à l'arrêt se forme au niveau du carrefour D2152/rue Abbé Pasty à Baule.

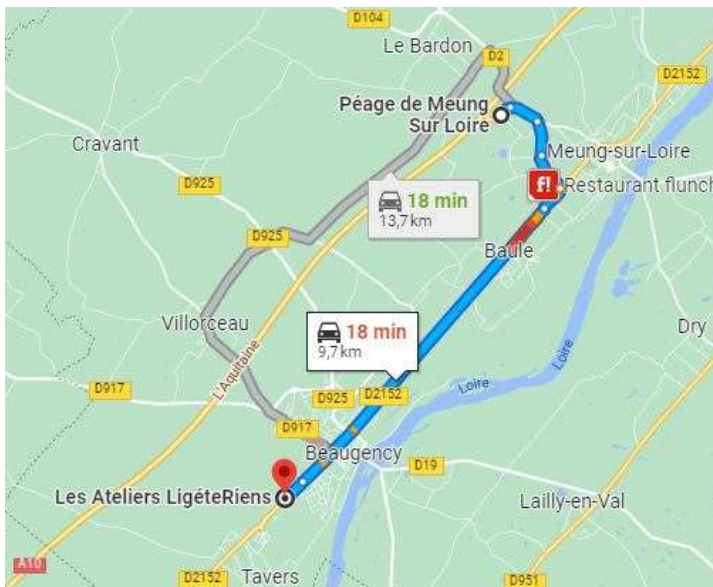


17h20

La file de véhicules s'allonge.

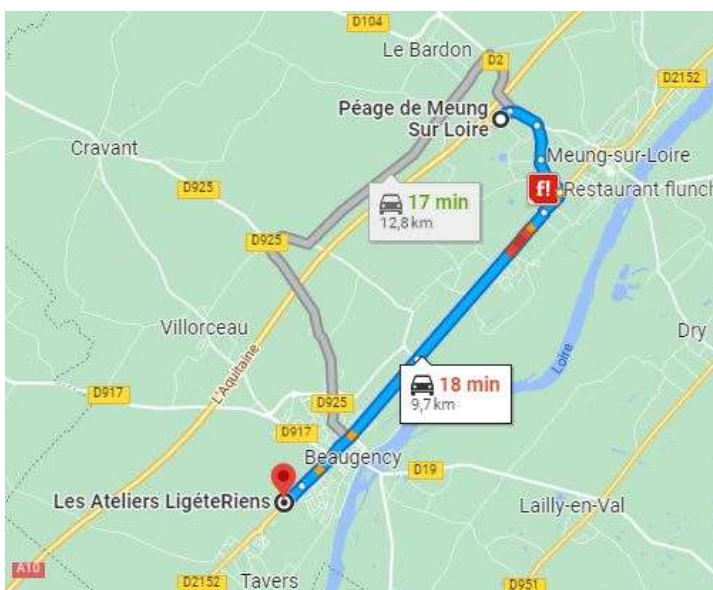
Le temps de trajet entre le péage de Meung sur Loire et la sortie de Beaugency est augmenté de 50%

(18 min au lieu de 12 min sur parcours dégagé)



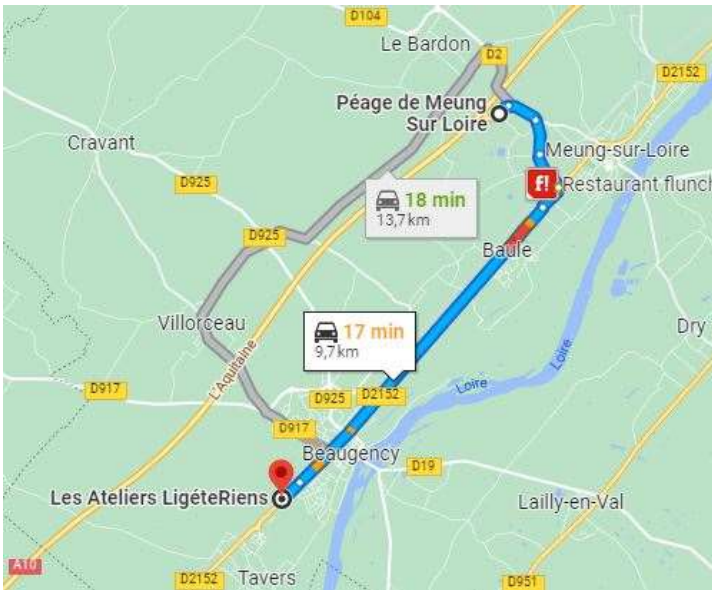
17h30

Le bouchon s'étale sur près d'un kilomètre et commence dès la sortie du rond-point de l'Hyper U



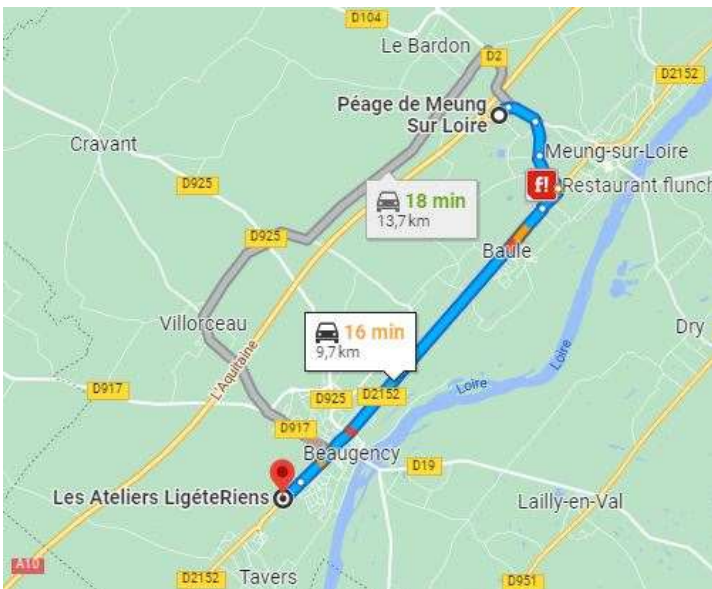
17h40

La D2152 est toujours saturée.



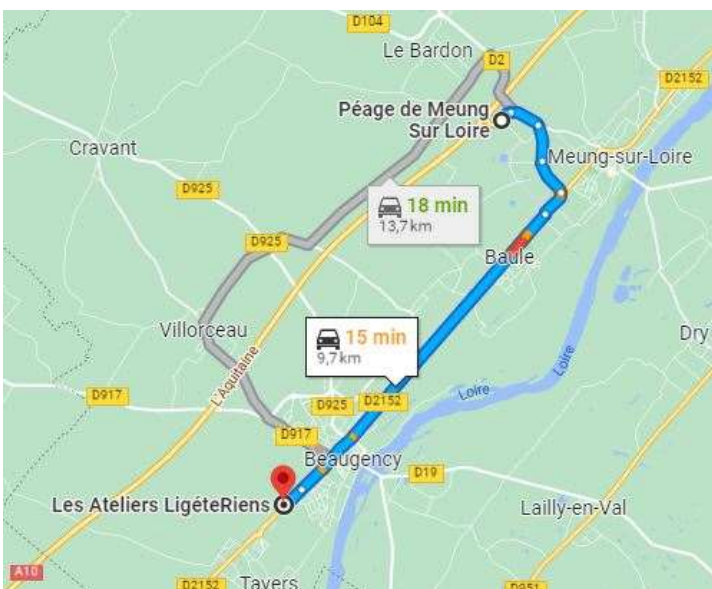
17h50

Depuis ½ heure, le trafic est très perturbé, avec des véhicules à l'arrêt.



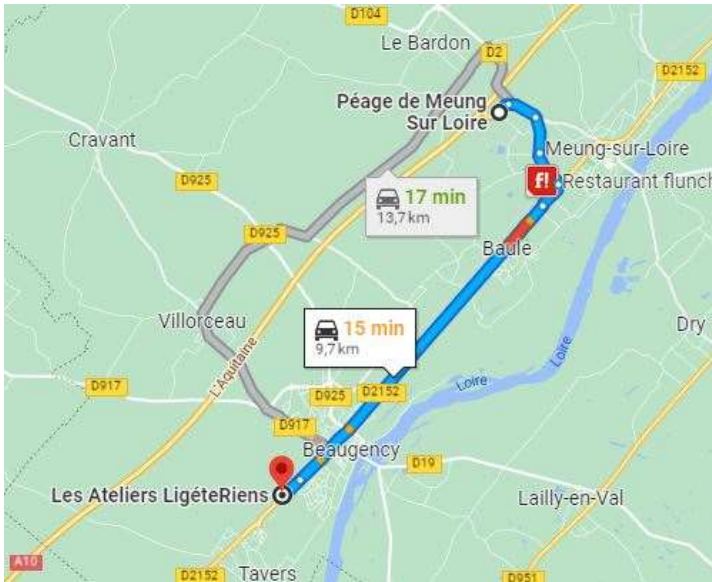
18h00

La densité de circulation commence à diminuer.



18h30

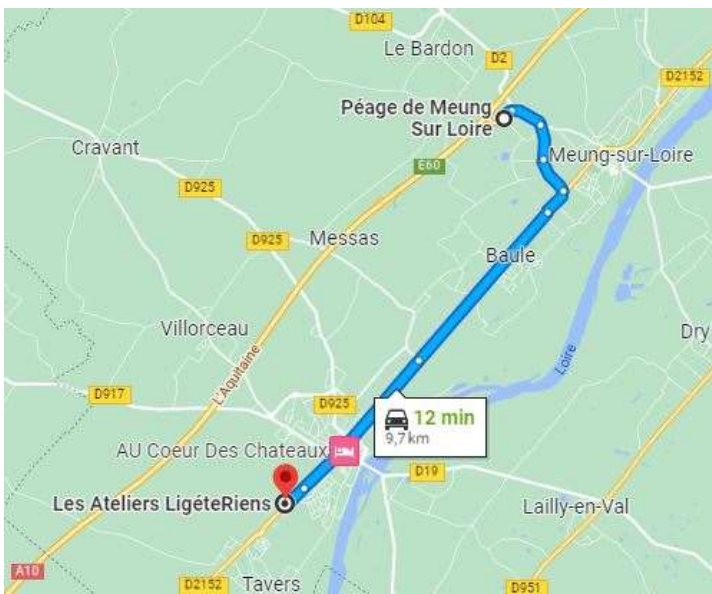
Le trafic continue de s'améliorer mais n'est toujours pas fluide.



19h00

Encore des difficultés alors que la densité de circulation est en principe faible à 19h. Il suffit qu'un véhicule tourne à gauche au carrefour de Baule pour bloquer tous les véhicules qui sont derrière lui.

Le carrefour de Baule avec son feu tricolore est un point noir de la D2152.



00h00

A minuit, quand la densité de circulation est quasi nulle, le temps de parcours entre le péage de Meung sur Loire et la sortie de Beaugency est de 12 minutes.

Conclusion :

Ces quelques copies d'écran confirment que **les conditions de circulation actuelles ne sont pas satisfaisantes contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact de PARCOLOG.**

Tous les usagers de la route empruntant la D2152 pour traverser Baule en sont témoins quotidiennement.

Analyse du trafic routier projeté

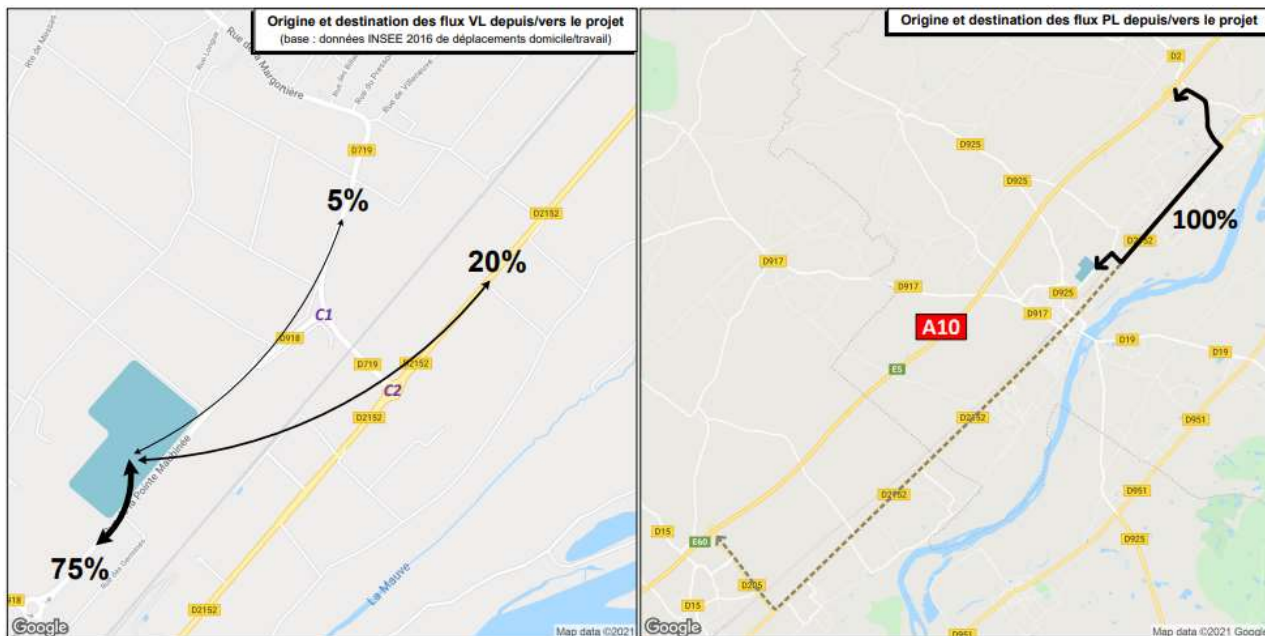
Les textes en italique sont issus de différents documents du dossier ICPE

Les poids lourds pourront accéder au site depuis l'autoroute A10, puis par la D2152 sans traverser de zones d'habitations.

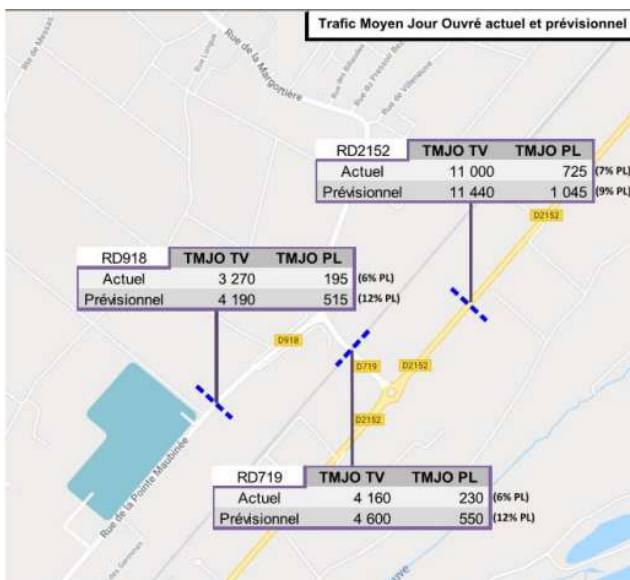
La D2152 traverse la commune de Baule et donc des zones d'habitations avec un feu tricolore et 4 passages piétons

Le flux journalier généré par le projet sera, en moyenne, de 920 véhicules par jour ouvré (deux sens confondus) :

- 300 Véhicules Légers en entrée et en sortie depuis/vers le projet
- 160 Poids Lourds en entrée et en sortie depuis/vers le projet.



Selon PARCOLOG, tous les camions (100%) traverseront donc la commune de Baule. Environ 20% des voitures et utilitaires traverseront la commune de Baule.



L'étude prévoit une augmentation du Trafic Moyen Jour Ouvré de plus de 44% sur la D2152 pour les Poids Lourds $(1045-725)/725 = 44,14\%$

Que propose PARCOLOG pour résoudre le problème de la traversée de Baule déjà surchargée ?

Le site PARCOLOG GESTION est situé en bordure de la route départementale D918, qui permet de rejoindre la D2152.

Une fois que les PL atteignent la D2152, les analyses et visites terrain montrent que les itinéraires vers les diffuseurs avec l'A10 à Mer ou à Meung-sur-Loire se font sur une voirie bien adaptée.

En contradiction avec le 100% vers Meung, PARCOLOG laisse entendre ici que des poids lourds pourront rejoindre l'autoroute A10 à Mer, traversant donc la commune de Beaugency.

Cette voirie est loin d'être "bien adaptée" : longue zone d'habitations (sorties de véhicules, places de stationnement), 5 feux tricolores, 19 passages piétons, etc.

Que propose PARCOLOG pour éviter les conséquences multiples (bruit, pollution de l'air, insécurité) de ce trafic supplémentaire ?

L'itinéraire par la D918 Nord et la D719 est à privilégier et l'itinéraire par la D918 Sud, la D925 ou encore la D917 est à éviter (voirie et aménagements peu adaptés et densité de population importante).

Dans l'idéal il conviendrait que 100% des liaisons PL depuis/vers le projet se fassent via les sections figurant en vert sur le schéma ci-contre.

Comment PARCOLOG peut-il garantir que 100% des poids lourds emprunteront les trajets en vert ?



Enfin, le projet élude totalement la question des poids lourds à destination du nord-ouest qui emprunteront très probablement la rue de Châteaudun. Celle-ci est particulièrement inadaptée à la circulation des camions (zone continue d'habitations, rond-point sous-dimensionné, carrefour dangereux, chicanes, croisements problématiques, etc.)

Conclusion générale

Entre les déclarations d'intention de PARCOLOG et les carences des études d'impact du trafic routier, j'émet de sérieuses réserves quant à la pertinence de l'installation d'une plateforme logistique de près de 65000 m² sur le site Actiloire de Beaugency, éloigné de plus de 7 kilomètres de la plus proche sortie d'autoroute.

J'attends donc des réponses concrètes et pertinentes aux questions posées par l'augmentation du trafic routier généré par cette éventuelle implantation.

Bertrand Schoen, habitant de Beaugency