

NOVEMBRE 2024

GUIDE TRAFFIC ROUTIER & MÉTHANISATION



Étude de définition d'un
**Schéma opérationnel de
développement du bio-gaz
en Ille-et-vilaine**
par valorisation des gisements
méthanisables

**PHASE 3 : élaboration d'une feuille de route
opérationnelle et de préconisations
permettant d'augmenter la production
locale et durable de bio-gaz et premières
actions de mobilisation**

Contact

Gary LUCARELLI

06.31.90.03.60

gary.lucarelli@aile.asso.fr



LES QUESTIONS À SE POSER SUR L'IMPACT D'UN PROJET DE MÉTHANISATION SUR LE TRAFIC ROUTIER

L'impact de l'implantation d'un site de méthanisation, à la ferme, collectif ou territorial, sur le trafic routier est une préoccupation forte des riverains et des élus du territoire.

Il importe de connaître les contraintes imposées par le fonctionnement de la méthanisation tout au long de l'année pour avoir une juste évaluation du trafic et des enjeux induit par échange avec le porteur de projet à partir des questions suivantes :

- **A l'entrée du site**, comment évaluer si le trafic routier y est correctement estimé ?
- **Sur les routes du territoire**, comment faire une simulation du trafic depuis chaque point de collecte ?
- **Quels aménagements** prévoir sur site pour permettre un raccordement routier sécurisé ?
- Quels sont **les leviers d'action de la collectivité**, en amont du projet et après la construction ?

Cela permettra de mettre en place les solutions pour une intégration sereine du site, à la fois pour son acceptabilité en amont de la construction mais aussi tout au long de la vie de l'installation.

SOMMAIRE

1. A L'ENTRÉE DU SITE, COMMENT ÉVALUER SI LE TRAFIC ROUTIER Y EST CORRECTEMENT ESTIMÉ ?	3
TYPE DE CAMIONS	3
LA SAISONNALITÉ	3
PLANNING DES ENTRÉE/SORTIE SUR L'ANNÉE	4
2. SUR LES ROUTES DU TERRITOIRE, COMMENT FAIRE UNE SIMULATION DU TRAFIC DEPUIS CHAQUE POINT DE COLLECTE ?	4
3. QUELS AMÉNAGEMENTS PRÉVOIR SUR SITE POUR PERMETTRE UN RACCORDEMENT ROUTIER SÉCURISÉ ?	5
4. QUELS SONT LES LEVIERS D'ACTION DE LA COLLECTIVITÉ, EN AMONT DU PROJET ET APRÈS LA CONSTRUCTION ?	5
PROJET EN DÉCLARATION ICPE	5
PROJET EN ENREGISTREMENT OU AUTORISATION ICPE	6

1. A L'ENTRÉE DU SITE, COMMENT ÉVALUER SI LE TRAFIC ROUTIER Y EST CORRECTEMENT ESTIMÉ ?

Le trafic routier induit par un projet de méthanisation ne peut pas être limité à une moyenne sur l'année à un nombre de camion par jour.

Il convient de demander au porteur de projet de présenter l'évolution du trafic tout au long de l'année en tenant compte :








- Du type de camions pour chaque matière et leur capacité de chargement
- De la saisonnalité de chaque apport

La logistique de transport pourra alors être présentée sous la forme graphique planning des entrées/sorties.

TYPE DE CAMIONS

Toutes les matières apportées n'ont pas la même densité et ne sont pas transportées par les mêmes moyens. Ainsi pour transporter 100 T de fumier, 6 à 7 bennes suffiront quand il faudra 25 BOM (Benne à Ordures Ménagères) pour des biodéchets.

Il convient de vérifier si les trafics annoncés pour chaque matière correspondent au plan d'approvisionnement sans avoir surestimé les capacités de chargement des véhicules.

Substrat	Type véhicule & Capacité	Saisonnalité	Substrat	Type véhicule & Capacité	Saisonnalité
Fumier	 Benne : 15 à 16 T	MOYENNE 6 mois d'octobre à mars lors des curages.	Biodéchets	 BOM : 2-6 T	FAIBLE Possibilité de massifier les <u>biodéchets</u> pour limiter le trafic
	 20 à 30 m ³	FAIBLE Toute l'année		 Bacs ou Caisse : 4-8 T  Benne: 8-16 T	
Production végétale (CIVEs, CP)	 Benne 20 à 40 m ³	FORTE Culture d'automne : ~Mai Culture de printemps : Septembre ~Octobre	Digestat	 Citerne : 30m ³	MOYENNE Février à Juin Possibilité de lisser la saisonnalité avec des stockages décentralisés

LA SAISONNALITÉ

Il existe pour certaines matières des pics d'approvisionnement :

- Fumiers : disponibles et apportés en hiver, d'octobre à mars
- Production végétale : l'ensemble de la production est apporté en période d'ensilage, en Mai pour les CIVEs d'hiver et en Septembre/Octobre pour les CIVEs d'été ou le Maïs.
- Le digestat doit être épandu lors des périodes d'épandage au printemps et à l'automne.

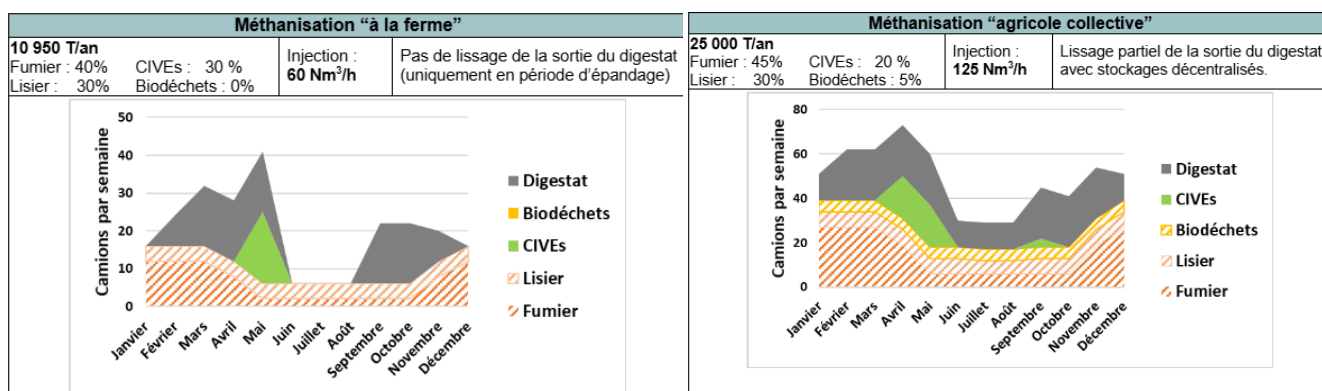
Le porteur de projet peut limiter les impacts de cette saisonnalité :

- Fumier : Avec un planning de curage des stabules et de reprise concerté entre les différents apporteurs
- Production végétale : Il est possible de prévoir des silos de stockage à l'extérieur des sites de méthanisation pour lisser l'apport de cette matière toute l'année
- Digestat :
 - Des site de stockage extérieurs au site, au plus près des parcelles d'épandage, permet de sortir le digestat tout au long de l'année
 - L'installation d'un "séparateur de phase" permet d'extraire la partie solide du digestat (10 à 20 % du digestat). Cette matière a des périodes d'épandage allongées par rapport au digestat liquide.

PLANNING DES ENTRÉE/SORTIE SUR L'ANNÉE

Le porteur de projet doit être en mesure de présenter l'évolution du trafic à l'entrée et à la sortie (digestat) de son site tout au long de l'année comme présenté ci-dessous.

Il pourra légitimement démontrer qu'une partie de ce flux était déjà préexistant à son projet (effluents d'élevage et biodéchets, hachurés ci-dessous)



2. SUR LES ROUTES DU TERRITOIRE, COMMENT FAIRE UNE SIMULATION DU TRAFIC DEPUIS CHAQUE POINT DE COLLECTE ?

Pour aller plus loin et en particulier sur des projets collectifs, la collectivité peut demander une simulation des circuits de collecte sur les principaux flux (Effluents d'élevage et digestat par exemple).

Cette approche demande un travail complémentaire de la part du porteur de projet et devra être privilégiée pour des projets collectifs et pour lesquels un enjeu sur le trafic routier est identifié.

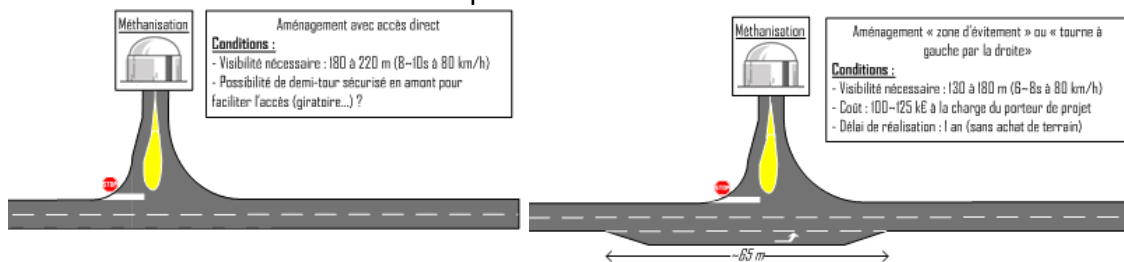


Exemple de réalisation sur un projet collectif agricole traitant 32 000 T/an de matière

3. QUELS AMÉNAGEMENTS PRÉVOIR SUR SITE POUR PERMETTRE UN RACCORDEMENT ROUTIER SÉCURISÉ ?

Lors de la revue de l'implantation d'un projet de méthanisation, le porteur de projet doit veiller à présenter les dispositions nécessaires pour optimiser le transport avec :

- **Une aire d'attente à l'entrée** du site pour qu'un camion arrivé en dehors des heures d'ouverture puisse stationner sans gêner la circulation.
- **Un espace de circulation suffisant** sur site pour tout type de véhicule avec demi-tour possible et exclure les accès en entrée ou en sortie en marche arrière
- Un dispositif de **lavage des camions** avec récupération des eaux de lavage
- **Un raccordement à la route** permettant une visibilité suffisante :



Exemple de raccordement à la voirie avec une visibilité suffisante

4. QUELS SONT LES LEVIERS D'ACTION DE LA COLLECTIVITÉ, EN AMONT DU PROJET ET APRÈS LA CONSTRUCTION ?

En avant projet, la collectivité peut avoir un contrôle sur les conditions de raccordement du projet et son impact sur le trafic

PROJET EN DÉCLARATION ICPE

Il s'agit des projets traitant moins de 30 T/j (soit 10 950 T/an) et uniquement des matières d'origine agricole.

Pour ces projets, seul le dossier du Permis de Construire peut faire l'objet d'une réelle

instruction et permettra à la collectivité de s'exprimer sur les enjeux de circulation sur le site. La collectivité est alors en droit de demander au porteur de projet le trafic estimé à l'avenir.

PROJET EN ENREGISTREMENT OU AUTORISATION ICPE

Pour les projets de taille supérieure ou traitant des déchets organiques non-agricoles, une instruction du dossier ICPE est confiée à la DDPP (agricole) ou à la DREAL (Industriel) avec une instruction des enjeux de circulation par la DDT.

Une fois le projet construit, la collectivité peut toujours se retourner vers le site de méthanisation en cas de dégradation de la chaussée.

En effet, une jurisprudence du Conseil d'Etat ([CE, 6 juin 2008, n°299415](#)) permet aux communes et collectivités de répercuter à l'entreprise "à l'initiative et au bénéfice" de laquelle les transports ont été effectués des travaux de rénovation de chaussée en cas de dégradation avérée.