

Etude sur la problématique des camions de la SOMECA et l'impact sur la D17 et les routes périphériques concernant l'installation d'un concasseur sur la colline des Codouls – LE THORONET (Var)

Cette étude a été faite en complément du mémoire technique de “ l'ASDC du Thoronet “.
Aucune étude officielle n'a été faite sur le sujet et l'objectif de ce document est de lancer des recherches plus approfondies.

Présentée par

Günter Kröhl
La Bergerie
Hameau des Codouls
Chemin de la Lumière 959
83340 Le Thoronet

en cooperation avec l'ASDC



VEHICULE: 8×4



Quantité: 20 t

Taille*:

Hauteur: 3,20m

Longueur: 8,60m

Largeur: 2,50 m

PTAC*: 32 t

Sur demande:

8×4 avec 2 essieux directionnels

VEHICULE: SEMI



Quantité: 25 à 30 t

Taille*:

Hauteur: 3,60 m

Longueur: 12,00 m (+/- 1 m)

Largeur: 2,50 m

PTAC*: 44 t

2 types de SEMI:

Benne alu

Benne acier léger (plus adaptée pour le transport des déblais)

1.) Les chiffres de la SOMECA concernant la fréquence du trafic ne sont pas vérifiés, mais quand même la base de notre étude porte sur :

- a) 52 camions par jour, soit 104 trajets
- b) PTAC de 30t/32t (voir photo dessus)

2.) Nous avons appliqué plusieurs paramètres sur notre calcul :

- a) on suppose que la plupart (90%) des camions viennent du Cannet (aller/retour)
- b) on suppose qu'entre midi et 14h on n'a pas de trafic ou très peu
- c) et dans les heures de pointes „rush hours“ les embouteillages seront plus importants

Il est de grande importance de savoir s'il y aura du trafic des PTAC dans les deux sens (Le Cannet - Thoronet, Thoronet - Le Cannet). Si oui, „scenario 4“ est applicable.

3.) Il y a plusieurs nuisances concernant les camions :

- a) trafic, bouchons, accès sur la colline du Recoux
- b) pollution, particules fines, CO2
- c) démolition de la nature (transformation chaussée, déforestation chemin du Recoux)
- d) transformation du croisement „le Recoux“
- e) questions de financement des travaux

4.) Les suppositions concernant les bouchons potentiels :

Il s'agit de 3 points névralgiques

- a) l'accès sur la route du Recoux (voir les photos S1, S2/3)
- b) le pont d'autoroute
- c) le rond-point du Cannet

5.) Le nombre des voitures par jour a été estimé à 4400 par jour dont 5% des camions (220) (voir „mémoire technique“ de l'ASDC)

Statu quo :

Le trafic estimé avec les camions inclus (5% soit 220/j) ne pose pas de problème parce que la circulation est sans interruption avec des voitures à environ 80km/h. Il y a des bouchons à l'intersection de la déchèterie et Provence-Granulats et au rond-point du Cannet dans les heures de pointe. L'intersection devant la déchèterie est suffisante pour le trafic existant sans bloquer le flux de voitures. Mais, la D17 est assez large pour deux voies de trafic, toutefois dangereuse pour les cyclistes et piétons.

La perspective :

Avec les camions de la Someca, la situation va dramatiquement changer. Il faut compter à peu près 100 trajets par jour, aller retour. Dans cette étude on a abandonné l'idée qu'il y aurait des camions aller retour vers Le Thoronet, Lorgues ou Carcès. Inimaginable avec les routes qui alimentent la D17 de ces côtés !

Version A:

Si 100% des camions annoncés par la SOMECA circulent entre Le Cannet et Le Recoux

> concentrés sur 6 heures par jour (beaucoup, peu entre midi et 14h), on arrive à 1 camion toutes les 3,6 minutes. (6h x 60mn / 100 camions).

> s'ils roulent dispatchés également sur 8 heures de travail, on arrive à 1 camion toutes les 5mn (8h x 60 / 100 camions)

Version B:

> S'il y a 10% des camions de l'autre côté on arrive à 4 minutes (6h x 60mn / 90 camions) pour le trajet Le Cannet - Le Thoronet. Mais en conséquence, on a (6h x 60mn / 10 camions) 1 camion toutes les 36mn aller retour du Thoronet vers Le Cannet/Le Recoux.

(Voir l'effet sur le tableau S4.)

> Si la circulation est constante sur 8h au lieu de 6h cela change la fréquence légèrement :

(8h x 60mn / 90 camions) égale 1 camion toutes les 5,3mn du Cannet et retour et

(8h x 60mn / 10 camions) égale 1 camion toutes les 48mn.

(Voir l'effet sur le tableau S4.)

Remarque générale :

> La dynamique des bouchons a été étudiée profondément par plusieurs universités mondiales.

Nous n'avons pas les moyens de rentrer tous les scénarios possibles et les effets sur le trafic.

Nous voulons indiquer que - avec toutes les informations sur la table - toute la population sera gravement impactée.

LE PROBLÈME D'ESPACE

Tout ce qu'il faut pour causer les bouchons, c'est tourner à gauche au Recoux et laisser passer tout le trafic inverse si le flux de trafic est important (heures de pointe). La voie au milieu ne peut recevoir que 2 camions en même temps en attente de tourner. En plus, évidemment cette voie de branchement était prévue pour les voitures, parce que sa largeur fait approx. 2,80m, 30cm de plus que la largeur d'un PTAC de 32t (2,50m). Pour la longueur d'un tel PL il faut compter entre 9-12m. Toutes les actions supplémentaires comme des camions qui descendent de la colline ou des camions qui viennent du Thoronet vont compliquer la circulation.

Les PTACs de la SOMECA vont produire des impacts sur l'endroit au croisement „Le Recoux“ comme suit :

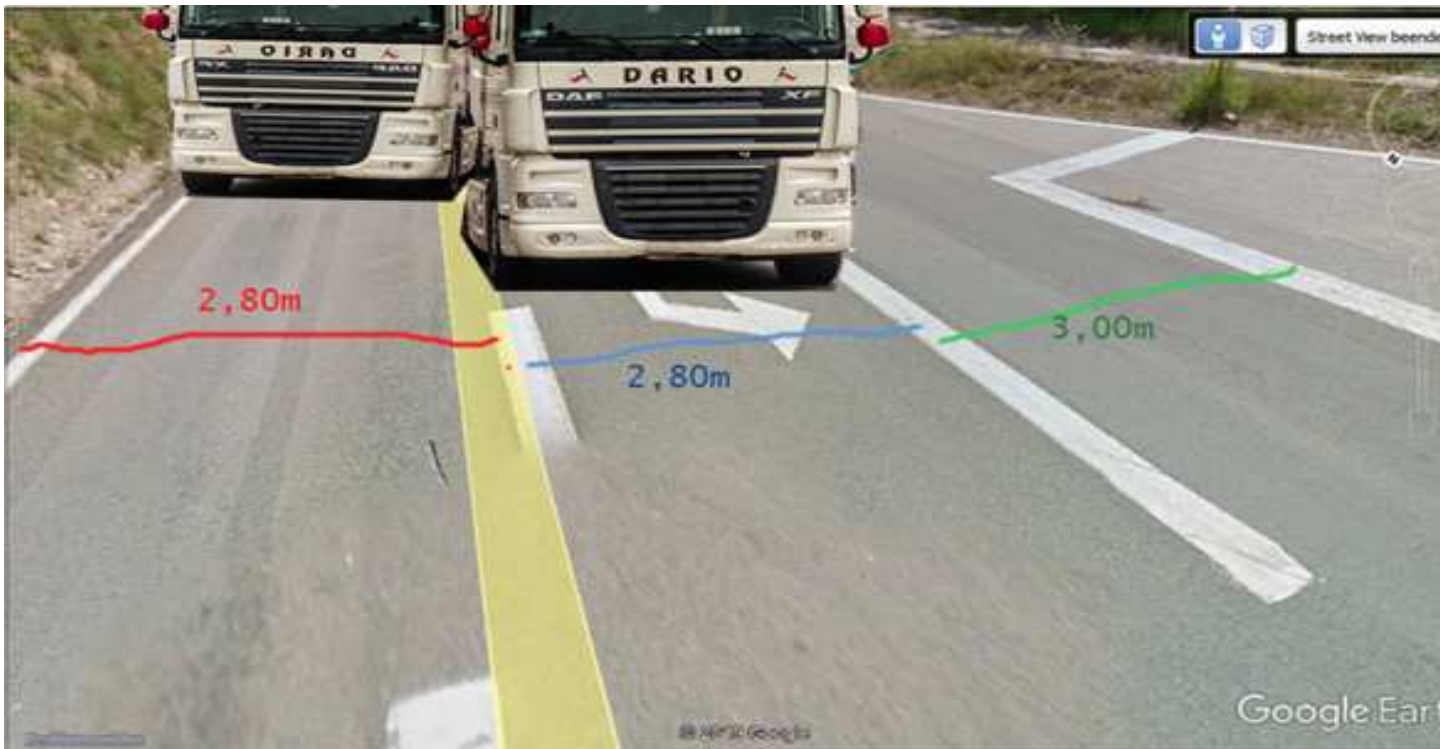
> il n'est pas possible de mettre plus que 2 camions en attente sur la voie (env. 28m utilisable) au milieu pour tourner à gauche.

En conséquence un troisième va bloquer la voie droite (du Cannet) complètement et causer un bouchon

> très probablement l'espace va manquer. Si un autre camion veut passer sur la voie droite il va s'arrêter pour ne pas toucher l'autre, au moins ralentir, si l'autre n'est pas rangé extrêmement à gauche sur la voie au milieu.

Dans tous les cas, cela va épuiser la capacité des voies, soit à droite ou à gauche et ralentir le trafic au moins, éventuellement stopper la circulation. L'effet à gauche sera moins grave, parce que l'espace est plus large. A condition qu'il n'y ait pas un camion descendant pour tourner à droite vers Le Cannet.

SIMULATION



LE PROBLÈME DU TEMPS

Une nuisance sur la route va obligatoirement causer une perturbation sur le trafic, surtout avec une fréquence importante. Il y a des spécialistes pour la science des bouchons. Avec nos moyens, nous ne pouvons montrer qu'une approche.

On a plusieurs causes pour les bouchons et les effets d'accordéon ou papillon sont bien expliqués autre part.

Notre tableau essaie de montrer le nombre des voitures qui sont affectées par un seul camion qui bloque la route en tournant à gauche.

Les chiffres totaux (fréquence) sont fournis par la SOMECA ou le département.

Nous avons créé un tableau avec la distribution statistique qui semble raisonnable, mais à vérifier en réalité. La totalité du trafic reste le même.

Venant du Cannet l'action de tourner à gauche va prendre du temps, nous supposons 2mn minimum par camion, dépendant du trafic inverse pour laisser le temps de tourner.

Si on prend en considération que le trafic a été estimé dans les deux sens, on arrive entre 8h et 10h à 250 voitures sur les deux directions. Cela veut dire qu'un camion qui veut tourner à gauche est obligé de laisser passer entre 5 et 10 voitures avant tourner, peut-être plus dans les heures de pointe. Si la voie droite est bloquée, cela va créer un bouchon derrière le camion d'environ 5-10 voitures au minimum. S'il s'agit de 2 ou 3 camions qui bloquent, c'est le pire. Chaque minute augmente le nombre des voitures et augmente le temps pour que le bouchon avance.

Les règles des bouchons sont complexes mais évidemment aucune étude n'a été faite sur le sujet.

Notre pronostic est le suivant : si l'accès du Recoux n'est pas complètement transformé et adapté au trafic, il faut vivre avec des bouchons permanents. Et ce scénario est le plus simple !

ESTIMATION distribution statistique

Trafic	<8h	8-9h	9-10h	10-11h	11-12h	12-13h	13-14h	14-15h	15-16h	16-17h	17-18h	>18h	total
public	200	500	500	300	300	200	200	400	500	500	500	300	4400
SOMECA		15	15	10	10	5	5	15	15	10			100
voit./ min.	3,3	8,6	8,6	5,2	5,2	3,4	3,4	6,9	8,6	8,5	8,3	5,0	

LES SCENARIOS

En tout cas, il semble inévitable d'agrandir considérablement l'intersection Le Recoux. Dans ce cas-là, les problèmes sont évidents. Mais ce n'est pas tout ! Il est obligatoire de lancer une étude sur les autres points névralgiques entre Le Thoronet et Le Cannet :

- > Le croisement de la déchèterie
- > Le pont d'autoroute
- > Le rond-point du Cannet

On s'imagine plusieurs scénarios :

S0. Venant du Cannet les camions de la SOMECA arrivent avec un retard de plusieurs minutes (voir tableau). Le temps pour tourner à gauche est suffisant s'il n'y a pas beaucoup de circulation, et s'il n'y a pas un blocage pour le trafic suivant. Cela va causer des nuisances mais peut-être rester supportable.

S1. Les camions sont en attente (deux) et le trafic du Cannet est impacté
> BOUCHON vers Le Cannet inévitable, à partir du moment où l'espace à droite est trop juste pour des autres PL suivants !
C'est la situation pour l'instant.



L'ESCALADE (GOULOT D'ÉTRANGLEMENT)



S2. Les camions (n° 1 et 2) attendent un autre camion de la direction inverse (du Thoronet) (n° 5 et 8), qui veut monter. Bouchon léger derrière ce camion avec des voitures du Thoronet. Conséquence : plus de temps d'attente pour les autres camions du Cannet = plus de bouchons vers cette direction et vers l'autre direction.

S3/4. Le pire est un blocage vers toutes les directions, causé par le goulot d'étranglement Recoux :
C'est le cas si on a scénario n° 2 ou 1 et un autre camion qui descend du Recoux.

Encore deux scénarios :

a) il veut tourner à droite = le problème est minimisé mais le trafic reste bloqué ou ralenti pour quelque temps. La situation devient beaucoup plus compliquée s'il y a un 2ème camion en attente (n° 7) derrière (n° 6). Cela va bloquer le chemin du Recoux pour tous les autres camions en attente sur la D17. Rien ne va bouger.

b) il veut tourner à gauche = impossible, parce que la place pour tourner est prise par (n° 4).

La logique de ce blocage :

No 1,2 en attente de tourner et ils laissent passer le trafic vers Cannet

No 3 n'a pas d'espace pour passer. Conséquence : bouchon

No 4 veut tourner sur la D17 et laisse passer le trafic vers Cannet

No 6 descend de la colline et il veut tourner à gauche vers Thoronet. Mais il n'y a pas l'espace d'avancer.

No 7 a descendu entretemps et veut tourner à droite. Impossible d'avancer. En plus blocage total du chemin du Recoux

No 5 veut monter et tourner à droite. Impossible parce que le chemin est bloqué

No 8 veut monter aussi, mais il ne peut pas avancer sur le chemin. Il bloque la D17 vers Thoronet.
Conséquence : bouchon.

Pour dissoudre cette situation, il fallait libérer le chemin du Recoux. C'est impossible, parce que c'est une voie unique à partir de quelques mètres après la sortie.

Constat :

Le chemin du Recoux n'offre pas la possibilité pour deux PTAC de 32t en même temps. Si le chemin n'est pas doublé (minimum), on va automatiquement arriver sur la situation S3.

L'intersection sur la D17 est étroite et les espaces du parking sur le chemin ne sont pas faits pour plusieurs camions en même temps.

La synthèse :

Si les autorités acceptent le projet de la SOMECA, contre le protocole d'entente de la population, elles seraient obligées de poursuivre les activités suivantes :

A1: Interdiction de passer sur les routes du Thoronet (Abbaye) ou Le pont d'Argens (Lorgues)

A2: Agrandissement du croisement du Recoux pour 3 voies adaptées au PTAC

A3: Agrandissement de la route du Recoux pour deux voies de camions. On ne peut pas compter le nombre d'arbres à abattre et la transformation d'une nature qui est saine et obligatoire.

Chacune des situations a un effet sur tous les paramètres. Un bouchon va en causer un autre et l'effet accordéon est partout, amplifié par la densité de trafic, dépendant des heures de circulation.

CONCLUSION

Pour la SOMECA, il nous semble impératif d'effectuer les travaux suivants pour lancer le travail sur la colline :

1. Elargir le chemin qui monte (Le Recoux) au minimum le double (7m au lieu de 3,50m).

Prévoir des zones de passages si la fréquence est plus importante que celle indiquée par les statistiques. Ce point est indispensable si on n'a pas une gestion de trafic qui monte/descend par feu rouge etc...

En plus, il s'agit d'un chemin d'une longueur d'approx. 1 km. Comptant un minimum de déforestation de 5m, il faut couper entre 5000m² et 1ha (droite et gauche), soit des centaines d'arbres.

Questions: > qui veut justifier une démolition de la nature avec une dimension pareille ?
> qui est propriétaire de ce terrain? Le Cannet, La SOMECA ?
> qui va autoriser un tel impact sur la nature ?
> et à la fin qui va payer pour tout ça ? Le public, la Someca, le Département (= également le public) ?

2. Modifier l'accès de ce chemin sur la D17

Pour mettre en route le concasseur, il est impératif de fournir un accès et une sortie pour les PTAC en deux sens. Le départ et l'arrivée des camions n'est pas prévisible avec précision, soit la concentration de plusieurs camions en même temps est très probable et donc, la cause pour des bouchons.

LES CONSEQUENCES :

IL FAUT ARRÊTER CE PROJET ET STOPPER LES ACTIVITÉS !

1. Interdiction de traverser Le Thoronet (D79) et le pont d'Argens (D17) avec des camions de 30t soit les camions de la SOMECA
2. Une étude officielle sur le trafic de la D17
3. Une étude officielle concernant l'accès sur la colline du Recoux, concernant
 - a) l'agrandissement de la route
 - b) l'abattage des arbres
 - c) l'effet sur la nature
4. Une étude sur la pollution à cause des camions de la SOMECA (CO2, particules fines, poussières, bruit, etc...)

ET: LAST BUT NOT LEAST:

QUI VA PAYER POUR TOUT CA????