

ANNEXE 3

CIRCULATION ROUTIERE

En premier lieu, selon l'avis de la MRAE en date du 17 mars 2020 : « *Les données (relatives au trafic généré par JJA2) sont incomplètes, car elles ne prennent pas en compte les émissions de polluants atmosphériques générées par le trafic des poids lourds et des véhicules légers à l'extérieur du site* » (ref 8).

Selon la direction des Routes (département de la Somme) : « *il aurait été intéressant que figure dans le dossier les données de trafic engendrées par l'activité avec le projet d'extension JJA phase 2. Le département est preneur de ces éléments afin de pouvoir mesurer l'incidence du projet sur le trafic de la RD 1001* » (PJ n°6)

En deuxième lieu, selon l'article du journal d'Abbeville du 5 août 2020 (PJ N° 7), 7000 véhicules par jour circulent déjà sur la D 1001 dont 10 % de poids lourds, avant même la mise en service de JJA1.

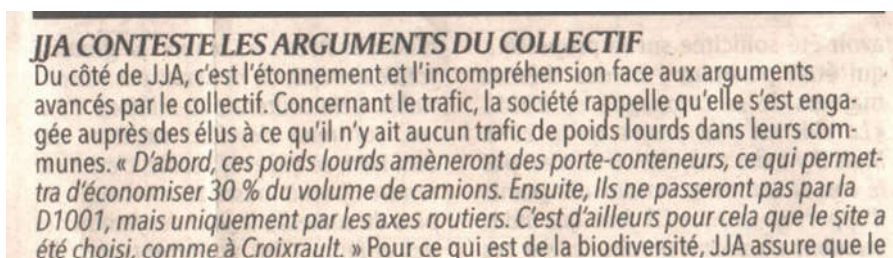
Selon le cabinet BEG environnement et son étude d'impact relative à la première phase de construction de l'entrepôt logistique JJA à Mouflers, JJA1 se traduirait par une augmentation du trafic de 1000 mouvements de poids lourds et de 872 mouvements de fourgons au quotidien.

Dans le dossier de ce même cabinet BEG (juge et partie prenante au projet) concernant l'extension de cet entrepôt (phase de construction JJA2) visant à doubler les capacités de stockage, les chapitres en rapport avec le trafic engendré par cette extension, consistent en un simple copier – coller des documents fournis lors de l'enquête publique JJA1. Ainsi il est indiqué au § 7.2 Trafic routier page 104 / 180 : « *le trafic **global** autour de notre établissement sera de 1000 mouvements de poids lourds (PL) et 872 mouvements de véhicules légers (VL), soit un total de 1872 mouvements de véhicules par jour* » (ref 9). En conclusion, l'extension JJA2 qui double les capacités de stockage, n'augmenterait pas le flux de camions et de véhicules autour du site !

En troisième lieu, les informations données par JJA concernant l'impact sur les villages traversés par les flux de camions sont incohérentes et contradictoires. Selon le cabinet BEG, les axes routiers utilisés après l'extension seraient :

- ✓ l'autoroute A 16 en empruntant l'échangeur N°31
- ✓ la D 1001 en direction du Sud en passant par le bourg de Flixecourt
- ✓ la D 1001 en direction du Nord en passant par Mouflers

Mais dans un article du journal d'Abbeville du 15 juillet 2020 ainsi que dans le courrier Picard du 1^{er} mars 2020 (PJ N° 9), la société se contredit : elle dit s'être engagée auprès des élus à ce qu'il n'y ait aucun trafic de poids lourd sur la D 1001 ; ils passeront uniquement par les « axes routiers ».



JJA CONTESTE LES ARGUMENTS DU COLLECTIF
Du côté de JJA, c'est l'étonnement et l'incompréhension face aux arguments avancés par le collectif. Concernant le trafic, la société rappelle qu'elle s'est engagée auprès des élus à ce qu'il n'y ait aucun trafic de poids lourds dans leurs communes. « *D'abord, ces poids lourds amèneront des porte-conteneurs, ce qui permettra d'économiser 30 % du volume de camions. Ensuite, ils ne passeront pas par la D1001, mais uniquement par les axes routiers. C'est d'ailleurs pour cela que le site a été choisi, comme à Croixrault.* » Pour ce qui est de la biodiversité, JJA assure que le

Les axes routiers ne sont pas les autoroutes ; si les camions ne passent pas par la RD 1001, cela signifie qu'ils seront obligés d'emprunter d'autres axes. Pour desservir le Nord et l'Europe du Nord, l'itinéraire doit passer par Doullens et Fienvillers.

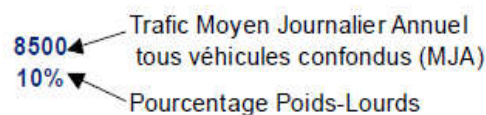
La seule route possible permettant d'éviter aux poids lourds et aux fourgons de traverser Flixecourt du Nord au Sud est la RD 216. La RD 216 offre une intersection avec la D 1001 au nord de Flixecourt. Le Conseil départemental a procédé au renforcement de chaussée sur la RD 216 en 2017. Le renforcement entre Berneuil et Fienvillers a été effectué de mai 2017 à juillet 2017. Ce renforcement a été réalisé avec des poutres de consolidation (ref 10)

permettant une circulation intensive de poids lourds. Les autres routes du secteur n'ont pas bénéficié d'un tel renforcement, qui n'est pas nécessaire sur les routes de campagnes à l'usage principal des riverains.



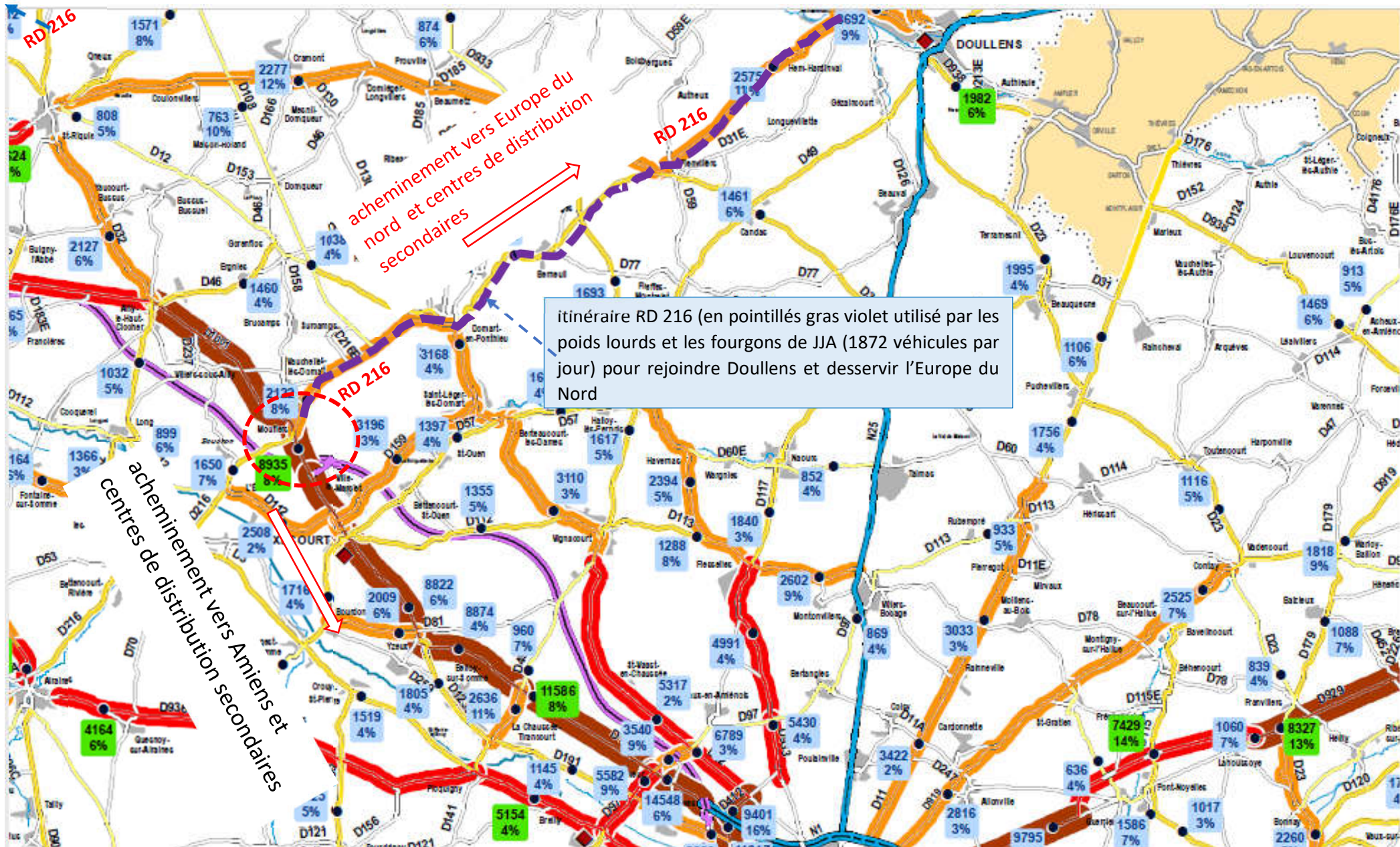
TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL, SENS CONFONDUS POINT DE COMPTAGE

(Véhicules = VL + PL)



Carte PDF → <http://www.somme.fr/100-pratique/Info-route-Etat-des-infrastructures/La-carte-des-trafics-routiers-2019>

Version interactive → <http://www.somme.fr/trafics-routiers-somme>



Après l'intersection entre la RD 216 et la RD 1001, cette déferlante de camions sur la RD 216 (1872 poids lourds et fourgons par jour dans les 2 sens traverseront les villages de Domart en Ponthieu, Berneuil, Fienvillers, Hem-Hardival jusqu'à Doullens après quoi ils rejoindront le réseau autoroutier du Nord de l'Europe. Un autre flux de camions et de fourgons desservira les centres de stockage secondaires situés au Sud, en direction d'Amiens. Ce flux (que l'on peut estimer aussi à 1872 PL et fourgons, ce qui représente le complément de trafic apporté par la phase 2 d'extension du projet) devrait contourner la D 1001 et utiliser des voies secondaires telles que la route passant par Bourdon.

En 2019, le conseil départemental avait relevé un trafic de 1158 véhicules (dont 150 PL) dans les deux sens par jour sur la RD 216 entre Domart en Ponthieu et Fienvillers (ref 14).

Selon JJA l'augmentation de trafic sur la RD 216 imputable à JJA (en phase 1 seulement) serait de 1872 véhicules supplémentaires (dont 1000 PL) par jour dans les 2 sens, soit une augmentation de $(1872 - 1158) / 1158 = 61 \%$ de la circulation sur cet axe. En 2019, avant construction de JJA1, il y passait 150 poids lourds par jour sur la RD 216 ($= 13 \% \times 1158 = 150 \text{ PL} / \text{j}$).

Conclusion : En utilisant les chiffres de JJA (augmentation du nombre de PL sur la RD 216 de 1000 PL / jour) après construction de JJA2 et après entrée en régime de la plate forme, l'augmentation relative du nombre de PL à attendre sur la RD 216 sera de : $(1000 - 150) / 150 = \mathbf{566 \%}$!