

Impacts et Nuisances sur le voisinage

Contexte

Le projet de plateforme logistique porté par Parcolog gestion est situé sur un terrain dans la zone industrielle Actiloire de Beaugency.

Dans l'étude de dangers (P9, p.19), Parcolog précise l'environnement proche de ce terrain. Il conviendrait d'ajouter que :

- au Sud, entre le terrain et la RD918, il y a la présence de la cuisine centrale de la municipalité (à 88 mètres), un concessionnaire automobile (à 170 mètres) et un plateau d'une auto/moto-école (à 100 mètres),
- à l'Ouest, le secteur pavillonnaire commence à moins de 150 mètres du terrain : la première maison est à 120 mètres et environ cinquante habitations sont à moins de 500 mètres du site.

Il est à préciser que tous ces riverains n'ont jamais été consultés ni même prévenus de ce projet par la municipalité. Ce sont grâce aux actions des membres de l'association « Beaugency, béton et camions, ça suffit ! Un développement alternatif, c'est possible ! » que ces personnes ont été alertées de ce projet. Beaucoup ont signé la pétition rédigée par l'association et adressée au maire de Beaugency pour dénoncer ce projet.

POLLUTION VISUELLE

La description lyrique du projet architectural donnée en page 31 du Résumé de l'étude d'impact (P8) ne peut faire oublier qu'il s'agit d'un bâtiment massif, imposant, sans fenêtre, de 366 mètres par 200 mètres et d'une hauteur de 15 mètres, et ceci même doté d'une lame qui « donnera de la légèreté au volume » ou encore la couleur « rouge qui redonne de l'éclat aux volumes » !

Pour se donner une idée, 366 mètres c'est la longueur de la rue du Pont jusqu'à la rue Porte Dieu, 200 mètres c'est quasiment la longueur du Quai Dunois. Ces dimensions sont les doubles de celles de l'hypermarché Leclerc situé à Tavers, cela signifie que la plateforme logistique est équivalente en surface à quatre fois cet hypermarché.

15 mètres de haut, cela signifie qu'en hiver les riverains ne verront pas le lever du soleil avant 10 heures.

Comment peut-on dire que ce projet va s'insérer dans le paysage ?

POLLUTION ATMOSPHERIQUE

La pollution atmosphérique engendrée par la circulation des véhicules pendant la phase d'exploitation a déjà été abordée dans de nombreuses observations précédentes. Elle ne sera pas reprise ici.

La phase de travaux sera également source de pollution atmosphérique, due aux poussières. Dans son étude d'impact (P6b), Parcolog mentionne cette nuisance en page 132, avec la possibilité d'arroser les surfaces pour limiter l'envol des poussières. Ceci laisse perplexe : combien de mètres cubes d'eau seraient nécessaires pour une telle surface (14 hectares!) ?

POLLUTION SONORE

1) impacts de la pollution sonore

Pour rappel, la pollution sonore est la 2^e nuisance environnementale, derrière la pollution de l'air, en termes de nombre d'années de vie perdues en bonne santé.

Michel Le Van Quyen, chercheur en neurosciences, explique : « Des bruits plus faibles mais fréquents ont des effets néfastes moins connus : non seulement ils affectent le système nerveux autonome, qui régule les fonctions vitales comme la respiration, les battements cardiaques et la digestion, mais ils provoquent également la production de cytokines pro-inflammatoires ayant des incidences négatives sur le cerveau. »

(source : article « Le bruit, perturbateur de nos vies », magazine ValeursMutualistes n°323, voir pièce jointe)

2) bruit pendant les travaux

Si ce projet voit le jour, une première exposition au bruit interviendrait pendant la phase des travaux. Terrassements, alarmes de recul et bruit des différents engins entraîneront du bruit et ce pendant une période assez longue. L'article suivant décrit ces nuisances subies par des riverains lors de la construction d'une plateforme logistique dans les Côtes d'Armor : https://actu.fr/bretagne/chatelaudren-plouagat_22206/plouagat-les-riverains-de-la-future-plateforme-lidl-deja-importunes-par-les-travaux_40315573.html

Il est écrit p.134 de l'étude d'impact (P6b) que « les niveaux sonores (pression acoustique) des engins et outils utilisés sur le chantier seront inférieurs ou égaux à 80 dB(A) à 10 m de l'engin ou de l'outil ». **Comment Parcolog va s'assurer d'une telle conformité ?** Sachant que les intensités sonores des différents engins et outils vont s'additionner et donc que les dB vont augmenter avec le nombre d'outils utilisés, **quel est le niveau d'intensité sonore global accepté ?**

3) bruit pendant l'exploitation

Pendant la phase d'exploitation, l'exposition au bruit sera permanente, l'exploitation étant prévue toute l'année, 24h/24 et 6 jours sur 7 (un jour de répit par semaine). Les prévisions données en pages 28 et 29 du résumé de l'étude d'impact (P8) interrogent :

- « les hypothèses de trafic ont été prises de l'étude de trafic » mais cette étude de trafic a fait une modélisation à partir d'un fonctionnement en 2*8 alors que Parcolog prévoit également un fonctionnement en 3*8, les prévisions en nuit ne sont donc pas complètes, **les calculs doivent être refaits avec un fonctionnement de la plateforme en 3*8 ;**
- en limite de propriété, les niveaux de bruit prévisionnels dépassent tous 53 dB le jour et 45 dB la nuit qui sont les deux valeurs maximales recommandées par l'OMS ;
- l'émergence moyenne est de 4,2 dB sur les différentes zones à émergences réglementées (ZER) considérées ; cela signifie que l'intensité sonore est plus que doublée. En effet, une augmentation de 3dB équivaut à une intensité sonore doublée (échelle logarithmique) ;
- les calculs pour les ZER 3 et ZER 4 donnent des valeurs qui correspondent aux limites autorisées, cela signifie que les fourchettes d'estimation ont des bornes supérieures qui dépassent forcément ces limites !
- **pourquoi ne pas avoir réalisé une estimation du bruit ambiant entre les points P2 et P3 au niveau de l'absence de merlon ?**

Le bruit des véhicules qui circuleront pour aller et venir à la plateforme sera également gênant. D'après l'étude de circulation, il est indiqué, page 25, que le flux sera de l'ordre de 1 véhicule toutes les 30s à la sortie Ouest, ce qui nous semble important.

Les mesures prises sont inscrites page 135 de l'étude d'impact (P6b), comme par exemple « l'arrêt obligatoire des moteurs de poids lourds pendant les périodes de stationnement », la « gestion des horaires » (**que cela signifie-t-il précisément?**) ou encore « la limitation du trafic PL sur l'accès Ouest » avec des « modalités de suivi envisageables » avec « vérification du respect des prescriptions » et « vérification de l'atténuation des nuisances ». **Qui va se charger de ces**

vérifications ? à quelle fréquence ? quelles sanctions sont prévues si les prescriptions ne sont pas respectées ?

Le bruit induit par la présence d'une cellule sous température dirigée (cellules frigorifiques) et donc de camions frigorifiques est-il inclus dans les calculs ?

Dans son rapport la société DIAKUSTIC reconnaît que le bruit des camions sera gênant pour les riverains (P7 page 277) : « Pour les camions, les alarme de recul à fréquence mélangée (cri du lynx) seront à préférer pour éviter les bip bip des alarmes de recul classiques qui risquent d'être trop audibles au voisinage proche. » **Est-ce que Parcolog interdira les alarmes de recul classiques sur tous les camions arrivant sur la plateforme ?**

En ce qui concerne le merlon :

- **pourquoi n'est-il pas d'un seul tenant ?**
- **pourquoi n'est-il pas plus élevé ?**

POLLUTION LUMINEUSE

La pollution lumineuse est définie par l'excès d'éclairage soit parce qu'il est inutile soit parce qu'il est plus intense que nécessaire. Cela interfère alors avec le cycle d'alternance jour/nuit indispensable aux espèces végétales et animales, dont l'espèce humaine...L'éclairage artificiel est intégrée dans les diverses pollutions qui forment la cinquième cause de biodiversité

(source : LPO info 1^{er} semestre 2022, voir pièce jointe).

La pollution lumineuse est ainsi reconnue comme perturbateur endocrinien pour ses effets négatifs sur la santé humaine.

L'arrêté ministériel du 27/12/2018 relatif à la prévention, réduction et limitation des nuisances lumineuses (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037864346/>) est malheureusement peu respecté (voir en pièce jointe les photos prises à Meung s/Loire près des plateformes logistiques sans activité qui auraient dû être totalement éteintes).

Parcolog doit veiller à respecter totalement cet arrêté et ne pas se contenter d'énoncer des mesures qui ne seront pas suivies.

Nous reprenons les recommandations de l'ANPCEN (Association Nationale de Protection du Ciel et de l'Environnement Nocturnes) :

- 1- éclairer uniquement vers le bas (sans fuite de lumière au dessus de l'horizontale (ULOR=0)
- 2- LEDs "blanc-chaud" c'est-à-dire ayant une température de couleur de 2700K si possible moins nocive que les 3000K (limite supérieure autorisée selon l'arrêté 27/12/2018)
- 3- éteindre autant que faire se peut et utiliser les méthodes modernes de temporisation: allumage à la demande, par détection de présence, ou par smartphone sur les zones de travail ou d'activité uniquement.

Toutes ces mesures peuvent être complétées par l'installation de caméras infrarouges ou non.

Dans l'étude d'impact (P6b), il est mentionné, page 141, que des détecteurs de présence couplés à des minuteries pourront être installés. **Qui veillera à leur bon fonctionnement ?**

Comme le terrain se trouve dans des corridors écologiques, il se pourrait également que Parcolog soit dans l'obligation de respecter des mesures plus contraignantes selon le point VI de l'article 2 de l'arrêté sus mentionné :

VI. - Des adaptations locales plus restrictives peuvent être prises par le préfet pour tenir compte de sensibilité particulière aux effets de la lumière d'espèces faunistiques et floristiques ainsi que les continuités écologiques mentionnées à l'article L. 371-1 du code l'environnement dans les conditions définies à l'article R. 583-6 du code de l'environnement.

RISQUES INDUSTRIELS

Dans la partie 5 de la présentation non technique (P3, pages 19 à 23) Parcolog demande 4 dérogations à différents arrêtés concernant des mesures de prévention des incendies. **Pourquoi ? Qui autorisera ces dérogations ? Est-ce que les dispositifs proposés en compensation seront suffisants face au risque d'incendies ?**

Dans le paragraphe 3.4.2 de l'étude de dangers (P9, p.26), il est indiqué : « Les équipements électriques de la chaufferie seront réalisés selon les normes et ils seront inspectés régulièrement par un organisme agréé. » **Que signifie « régulièrement » ? A quelle fréquence cela correspond-il ? Quel est l'organisme agréé qui sera en charge de cette inspection ? Comment s'assurer de sa réalisation effective ?**

Dans le paragraphe 4.1.1 (P9 p.27), il est indiqué : « (...) une analyse accidentologique réalisée par le BARPI sur les accidents impliquant des entrepôts sur une période allant du 01/01/2009 au 31/12/2016, jointe en annexe n°2, indique que la quasi-totalité des accidents sont des incendies justifiés par la présence systématique de matières combustibles constituant le risque essentiel de ce genre d'installations »

C'est bien ce risque d'incendie qui inquiète le plus les riverains. Les conséquences sur les riverains ne semble pas pris en compte par Parcolog (P9, p.19): « Compte tenu de l'implantation de l'établissement, les enjeux en cas d'accident sont essentiellement humains sur le site. » **Quid des personnes travaillant à la cuisine centrale située à moins de 50 mètres du site ? du concessionnaire auto et des usagers de la plateforme auto-école situés entre le site et la D918 ? des riverains dont les premières habitations sont à moins de 150 mètres du terrain ?**

Un récent incendie dans une plateforme logistique de 56000 m², qui ne fonctionnait pas encore, amène également à s'interroger : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/chatelaudren-plouagat-22170/cotes-d-armor-un-enorme-incendie-ravage-la-plateforme-logistique-de-lidl-en-construction-a-plouagat-78070936-e789-11ec-a5fe-786c78cdd689>

Dans cet incendie, des projectiles enflammés ont été projetés à plusieurs centaines de mètres ! (voir aussi pièce jointe avec les photos impressionnantes de l'incendie)

La note d'accidentologie fournie par la DGPR (annexe 2 de P9) liste les multiples conséquences humaines, sociales, économiques et environnementales de tels accidents dans des entrepôts de matières combustibles (p.133 et 134).

Le conseil départemental s'inquiétait également de ce risque lors de son avis pour la modification de PLU : « (...) il sera nécessaire de prêter attention aux quantités de produits à risques stockés dans les entrepôts. L'augmentation de surface pouvant ainsi entraîner un dépassement éventuel du seuil Seveso. Ce qui en cas d'alerte aurait pour conséquence un blocage de la rd 2152 et donc l'impossibilité d'aller (ou de sortir) à/de Beaugency. » (voir pièce jointe)

La quantité de produits stockés est calculée en effet de manière savante pour éviter d'être classé Seveso bas ou haut (calculs p.16 et 17 de la « Note de présentation non technique » P3) mais comment s'assurer que les quantités stockées ne dépasseront jamais les seuils ? Les mauvaises gestion des stocks sont à l'origine de nombreux incendies comme mentionné p. 136 de l'étude de dangers (P9) pour au moins 5 accidents déclarés et comme le signale France Nature Environnement dans un de ses articles : <https://fne.asso.fr/dossiers/mega-entrepots-maxi-bobards-et-giga-risques>
Comment Parcolog va-t-il s'assurer de la bonne gestion des stocks de produits dangereux afin de ne pas dépasser la limite Seveso ?

Une des recommandations faites dans le paragraphe 8.1.1 p.118 est l'interdiction de ne pas fumer sur le site. **Comment Parcolog va-t-il s'assurer de l'application de cette interdiction auprès de toutes les personnes présentes sur le site (personnes employées et chauffeurs) ?**

L'étude de dangers (P9) présentée par Parcolog comporte 712 pages, dont 236 pages uniquement consacrées à l'accidentologie (annexe 2, de la page 129 à la page 364) et à la liste impressionnante des incidents déclarés dans des structures similaires :

- **207** événements déclarés en France dans des entrepôts de matières combustibles entre le 01/01/2009 et le 31/12/2016 (moyenne de 25 événements par an),
- **114** accidents en lien avec des problèmes de « chaufferie gaz », recensés entre 1992 et le 25 mars 2019, dans des installations classées,
- **451** événements survenus en France entre 1992 et 2003 dans des installations classées pour les substances inflammables de la rubrique 4331.

Pourquoi ne pas avoir répertoriés les événements après 2003 pour ce type de substances ? Pourquoi avoir fait une recherche uniquement sur ces substances, et non pas par exemple sur les substances classées 4320, 4321, 4510 et 4511 elles-aussi relevant de la directive Seveso 3 et susceptibles d'être stockées sur site ?

Remarque dans cette dernière partie, ont été exclus les événements relatifs aux transports de ces substances.

Pourquoi ce choix étant donné que l'exploitation de la plateforme logistique implique de fait le transport des produits stockés ?

Dans cette étude de dangers, dans l'annexe 7 sur les dispersions, les trois parties de « modélisation de la dispersion atmosphérique des toxiques en cas d'incendie », de la page 656 à la page 718, sont en anglais, sans traduction, **est-ce normal ?**

On peut notamment y lire pour le monoxyde de carbone, l'acide chlorhydrique (HCl) et le dioxyde de soufre (SO₂) :

Note: This chemical may flash boil and/or result in two phase flow.
Ceci signifierait : « A noter : Ce produit chimique peut provoquer une ébullition soudaine et/ou un écoulement biphasé. »

Pour le monoxyde de carbone (p.660 par exemple), il est ajouté : Use both dispersion modules to investigate its potential behavior.

Peut-on avoir le sens exact de cette phrase ? Cela signifie-t-il qu'une étude supplémentaire pourrait être menée pour connaître l'impact potentiel du monoxyde de carbone ? Si oui, nous souhaitons que cette étude ait lieu.

Dans ces modélisations, il est fait l'hypothèse d'un vent de nord ouest avec une vitesse de 2m/s, 3m/s ou de 5m/s. Or d'après les statistiques sur le vent dans la Région (stations d'Orléans Bricy¹ et de l'aérodrome de Blois-le Breuil²), les moyennes des vitesses de vent mensuelles sont entre 4 et 5 m/s avec des moyennes de rafales entre 7 et 10m/s, avec une orientation très majoritairement venant du sud ouest. De plus, la zone ActiLoire est située dans une zone très dégagée, sans protection contre les rafales de vent. Les modélisations faites s'appuient donc sur des hypothèses fausses. **Nous demandons à ce que les modélisations soient refaites en tenant compte de ces vitesses et orientation.**

¹https://www.windfinder.com/windstatistics/orleans_bricy

²https://www.windfinder.com/windstatistics/blois_airport

Et pour conclure, si un tel incendie se déclarait dans la plateforme et se propageait aux habitations voisines, **qui serait responsable ? Parcolog pour avoir construit cette plateforme ou M.Mesas, maire de Beaugency, pour avoir autorisé cette implantation ?**

PROBLEME DE RUISSELLEMENT DES EAUX

Comme il est indiqué dans l'étude d'impact (P6b, page 11) : « Le projet va entraîner une imperméabilisation importante ». Ceci inquiète fortement les riverains : **Où iront les eaux de ruissellement ? Comment cela a-t-il été évalué ? Doit-on craindre des inondations ?**

Est-ce que les services de l'eau de la DREAL ont été sollicités ?

La prise d'eau qui était utilisée par les agriculteurs sera-t-elle condamnée et correctement protégée afin de ne pas polluer la nappe phréatique ? Une autre prise d'eau est-elle prévue pour compenser cette suppression ?

RESTRICTION ESPACE

Les riverains ont pour habitude de se promener aux alentours, notamment sur les chemins de randonnée autour et sur ce terrain. L'implantation de cette plateforme supprimerait cette possibilité. Les nombreuses balades ou randonnées entre Vernon et Messas seraient réduites et dénaturées par ce grand bâtiment. **Comment Parcolog compte-t-il compenser cette perte auprès de tous les promeneurs et riverains ?**

PREJUDICE IMMOBILIER

Toutes ces nuisances entraîneront la perte de valeur des biens immobiliers autour du site. On peut estimer une perte de l'ordre de 15 à 20 %.

Parcolog est-il prêt à dédommager les riverains sur ce préjudice immobilier ?