

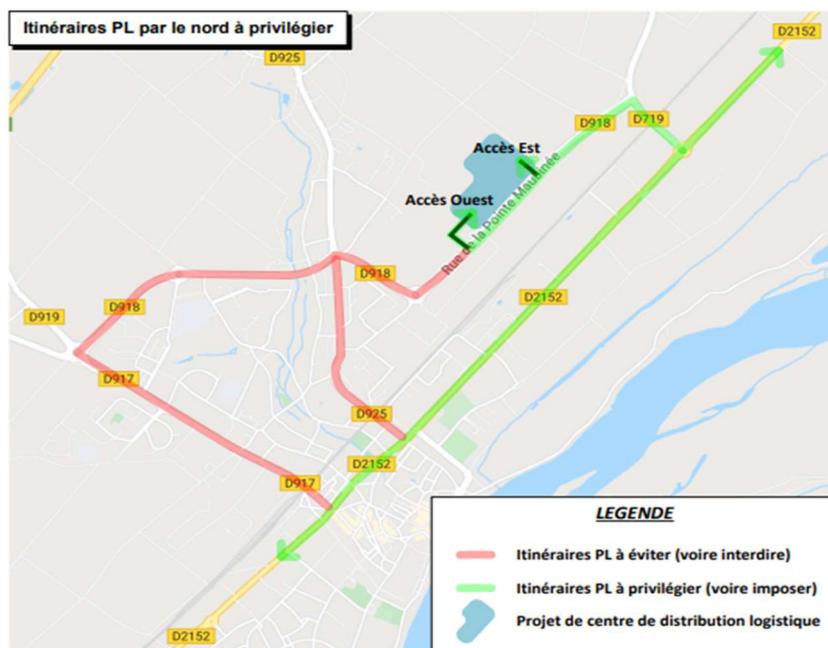
Enquête publique ouverte du 20 juin au 20 juillet 2022 en lien avec la demande d'autorisation d'urbanisme de la société PARCOLOG – zone logistique – Beaugency
Remarques partagées auprès du Commissaire Enquêteur par le Collectif « **Beaugency, Béton et Camions, ça suffit !** » le 25 juin 2022

REMARQUES GENERALES SUR L'IMPACT DU PROJET EN MATIERE DE TRAFIC

Remarques sur l'étude de circulation réalisée par le cabinet CDVia à la demande de PARCOLOG en septembre 2021

a) Inadéquation entre les choix d'analyse fait par le cabinet et la réalité du trafic

CDVia part du principe qu'il n'est pas opportun pour les entreprises usagères de la plate-forme logistique d'emprunter la D925 et la D917, comme l'extrait de l'étude le montre ci-dessous. **L'analyse de trafic s'est donc focalisée sur les liaisons D918/D719 et D2152.** L'étude ne s'est pas intéressée non plus à l'avenue de Chambord et la traversée du pont médiéval de Beaugency.



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.

NEANMOINS, le collectif « **Beaugency, Béton et Camions , ça suffit !** » a réalisé deux opérations de comptages de trafic pour évaluer la situation actuelle, avant même l'implantation du projet de Parcolog, sur deux journées, de 6h à 19h

Annexe 1 : Feuille de comptages du 3 mai 2022

Annexe 2 : Feuille récapitulative du 3 mai 2022

Annexe 3 : Feuille de comptages du 13 mai 2022

Annexe 4 : Feuille récapitulative du 13 mai 2022

❖ **Il ressort, s'agissant de la D925**, que :

- il y a déjà, sur une amplitude 6H-19H : **268 poids lourds comptabilisés comme passant sur le rond-point de la D925** ; 50% des provenances de ces PL concernent le quartier de Vernon ou le centre de Beaugency (donc la D925), qui représentent aussi 55% des destinations.

Annexe 5 : graphique issu du comptage du 3 mai

On présume que les entreprises de transport choisissent leurs itinéraires en tenant compte de tous les coûts (prix de l'essence, prix de l'autoroute, kilomètres et temps de trajet). **La D925 paraît alors la plus pertinente pour les Poids Lourds qui vont notamment en direction du Mans.** Ceci est **confirmé par les moteurs de recherche d'aide à la navigation** : la D925 est la route proposée automatiquement pour aller à Châteaudun.

Zoom de l'itinéraire le plus court en kilomètre pour aller au Mans

Stations-service Hôtels Aires de repos Plus

Rue de la Pointe Maubinée, 45190
Le Mans

Ajouter une destination

Partir maintenant Options

Envoyer l'itinéraire vers votre téléphone

via A10 et A28	1 h 45 min	173 km
Le plus rapide selon l'état actuel de la circulation		
via D357	1 h 50 min	121 km
Détails		
via A11	1 h 52 min	148 km

Stations-service Épiceries Hôtels Plus

Rue de la Pointe Maubinée, 45190
Châteaudun, 28200

Ajouter une destination

Options d'itinéraire Fermer

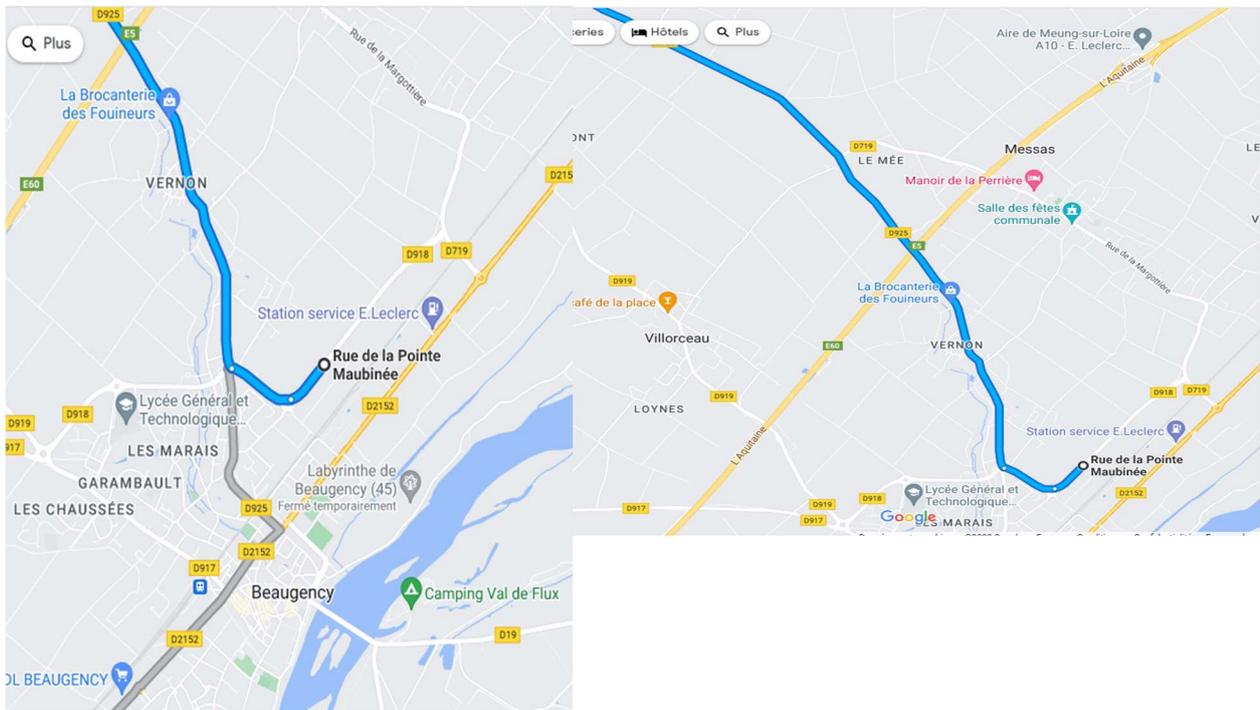
À éviter

<input type="checkbox"/> Autoroutes	<input checked="" type="radio"/> Automatique
<input type="checkbox"/> Sections à péage	<input type="radio"/> miles
<input type="checkbox"/> Ferries	<input type="radio"/> km

Envoyer l'itinéraire vers votre téléphone

via D925	39 min	41,4 km
Le plus rapide selon l'état actuel de la circulation		
via D25 et D31	44 min	46,8 km
via D924	47 min	50,3 km

Itinéraires recommandés sur Google Map pour aller à Châteaudun



- **La préconisation de l'étude de circulation commanditée par Parcolog Gestion de ne pas passer par la D925 ne correspond pas aux pratiques actuelles** observées lors de l'action « Comptage de camions » du Collectif.
D'après notre comptage de camion (*graphique de l'annexe 6*), **le quartier de Vernon, lieu-dit de Beaugency, est déjà très impacté par la circulation de véhicules non légers (638 véhicules non légers en provenance ou à destination de Vernon sur l'amplitude mesurée).**

Questionnements du Collectif :

- **Comment la mairie peut-elle interdire le futur trafic alors qu'aujourd'hui il y a déjà un trafic de Poids Lourds sur la D925 ?**
La présentation partagée lors de la réunion publique du 13 juin 2022 fait valoir une démarche initiée par la Ville pour limiter l'accès de la ville aux poids lourds en transit, mais on peut rester septique sur la réalité et l'issue de cette démarche et surtout sur la gestion des contrôles induits par cette interdiction
- Quelles garanties Parcolog Gestion peut-elle apporter aux riverains de la D925 ?
- **Quelles compensations prévoit Parcolog Gestion aux riverains de la D925 et habitants du quartier de Vernon en cas d'augmentation du trafic due à l'installation de son entrepôt logistique ?**

❖ **Il ressort, toujours selon l'opération de comptage réalisée par le collectif, s'agissant de la traversée Nord-Sud de Beaugency (via Avenue de Chambord) et du passage sur le pont médiéval de Beaugency,**

- que **269 poids lourds ont été comptabilisés en provenance ou à destination du Pont, auxquels s'ajoutent 615 utilitaires.**

Annexe 7 : graphique action comptage Pont

Le **Pont de Beaugency est un pont médiéval** qui est un des plus anciens ouvrages de la Loire. Il relève de la gestion du Département. Comment l'entreprise compte aider au financement de l'entretien de voirie ainsi qu'à la rénovation éventuelle du Pont ?

- En effet, celui-ci n'a **pas été conçu pour supporter cette charge.**
- Ce tronçon est en outre **très emprunté des vélos et piétons**, qui vont au stade de foot, à l'athlétisme, au camping, ou rejoignent la Loire à vélo destination Chambord, avec des **trottoirs qui ne permettent pas un partage des usages** en partie sud du pont.

Il ressort en outre du **projet de PADD constitutif du Schéma de Cohérence Territoriale du PETR Loire Beauce actuellement en discussion**, dans sa version publique mis à disposition sur le site Internet du PETR (mars 2022), page 23, qu'il pourrait être **préconisé d'apaiser les circulations sur les deux ponts du territoire** et faciliter le franchissement de la Loire en mode doux de déplacements.

- Le projet de plate-forme logistique et les flux engendrés par ses fournisseurs et clients, qui s'ajouteraient aux flux existants et déjà mesurés, n'est **pas compatible avec cette préconisation.**

Discussion relative à l'étude de trafic constitutive du dossier de Parcolog :

Nous remettons en cause cette étude de trafic car nous notons, outre le défaut notoire d'analyse des tronçons déjà très empruntés, que CDVia n'a pas dû se déplacer physiquement sur l'ensemble des axes référencés dans l'étude. L'avenue de Vendôme (la D917), jugée comme « à éviter » voire « à interdire » par le cabinet, n'est tout simplement pas empruntable par les Poids Lourds car il y a un passage de pont de voie ferrée avec hauteur limitée. Cela montre le manque de sérieux de cette étude qui n'a pas vérifié ses préconisations sur le terrain.

Demands du collectif :

- Il n'apparaît pas d'étude datant de moins d'un an pour la D925.
- Il est avéré qu'aujourd'hui les camions passent sur la D925. **Nous souhaitons une étude de trafic plus poussée de la D925 car l'étude actuelle n'a pas investigué cet axe.**
- **Nous souhaitons une étude de trafic plus poussée concernant la traversée du pont** car l'étude actuelle n'a pas investigué cet axe.
- Nous demandons une **nouvelle étude avec une analyse faite réellement sur le terrain.**

- Nous demandons à Parcolog, afin de sécuriser les usagers en deux roues du pont, de s'engager à participer à la **construction d'une passerelle vélos (et piétons)** qui traverse la Loire ou un système de Bac.
- Nous demandons que le prix de vente du terrain soit augmenté de la somme à prévoir pour la rénovation future du Pont de Beaugency (au prorata de l'augmentation de trafic engendrée par ce projet d'installation logistique qui va créer de nouveaux flux).
- Nous **demandons que les préconisations qui se profilent dans le projet de PADD constitutif du futur SCOT du PETR Loire Beauce soient pris en considération par anticipation.**

OU

- Nous demandons que Parcolog arrête ce projet d'installation logistique à Beaugency.

b) **Augmentation des flux au regard des projections établies par l'étude de circulation sur les tronçons étudiés, après l'installation de l'entrepôt logistique**

CDVia s'est appuyé sur le fonctionnement d'une plate-forme logistique équivalente située en région parisienne, de même que sur les déclarations de Parcolog (qui n'exploitera néanmoins pas le site, avec une typologie d'activités non communiquée à ce jour). Les projections sont de :

- 300 véhicules légers (principalement les salariés) en sortie du site
- 300 véhicules légers (idem) en entrée du site
- 160 poids lourds en entrée du site
- 160 poids lourds en entrée du site
- Ces projections s'appuient sur un fonctionnement des équipes du site en 2X8 entre 5H et 21H30, et un changement d'équipe à 13H30

Cela implique, selon ces projections, **un afflux de :**

- **120 véhicules légers sur le site entre 5 et 6H du matin**, avec toutes les nuisances pour les riverains du site et des axes empruntés à un horaire de nuit
- **120 véhicules légers en sortie de site entre 22H et 23H**, même remarque
- **26 poids lourds entre 8H et 9H**, qui s'ajouteront au trafic existant, à un **horaire de nombreux déplacements, notamment piétons, induits par les horaires d'école**
- **16 poids lourds entre 16H et 17H, même remarque**
- 55 poids lourds entre 10H et 12H, alors même que le site est adjacent à la cuisine centrale de la ville, qui reçoit des livraisons de produits et livre les repas des cantines

Demandes du collectif :

- Nous demandons à ce que Parcolog s'engage à **réaliser un Plan de Déplacement d'Entreprise** pour limiter le nombre de véhicules légers en entrée et sortie du site, et **réduise sa surface de stationnement en conséquence** (pour réduire l'artificialisation des sols)
- Nous demandons que Parcolog soutienne financièrement la **réalisation de pistes cyclables sécurisées sur l'ensemble des tronçons empruntés** par les véhicules légers et poids lourds en entrée et sortie du site.

- Nous demandons une étude approfondie de **l'articulation de ces flux avec le fonctionnement de la cuisine centrale**
- Nous demandons une **nouvelle étude de circulation qui établisse des projections au regard de la réalité des activités qui s'implanteront sur le site** (possible fonctionnement en 3X8 notamment), avec une nouvelle étude d'impact acoustique (voir remarques ci-dessous).

Remarques liées à l'étude d'impact sur la question du bruit

Dans l'étude d'impact qu'a fait réaliser Parcolog figurent des éléments issus d'une étude d'impact acoustique prévisionnelle. Il est noté page 97 que la caractérisation du niveau de bruit ambiant projeté en limite de propriété s'est faite **sur la base d'hypothèses de trafic contraignante** (projections étude de circulation, vitesse limitée sur site, arrêt des moteurs en chargement/déchargement). Cette analyse prend en considération l'implantation de merlons. 5 points de calculs (ZER) ont été analysés, comme l'indique le plan extrait de l'étude ci-dessous.



Extraits de l'étude d'impact réalisée par B27 pour le compte de Parcolog (page 95 et page 97)

Emergence en limite de ZER

ZER		Emergence calculée (ambiant - résiduel)	Emergence autorisée	Conformité
ZER 1	JOUR	4.5	6.0	Oui
	NUIT	3.0	4.0	Oui
ZER 2	JOUR	4.0	6.0	Oui
	NUIT	2.5	4.0	Oui
ZER 3	JOUR	6.0	6.0	Oui
	NUIT	4.0	4.0	Oui
ZER 4	JOUR	6.0	6.0	Oui
	NUIT	4.0	4.0	Oui
ZER 5	JOUR	5.0	6.0	Oui
	NUIT	3.0	4.0	Oui

Les projections font valoir une conformité des résultats.

Néanmoins,

On peut noter que pour les habitations les plus proches (ZER 3 et ZER 4), les seuils limites sont atteints de jour comme de nuit.

- On peut donc s'interroger dans le cas d'une utilisation du site par des entreprises locataires qui ne respecteraient pas les « hypothèses de trafic contraignantes » ?
- **Ces projections ne tiennent pas compte des conséquences du trafic sur les abords du site (attentes cumulées en poste de garde, notamment à l'entrée Ouest).**

Il est indiqué en page 36 du résumé de l'étude d'impact que des **mesures** seront mises en place pour limiter le bruit, avec la limitation du trafic de poids lourds en accès ouest à 18 PL par heure en journée et 11 la nuit.

- Outre le caractère aléatoire de ces choix de limitation (pourquoi ces proportions entre accès et nombres de PL ?) pour justifier une réelle baisse du bruit, **nous émettons des doutes sur la faisabilité d'une telle organisation des flux, qui imposerait aux différentes entreprises du site, organisées en cellules, de se coordonner sur la gestion des quais**
- Si ces mesures n'étaient finalement pas opérationnelles, cela induit-il que **l'analyse démontrant des niveaux de bruit compatibles avec la réglementation n'est pas fiable ?**

Demandes du collectif :

- Nous demandons à ce que Parcolog gestion **revoit la configuration du site**, avec une entrée en partie est-sud et non **pas en partie ouest**.
- Nous demandons une **implantation plus importante de merlons** pour avoir la certitude d'un non dépassement des seuils autorisés, in abstracto des différents usages des locataires et sociétés sous-traitantes de transport présentes sur le site.

c) Traversée de l'axe Blois-Orléans/Orléans-Blois (D2152) : enjeux de sécurité et saturation pour les habitants de Beaugency, Tavers, Baule, Messas

Lors de l'opération de comptage du 13 mai 2022 réalisée par le collectif « Beaugency, Béton et Camions , ça suffit ! », **607 poids lourds ont été comptabilisés à l'intersection D2152/D925/av de Chambord**. 432 PL en provenance d'Orléans ou Blois, 421 PL en direction d'Orléans ou Blois (qui peuvent être les même PL).

Annexe 8 : graphique action comptage D2152

Ces chiffres sont à mettre en correspondance avec les éléments indiqués dans l'étude d'impact (issus d'une étude du trafic routier 2019) : 11 952 véhicules jours (dont 6% de PL) sur le tronçon Baule Beaugency, 6 483 (dont 6% de PL) sur le tronçon Beaugency Tavers, 8 819 (dont 8% de PL) en provenance ou direction du sud de la Loire, 1 529 (7% de PL) sur la D925, 5 194 sur l'avenue de Vendôme > **tous ces véhicules empruntent la D2152.**

- ❖ **La D2152 traverse Beaugency et coupe la ville en deux. L'intersection avec l'avenue de Vendôme est particulièrement problématique : cumul d'une des entrées principales du centre-ville, accès à la gare, liaison quartiers de Garambault, Capucines, Chaussées.** Cela pose déjà un problème de **saturation (bouchons réguliers) mais aussi et surtout de sécurité.** Les **jeunes piétons sont dans l'obligation de traverser cet axe, les collèges se situant en**

partie sud, et le lycée en partie nord de la ville, tout comme les différents équipements de loisirs et culturels. **La Ville n'a jamais sécurisé ces traversées malgré le risque élevé d'accident.**

Dans l'hypothèse d'une concentration des entrées et sorties de la zone logistique sur la D2152, comme s'y engage parcolog, **les 320 passages de poids-lourds se rajouteront donc aux 607** déjà identifiés par notre comptage sur cet axe.

- **Ceci représente une augmentation de plus de 50% du flux actuel de PL.**

Il est fréquemment indiqué dans les communications autour du projet, et cela est repris dans l'étude de circulation page 19, que les **PL venant et sortant de la zone logistique utiliseront l'axe Beaugency/Baule/Meung sur Loire pour être reliés à l'A10**. Tout comme nous l'avons indiqué pour la D925, cette projection **manque de pragmatisme : pourquoi les PL dont la destination ou la provenance serait par ex Tours ou Niort/Vendée (industrie agro-alimentaire très présente – possible lien avec du stockage sur site), partiraient à contre-sens en récupérant l'A10 à Meung sur Loire plutôt que Mer ?**

- **Il y aura forcément du trafic en traversée de Beaugency, sur des intersections déjà saturées, et un passage nord-sud pour les piétons/vélos encore plus dangereux.**

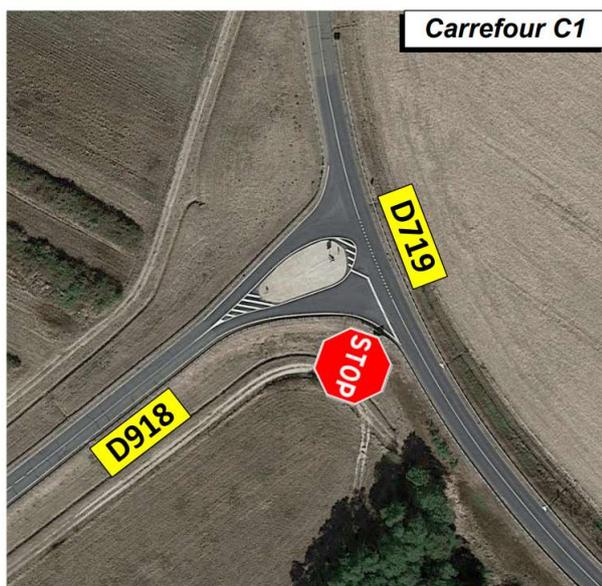
❖ **Ces poids lourds transiteront sinon sur Baule,**

- **commune dans laquelle il y a déjà une saturation au niveau du feu de circulation** (actuellement des bouchons quotidiens entre 17 et 18H pouvant occasionner des véhicules à l'arrêt sur toute la D2152 entre la sortie de Baule et le rond-point de Super U) : rappelons que l'étude de circulation projette 13 PL sur ce créneau horaire en entrée ou sortie.

❖ **En amont de la jonction avec la D2152, les utilisateurs de la plate-forme (y compris les salariés en VL) utiliseront la D719 qui va vers Messas, en utilisant l'intersection avec la D918.**

- Cette intersection présentée dans l'étude de circulation page 13, et reprise ci-dessous, est conforme à l'usage des poids-lourds.

Néanmoins, elle **n'intègre pas de « tourne à gauche »**. Il est très probable que le flux de trafic induit par l'activité de la zone logistique évalué (dans l'étude de circulation) à 398 u.v.p en heure de pointe le matin et 405 en heure de pointe le soir, soit **réellement problématique pour les habitants de Messas, ou même les Balgenciens habitant les différents quartiers nord de la ville.**



Extrait de l'étude de circulation

- ❖ Enfin, on notera que l'étude de circulation n'évoque pas le pont de la D719 en surplomb de la voie ferrée ; on ne sait pas si cet ouvrage est en capacité de supporter un trafic de poids lourds plus important.

Demands du collectif :

- Nous demandons que l'interdiction effective de circulation dans Beaugency, Baule, Tavers des poids lourds en transit conditionne toute autorisation d'exploitation du site par la société Parcolog
- Nous demandons que la sécurisation des traversées piétons/deux roues sur la D2152 soit effective et conditionne là aussi toute autorisation d'exploitation du site par la société

Remarque supplémentaire sur l'impact de ce trafic sur la pollution atmosphérique et l'émission de GES/ avis rendu par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale au 15 avril 2022

Nous souhaitons reprendre ici les remarques formulées dans ce rapport dans la partie dédiée à la qualité de l'air (page 5) :

*« L'étude d'impact affirme présenter (annexe 4) les émissions de gaz à effet de serre et de polluants générées par le trafic actuel sur les principaux axes routiers desservant le secteur, sans pourtant les quantifier. Le choix des polluants a été effectué sur la base du rapport de l'Anses de juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisés dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières. **Il est à noter que les valeurs de concentration proposées par l'étude sont des estimations et non des mesures réalisées à proximité des routes concernées par le projet.***

L'étude d'impact caractérise également l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire des stations de mesure Lig'Air les plus proches (au sein de l'agglomération d'Orléans : stations de la

Préfecture, de la Source, Gambetta, Saint-Jean et Marigny). Elle présente très succinctement la situation par une transcription des statistiques annuelles mais ne fait pas une présentation précise, opérationnelle et lisible des données disponibles (étude d'impact, page 47). **Les valeurs observées pour les polluants ne sont pas rapportées aux seuils réglementaires ni aux objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé, sachant que des valeurs supérieures à ces niveaux sont associées à des effets délétères pour la santé humaine. Les stations proposées n'étant pas pertinentes pour le site, il conviendra de procéder à une mesure sur site.**

L'autorité environnementale recommande la réalisation de mesures précises sur les axes routiers bordant le site pour apprécier l'exposition aux polluants des riverains. Elle recommande également de rapporter les valeurs obtenues aux objectifs de qualité publiés par l'Organisation mondiale de la santé. »

Demandes du collectif :

- **Nous demandons que les préconisations de la MRAE soient mises en pratique avant toute autorisation**

Par ailleurs, en page 7 :

*« L'étude présente (annexe 4) les émissions générées par le trafic des véhicules induit par le projet au niveau des axes routiers le desservant. Dans un rayon de 2 km autour du projet, les augmentations des émissions sont estimées à environ 10 % en oxydes d'azote, 6,5 % en particules, 12 % en dioxyde de soufre et 8 % en monoxyde de carbone par jour. **L'étude d'impact sanitaire présentée conclut à l'absence d'impact significatif de ces augmentations. Pour l'autorité environnementale cette assertion n'est pas étayée. »***

*« **Alors qu'une évaluation environnementale a été demandée notamment parce que le projet ne prenait pas en considération les effets sur le changement climatique, l'évaluation des émissions à effet de serre du fait du projet ne figure pas au dossier. Aucune compensation n'est proposée en vue de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.***

L'autorité environnementale recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050. »

Demandes du collectif :

- **Nous demandons que Parcolog prenne la mesure des responsabilités de son projet en matière d'impact sur le dérèglement climatique et la santé humaine et fasse réaliser avec sérieux les études qui lui sont imposées, et que la collectivité publique qui autorise cette implantation puisse garantir le sérieux de ces analyses par respect pour ses habitants et leur bien être actuel et futur.**

Merci de votre attention