

Madame le commissaire-enquêteur,

Veillez trouver ci-dessous mes inquiétudes et mes interrogations sur le projet d'entrepôt de stockage porté par Val de Loire Promotion.

Je travaille depuis 20 ans à Beaugency et y habite depuis 3 ans. J'ai choisi de m'y installer pour me rapprocher de mon lieu de travail mais aussi pour son cadre de vie et ses commodités (commerces de centre ville, piscine, théâtre, cinéma, gare, nombreuses activités). Mais en venant sur Beaugency, je ne pensais pas découvrir un jour un projet de plateforme logistique d'une telle envergure sur cette commune.

Je m'inquiète de ce projet pour plusieurs raisons.

* Tout d'abord, je m'inquiète de l'incidence paysagère de ce projet. La taille du bâtiment est juste effrayante. 400 mètres de long, près de 50 000 m² de surface, 14 mètres de haut. 400 mètres, c'est la longueur du quai de l'Abbaye ! Je vois les entrepôts sur les deux communes aux sorties d'autoroute, notamment le dernier qui s'est construit sur Mer, à l'entrée de la ville, qui n'est « que » de 37000m², il paraît immense, même vu de la nationale, et on aurait un bâtiment encore plus grand ? Les touristes qui viendront par le train longeront cet entrepôt, je pense qu'il y a mieux comme arrivée dans notre ville médiévale. Il est prévu à court terme une circulation de 60 poids lourds. Où iront se garer les chauffeurs de ces poids lourds en attendant de desservir la plateforme et qu'ils auront besoin soit de se reposer soit de se restaurer ? Le long de la nationale comme nous commençons à le voir entre le Lidl et la zone commerciale de Tavers ? sur les parkings des magasins de Tavers ? Je ne pense pas que la zone d'attente prévue en dehors du terrain, déjà utilisée par l'entreprise des Transports Routiers Balgentiens et loin de tout, soit suffisante. Combien de places a-t-elle ? 8 au maximum ? Il suffit d'aller voir dans la zone logistique de Meung pour voir que c'est un véritable problème. Les poids lourds se garent où ils peuvent faute d'avoir un véritable espace pour cela (le long des routes voire même sur le parking des bus du collège de Meung!) Quelle image de notre ville cela va-t-il donner ? Un cœur médiéval avec une ceinture de camions ?

* Je m'inquiète de la pollution lumineuse. Il est clairement écrit dans l'étude d'impact (p.122) qu'« à l'exception de l'éclairage qui sera mis en place sur les voiries ainsi que sur les façades du bâtiment, les émissions seront faibles ». C'est bien là tout le problème ! Ce sont justement ces éclairages extérieurs qui seront visibles et qui auront un impact sur la biodiversité, espèces végétales et animales, dont l'être humain. La pollution lumineuse est reconnue comme perturbateur endocrinien pour ses effets négatifs sur la santé humaine. L'arrêté ministériel du 27 décembre 2018 (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037864346/>) relatif à la prévention, réduction et limitation des nuisances lumineuses est malheureusement peu respecté comme dans les entrepôts de Mer ou Meung (ci-dessous une photographie prise près d'un entrepôt de Meung qui ne fonctionnait pas mais éclairé extérieurement). Les halos lumineux de ces deux zones sont même visibles depuis Beaugency !



Les recommandations de l'ANPCEN (Association Nationale de Protection du Ciel et de l'Environnement Nocturnes) sont :

« 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. »

Comment Val de Loire Promotion vérifiera-t-il le respect de l'arrêté ministériel ? Val de Loire Promotion peut-il s'engager à respecter les recommandations de l'ANPCEN et ainsi diminuer la pollution lumineuse ?

* Je m'inquiète de la hausse du trafic routier engendré par le fonctionnement de la plateforme. Ce sont 380 mouvements de véhicules légers et 80 puis 120 mouvements de poids lourds qui sont prévus, sans parler des mouvements de véhicules utilitaires de livraison qui pourront se rajouter. Une part de ces véhicules va forcément emprunter la rue de Châteaudun et l'avenue des Clos Neufs qui se trouvent toutes deux à proximité de mon domicile, comme le font déjà les véhicules qui desservent les entreprises de la zone Actiloire proche du projet. Ce sont deux axes que ma famille et moi empruntons souvent en vélo ou que nous devons traverser à pied. Je crains qu'augmenter le trafic ne diminue notre sécurité, d'autant plus que malgré un panneau indiquant des contrôles radars fréquents, je n'en ai jamais vu un seul !

Ces deux axes sont déjà beaucoup empruntés et le matin aux alentours de 8h et le soir vers 18h, lorsque s'ajoutent les bus du lycée, l'air est irrespirable. La pollution atmosphérique a de nombreuses conséquences sur la santé.

Selon l'Ademe (<https://agirpoulatransition.ademe.fr/collectivites/fiches/qualite-lair-comprendre>
<https://agirpoulatransition.ademe.fr/particuliers/conso/conso-responsable/pollution-lair>
<https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transports/elements-contexte/impacts-transports-lenvironnement> (article complet publié en février 2022) :

- (La pollution atmosphérique) est classée comme *cancérogène avéré* par le Centre International de Recherche sur le Cancer. Elle provoque des affections cardiovasculaires et respiratoires, des troubles de la fertilité et du développement de l'enfant. Sans compter ses multiples conséquences sur l'environnement.

- 40 000 décès par an sont dus aux particules fines produites par l'activité humaine (3^e cause de mortalité en France) (Santé publique France)

- 56 % des émissions d'oxyde d'azote proviennent du trafic routier (CITEPA)

- (...) les teneurs moyennes estivales en ozone ont tendance à augmenter. De plus, dans plusieurs zones urbaines françaises, les valeurs limites fixées par les directives européennes ne sont pas respectées pour ces polluants (dioxyde d'azote, PM10 et ozone). Ce dépassement est d'autant plus préoccupant que l'Organisation mondiale de la Santé préconise des valeurs encore inférieures à ces valeurs réglementaires.

- C'est l'exposition à la pollution sur une longue durée qui est la plus dangereuse et non celle lors des pics de pollution.

- En France, il est estimé que l'exposition aux particules fines PM 2,5 réduit l'espérance de vie de 8,2 mois. Selon l'OMS, la pollution par les particules PM10 est à l'origine de 6 % des décès prématurés en France en moyenne, dont la moitié est attribuée aux émissions du trafic routier.

- En 2011, le projet Aphekom a conclu qu'habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique.

- Préserver l'air, c'est l'affaire de tous - pouvoirs publics, entreprises, associations, citoyens.

Aux municipalités d'instaurer une dynamique, en s'appuyant sur le Plan local d'urbanisme ou le Plan climat- air-énergie territorial.

Malheureusement, ce plan climat-air-énergie territorial (PCAET) n'existe pas sur la communauté de communes des Terres du Val de Loire.

Val de Loire Promotion peut-il réaliser une étude de la pollution atmosphérique induite par le trafic sur les axes que sont la rue de Châteaudun, l'avenue des Clos Neufs et la RD2152, car seules la partie impactée de la D719 et une petite partie de la rue de la Pointe Maubinée ont été étudiées (p.138 à 144 de l'étude d'impact, carte p.142) ?

La pollution atmosphérique n'est pas la seule conséquence d'une augmentation de trafic. Il y a aussi la pollution sonore. Celle liée au trafic n'est ni présentée ni étudiée dans l'étude d'impact. Or dans le même article de l'Ademe cité plus haut, nous pouvons lire :

Les transports sont également fortement responsables des nuisances sonores. En France, 10 millions de personnes seraient exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dBA en façade, dont 3 millions à des niveaux supérieurs à 70. **Le bruit est essentiellement dû au trafic routier** et, dans une moindre mesure, au trafic ferroviaire. On considère que le niveau de bruit qui correspond à un seuil acoustique de confort (c'est un objectif de qualité de l'environnement dans certains pays) est de 55 dBA. Le niveau de bruit correspondant à une journée calme à la campagne est de 40 dBA. (...)

Le **bruit occasionné par les transports routiers** est la principale source de nuisances sonores. Il s'agit principalement :

- du bruit de **roulement pneu-chaussée**. C'est une préoccupation forte dès lors que la vitesse du véhicule dépasse la limite des 50 km/h. Elle concerne l'ensemble des véhicules routiers et met en jeu à la fois la technologie de fabrication des pneumatiques qui doivent trouver un compromis entre sécurité, confort, résistance au roulement et faible niveau d'émission sonore, et les revêtements routiers qui doivent, eux aussi, trouver un compromis entre qualité d'usage, durabilité et performance acoustique ;
- du bruit du **groupe moto-propulseur** : bruit de l'admission, du moteur, de la chaîne de transmission, de la ligne d'échappement. Ce bruit est prépondérant à basse vitesse donc en ville ;
- du bruit **aérodynamique**. (...)

Les véhicules ne respectent pas la limitation de vitesse à 50km/h sur la D918 et encore moins le 30 km/h au niveau de l'intersection avec la rue du Colombier. Comme le précise l'Ademe, rouler au-delà des 50 km/h engendre beaucoup de bruit.

Val de Loire Promotion peut-il réaliser une analyse de l'impact du bruit des véhicules sur les différents axes habités qui seront traversés ?

A minima une signalétique supplémentaire pour rappeler les limitations de vitesse et des radars pourraient être mis en place.

La société Val de Loire Promotion aidera-t-elle financièrement au changement de revêtement des routes dans Beaugency afin d'en améliorer la performance acoustique ?

* D'une façon plus large, Val de Loire Promotion financera-t-elle les travaux de viabilisation du terrain ? les aménagements des routes s'il faut agrandir la chaussée ou refaire des embranchements (rond point de la rue de Châteaudun ou carrefour avec la route de Messas) ? la réfection des chaussées déjà abimées qu'il faudra réparer ?

Ou est-ce que tout cela sera à la charge des collectivités ?

* Je m'interroge sur ce qui est écrit au sujet des panneaux photovoltaïques. A la page 156 de l'étude d'impact, il est écrit qu'« un dimensionnement sera réalisé par un bureau d'étude spécialisé lors de la mise en œuvre du projet (nombre, emplacement, orientation...) » et il est rappelé dans la description du projet que ce bureau d'étude n'est pas encore choisi. Comment Val de Loire Promotion peut alors estimer une production de 6350 MWh/an si l'on ne connaît pas encore le nombre de panneaux solaires ?

* Je m'interroge sur la pollution sonore directement émise par l'entrepôt, prévu pour « fonctionner 24h/24, 7j/7 » (page 13 de la description du projet), avec chargement et déchargement des camions et une climatisation et une CTA (Centrale de Traitement d'Air) en toiture, comme indiqué en page

120 de l'étude d'impact. En réponse à la MRAe, il est indiqué en page 19 que sera effectuée une « mesure du niveau de bruit et de l'émergence dans les trois mois suivant la mise en service de l'installation pour vérifier sa conformité ». Quelles mesures seront mises en place si jamais le niveau de bruit n'est pas conforme ? Il paraît impossible de construire un merlon sur le site par la suite par manque de place.

* Je m'inquiète sur la perte de biodiversité irréversible sur ces parcelles. Un tel projet perturbera les zones de chasse et l'environnement des différents insectes, oiseaux et chauves-souris du site et de ses environs, et l'augmentation du trafic multipliera les risques de collision. Je m'interroge sur les affirmations du dossier. Comment peut-on affirmer que sans le projet il n'y aurait pas de différence significative sur le milieu naturel et la biodiversité (page 81 de l'étude d'impact) ? Il suffit de voir la parcelle en face du projet qui n'est plus exploitée depuis plus de deux ans. La flore et la faune se développent. On peut y voir et entendre de nombreux oiseaux, dont des alouettes, hirondelles et busards Saint Martin.

* Je m'inquiète des travaux qui vont durer 12 mois (page 16 de l'étude d'impact) qui peuvent entraîner bruits, poussières ou encore pollution de la nappe. Je m'interroge donc sur le peu de mesures indiquées pour cette phase de travaux dans le cadre de la séquence ERC : seules deux mesures sur la pose d'une clôture et la limitation de l'envol des poussières sont indiquées (page 170 de l'étude d'impact). Il n'y a rien sur les mesures à prendre pendant les travaux sur la protection des eaux superficielles et souterraines ou sur la qualité de l'air.

Val de Loire Promotion peut-il préciser les mesures qui seront appliquées pendant la phase de travaux pour limiter les nuisances sur les riverains et les impacts sur l'eau et le sol ?

* Je m'inquiète du risque d'incendie dans l'entrepôt. Plusieurs exemples de ce type prouvent que ce risque n'est pas négligeable (par exemple dans les Côtes d'Armor en juin 2022, à Rouen en janvier 2023 ou encore à Bobigny début juin) avec des images impressionnantes de feux difficilement maîtrisés, d'immenses panaches de fumées noires et des pollutions de l'air et des sols qui s'en suivent. Avec 40000 tonnes de matières combustibles et un stockage de batteries pour les chariots élévateurs (indiqué en page 4 du fichier de synthèse) et également la présence de panneaux photovoltaïques en toiture, un départ de feu pourrait devenir vite incontrôlable, avec un risque de propagation du feu aux bâtiments proches et de coupures de la nationale et de la voie de chemin de fer pour un certain temps.

* Finalement, ma plus grande interrogation est : pourquoi ici ? Pourquoi le « locataire potentiel » veut-il partir d'une zone située en sortie d'autoroute pour un site situé à plus de 7 kilomètres ? Pourquoi ne pas s'agrandir directement sur la zone de Baule/Meung ? Pourquoi ne pas utiliser une des friches logistiques déjà présentes dans cette zone soit en l'utilisant directement soit en utilisant le terrain déjà bétonné ?

Je ne pense pas que l'impact sur la population et la santé humaine soit nul ou négligeable comme l'affirme Val de Loire Promotion (page 173 de l'étude d'impact) et encore moins que l'impact sur le milieu naturel et la biodiversité soit positif. Bien au contraire. C'est pour cela que je m'oppose à ce projet.

Merci de l'attention que vous porterez à ma contribution.

D. Gasparoux