

Association « Beagency, béton et camions, ça suffit ! Un développement alternatif, c'est possible ! »

Documents de l'enquête publique

1) Dans le récapitulatif (document fichierSyntheseDepotTeleprocedure.pdf), il est indiqué que le fichier 2101xxxxDELTA Beagency-DA-MeR.pdf a été ajouté. Ce titre de fichier n'apparaît pas dans la liste des documents sur le site de l'enquête publique. **Où se trouve ce fichier ou à quel fichier cela correspond-il ?**

2) Le dossier est conséquent comme pour beaucoup d'enquêtes publiques, mais sa lecture n'est pas facilitée comme le montrent les points suivants.

- Dans plusieurs documents la recherche par mots clés est impossible, car les pages sont scannées. C'est le cas pour les annexes 2, 3, 5, 6 et 8 de l'étude d'impact ou encore la réponse à l'avis de la MRAe.

- D'une façon plus générale, les fichiers comportent de nombreuses coquilles : fautes d'orthographe (l'accord du pluriel dans les groupes nominaux semble optionnel), mots manquants.

- La pagination du document PC04 - Notice architecturale est défaillante : les huit dernières pages sont ainsi numérotées : 18,19, 20, 21, 18, 22, 23, 23.

3) Le résumé non technique de l'étude d'impact est fait de copier-coller du document complet sans réécriture, ce qui amène parfois à des phrases qui semblent se contredire, comme en page 12 :

Les trois espèces d'oiseaux nicheurs, possibles et probables sont chassables : Caille des blés, Perdrix grise et Alouette des champs. Les deux dernières voient leurs populations menacées en région.

Compte tenu de très faibles à faibles enjeux et aucune espèce d'oiseaux nicheur certain, toute la zone de projet ne présente un enjeu faible sur toute sa surface.

4) Les chiffres ne sont pas identiques d'un document à un autre, voire même à l'intérieur d'un même document.

Exemples :

- sur le nombre de places de parking :
 - p.15 de la description du projet : 214 places
 - p.18 du permis de construire : 211 places
- sur la distance qui sépare le projet des habitations les plus proches :
 - p.120 de l'EI : « les premières habitations se situent à plus de 400m »
 - p.121 de l'EI : « les riverains les plus proches, à environ 200m »
- sur le nombre de véhicules prévus :
 - p.43 de l'EI-RNT :

Pour le projet de la société VAL DE LOIRE PROMOTION qui prend place sur une surface de 10 ha, il est estimé les flux de véhicules suivants générés par le projet :

- 40 poids lourds par jour¹ ;
- 150 véhicules légers par jour.

p. 125 de l'EI :

Pour le projet de la société VAL DE LOIRE PROMOTION qui prend place sur une surface de 10 ha, il est estimé les flux de véhicules suivants générés par le projet :

- 40¹ poids lourds par jour ;
- 190 véhicules légers par jour.

Cela fait donc une différence de 40 véhicules légers par jour entre les deux documents. Les calculs sont donc faits ensuite différemment dans chacun des deux documents. L'un avec une augmentation totale de 210 véhicules (60 PL + 150 VL) et l'autre de 250 véhicules (60 PL + 190 VL). Les augmentations de trafic et de pollution ne sont donc pas identiques. **Comment expliquer cette différence ? Quelles sont les « bonnes » données ?**

5) En page 127 de l'Étude d'impact, on peut lire :

A noter le recul du panneaux 50 pour sont prévus, les engagements de la mairie sont présentés en annexes du présent document

Que veut dire cette phrase et à quels panneaux cela fait-il référence ? Il semble qu'elle soit incomplète. Les engagements de la mairie mentionnés dans cette phrase n'apparaissent nulle part dans les annexes. **Où peut-on les lire ?**

6) **Pourquoi seul le résumé non technique de l'étude de dangers est présenté ?** Ne faudrait-il pas donner la possibilité à des personnes expertes de consulter l'étude de dangers complète ?

Loi sur l'eau

Pourquoi est-il affirmé en page 29 de la description du projet que « Le projet de la société Val de Loire Promotion n'entre pas dans le champ d'application des articles R. 214-1 à R.214-49 du Code de l'Environnement le projet n'est donc visé par aucune rubrique de la nomenclature IOTA. » ?

Le projet n'est-il pas concerné par la rubrique 2.1.5.0-2 : « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou dans le sol ou dans le sous-sol, la surface du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20ha . » ? Étant donné que la superficie du projet est de près de 10 ha ?

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042075042/2020-09-01

Bassins de rétention

2 bassins de rétention d'eau sont prévus.

Ils sont mentionnés à divers endroits :

- dans la description du projet :

p. 15 : « volume total d'environ 3200m³ »

p. 16, tableau n°2 : surface des bassins 3000m²

p.22 : « dans les bassins étanches d'une capacité totale de 3 633 m³ »

- dans l'étude d'impact :

p.102 : « il existe une revanche de 30 cm sur les bassins, avec l'utilisation de la revanche des bassins, le volume de rétention passe de 2858 m³ à 3633 m³ »

Pourquoi les chiffres mentionnés ne sont-ils pas tous identiques ?

Pourquoi 3200 m³ puis 3633 m³ ?

Si l'on considère une capacité totale de 3633 m³ après une augmentation du niveau d'eau de 30 cm, cela voudrait dire une surface totale de 2583 m² et non de 3000 m².

Avec le dérèglement climatique, les phénomènes extrêmes sont de plus en plus fréquents. Cela est donc important de pouvoir y faire face.

Il est indiqué p.102 de l'étude d'impact que pour pouvoir faire face à une pluie centennale, la capacité de stockage sur site est suffisante, car avec « une rétention de 20 cm sur les quais, le volume de rétention sur les quais est de 1030 m³ ». **Peut-on réellement prendre cela en compte ? Pourquoi 20 cm et pas 10 cm ou 1 cm ?** Avec 10 cm, cela ferait une capacité totale de 4148 m³ et donc inférieure à celle nécessaire pour une pluie centennale.

D'après l'article 7 du règlement du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), l'application de la technique classique de rétention par la mise en place de bassins de rétention est jugée peu satisfaisante. <https://www.gesteau.fr/sage/base-regles-sage/regle0402107>

Pourquoi ne pas avoir envisagé une solution alternative telle que conseillée par le SAGE ?

Parois coupe-feu

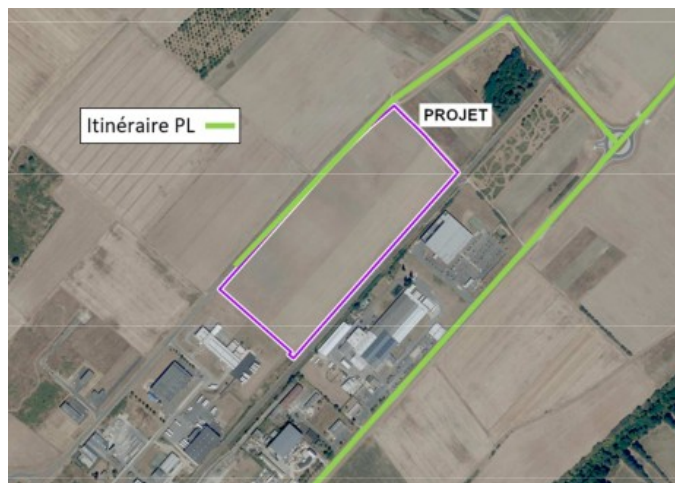
Sur l'illustration n°8 p.20 de la description du projet apparaissent les parois coupe-feu.

Pourquoi les murs côté Sud du bâtiment ne sont-ils pas des murs REI 120 comme sur les autres côtés ? Pourquoi ne mettre que du REI 15 sur ce côté, donc résistant 15 minutes au feu, alors que la voie ferrée et d'autres bâtiments se trouvent justement de ce côté ?

Les locaux de charge de batteries des chariots élévateurs doivent être équipés de murs et planchers hauts coupe-feu de degré 2h (REI 120) selon l'article 2.4.1 de l'arrêté du 29 mai 2000. En comparant le plan de masse sur lequel apparaissent les locaux de charge et l'illustration n°8, cela ne semble pas être le cas. **Qu'en est-il vraiment ?**

Flux des poids lourds

En page 123 de l'étude d'impact est présenté l'itinéraire des PL pour accéder au site :



Comment affirmer que le trajet emprunté par les poids lourds serait celui-ci ? Les poids lourds de l'entreprise « Transports Routiers Balgentiens », qui est à côté, empruntent la rue de Châteaudun lorsqu'ils arrivent du côté ouest de la nationale. Pourquoi cela serait-il différent pour le projet Delta ?



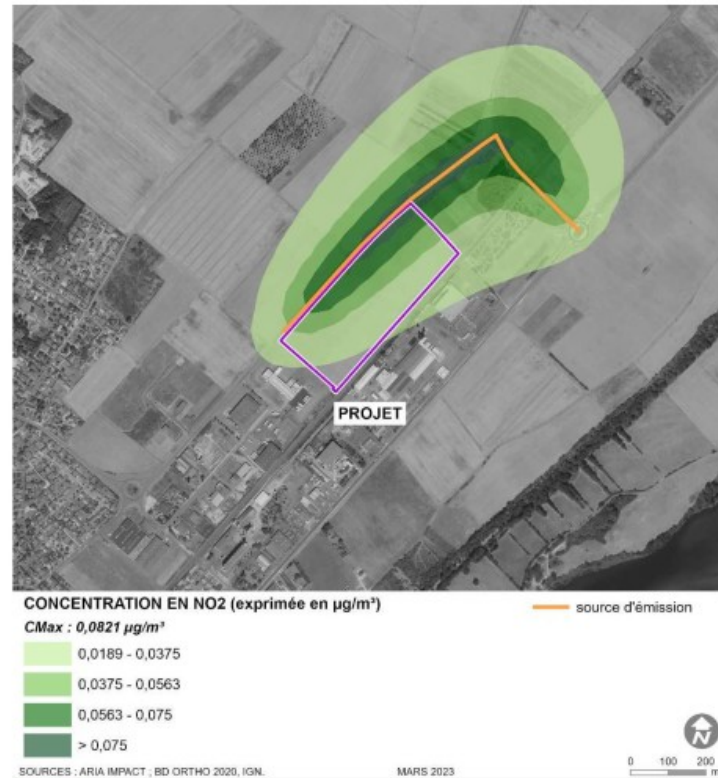
Les poids lourds qui arrivent de la route de Vendôme ou de Châteaudun passent quant à eux par l'avenue des clos neufs :



Cela rajouterait un flux de poids lourds sur la rue de Châteaudun et sur l'avenue des clos neufs.

La dispersion atmosphérique du NO₂ présentée p.142 de l'étude d'impact (cf. copie ci-dessous), due à la circulation des véhicules, n'est donc pas juste. Les habitants de la rue de Châteaudun et de

l'avenue des clos neufs et des rues avoisinantes seront impactés par la pollution atmosphérique. Les habitants de la route RD2152 le seront aussi (oubli sur la carte?).



Accès et voiries

En page 15 de la notice architecturale, il est noté que la départementale D 918 a une largeur conforme à la vocation de la zone et à la desserte du site, selon l'article UI 3 du PLU. Or celui-ci mentionne une largeur de plateforme de 12 mètres au moins avec une chaussée de 7 mètres au minimum. Au droit du projet, nous avons mesuré une largeur de chaussée de 6,30 m et une largeur de plateforme de 11,40 m (de fossé à fossé). **Est-il envisagé des travaux d'élargissement de la route ? à quels coûts et à la charge de qui ?**

Étude de trafic

Il est étonnant d'avoir pris comme référence une étude de trafic datant de 2020, année du premier confinement (page 74 de l'étude d'impact). Il est donc légitime de penser que le nombre de véhicules indiqué pour le trafic actuel est sous-évalué.

Pourquoi ne pas avoir plutôt pris les données de l'étude de trafic de 2021 disponible en ligne (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/r/9154873c-1db3-40ec-a92b-43f76a22e4b7>) même si une période de 28 jours de confinement a eu lieu également, **ou repris les chiffres de l'étude de trafic réalisée par CDVIA pour le projet Pargolog ?** Cette dernière étude est mentionnée en page 126 de l'étude d'impact, mais utilisée uniquement pour les carrefours.

Extrait de la carte du trafic routier 2021 sur le réseau départemental :



Selon l'étude 2021, le nombre total de véhicules sur la RD2152 est alors de 11 228 dont 820 poids lourds (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/r/9c990d0d-5fca-4b69-8876-65cc143e4adb>).

Il est aussi à noter que le trafic sur la D719, entre le rond-point de la D2152 et le rond-point qui desservirait le projet, a été en 2021 de 3 998 véhicules au total dont 180 poids lourds, alors qu'en 2020 le comptage ne donnait « que » 1850 véhicules. Il a donc plus que doublé entre 2020 et 2021. Cet axe apparaît par conséquent important à étudier. **Pourquoi cet axe n'apparaît-il pas dans les tableaux de l'étude ?**

Pourquoi l'étude de trafic ne fait pas apparaître une analyse plus fine avec des projections sur les flux émis et reçus heure par heure ? Cela permettrait de connaître les flux aux heures de pointe du matin et du soir.

Pourquoi l'étude de trafic ne mentionne-t-elle aucun calcul en UVP (Unité de Véhicule Particulier) plus significatif sur la densité du trafic (1 VL= UVP et 1PL = 2UVP) ?

Si l'on calcule par exemple le trafic en UVP sur la RD2152 à partir des données de 2021 et en prenant en compte 60 PL et 190 VL, on obtient un trafic de 12 358 UVP. Or le seuil de gêne sur une route 2 voies est de 8 500 UVP et le seuil de saturation est de 15 000 UVP.

Personnes sensibles

En page 135 de l'étude d'impact, les populations dites sensibles aux différentes pollutions sont présentées comme étant les populations des « crèches, écoles, centres médicaux, maisons de retraite, centres sportifs... »

Si l'on se réfère à la définition donnée par Lig'Air, les populations sensibles à la pollution atmosphérique sont :

- les enfants de moins de 12 ans,
- les personnes âgées,
- les personnes souffrant de pathologies chroniques, les diabétiques,
- les fumeurs.

(source : <https://www.ligair.fr/la-pollution/les-effets-sur-ma-sante>)

Il est également rappelé que « la pollution de l'air extérieur a été classée cancérogène pour l'homme en octobre 2013 par le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) ».

Le rayon de 1km choisi autour du projet pose question. **Pourquoi ne pas prendre en compte les populations riveraines des axes qu'emprunteront les poids lourds et les véhicules légers ?**

En tenant compte de ces deux modifications (redéfinition des personnes sensibles et élargissement du périmètre de prise en compte), le nombre de personnes qui pourraient être affectées par les différentes pollutions (atmosphérique, sonore...) paraît en réalité beaucoup plus grand que ce qu'estime l'étude d'impact.

Effets cumulés

A aucun endroit de l'étude d'impact n'est mentionnée la présence dans un rayon proche du projet de la centrale d'enrobage à chaud de bitume routier utilisée pour les travaux récurrents de l'autoroute. Celle-ci génère de la pollution atmosphérique importante, de la pollution sonore et induit un trafic de poids lourds de Villorceau jusqu'à l'entrée de l'autoroute de Meung sur Loire, en majorité la nuit. Entrée en fonction en 2021, exploitée tout d'abord par l'entreprise Charier TP, elle est en ce moment exploitée par l'entreprise Le Foll TP.

Pourquoi cette entreprise n'a-t-elle pas été prise en compte dans les effets cumulés des différentes pollutions ?



photo prise le 29 juin 2023

Parcelles du projet

Un flou existe sur trois parcelles : les parcelles ZE 224, ZE 180 et ZE 172.

Sur le plan de bornage, les parcelles ZE 180 et ZE 172 apparaissent respectivement au nord des parcelles ZE 181 et ZE 173. La parcelle ZE 224 est quant à elle au sud-ouest de la parcelle ZE 244.

Sur la première page de ce plan de bornage, il est indiqué les 14 parcelles suivantes :

H 86, H 87, et en ZE : 172, 173, 175, 179, 181, 183, 193, 199, 201, 224, 242, 244, pour une surface totale de 98 238 m².

Dans la notice architecturale (PC04), le plan cadastral du site en page 6 fait apparaître quant à lui 22 parcelles concernées : H 86 et H 87, et en ZE : 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 213, 242, 244, pour une surface totale également de 98 238 m², mais les ZE180, ZE172 et ZE 224 n'y figurent pas.

Pourquoi les surfaces sont-elles identiques sur les 2 documents pour un nombre de parcelles différent ?

**Les parcelles ZE 224, ZE 180 et ZE 172 font-elles partie des parcelles impactées par le projet ?
Si oui, pourquoi n'apparaissent-elles pas dans l'attestation de maîtrise foncière ?**