

**Liste de questions de l'association *Beaugency, béton et camions*,
ça suffit ! Un développement alternatif, c'est possible !
à Parcolog :**

I. Questions relatives aux rejets de CO2 et à la compensation énergie-climat

(1) Pourquoi le porteur de projet ne propose-t-il aucune compensation aux surfaces artificialisées, en contradiction avec l'objectif 05 du SRADDET ?

(2) Pourquoi le pétitionnaire s'exonère-t-il de toute installation de panneaux photovoltaïques (*Etude d'impact*, p.129), en contradiction avec les objectifs 13 et 16 du SRADDET, ainsi que les règles 31, 32 et 34 du même document ? Pareille installation contribuerait pourtant à l'objectif national et européen de neutralité carbone à l'horizon 2050. C'est ce qu'indique clairement la DREAL dans l'arrêté préfectoral du 07 juillet 2021.

(3) Le porteur de projet a-t-il signé la charte *AFILOG : Performance environnementale et économique de l'immobilier logistique | Ministères Écologie Énergie Territoires* (ecologie.gouv.fr) ? Si oui, pourquoi n'en a-t-il appliqué aucun aspect ? Sinon, envisage-t-il de reprendre son projet selon les principes de cette charte ?

(4) Le porteur de projet envisage-t-il de requérir auprès de ses clients transporteurs leur adhésion à cette charte et/ou les inciter à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre sur le site, mais également jusqu'au site, et à partir du site ?

II. Questions relatives au traitement de l'eau

(1) Qu'envisage le porteur de projet pour garantir la protection du forage agricole dont la présence n'est pourtant pas indiquée dans l'*Etude d'impact* ?

(2) Qu'envisage le porteur de projet pour faire en sorte que la totalité des flux d'eau pluviales n'engorge pas le réseau, déjà déficitaire, et soit captée au bénéfice du grand cycle de l'eau (c'est-à-dire en réduisant au maximum la surface artificialisée), conformément à l'objectif 17 du SRADDET ?

(3) Qu'envisage le porteur de projet pour que ne se déclenche pas une augmentation de charges d'eau à traiter par la station d'épuration, déjà disqualifiée selon les normes d'assainissement, avec une performance déficitaire ?

(4) Qu'envisage le porteur de projet pour pallier l'aléa argile et les dysfonctionnements qu'il risque d'occasionner sur la structure du bâtiment et l'infrastructure routière ?

(5) Qu'envisage le porteur de projet pour annuler l'effet îlot de chaleur qui ne manquera pas d'être révélé lors de forts ensoleillements vu la masse réfléchissante que constitue le bâtiment ? Pourquoi refuser de placer des ombrières (non-respect de la règle 29 du SRADDET) ?

(6) De manière générale, qu'envisage le porteur de projet pour que le projet soit, à terme, autonome en consommation d'énergie ?

III. Questions relatives aux pollutions diverses et aux nuisances

(1) Qu'envisage le porteur de projet pour prendre en compte l'ensemble des externalités négatives du projet qui sont éludées de l'étude d'impact, alors qu'elles auraient dû être explorées ?

(2) Qu'envisage le porteur de projet pour faire en sorte que les nuisances bruit et pollutions de l'air soient correctement pris en compte, l'étude d'impact les éludant, et proposer aux Balgentiens les mesures qu'ils comptent prendre pour ce faire ?

(3) Qu'envisage le porteur de projet pour établir les risques cumulés industriels, avec la présence d'un silo à proximité et d'un ICPE-Seveso, pourtant "écartés" de l'étude d'impact ?

(4) Qu'envisage le porteur de projet pour remettre en état le site après exploitation ?

(5) La phase de travaux sera source de pollution atmosphérique, due aux poussières. Dans son étude d'impact, le porteur de projet mentionne cette nuisance, avec la possibilité d'arroser les surfaces pour limiter l'envol des poussières. Combien de mètres cubes d'eau seraient nécessaires pour une telle surface (14 hectares) ?

(6) Il est écrit dans l'étude d'impact 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 le porteur de projet 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 ?

(7) Pourquoi ne pas avoir réalisé une estimation du bruit ambiant entre les points P2 et P3 au niveau de l'absence de merlon ?

(8) Que signifie précisément la mesure «gestion des horaires » mentionnée page 135 de l'étude d'impact ?

(9) Qui va se charger des vérifications des mesures inscrites page 135 de l'étude d'impact? à quelle fréquence ? quelles sanctions sont prévues si les prescriptions ne sont pas respectées ?

(10) 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 ?

(11) Dans son rapport la société DIAKUSTIC reconnaît que le bruit des camions sera gênant pour les riverains : « 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 le pétitionnaire interdira les alarmes de recul classiques sur tous les camions arrivant sur la plateforme ?

(12) En ce qui concerne le merlon : pourquoi n'est-il pas d'un seul tenant ? pourquoi n'est-il pas plus élevé ?

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

IV. Questions relatives aux aspects financiers

(1) quelles compensations offertes par le porteur de projet aux finances des collectivités pour garantir l'entretien de la route D918, car immanquablement ce seront aux citoyens sinon de contribuer ?

V. Questions relatives aux risques industriels

(1) Qu'envisage le porteur de projet pour garantir le rafraîchissement via des énergies renouvelables lors d'épisodes chauds des compartiments 6 et 8 où seront stockés des matières inflammables ?

(2) Est-il acceptable d'exposer des riverains (présents à 150m du site Parcolog) à des produits combustibles et des liquides inflammables et donc à un risque élevé de fumées toxiques et de ruissellement d'eau polluée en cas d'incendie, risques pouvant se cumuler avec ceux présentés par l'entreprise BODYCOTE ?

(3) Pour rappel, la plateforme logistique Lidl, située à Châtelaudren-Plouagat (Côtes-d'Armor), a connu un incendie pendant trois jours, mobilisant des centaines de pompiers et d'agents de la sécurité civile, vraisemblablement en raison de produits de cette nature. Quelles garanties le pétitionnaire offre-t-il qu'un tel sinistre ne se produira pas à Beaugency ?

(4) Dans la partie 5 de la présentation non technique, le pétitionnaire 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 ?

(5) Dans l'étude de dangers, 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 ?

(6) Comment le porteur de projet va-t-il s'assurer de la bonne gestion des stocks de produits dangereux afin de ne pas dépasser la limite Seveso ?

(7) Comment le porteur de projet va-t-il s'assurer de l'application de l'interdiction de fumer sur le site auprès de toutes les personnes présentes sur le site (personnes employées et chauffeurs) ?

(8) L'étude de dangers présente les évènements 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 évènements 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 ? Pourquoi avoir exclus les évènements relatifs aux transports de ces substances étant donné que l'exploitation de la plateforme logistique implique de fait le transport des produits stockés ?

(9) Peut-on obtenir la traduction française des trois parties sur la « modélisation de la dispersion atmosphérique des toxiques en cas d'incendie » de l'annexe 7 de l'étude de dangers qui est présentée en anglais ?

VI. Questions relatives aux trames verte et noire, aux corridors écologiques et à la zone tampon d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO

(1) Parcolog sait-il que dans son *Etude d'impact*, p.164, la future plateforme est située de manière erronée en plein Vernon, quartier d'habitation de Beaugency, à gauche du cours d'eau du Rû ? Le pétitionnaire a-t-il conscience que cela revient à masquer que la plateforme serait érigée en bord de deux sous-trames vertes (landes et prairies), menaçant donc potentiellement deux corridors écologiques ?

(2) Qu'envisage le porteur de projet pour minimiser la construction sur les corridors écologiques existants ?

(3) Le pétitionnaire a-t-il connaissance du document de la DREAL : *Les paysages du Val de Loire, Patrimoine mondial UNESCO*, qui interdit que les sites classés par l'UNESCO soient visuellement pollués par des bâtiments « hors d'échelle » (p.77) ?

(4) La présence d'un merlon entre la zone logistique et les habitations, visible des sites Natura 2000 et de la zone classée patrimoine mondial de l'UNESCO, loin d'être une vraie solution, défigurerait encore plus la ville et ses environs : Parcolog a-t-il réfléchi à des alternatives visuellement moins agressives ?

(5) Beaugency est une ville à qui a été décerné le label « ville étoilée ». Or concernant la trame nocturne (ou trame noire), Parcolog indique (*Etude d'impact*, p.141) que seront installés des détecteurs de présence couplés à des minuteriers. Cependant, le travail en 2x8, voire en 3x8, ne supprimerait pas le problème et constituerait une véritable pollution lumineuse, y compris pour les riverains. Est-ce que le pétitionnaire peut s'engager plus nettement à respecter l'intégralité du cycle nocturne et le label « ville étoilée » pour éviter toute nuisance ?

VII. Questions relatives aux atteintes diverses de la faune de la flore (avant, pendant et après la construction de la zone logistique)

(1) Comment Parcolog justifie-t-il que l'étude d'impact repose sur des observations qui ne se sont pas déroulées sur une année complète et hors période de nidification ?

(2) Comment Parcolog peut-il statuer qu'aucun amphibien ne se trouve sur la zone, alors qu'aucune observation n'a eu lieu à l'automne ?

(3) En fauchant prématurément dès la semaine du 20 juin, le porteur de projet n'a pas respecté ses propres engagements en matière de fauchage tardif (mesure d'évitement ME01 et mesure d'accompagnement MA01, *Etude d'impact*, p.37), ce qui a eu pour conséquence la destruction des nids d'Alouettes des champs et dérangé les habitudes de la faune en cette saison critique. Pourquoi ?

(4) D'après le porteur de projet, le phasage de débroussaillage et de défrichage, durant les travaux, devraient se poursuivre au maximum jusqu'à fin mars (*Etude d'impact*, p. 140). Or la nidification des Alouettes des champs, présentes sur site, débute mi-mars. Parcolog compte-t-il mettre en cohérence ses déclarations avec l'écologie des espèces ?

(5) Comment croire ce qui est écrit dans l'*Etude d'impact*, et faire de Parcolog un partenaire digne de confiance, dans la mesure où ce dernier n'a pas respecté, pour l'instant, ses engagements concernant la biodiversité et le respect des corridors biologiques ?