

Jean COLY
42, rue de Montcellereux
41500 MER
Tel 07.71.79.08.21
Mail : coly.famille@wanadoo.fr

Mer, le 27 avril 2021

DOSSIER ICPE «PANHARD DEVELOPPEMENT»

Observations destinées au commissaire enquêteur (monsieur C.Bourdin)

Selon l'article du journal « Le Monde » daté du 22 avril dernier consacré à la logistique méroise, une douzaine de plateformes sont aujourd'hui en place et cinq autres sont en projet. Le nouveau projet envisagé aujourd'hui est gigantesque puisque les 3 bâtiments vont couvrir une surface totale de 161 000 m², soit plus de 16 ha couverts, sans compter les parkings.

Du point de vue purement technique, ce dossier apparaît plutôt « correctement ficelé » : souci d'intégration paysagère, traitement des eaux pluviales, pose de panneaux photovoltaïques...

Mais plusieurs problèmes ou risques subsistent :

1- Trafic de camions

Le nombre de camions envisagé à terme est vraiment « énorme » : 950 camions par jour et par sens (cf. page 247 de l'étude d'impact). Au-delà du non-sens environnemental de cette situation, un tel trafic pose la question du dimensionnement des routes d'accès au site (RD15 et RD 25) et, en particulier, du sous-dimensionnement du pont passant sous l'autoroute pour accéder au site. Ce passage en « tunnel » n'a que 8m de largeur (6m de chaussée) et formera inévitablement goulot d'étranglement. Et quid du passage des piétons et des vélos ?

2- Pollution lumineuse

La pollution lumineuse liée à l'éclairage nocturne, représente un réel problème de la zone industrielle de Mer, d'ailleurs souvent dénoncé par les mérois (qui, eux, ont coupure nocturne de l'éclairage urbain). Les pages 145, puis 189 et s. de l'étude environnementale expliquent les techniques qui seront mises en place pour limiter ces nuisances mais, au global, elles n'apparaissent pas pleinement satisfaisantes. L'éclairage nocturne serait en particulier nécessaire « *si un éventuel incendie se déclenche la nuit, pour faciliter l'intervention des sapeurs-pompiers* ». Ne peut-on trouver d'autres moyens de protection incendie qu'éclairer une zone aussi vaste durant des décennies ? Ne peut-on, par exemple, limiter significativement l'intensité lumineuse, pour mettre celle-ci en veilleuse aux heures profondes de nuit ?

3- Dispersion d'un nuage toxique en cas d'incendie

Ce risque, lié à un gros incendie, conduirait d'une part à la coupure de l'autoroute mais, surtout, pourrait entraîner la formation d'un nuage toxique en direction de la Zone d'activité et/ ou des villages voisins selon la direction des vents (en particulier Lussay (hameau de Sérís) situé directement sous les vents dominants, à environ 3 km).

4- Risque de pollution des eaux souterraines

Bien que des bassins de rétention des eaux d'incendie soient prévus, une attention particulière devra être portée à leur bon fonctionnement en cas d'incendie (ou de fuites accidentelles) et à leur entretien car il convient de rappeler que l'un des deux forages AEP alimentant la ville de Mer (en l'occurrence celui de Beudisson) est situé à 1km à l'aval hydraulique. Bien que son périmètre de protection rapprochée n'atteigne pas le site de Panhard, il y a là un certain risque à bien prendre en compte.

Du point de vue du « fond » de ce dossier, pouvons-nous continuer dans cette voie du TOUT LOGISTIQUE qui présente tant de problèmes ? J'en cite principalement trois :

- 1- L'artificialisation des sols au détriment de l'agriculture et des zones naturelles : 160 ha pour les Portes de Chambord (au sud de l'autoroute) et une centaine d'ha pour les Cent Planches (au nord de l'A10). Ce problème est d'ailleurs justement évoqué dans l'avis de la MRAE (cf. chapitre 3.1 « la consommation d'espaces agricoles »)
Quid de la recommandation de l'autorité environnementale visant à « prévoir une compensation de terres agricoles à l'occasion de l'évaluation environnementale des projets d'entrepôts ou de messagerie » ?
- 2- Le fort impact environnemental, en terme de pollution atmosphérique. Actuellement de l'ordre de 1000 camions par jour au péage de Mer et 2000 à terme, source d'encombrements, d'accidents graves et de pollution par Gaz à effet de serre (G.E.S). Il y a la une contradiction totale avec les objectifs du PCAET (Plan Climat Air Energie du Territoire) élaboré et approuvé par la communauté de communes CCBVL
- 3- La fragilité du système liée à la « monoculture industrielle », avec des produits fabriqués à l'autre bout du monde, en particulier en Chine, transportés par porte-conteneurs polluants et vulnérables (voir récent épisode du Canal de Suez). Il est permis de craindre de vastes friches industrielles à moyen terme sur cette zone d'activités...

Bien que pourvoyeur d'emplois, ce mode de développement économique conduit à une impasse.

* * * * *