



## CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION LOIRET NATURE ENVIRONNEMENT A L'ENQUETE PUBLIQUE « BATILOGISTIC FM » à NEUVILLE AUX BOIS

Octobre 2024

Loiret Nature Environnement (LNE), association pour la Protection de la Nature et de l'Environnement agréée, émet **un avis défavorable** au projet de construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de logistique à NEUVILLE AUX BOIS pour plusieurs raisons.

### Remarques préliminaires :

FM France SAS projette la construction d'une plateforme logistique qu'elle exploitera sur un terrain de 10,4 ha situé au sein de la future zone d'activité « le Point du Jour 2 » à Neuville-aux-Bois (45170), pour assurer l'approvisionnement de surfaces de vente. Il s'agira du projet « FM France Neuville-aux-bois 2 » à laquelle sont associés, bureaux, locaux techniques et poste de garde qui occuperont au total environ 46 000 m<sup>2</sup> au nord de la plateforme « FM France Neuville-aux-Bois 1 »

Cet établissement sera soumis au régime d'autorisation au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), et sera classé Seveso Seuil Bas.

### 1 Une utilité très contestable :

A l'heure où les projets d'installation pour la logistique se multiplient dans la région Centre et dans le département du Loiret et que leur taille - leur gigantisme - interroge, la question légitime est de savoir si cet énième projet sera utile ?

Ce serait le 4ème projet logistique de FM France SAS dans la zone sud de l'autoroute A19 et l'annonce (République du Centre du 11/10/2024) d'un agrandissement de 50 000m<sup>2</sup> en plus des 90 000m<sup>2</sup> du site d'Escrennes est très inquiétant.

Quand ce véritable envahissement de plateformes logistiques va-t-il cesser ? Avec, en corollaire, une artificialisation toujours plus importante des terres agricoles...

A la lumière de ce que la zone proche de l'échangeur de l'A10 à Meung-sur-Loire a récemment subi (artificialisation des sols, risques pour les citoyens installés à proximité : entreprises, habitations, établissements scolaires ...) et au regard du gigantisme des installations à Artenay, nous nous opposons à ce nouveau projet.

## 2 L'argument de la création d'emploi contestable :

Il est de notoriété publique que le secteur manque de bras pour assurer les tâches d'un tel équipement et que les infrastructures installées dans le Loiret ne sont pas utilisées à 100%. De plus, les logisticiens développent des unités les plus robotisées possible et il n'y a aucune raison que la tendance s'inverse.

## 3 Une nouvelle atteinte à l'environnement :

Dans le document d'octobre 2020 édité par la préfecture de la région Centre-Val de Loire « Profil environnemental régional », nous notons que le secteur des transports représente à lui seul 45% des émissions totales de CO<sup>2</sup> (devant le secteur résidentiel, celui de l'industrie et celui de l'agriculture). Ce secteur est en outre le principal pourvoyeur de métaux lourds tel que le plomb et l'arsenic.

Nous constatons depuis que, malheureusement le trafic n'a pas fléchi (hormis pendant la période de pandémie), ce qui est peu rassurant.

## 4 Principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine concernant :

### a- La consommation d'espaces

L'objectif ZAN 2050 de diviser par deux le rythme d'artificialisation d'ici 2031 et les dérèglements climatiques désormais irréfutables et avérés nous confortent dans notre avis négatif.

Dans le document d'octobre 2020 édité par la préfecture de la région Centre Val de Loire « Profil environnemental régional », nous notons une moyenne de 1690 hectares artificialisés en 2017/2018.

### b- L'eau et les risques naturels

Le risque de pollution accidentelle des eaux de surfaces et souterraines n'est pas à négliger.

La zone d'implantation envisagée est située sur la nappe de Beauce et en bordure très proche du cours d'eau la Laye du Nord.

C'est une zone humide importante pour le maintien de la biodiversité dans un paysage qui manque cruellement de milieux humides favorables à toutes les cohortes d'espèce inféodées à ce genre de milieu.

De plus, étant donné l'altitude NGF de la zone, il est à craindre que toutes les eaux, malgré les protections obligatoires prévues, seront, en cas d'incident grave amenées à ruisseler vers le lit de la Laye du nord.

Il nous faut garder en mémoire les conséquences des inondations subies dans le nord du département lors des événements climatiques de 2016 : la Laye est sortie de son lit, submergeant la RD 5.

De plus dans la note hydraulique, il est noté qu'il n'y a pas de possibilité d'infiltration à la parcelle compte tenu de la faible perméabilité du sol argileux dans cette zone.

Cela ne fait que renforcer nos inquiétudes sur l'absorption des eaux par le cours d'eau intermittent qu'est la Laye de Nord.

Autre sujet d'importance, les bassins de rétention des eaux de pluie sont dimensionnés sur la base d'une pluie triennale or, force est de constater que les épisodes de fortes pluies à des périodes jamais connues auparavant sont de plus en plus probables.

Enfin il est déclaré que le bassin de rétention Nord aura une double fonction : rétention des eaux de pluies et rétention des eaux d'extinction d'incendies potentiels. Il est à craindre que des pollutions accidentelles soient difficiles à maîtriser dans le cas d'un événement pluvieux majeur alors que le bassin serait déjà à son plus haut niveau de remplissage.

#### c- La biodiversité

L'étude d'impact stipule, qu'après inventaire, aucune espèce à l'exception de l'agrion de Mercure ne « semble sortir de l'ordinaire ». Mais la biodiversité ordinaire est un patrimoine à conserver !

La parcelle convoitée étant encore en culture, il n'est pas étonnant que certains taxons soient marqués absents ou que certaines listes soient peu fournies comme celle de l'entomofaune.

Quant à la notion de continuité écologique, même si dans l'étude d'impact, l'enjeu relatif aux continuités écologiques est considéré comme faible - faible ne signifie pas nul !

Qu'il s'agisse de la période de travaux ou celle de l'exploitation du site, la destruction de milieux naturels ou agricoles propices à la faune et la flore serait irréversible.

Pour ce qui concerne les déplacements de populations faunistiques, nous rappelons que tout engrillagement d'un site interdit les échanges entre espèces notamment chez les mammifères.

#### d- L'impact sur la santé des riverains

Ce projet ne prend pas suffisamment en compte les nuisances futures infligées aux habitants de la commune et des communes voisines.

L'éloignement du projet par rapport aux diffuseurs autoroutiers engendrera automatiquement une augmentation du trafic poids lourds. Le bruit et la pollution atmosphérique engendrés par cette augmentation du trafic routier doivent être estimés.

Nous nous interrogeons pour savoir comment seront dirigés les camions devant emprunter les autoroutes les plus proches ?

Vers l'A19 au Nord-Est, aucune infrastructure dimensionnée n'existe pour arriver à l'échangeur d'Escrennes.

Cela signifie qu'à terme, il faudrait envisager un contournement de Chilleux-aux-bois avec une nouvelle artificialisation de terres agricoles et perte de biodiversité (voir l'article paru dans la République du Centre le 8 décembre 2022).

Vers l'A10 à l'Ouest, l'échangeur d'Artenay se situe à une vingtaine de kilomètres. Là encore les réseaux routiers sont mal dimensionnés et les nuisances pour les habitants de Neuville mais aussi ceux de Villereau sont à craindre.

Et au regard du temps de mise en service des contournements de villages, par où passeront les nombreux poids-lourds reliant le futur site aux routes et autoroutes plus ou moins proches en attendant ceux-ci ? La question se doit d'être posée.

Les promesses de sobriété de l'industrie du transport par poids lourds ne nous rassurent pas forcément car à l'horizon 2030 le secteur ne nous semble pas en mesure de mettre en place un changement de propulsion et le recours à des carburants moins polluants. Les cas de « refit » des camions sont encore trop peu nombreux et le recours aux moteurs à hydrogène, encore en expérimentation, est insignifiant.

#### e- L'intégration paysagère

Avec une hauteur à l'acrotère qui sera de 17,45 mètres, l'ensemble constituera une masse visuelle peu harmonieuse défigurant un peu plus les abords de la ripisylve bordant la Laye du Nord.

Le recours aux panneaux solaires est la moindre des choses à entreprendre Mais qu'en est-il de l'isolation thermique des bâtiments ?

Nous notons aussi que l'emploi de matériaux biosourcés n'est pas mentionné...

#### f- Mesures ERC

Le projet ne fait que respecter les obligations dans le cadre de la loi, rien ne laisse penser qu'un tel projet tente d'être plus vertueux que les projets alentours.

Nous pensons que la séquence ÉVITER n'a pas été sérieusement étudiée sinon elle aurait abouti à un déplacement du projet soit sur une zone de friche industrielle soit sur une zone déjà dédiée à ce genre d'activité et en tous cas vers une zone plus proche d'un diffuseur des autoroute A19, voire A10.

Orléans le 17 octobre 2024  
Loiret Nature Environnement