

**Nous formulons de nombreuses observations concernant le projet d'installation de la société GOODMAN au Loroux Bottereau.**

**Ce projet est démesuré par rapport à la RD 115 et autres infrastructures routières**

Sur la ZAC du Plessis, un panneau affiche depuis longtemps « 38 ha à vendre pour des entreprises à vocation industrielle, artisanale et tertiaire ». La presse nous annonce du stockage : MONDIAL RELAY (5000 m<sup>2</sup>) GOODMAN (72 000 m<sup>2</sup> = 22 000 + 50 000 m<sup>2</sup>) soit 77 000 m<sup>2</sup> d'activité d'entrepôts XXXL sur 21 ha. Sur cette ZAC qui s'ajoute à celle du Landreau et de la Remaudière, ce projet est démesuré par rapport aux infrastructures routières.

**La surface des entrepôts GOODMAN représentera 14 fois celle de Mondial Relay !**

Ceux qui longent la RD 115 voient les bâtiments conséquents de Mondial Relay sortis de terre. Qui imagine que GOODMAN va construire ses entrepôts sur une surface 14 fois supérieure ? Avec en corollaire 14 fois ce volume entreposé à naviguer sur nos routes demain ?

**Concernant le trafic routier, les recommandations du SCoT ne pourront pas être respectées**

Le Schéma de Cohérence Territoriale qui détermine à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage a donné en mai un avis favorable au projet GOODMAN sous réserve de recommandations qui ne pourront pas être respectées. « Dans le collimateur du SCoT, **la noria de poids lourds** que va entraîner l'activité de logistique sur les routes et notamment **la traversée des bourgs de villes voisines comme Landemont et St Laurent des Autels** ». (Hebdo Sèvre et Maine du 23 mai 2019)

**Concernant le classement ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement)...**

L'article L. 511-1 du Code de l'environnement stipule que « Sont soumis aux dispositions de la présente loi les usines, ateliers, dépôts, chantiers et d'une manière générale les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, **qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique**».

En référence à cet article 1<sup>er</sup> de la Loi du 19 juillet 1976 relative aux ICPE, il s'agit bien de prendre en compte l'environnement au sens large. Des bâtiments bien conçus ne modifieront en rien l'impact environnemental délétère qui résulterait de l'installation de GOODMAN sur le site du Plessis.

**...L'activité sur le réseau routier a-t-elle été prise en compte ...**

Le site du Plessis a l'obligation d'héberger des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Cependant il importe de souligner que l'activité de ces plates-formes XXXL se déploiera notamment sur le réseau routier afin d'acheminer la marchandise par poids lourds et la distribuer ensuite par fourgonnettes en un flux perpétuel.

### **... pour le transport du stock (près d'un million de mètres cube) ?**

Le dossier annonce 289 240 m<sup>3</sup> pour l'entrepôt de 21 200 m<sup>2</sup>, ce qui permet d'évaluer approximativement la totalité du projet porté par GOODMAN à 682 170 m<sup>3</sup> pour l'entrepôt de 50 000 m<sup>2</sup>, soit un total de 971 410 m<sup>3</sup> à circuler sur nos routes en amont et en aval de l'entrepôt. Dès lors, il faut considérer que l'activité principale n'est plus située exclusivement sur le site du Plessis, mais sur l'ensemble du réseau routier des alentours où les véhicules circuleront deux fois :

- une fois avec la marchandise
- une fois à vide

Cela multiplie le temps d'activité sur les infrastructures routières dont l'usure n'est pas prise en compte dans le dossier consulté.

### **Concernant le périmètre de la consultation, quid des départements et communes impactés ?**

Il conviendrait d'interroger les représentants de l'espace où s'effectuera le temps majeur de l'activité :

- Les Conseils Départementaux de Loire Atlantique et du Maine et Loire en charge des infrastructures routières à entretenir ou créer
- Les collectivités responsables de la sécurité des habitants afin qu'elles s'expriment sur les aménagements routiers à envisager pour faire face aux nouveaux flux routiers résultant du projet.

Déjà en décembre 2018, Mr Paul Corbet, vice président en charge du développement économique de la CCSL (Communauté de Communes Sèvre et Loire) s'exprimait sur les contournements souhaités de Landemont et St Laurent des Autels afin que la société GOODMAN puisse rejoindre l'A 11 par Ancenis sans traverser les ponts de l'agglomération nantaise. (Hebdo Sèvre et Maine 20 12 18)

### **Concernant l'axe routier desservant le site du Plessis ...**

Les usagers des routes départementales 115, 23 et 763 seront impactés par l'augmentation XXXL de circulation sur un axe sous-dimensionné, déjà saturé et accidentogène. Mr Paul Corbet, vice-président en charge du développement économique de la CCSL estime pourtant que la RD 115 est « calibrée pour » et « peu encombrée ». (Hebdo Sèvre et Maine 20 12 18)

### **... la RD 115 est déjà sous-dimensionnée**

La largeur de la chaussée sur la RD 115 (6.10m) ne permet qu'avec difficulté à 2 poids lourds de se croiser (2.55 m de large sans les rétroviseurs). Régulièrement l'hiver, certains camions mordent la banquette en déclivité d'un mètre de large seulement et finissent leur course dans le fossé. Cet axe fréquenté aussi par les engins agricoles et les cars scolaires ne peut plus être utilisé par les cyclistes et les piétons (hormis le dimanche).

### **... saturée...**

Dans son courrier au président du Conseil Général le 27 mai 2004, Paul CORBET reconnaissait même à propos du hameau de la boulaie en bordure de la RD 115 « une dangerosité dans le créneau horaire de la débauche entre 16 h 30 et 18 h où le taux de trafic est élevé ».

Le matin, aux heures d'embauche, le trafic qui a augmenté depuis 2004 est aussi intense.

### **... et accidentogène**

Dans ce même courrier de 2004, Mr Paul Corbet toujours à propos du hameau de la boulaie écrivait « Le caractère rectiligne de la route incite à la prise de vitesse, voire au dépassement, avec un risque de collision lors de la manœuvre pour le tourne à gauche. » Il reconnaissant « un risque important d'accidents ».

« Deux accidents route de Landemont » titrait encore un fait divers le 18 8 2016 (HSM). Il a fallu 19 ans de pétitions et courriers aux élus, moult accidents pour obtenir une sécurisation a minima (ligne blanche continue) dans ce village où il reste difficile d'entrer et sortir de chez soi.

De nombreux hameaux bordent la RD 115 avec des sorties directes d'habitations : Embreil, La Désirée, La Croix des Landes, La boulaie, La ville en bois... pour ne citer que les plus importants au Loroux Bottereau et à St Julien de Concelles. Via Michelin mentionne par ailleurs une succession de virages sur 1 km et la traversée des villes de Landemont et St Laurent des Autels dans le Maine et Loire pour rejoindre l'A 11 par Ancenis.

### **Concernant la noria de véhicules nécessaires à l'activité GOODMAN ...**

L'afflux de véhicules et poids lourds est particulièrement inquiétant pour les riverains de la RD 115 qui en connaissent déjà les dangers quotidiens et pour les départements qui devront financer les dégradations des routes.

### **... impossible d'imaginer en + 2500 passages quotidiens (dont 500 poids lourds) sur la RD 115**

Le stockage de 971 410 m<sup>3</sup> que propose la société GOODMAN au Loroux correspond en amont à 14 000 poids lourds de 90 m<sup>3</sup> (38T) et mathématiquement à 46 257 fourgonnettes de 21 m<sup>3</sup>. Mais ce 2<sup>ème</sup> chiffre est très inférieur à la réalité puisque les véhicules de messagerie roulent peu chargés, le mot d'ordre de ce type de société étant la rapidité de livraison.

Avec un réapprovisionnement permanent des stocks, il est difficile d'évaluer le nombre de passages des véhicules de livraisons. L'enquête Reporterre du 4/7/19 nous en donne cependant une idée, en référence au projet AMAZON LYON. Le seul projet GOODMAN se traduirait semble-t-il par 2500 passages de véhicules en plus chaque jour (dont près de 500 poids lourds).

### **Concernant l'information relative à cette consultation publique : restée confidentielle...**

Le Permis de construire sollicité par la société GOODMAN pour des entrepôts de stockage sur la ZAC du Plessis fait l'objet d'une consultation publique jusqu'au 22 juillet inclus. Qui consulte la rubrique administrative Ouest France et Presse Océan ? Un petit encart du FIL (bulletin municipal) le signale aux Lorousains attentifs, mais quid des autres populations impactées par le déploiement XXXL de cette activité routière ? L'affichage sur le site du Plessis est par ailleurs situé au bout d'une impasse que personne n'emprunte.

### **Sans délibération du conseil municipal du Loroux Bottereau**

L'arrêté préfectoral d'ouverture de consultation publique prévoit « Le conseil municipal du Loroux Bottereau est appelé à donner son avis sur cette demande d'enregistrement. Cet avis ne sera pris en considération que s'il est exprimé au plus tard dans les quinze jours suivant la fin de la consultation du public. »

Or, le prochain conseil municipal est fixé le 17 septembre 2019 au Loroux Bottereau. Cet avis ne pourra donc pas être pris en compte alors qu'il met en jeu un changement radical de notre environnement de proximité, en imaginant la RD 115 en autoroute. Cet avis paraît obligatoire. N'y a-t-il pas irrespect de la procédure ?

### **Concernant l'impact nuisible +++ sur l'environnement du projet GOODMAN ...**

Nuisances sonores et pollution supplémentaires pour les routes départementales concernées par les passages de véhicules GOODMAN, l'impact direct sur la qualité de vie des riverains est évidente. Mais elle concerne évidemment tous les habitants des environs puisque les véhicules de messagerie utiliseront aussi les voies secondaires. Et puis la sauvegarde de la faune et la flore (oiseaux, insectes, batraciens, élevage, cultures... Qu'en est-il des protections à ce niveau ?

Il semble que pour les élus de la CCSL, cette dégradation de l'environnement et des conditions de vie des personnes soit un mal nécessaire pour que « Les zones économiques se développent » (titre de l'article Ouest France du 28 /6 /19 rubrique Loroux Bottereau). C'est ce que nous comprenons des conclusions du débat avec Pierre-André Perrouin, président de la CCSL avec cette phrase : « Une augmentation du trafic engendre nécessairement des pollutions » .

Les élus de la CCSL ne seraient-ils pas à contre-courant du mouvement actuel mené pour la protection de l'environnement, qui devient cause nationale et mobilise citoyens de tous âges ?

### **... Comment peut-on envisager des installations de cette ampleur sans avoir mesuré l'impact pour l'ensemble des activités qui en découlent?**

Beaucoup trop de questions restent en suspens. Il apparaît que les études faites pour le lancement de cette activité sur la ZAC du Plessis au Loroux Bottereau ne l'aient été que partiellement et cantonnés à la construction même des entrepôts.

En effet, certaines enquêtes amènent à s'interroger :

« Le Loroux-Bottereau (Loire-Atlantique). Entrepôt logistique en construction mais non officialisé par AMAZON. Projet de base logistique de 72 000 m<sup>2</sup> porté par GOODMAN, à proximité de Nantes. Il devrait sortir de terre en 2020-2021. AMAZON pourrait être à la manœuvre. La multinationale cherche à s'implanter dans l'ouest de la France et elle a officiellement déclaré qu'elle ne s'installerait pas sur le site de Grandchamp-des-Fontaines, à cinq kilomètres de la ZAD de Notre-Dame des Landes, au Nord de Nantes, alors qu'elle y était dans un premier temps attendue ». Reporterre du 2 juillet 2019

« AMAZON est le symbole d'un modèle qui pousse à la surconsommation et alimente une société du tout jetable » ; « bétonisation à outrance » ; « multiplication du transport routier » ; « destruction des invendus » ; « au-delà d'une utilisation massive d'énergie fossile, son manque de transparence » ; « Qui payera les dégâts occasionnés sur les routes et la dégradation de nos voiries par les camions ? Amazon ou encore une fois la collectivité ? » Reporterre du 4 juillet 2019

**Dans ces conditions et pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, nous ne pouvons qu'être DÉFAVORABLES au projet porté par la société GOODMAN sur la commune du LOROUX BOTTEREAU.**