

Consultation publique PITCH IMMO SNC . Parc de l'Oseraye, à Puceul (44170).Installations industrielles(ICPE).

1/ Observations générales sur le dossier :

Ce dossier comporte des inconnues, des omissions, des imprécisions.

Les inconnues :

Sur les futurs locataires: d'où viendront-ils ? quelle sera la nature de leurs marchandises, et par conséquent des futurs emplois ?

Sur les horaires d'activité de la plate-forme: les ouvriers sont censés arriver entre 6h et 8h (les portes de la zone ouvrent à 6h30), les administratifs entre 8 et 9 heures, ...et ensuite ? à quelle heure sont-ils censés quitter leur travail? des allées et venues au cours de la journée sont-elles envisageables, en dehors de celles des clients ?

Les omissions (regrettables) :

Les cartes présentées (compte-tenu de l'échelle) ne laissent apparaître que des champs autour du site. Aucun hameau n'y figure et n'est mentionné dans les descriptifs qui suivent. 11 Hameaux pourtant sont situés à proximité immédiate du Parc (entre 250m et 760m) ainsi que plusieurs exploitations agricoles.

Aucun plan de route, en sus des 3 carrefours qui ont fait l'objet de l'étude d'impact routier (Bretelles RN137 et sortie du parc sur la D35) n'est proposé: La RD35 est réduite à cette sortie et à 2 directions succinctes. Très restrictif pour un comptage des passages des véhicules : 25 foyers bordent le tronçon ouest de cette même RD, sur 3,7 kms . Celui-ci mène à la RN171, vers Blain et St Nazaire. Portion que les nombreux usagers demeurant dans les hameaux du Sud de la Grigonnais (au moins 17 hameaux identifiés et 180 foyers minimum, avec, pour la plupart l'obligation d'user de 2 véhicules pour les besoins au quotidien, compte-tenu du caractère rural du territoire) empruntent fréquemment (vers Blain en priorité directement accessible, Nozay accessoirement) pour les affaires courantes.

Les imprécisions :

Sur les émissions lumineuses : Quelles sont les plages horaires ou durées de l'éclairage externe (très nuisible aux oiseaux nocturnes et chauves souris) qui répond aux besoins de sécurisation des accès? toute la nuit ?...et en période de faible luminosité ?...Une activité professionnelle nocturne, d'ailleurs serait-elle envisagée ?

Pollution ressentie par les riverains à proximité et mangeuse d'énergie.

416 places de parking sont prévues dans le cadre de la construction de la plate-forme: c'est 172 de plus que le nombre de V.L et P.L indiqué (partie1.p.46/136 art.12).. A quelles fins ? ..Expansion déjà envisagée?... Véhicules des clients estimés ?...ce qui modifie les calculs à effectuer sur l'augmentation globale du trafic routier.

D'autres interrogations :

elles demanderaient une étude plus approfondie à propos de la création »d'une plate-forme « de **e.commerce** »: quelle utilité économique localement pour une population qui dispose à proximité de marchés et de grandes surfaces suffisantes pour répondre à ses besoins ? Préjudice possible pour les commerces locaux et projet qui « engraisse » toujours les mêmes ? Blain est assez équipé (Nozay aussi) et assez attractif pour répondre à la demande (grandes surfaces, matériaux, services, équipements, petits commerces de proximité..). Il ne semble pas utile de créer une tension concurrentielle supplémentaire. De plus, n'existe-t-il pas, par ailleurs, dans notre pays suffisamment de plates-formes de ce genre ?...

- :Sur les seuils déclarés (partie 1.tableau d'enregistrement) :

les chiffres fournis sont tous sans exception en deçà des seuils minima réglementaires. Est-ce une coïncidence...? Nous en sommes étonnés...

2 /L'étude d'impact du trafic routier (partie 3, p .j n°34)

L' étude d'impact concernant l'augmentation du trafic routier doit répondre à une vision plus large des enjeux du projet en terme de circulation (question esquissée précédemment): les cellules de comptage des mouvements se bornent aux bretelles de la R.N137 et à l'entrée du Parc de L'Oseraye, ainsi qu'à l'estimation de la circulation interne à la zone.

Cette étude est nécessaire, mais absolument pas suffisante: elle est restrictive et s'en trouve ainsi biaisée.

Si le tronçon de la RD 35 Est, sinueux lui aussi, ne nécessite pas d'analyse complémentaire, l'enjeu que représente le tronçon Ouest sur ses 3,7 kms, - le seul à proximité à relier l'Oseraye à l'ouest du département - au grand pôle d'activité nazairien par exemple - mérite plus d'attention quant à l'augmentation de trafic.

Les foyers en bordure , et ceux des hameaux du sud évoqués précédemment ne sont pas les seuls à emprunter cette route : l'attractivité touristique de la côte est forte en été , et pour beaucoup en toutes saisons. Cette « transhumance estivale » densifie le trafic. S'y ajoutent , pour les plus proches, l'attrait de la forêt du Gâvre, celui de La Brière et de la vallée du Don hautement prisées.

Enfin, les engins agricoles (*des géants!*), aux périodes de fauchage-ramassage, de semailles et moissons, souvent loués à la CUMA d'Abbaretz, circulent à travers de nombreuses rotations pour rejoindre les champs. Ils empruntent en nombre la RD35 , et le tronçon en particulier, pour se diriger ensuite sur les chemins vicinaux qui y débouchent.

Or le cabinet à l'origine de l'étude semble avoir une certaine méconnaissance du contexte local. Ce surplus de circulation devrait être comptabilisé et un plan de route élargi proposé.

Sur la sécurité :

plusieurs accidents sont survenus sur ce tronçon :

En dépit d'une limitation de vitesse à 70 km/h, demandée il y a plus de 15 ans, par une riveraine, et pas toujours respectée, les pentes courtes, les sinuosités, les carrefours dangereux - il y en a 4 au moins - occasionnent des sorties de route: une haie de maison à 600m du parc saccagée et le P.L, dans le fossé, à bloquer toute circulation. Le muret d'un autre, raboté sans cesse, au carrefour suivant, avec vitres brisées par les éclats, un champ de moutons ravagé plus loin, et pour en finir avec cette série, au carrefour du Pirudel, la cour de la maison à cet endroit, systématiquement « visitée » par des P.L qui dérapent au tournant et dont le jardin a vu, à Noël, sa clôture en béton armé brisée et le poteau télégraphique à terre: les dégâts sont encore constatables.

Le risque ou l'atteinte à la sécurité doit être fortement pesé. L'article 1-AUE3- « accès-voirie du PLU de Puceul ne dit pas autre chose : « le risque pour la sécurité des usagers des voies publiques doit être apprécié, compte-tenu de la disposition des accès, concernant la RD35 ainsi que la nature et l'intensité du trafic »...

Sur les projets à venir :

La centrale d'enrobage Pigeon et Cap eco Recycling sont pris en compte dans les calculs, (P.33, incidence des projets), mais, Metal Ressource, entreprise d'exploitation de métaux non-ferreux (approvisionnement, broyage et réexpédition), projet d'installation attenante à la centrale Pigeon, est ignorée, ses semi-remorques et P.L avec !

Les entreprises existantes notamment celles de transport ou de déménagement(Bovis Atlantique, Transports Benoit,etc...) méritent aussi vigilance.

Par ailleurs, **69** projets sont en cours sur le plan intercommunal. Nous n'en connaissons pas à ce jour les caractéristiques, ce qu'ils sont, ni le lieu de leur implantation, car peu d'informations ont été fournies à la population .. Mais il y a fort à parier que certains viendront s'implanter sur les quelques 40 hectares de terres du Parc qu'il reste à vendre...

Est-il sensé de conclure, dans ces conditions, « à un impact modeste et modéré du trafic routier ?

Remarques : les mesures d'évitement envisagées évoquent les lignes de bus et le co-voiturage: vœu pieux ?...les horaires ont de fortes chances de ne pas coïncider avec ceux des employés, et les trajets de celles-ci de ne pas précisément correspondre aux domiciliations de ces derniers : rien n'est alors facilité.

Actuellement, le parking des bus, les jours ouvrés, est quasiment plein...Qu'en sera-t-il si... ?

L'impact prévisible ne peut que susciter l'inquiétude. La propension à ce que les humains qualifient de « développement » tend à ressembler davantage à une inflation démesurée. On déplace le problème des grandes métropoles (bruit, trafic intenable, pollution) vers les campagnes... Notre capacité à s'autodétruire se poursuit.

Impacts sanitaires et environnementaux :

Ceux de l'accroissement du trafic ne font aucun doute : la pollution sonore existe déjà, elle n'en sera que plus forte par effet de cumul, (et non pas se diluer dans une émission sonore globale).

Nuisances acoustiques renforcées ; elles impactent la santé.

Pollution environnementale par le cumul des gaz d'échappement, augmentation des G.E.S, qualité de l'air réputée bonne, à vérifier ultérieurement (la pollution de cet élément vital est à l'origine de 4000 morts par an).

**Dernière question: qui fera l'entretien du réseau routier et surtout qui va payer ?
Nous connaissons déjà la réponse...**

Ce qui se dégage de nos constats et/ou de nos hypothèses, c'est que les projets en cours et ceux à venir ne suivent pas les souhaits de nos dirigeants et élus « d'être au plus près des besoins de notre territoire ». L'effet cumulatoire de projets, plus ou moins écocides, ne plaident pas en faveur d'une transition écologique et énergétique réussie.

Par ailleurs, ce n'est pas non plus en se contentant de fournir des composteurs, des vélos électriques, des voies vertes (trop bitumées), des éclairages à Led remplaçant les ampoules traditionnelles, (*propositions certes bienvenues, mais qui passent pour des « mesurette » face au fait que des installations impactantes sont validées, à côté*), qu'un développement durable et harmonieux pourra se faire, selon les aspirations du plus grand nombre.

Nous émettons un avis défavorable.

E.Lecocq, L.Moreau - La Grigonnais,

Membres de l'association environnementale CAMIL.