

Enquête pour l'extension de l'entrepôt Panhard sur la ZAC de Puiseux-Pontoise

Circulation

Dans son nouveau projet, Panhard double la capacité de stockage maximum qui passe de 35296 à 72500 tonnes en affirmant qu'il n'y aura pas d'impacts sur le trafic VL et Poids Lourds. Il nous explique que c'est le résultat d'une réorganisation des zones de stockage et livraison, la suppression des quais façade sud, ainsi qu'une optimisation des flux de marchandises au chargement et déchargement des poids lourds. Pourtant selon les chiffres officiels 25% des poids lourds roulent à vide !

La construction de 3 nouvelles cellules entraîneraient des investissements lourds, doublant le tonnage de stockage et ne se traduiraient pas par des mouvements de marchandises supplémentaires aux 1360 mouvements quotidiens déjà prévus dans l'étude primitive. Plutôt surprenant !

Pour les usagers de la RN14 et de l'A15, il est évident que le trafic routier a très lourdement augmenté depuis 6 ans, date des données de circulation disponibles lors du dépôt de dossier initial par Panhard en 2014. L'impact des mouvements supplémentaires quotidiens aura forcément une répercussion désastreuse sur cet axe.

Nous émettons des doutes quant à la capacité de cette artère à absorber raisonnablement l'important accroissement de voitures, camionnettes et poids lourds lorsque l'entrepôt sera en activité, avec ou sans création des trois cellules.

Nous constatons déjà une importante hausse de la circulation sur cet axe due à la construction récente de plusieurs entrepôts dont Amazon (jusqu'à 1000 mouvements/jour), les centres commerciaux, l'Aren'Park, bientôt des logements (1200), l'entreprise DASSAULT Aviation au niveau de la sortie N°11.

Pour la sortie n° 12 qui dessert Panhard, Mondial Relay (qui prévoit à terme entre 1000/1200 mouvements/jour), ainsi que la ZAC de la Chaussée d'Osny dans un avenir très proche, nous craignons des risques importants d'accidents dus aux embouteillages prévisibles sur le rond-point et sur la rampe de sortie même de la RN14.

Nous demandons donc une étude d'impact sur la circulation réactualisée, et nous faisons remarquer qu'un mouvement Poids Lourds et un mouvement VL n'ont pas la même incidence sur la route, par la longueur, l'inter-distance, la pollution, et le rapport poids/vitesse en cas d'accident.

Pollution

Les habitants proches de l'A15/RN14 payent un lourd tribut en termes de pollution, notamment dû aux poids-lourds, responsables (de 40 à 50 %) de la pollution aux oxydes d'azote (Nox) ainsi qu'aux particules ultrafines (PM 2,5) qui sont cause de maladies respiratoires et cardiovasculaires. Rajouter des poids-lourds dans une circulation déjà saturée est pour nous un acte grave aux conséquences désastreuses pour la santé. Nous rappelons qu'à partir du 01/01/2021, les concentrations de PM 2,5 (les plus dangereuses) devront être mesurées ; aujourd'hui, seules les PM10 le sont.

Bruit

L'étude de bruit a consisté à simuler en Juillet 2014 le bruit ambiant en 4 points autour du site et cette étude n'a pas été réactualisée. La circulation des Poids Lourds, les systèmes de réfrigération ne

sont pas les seules sources de bruits sur le site. Nous regrettons que le chargement et déchargement de plusieurs centaines de camions chaque jour avec l'utilisation d'engins de manutention dont nous ne connaissons pas le nombre, équipés d'avertisseurs sonores de recul d'une puissance de 100 Db en moyenne, n'a pas été pris en compte. Ce qui veut dire que les riverains côté Nord de l'entrepôt sur Osny, Boissy l'Aillierie ainsi que le pavillon d'habitation proche sur la RD22 en plus de la vue sur l'entrepôt auront droit « en prime » aux bruits stridents des avertisseurs sonores ! Il est d'ailleurs prévu dans le projet un doublement des engins de manutention.

Sécurité

Pourquoi est-il prévu que la toiture des locaux de charge soit réalisée en complexe BROOF 13 (pas incombustible) alors que l'article 2.4.1 de l'arrêté du 29 mai 2000 prévoit une couverture incombustible... sous prétexte qu'il y a peu d'accidents répertoriés dans ce type d'installations ?

Exercices de lutte contre l'incendie : l'exploitant organise un exercice de lutte contre l'incendie dans le trimestre qui suit la mise en service de l'installation. Cet exercice est renouvelé à minima tous les 3 ans !

Nous pensons qu'un exercice annuel est indispensable compte-tenu de la taille et du classement SEVESO de l'entrepôt, d'un éventuel turn-over du personnel ou la présence importante d'intérimaires sur le site. Des récentes catastrophes peuvent confirmer nos craintes.

Demande d'autorisation d'exploiter

Pourquoi après un permis de construire original délivré à Panhard Développement, transféré ensuite à SNC Junior (10000 € de capital social) qui a demandé plusieurs permis modificatifs, c'est maintenant Panhard Développement qui demande une nouvelle autorisation d'exploiter ? Nous demandons que les liens entre ces 2 entités soient précisés.

Notre conclusion

Dans sa feuille de route 2017- 2020, le PDUF (plan de déplacements urbains Ile de France) plaçait 2 défis prioritaires pour le Val d'Oise.

Défi n° 7 : rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train

Défi 7.1 : préserver et développer les sites à vocation logistique.

Pour Val de Viosne Environnement, l'emplacement choisi pour l'entrepôt Panhard qui n'est desservi que par la route, ne répond pas à ces défis !

L'ajout de 3 cellules ne fera qu'aggraver les conséquences désastreuses d'un monstre logistique de **576 mètres de long par 125 mètres de large en pleine agglomération de Cergy !**

Pour les raisons énoncées, nous demandons un refus à l'extension de l'entrepôt logistique Panhard.

Val de Viosne Environnement

16 rue Macaigne Fortier

95650 Boissy l'Aillierie

Le Président

Joaquim PIRÈS