

**VIERZON,  
HANGARS ET  
TOUT CAMION,  
C'EST NON.**



**VIRTUO,  
ON N'EN VEUT PAS !**

**Contribution de l'association  
« hangars tout camion c'est non ! »  
à l'enquête publique  
valant mise en compatibilité du PLU de  
Vierzon pour la construction d'un  
bâtiment  
logistique au « parc technologique  
de Sologne »**

**Vierzon le 16 juillet 2021**

**1**

# I - Organisation de la consultation

## 1 - la gestion des dates et la volonté de soumettre le dossier à débat public

La consultation est organisée du 21 juin au 24 août 2021, ce délai ajouté à celui de la synthèse de l'enquête publique et le retour de la présidence de la communauté de communes permet de prévoir une publication des conclusions en préfecture fin août 2021.

L'ensemble de cette enquête se déroule pendant la période estivale de juillet-août. Si sur la forme, elle respecte la procédure d'une consultation publique, sur le fond le choix délibéré de cette période est en conflit avec un réel souhait de consultation citoyenne. L'association ne peut que déplorer ce choix.

## 2 - L'absence de communication et d'échange sur le dossier

La présente enquête publique constitue le socle minimal de la concertation sur ce projet.

Or, L'association **«Hangars tout camion c'est non !»** souligne les carences d'information de la population et des élus locaux ainsi que l'absence de concertation véritable.

Cette situation est à prendre en compte car elle réduit fortement la capacité de la population à donner un avis fondé sur un dossier de cette envergure et dont l'impact se fera sentir sur des dizaines d'années.

Cela d'autant que les éléments portés à sa connaissance viennent essentiellement des promoteurs du projet, à savoir le Président de la communauté de communes qui est juge et partie sur ce dossier - comme vous le constaterez ci-après - et qui n'est donc absolument pas objectif dans cette affaire alors que l'information de la population doit être impartiale. Ces manquements au devoir d'information a pris plusieurs formes.



### A - des élus peu ou pas informés :

Ce dossier a été présenté pour la première fois en conseil communautaires du 05 novembre 2020, en plein second confinement. Cette séance visait à autoriser le Président de la Communauté de commune à vendre le terrain à la société VIRTUO.

**Mr Jean-Claude LECHOLON, alors conseiller communautaire et membre de l'association nous a précisé qu'aucun document n'avait été communiqué aux élus du conseil communautaire.**

Le projet a été présenté en 20 minutes sans débat approfondi en raison de l'absence d'un dossier suffisamment étayé. Aucuns des problèmes de fond - environnementaux, circulation des poids lourds, pollution, réalité des emplois promis - soulevés par le projet n'ont été abordés avec des éléments factuels à même d'informer complètement les élus avant le vote.

**Cette absence d'information a été confirmée par les élus du groupe de la France Insoumise.**

Dans un message adressé au collectif **«Hangars tout camion c'est non !»** du 20 novembre 2020, le responsable

du groupe, Mr Thibault LHONNEUR nous a écrit *« Un mot, rapide : nous sommes les élus insoumi.e.s de la ville et la communauté de communes et nous avons vu l'existence de votre page ce jour après l'article dans Vierzonitude. Nous avons, avec Céline MILLÉRIOUX, voté pour ce projet. Les raisons sont multiples mais deux sont notables: la précipitation et le manque d'accompagnement. Aussi, après réflexion et discussion, nous sommes opposés à ce projet en l'état puisque ce que vous réclamez n'a en effet pas eulieu. C'est pourquoi, nous souhaitons vous apporter notre soutien et nous nous trouverons à vos côtés si nécessaire. »*.

**A noter que le vote de cette délibération a donné lieu à un vote groupé ce qui depuis a été interdit par le conseil d'état qui n'autorise des regroupements de délibération que lorsque celles-ci portent des sujets proches. (Jurisprudence du CE du 5 juillet 2021 n° 433537).**

Dans la suite du processus décisionnel, l'information des élus est restée succincte. A aucun moment une séance du conseil communautaire, au regard des oppositions au projet en son sein et dans la population, n'a été tenue spécifiquement alors que le projet, par son ampleur et son impact, aurait dû faire l'objet d'une réunion spécifique.

**D'autre part, les structures de concertation annoncées n'ont pas eu de suite ou bien leurs séances ont restées confidentielles.**

Ainsi, dans une déclaration en date du 7 décembre 2020 (**en annexe 1**), Mme D KAOUES VP de la Communauté de Communes en charge de l'écologie avait annoncé la création :

- **d'un conseil de développement intégrant des citoyens, les collectifs et associations intéressés à ce projet.** Son objet était notamment de rendre acceptable le projet et d'être un lieu «de dialogue et de recueillir les propositions citoyennes». A ce jour ce conseil de développement, s'il s'est réuni, est resté confidentiel. L'association «Hangars tout camions c'est non !» n'a jamais été conviée à une seule réunion de ce conseil de développement. L'existence de l'association est pourtant connue des élus locaux, Mr Nicolas SANSU, 1er vice-président de la communauté de commune, intervenant ponctuellement sur la page Facebook du groupe «Hangars tout camions c'est non !» depuis décembre 2020.

- **une expertise environnementale indépendante pour mesurer l'impact environnemental du projet annoncé dans ce même communiqué** par Mme KAOUES n'a jamais vu le jour alors que cette dernière aurait pu éclairer les élus de façon impartiale. En lieu et place, le MRAE a établi un avis de complaisance étayé sur des études datant de 2008 alors que le contexte actuel est totalement différent de celui de l'époque (explosion du trafic poids lourds et de ces nuisances, réchauffement climatique et aggravation des pollutions, croissance incontrôlée des centres logistiques et de l'artificialisation grandissante des terres, pas d'anticipation dans le dossier de la ZAC Sologne de l'époque d'un projet de centre logistique géant dont l'impact réel n'a donc jamais été mesuré dans les études).

## **B - Une population jamais concertée**

Au-delà des élus, la population de la ville de Vierzon et des communes environnantes n'a pas été concertée suffisamment en amont sur le projet et n'a jamais pu donner son avis ou se prononcer quant à l'opportunité de cette implantation.

Dans le memento du maire et des élus locaux, la définition de la concertation est la suivante *«la concertation est une attitude globale de demande d'avis sur un projet, par la consultation de personnes intéressées par une décision avant qu'elle ne soit prise. L'autorité, qui veut prendre une décision, la présente aux personnes concernées et engage un dialogue avec eux. L'autorité reste libre de sa décision. La concertation peut être engagée très en amont de la décision (souligné par nous) dès les études préalables. (Source : site de la Commission national du débat public [www.debatpublic.fr]). Si l'autorité reste libre de sa décision, elle doit toutefois justifier la motivation de sa décision. La consultation est un processus par lequel les décideurs demandent l'avis de la population afin de connaître leur opinion».*

Or, la démarche d'enquête publique diligentée vise à se conformer à la réglementation, elle est le socle minimum et à lieu alors que le dossier est bouclé et dans les cartons. Il est très difficile à ce stade de concerter de façon réel la population.

**Dans le cas du projet VIRTUO, la population n'a donc eu droit qu'à une simple information :**

**- En premier lieu par la presse locale** de la décision de vente du terrain.

- Puis, à la suite de la création du collectif **«Hangars tout camions c'est non !»** - créée en novembre 2020- **par une vaste campagne d'information papier diligentée par la ville de Vierzon et la communauté de communes** (publication d'un 4 pages en quadrichromie sur Vierzon en janvier 2020 de 16 000 exemplaires- copie jointe en **annexe 2** - en janvier 2021 , d'un reportage en page 2 du journal d'infos de la CdC en février 2021 - 22 000 exemplaires).

**Au final, l'information et les discussions ont été conduites majoritairement dans un cadre institutionnel** (Communauté de Communes, conseil municipal, concertation avec les partenaires institutionnels - syndicats départementaux, représentants patronaux, services de l'État) sans que jamais la population n'ait eu l'occasion, dans le cadre d'une concertation large, de donner son avis sur le projet en comparant les avantages supposés aux réels inconvénients de l'opération.

Il convient également de préciser que des instances de concertation de la population existaient au moins à Vierzon- conseils de quartiers notamment - mais à aucuns moments ces instances ne se sont réunies, notamment avant le premier confinement d'octobre 2020, pour communiquer l'information de la création de ce centre logistique.

### **C - les opposants au centre logistique peu considérés voire menacés**

Cette absence de concertation a conduit des citoyens à s'organiser sous différentes formes, notamment en collectif puis en association (**«Hangars tout camions c'est non !»**) pour donner à la population une autre vision du dossier (Page FB, blog, flyers).

**Force est toutefois de constater que l'action des opposants reste très limitée face aux promoteurs du projet qui bénéficient du monopole des moyens publics (budget de communication, accès illimité au dossier et aux informations de l'entreprise, appui des compétences des services techniques et admiratifs de la communauté de communes et de l'Etat) et du soutien important de l'entreprise VIRTUO.**

**En outre, l'exécutif de la communauté de commune ne fait aucun cas des oppositions au projet.** Concernant l'association **«hangars tout camion c'est non !»**, une demande de rencontre de la part de l'association avec les responsables du dossier à la Communauté de communes n'a toujours pas reçu de réponse (courrier du 25 mai 2021 avec AR).

Par ailleurs, un recours gracieux formé par deux membres du collectifs **«hangars tout camions c'est non »** après le vote du mois de novembre 2020 portant sur la vente du terrain à l'entreprise VIRTUO s'est soldé par une réponse d'un cabinet d'avocat mandaté par l'exécutif de la communauté de communes. Ce dernier indiquant que le Président DUMON prendrait en compte les considérations des requérants en les menaçant parallèlement, en cas de recours juridictionnel que le Président DUMON jugera abusif, de dommages et intérêts (**courrier et réponses en annexes jointes 3**).



### 3 - L'organisation pratique :

- les horaires : l'accès aux documents n'est possible qu'aux heures ouvrables ce qui interdit aux citoyens qui travaillent l'accès aux documents ou à M. le commissaire enquêteur.
- les lieux de consultation : la consultation du dossier de l'enquête n'est possible que sur la Communauté de Communes ou à la mairie de Vierzon. Ce choix exclut les communes environnantes de la consultation et pose un problème de démocratie compte tenu de l'impact avéré du projet sur l'ensemble du bassin de vie vierzonnais (nous rappelons à cette occasion que malgré la possibilité d'échanges électroniques, beaucoup de citoyens restent attachés aux échanges manuscrits).
- aucune réunion publique n'est organisée permettant d'approfondir la connaissance du dossier et, pour la Communauté de Communes, de répondre aux interrogations des citoyens,
- aucune publicité n'est faite sur cette consultation autre que celle réglementaire décrite dans l'arrêté de lancement. Dans ce cas, très peu de citoyens sont informés du projet et donc susceptibles de formuler des questions ou des remarques.

### 4 - Conclusion sur l'organisation de la consultation

L'association fait le constat d'une volonté de la part des responsables du projet de réaliser «coûte que coûte» ce projet qui va profondément reconfigurer le Nord de la communauté de communes. Cette enquête risque d'être entachée, dès son lancement par l'absence de réaction du public, dû à la période estivale. Cela réduira d'autant toute possibilité de propositions et d'arguments contradictoires et complémentaires.

Cette absence réelle de concertation et la volonté de «passer en force» est susceptible d'être opposé en procédure administrative.

## **II - Les documents**



**Document MRAE : sauf avis contraire, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité de l'Environnement n'a donné lieu à aucune publicité ni information de la part de la communauté de communes ni de la MRAE.**

Le document est parvenu à l'association par des voies non officielles. A cette date, la possibilité d'un recours administratif de la décision n'était plus possible alors que la décision s'appuie sur des documents et études qui auraient dû être actualisés.

**Dossier de présentation :** le document en deux parties traite de l'intérêt du projet proposé par Virtuo sur 30 pages (dont 20 pages sur le traitement architectural, l'intégration du site et les mesures environnementales). Aucune page ne traite des motivations du choix du site, sa justification, sur le marché local (la concurrence avec d'autres implantations et ses conséquences sur les coûts et les effectifs), ainsi que sa pérennité à 10 ans, 20 ans.

**Nul(le) part n'est traitée l'impact de l'installation sur le bassin de vie vierzonnais.** En particulier, le dossier s'engage en affirmant la création de plusieurs centaines d'emplois sans que soient précisées les modalités de gestion des cellules de stockage (PLateforme grise vs plateforme blanche).

**La partie évolution du PLU (19 pages) décrit une classification nouvelle qui n'a de valeur que sur la construction du site Virtuo.**

Compte rendu de la réunion d'examen des PPA: ce compte rendu fait le constat qu'aucun avis n'a été formulé par les personnes « publiques associées » ce qui conduit à penser que cette réunion n'a de valeur que sur le plan procédural.

### III – La construction

Le promoteur propose dans le dossier une Certification BREAM avec un objectif qualité moyen de 3 sur une cotation de 1 à 5 (certification anglo-saxonne, 60 occurrences BREAM en France, objectif Virtuo 3/5 - Very Good). Le dossier affiche la création d'un entrepôt très soigné en matière environnementale et sur les procédés de construction. **Le choix de cette classification vient en contradiction avec l'affichage du dossier. La norme HQE (Haute Qualité Environnementale - 605 occurrences en France, avec un classement de 1 à 4 qui n'autorise pas de valeur moyenne) aurait plutôt marqué le souhait de construire un bâtiment durable.**

Même si la classification BREAM tend à se développer en Europe, la norme HQE, plus restrictive est la plus couramment utilisée en France. **L'objectif médium Very Good ne représente pas une qualité de construction exceptionnelle contrairement à ce que le document laisse penser.**

**Un autre choix aurait pu être proposé afin de monter l'excellence en matière de construction, l'obtention du label BEPOS (bâtiment à énergie positive, label E+C- conformité RT2020).**

**Les promoteurs affichent l'installation de panneau photovoltaïque comme une réelle volonté de mettre en place des mesures compensatoires. En fait, c'est une obligation, mais le dossier n'indique pas quelle superficie de panneaux photovoltaïques sera installée et quel sera le ratio énergie produite vs estimation d'énergie consommée.**

D'une manière générale, le promoteur présente de façon avantageuse l'environnement du site avec force photos et image en 3D.

**Il convient en premier lieu de constater que ces photos ne semblent pas prises aux alentours d'un centre logistique existant mais sur d'autres sites, notamment résidentiels. Ces images sont un artifice graphique non réaliste et qui peuvent induire en erreur le lecteur.**

Par ailleurs, il convient de rappeler que la construction de ce centre logistique n'améliorera pas l'environnement comme il est suggéré en introduction du dossier (page 3) - mais concourra à la dégradation accélérée du site.

Les images prises à proximité du site par notre association (dépôts d'immondice et d'ordures liés à la circulation des poids lourds, stationnement anarchique et incontrôlé dans tous les secteurs) montrent la réalité d'une centre logistique (afflux de poids lourds et de personnes, explosion des détritiques et déchets, stationnement anarchique à proximité mais aussi aux alentours comme chacun peut le constater en forêt de Vierzou ou même sur la rocade nord.

Les photos et images prises par les membres du collectif donnent une image plus réaliste de ce que va devenir ce site et son impact réel sur le secteur et toute la ville.



# IV - Gestion des flux.

## 1 - Trafic généré par le site

Pour 113 accès PL, quel sont les prévisions d'accès entrant / sortant du trafic de poids lourd ? Idem pour

Quels sont les schémas de circulation hors site des véhicules PL et VL ? Quelles sont les impacts des nouveaux flux sur ceux déjà existant notamment sur la voirie au nord de Vierzon (route de Puit Berceau, rond-point de Sellier) mais aussi celle qui dessert l'A71 et l'A 20 (quartiers des forges - rue E POTTIER, NIVET - sud de Vierzon - avenue de Lattre de Tassigny). Sur ces voies, les comptages réalisés par l'association notent déjà un fort trafic (entre 25 et 40 véhicules PL/heures) dont 80 % en infraction avec les interdictions...



Ces questionnements sont légitimes et auraient du être approfondie. Cela d'autant que la société VIRTUO connaît parfaitement cette question au regard du nombre de centres construits et que la communauté de communes dispose des moyens (collecte des données auprès du CD18, financement d'un bureau d'étude) pour diligenter une étude d'impact afin :

- d'une part d'estimer le volume du trafic sortant/entrant
- d'autre part travailler à évaluer l'impact de la circulation générée par ce centre sur l'ensemble de la commune de Vierzon et des communes environnantes, notamment Neuvy/Barangeon.



En l'absence de communication sur le flux de circulation généré par le centre logistique, l'association « **hangars tout camion c'est non !** » a réalisé cette estimation sur la base d'un exemple pris sur le rapport parlementaire produit par Delphine Batho.

Par exemple, un centre logistique dans le département du Gard (page 12 du rapport). Ce hangar de 39 000 M<sup>2</sup>, 18 mètres de haut génèrerai un trafic de 544 poids lourds et 2500 véhicules légers/jours. Rapporté au projet vierzonnais qui est deux fois plus grand, cela fait 1000 poids lourds et 5 000 véhicules légers/jours.



Par convenance, l'association a communiqué sur une circulation supplémentaire à 600 poids lourds et 2500 véhicules légers/jours.

Le projet ne peut être lancé sans que des négociations avec le responsable des routes (le Conseil Départemental) n'ait proposé un plan de circulation compatible avec le développement du transport routier.

Certains arrêtés interdisant la circulation des poids lourds ne sont pas respectés. Il est à noter toutefois que le Conseil Département avec l'aide de la Gendarmerie Nationale, dépassée par les flux de circulation à surveiller sur un département traversé de part en part par des autoroutes, n'effectue pas vraiment le travail de contrôle nécessaire (constat mis en évidence sur le trajet Vierzon - Neuvy sur Barangeon où les poids lourds sont systématiquement en contravention du code de la route).



## 2 - Transport routier vs ferroutage

Seule est envisagée la gestion des flux par le transport routier. Le dossier n'aborde pas le transport ferroviaire dont le sujet est identifié dans les généralités du dossier. Pour rappel, la plateforme de ferroutage de Vierzon a été conçue pour accueillir un « port sec » assurant le transit et la répartition des flux de marchandise entre les ports atlantiques et l'est ou le sud de la France.

**Comment seront gérés les flux de marchandise entre le rail et la route ? Cette problématique ne concerne pas Virtuo et donc n'est pas abordée dans le dossier présenté par la CdC Vierzon Berry Sologne (CCVBS).**

**Quel est le schéma de circulation envisagé entre le site et la plateforme de ferroutage du Vieux Domaine ? La région compétente sur le sujet a-t-elle été sollicitée ? Y a-t-il eu des études ?**



**Le 25/05/2021, l'association a adressé à M. Dumon un courrier (voir annexe) exigeant la communication des documents suivants :**

- l'étude d'impact du Parc Technologique de Sologne et sa validation par l'autorité compétente
- la déclaration préalable de travaux ou permis de construire et sa validation par l'autorité compétente
- le dossier de demande d'autorisation environnementale et sa validation par l'autorité compétente
- l'étude archéologique et sa validation par l'autorité compétente
- le dossier relatif à la loi sur l'eau et sa validation par l'autorité compétente
- les minutes des sessions de la Communauté de Communes relatives à la concertation que vous évoquez (dates, lieux, noms et qualités des intervenants et des participants, détail des débats) .



**Ce courrier est resté sans réponse à ce jour.** Le délai d'un mois dont disposait la Communauté de Communes pour s'exécuter est écoulé. La CdC a donc contrevenu à ses obligations.

**Le port sec de la Z.A. du Vieux-Domaine ne peut, en l'état actuel du réseau routier, être considéré comme une alternative ou même une extension opérationnelle du V.Park Sologne.**

Ce port sec génère lui-même un fort taux des problèmes liés au trafic poids-lourds intra-muros de Vierzon. Les porte-conteneurs de la Société Prestalog, filiale transport du Groupe Combronde, en l'absence d'un accès direct aux autoroutes ne peuvent que circuler en ville (rue Eugene Pottier, rue Etienne Dolet, Route René Dumont, Avenue Maréchal Jean de Lattre de Tassigny, rue Armand Bazille, etc...).

La CdC n'a pas pu (ou voulu) produire l'étude d'impact qui aurait du prendre le problème du trafic des porte-conteneurs en compte.

**Concernant la liaison autoroutière entre les échangeurs de Vierzon et nord permettant de délester de sa circulation de transit la voirie vierzonnaise, rien n'est acquis et son coût risque d'être élevé pour les contribuables.**



La circulation routière est/ouest sur le périmètre de la CdC ne peut se faire que par les autoroutes. Le constat actuel sur cette circulation montre qu'une partie importante des flux PL et véhicules de livraison transitent par Vierzon ou par les communes périphériques avec des impacts importantes sur les portions gratuites de l'autoroute A20 (cf stationnement anarchique sur les entrées de Graçay et Massay) et sur la RD2020 et route de Neuvy (installation sauvage de repos des camionneurs).

**Cf Annexe 4 : relevé de circulation réalisés au printemps 2021.**

**cf Annexe 5 : photos prises par des habitants riverains montrant les abus répétés de transit par les zones habitées.**

Les mesures de comptage réalisés sur les principaux carrefours urbains montrent l'importance du nonrespect des interdictions de transit par les chauffeurs routiers. Les contrôles sont rares et les amendes non dissuasives.

En voici quelques exemples :

- Rondpoint hyper U : potentiellement 39 % de PL hors la loi
- Avenue de Lattre : potentiellement 82 % de PL hors la loi
- Forges : potentiellement 88, 5% e PL hors la loi



Pour pallier ces abus, la CdC propose de prendre en charge le coût de l'autoroute entre les entrée/sortie est-ouest de Vierzon.

Cette proposition aurait nécessité une négociation préalable avec le gestionnaire autoroutier. Celle-ci n'ayant pas été menée, l'opérateur à toute latitude pour négocier « au plus serré » une fois le projet lancé.

Quels sont les coûts envisagés ? Comment seront-ils budgétés ? Qui payera cette contribution qui sera récurrente



annuellement ? Ce coût doit-il être supporté par les contribuables locaux sachant que le revenu médian des habitants de Vierzon est l'un des plus faibles du département ?

### 3 - Flux de personnel :

Ajouté aux visiteurs, aux utilitaires de livraison, à l'extension du réseau de transport en commun (bus), quelle sont les impacts sur la circulation urbaine déjà denses aux horaires de travail actuellement ?

Les volumes ont-ils été évalués compte tenu de la circulation importante au nord de la ville générée déjà par les centres commerciaux et les entreprises. ? Y a-t-il des unités d'œuvre ?

Des pistes cyclables ont-elles été prévues pour l'accès au site depuis l'aire urbaine déjà fortement chargée ?

## V - Emplois

La société Virtuo est un promoteur immobilier spécialisé dans le métier de la logistique et de la « supply chain ». Il n'est pas un logisticien. Les cellules proposées sur le site seront ouvertes à la location.



Le dossier part d'une hypothèse de 300 à 400 emplois. Cette affirmation n'est corroborée par aucun engagement du promoteur. Les évaluations sont multiples suivant que

l'on se situe dans le projet (tendance à maximiser l'emploi) ou que l'on observe les bilans faits par d'autres comme la CNDP par exemple, qui est beaucoup moins ambitieuse sur le sujet (au regard des surfaces urbanisées la création d'emploi semble bien faible : en moyenne, les entrepôts de 5 000 à 10 000 m2 emploient 16 salariés, et ceux de plus de 30 000m2 en emploient 61.).

Des coupures de presse (par exemple : <https://www.lettrevalloire.com/flash-eco/2020-pendant-lacrise-la-logistique-continue/>) parle d'une centaine d'emplois créés sur le site.



La création d'emploi est l'argument moteur à mettre au crédit du projet. **Mais compte tenu des conséquences importantes sur le pays de Vierzon, il n'est pas admissible de s'appuyer sur des approximations, d'autant que le promoteur reconnaît qu'aucune cellule n'a été commercialisée à ce jour. Nous demandons un engagement contractuel entre la CCVBS et le promoteur sur la création d'emplois, leur typologie, leur statut.**

Des indices importants (témoignage d'un chef d'entreprise de la Chambre du Commerce et de l'Artisanat) semble montrer le manque de main d'œuvre plutôt que l'insuffisance du marché du travail, les populations à très faible revenu préférant généralement rester au chômage plutôt que de prendre des emplois précaires avec le cortège habituel de risques sur la santé.

**Par ailleurs, le dossier ne décrit pas les modalités de montée en charge du site. Il souligne le fait qu'il n'y a pas actuellement de client pour ces surfaces. Sur quelle base le dossier affirme-t-il qu'un volant de 300 à 400 emplois seront créés ? (cf les hypothèses de D. BATHO sur les ratios personnels/m²).**

- Soit il n'y a effectivement pas d'engagement client sur le site, alors le dossier doit souligner que ce ne sont que des hypothèses et il doit être plus « pertinent » sur les ratios ;
- Soit des clients sont effectivement identifiés. Ceux-ci doivent être nommés et la montée en charge sur les premières années décrites afin que l'environnement puisse intégrer cette montée en charge (recrutement, formation, CHS, logement, ...).

**L'une des raisons de l'engouement des collectivités pour les entrepôts logistiques est la promesse de création d'emplois. Si les entreprises font miroiter des centaines d'emplois aux collectivités, elles ne communiquent pas sur leur qualité : emplois précaires, temps partiels, pénibilité, accidents du travail sont les caractéristiques de ce secteur.**

La logistique s'illustre également par une forte robotisation des tâches. Aux Etats Unis, Amazon « emploie » déjà plus de 45 000 robots ! Au regard des surfaces urbanisées la création d'emploi semble bien faible : en moyenne, les entrepôts de 5 000 à 10 000 m<sup>2</sup> emploient 16 salariés, et ceux de plus de 30 000m<sup>2</sup> en emploient 61. La réalité est bien en deçà des chiffres annoncés dans la presse par les grands groupes.

Pourtant l'Etat et les régions subventionnent ces emplois, à l'image des aides publiques accordées à Amazon en 2012 par le conseil régional de Bourgogne Franche Comté et par l'Etat d'un montant de 1,125 millions d'euros pour la création de 250 emplois.

Source : <https://fne.asso.fr/dossiers/m%C3%A9ga-entrep%C3%B4ts-logistiques-vente-ligne-risques-riverains-pollution-artificialisation-sols>

**L'adéquation des emplois avec la réalité du bassin vierzonnais pose question:** On offre comme perspectives aux demandeurs d'emplois du bassin un hypothétique travail dans le secteur de la logistique. **Or, ce secteur est connu pour offrir de faible rémunération et d'être l'un des plus dangereux pour la santé des salariés qui y travaillent.** De fait, ces emplois ne sont donc absolument pas attractifs sur le long terme pour les chômeurs du bassin de Vierzon.

Ainsi, L'automatisation accélérée du secteur réduit les emplois ne laissant aux salariés que les tâches de manutention et de scannage (picking ) dirigées par ordinateurs, les activités de déplacement - sur le fond les plus intéressantes et les moins pénibles - étant désormais assurées par des robots.

**De ce fait le secteur génère un nombre considérable d'accidents de travail.** Parmi les principales pathologies, les troubles musculo squelettiques sont les plus répandus en raison des cadences imposées (manipulation de 200 à 400 colis heures, voir plus...) Les salariés du secteur sont ainsi 2 à 3 fois plus accidentés que ceux des autres secteurs d'activité - source «une démarche de prévention pour les organisations en réseaux de logistique et de transport \* in note technique de l'Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (INRS).

**Sur le volet des rémunération, l'INSEE indique que les salaires de toutes les catégories du secteur sont inférieurs à la moyenne nationale (de 7% à 10%).**

**Dans ces conditions, ce type de métier est déconseillé aux salariés de plus de 35/40 ans et le turn over y est naturellement considérable en raison de sa pénibilité et des rémunérations fondées pour une part importante sur le volume de colis traités.** Dans un bassin d'emploi vieillissant quels seront les salariés qui travailleront dans le site un fois les 2 ou 3 premières années passés et les premiers salariés non retenus en raison d'une productivité trop faible ou démissionnaires ? Quel impact en termes de santé publique pour les personnes sorties de ce centre avec un handicap et qui, à 35/40 ans ne seront plus en capacité de porter des charges lourdes ? Quel impact de la concurrence des autres centres qui vont se réaliser à proximité (on parle de hangars logistiques géants à Châteauroux, Salbris, Romorantin) tant en termes d'entreprises installées que de «main d'œuvre» disponible ?

**Le projet qui annonce comme un argument majeur de contribuer à la réduction du chômage structurel du bassin vierzonnais semble reposer sur un pari dont les promoteurs du projet n'assumeront pas les conséquences négatives prévisibles dans les dix années à venir.**

**Au final, rien n'est estimé alors que le contexte de l'emploi dans la logistique et du marché du travail dans le secteur vierzonnais est connu.**

## **VI - Environnement**

### **1 - Les impacts et les compensations sur le site**

Le dossier de projet décrit dans les détails les efforts projetés pour une insertion du site compatible avec les exigences nouvelles en matière d'environnement (près de vingt pages sont consacrées à cette ambition). **Il n'y a pas d'évaluation quantitative des impacts sur la biodiversité, les sols, les eaux de ruissellement.**

Les solutions proposées sur le site sont riches et peuvent paraître ambitieuses eu égard à la nature du site. Elles nécessitent un suivi et un entretien permanent (ruches, mares, friches agricoles, arbres plantés et gestion de leur croissance, suivi de la biodiversité, etc ...). **Quels sont les engagements de l'entreprise pour assurer ce suivi sachant que cet engagement doit pouvoir être évalué chaque année et vérifié par la CCVBS ?**

Le projet s'inscrit sur une zone anciennement agricole qui a été déclassée lors de sa création en 2010. A l'époque, aucune perspective d'aménagement n'était connue dont l'arrivée d'un site de stockage XXL, cela est souligné par le fait que le PLU n'a aucunement envisagé ce type d'installation (cf le PLU zone AU5z réservé plutôt à des activités artisanales, cf infra).

Cela justifie t'il le fait qu'il n'y ait aucune évaluation environnementale de la part de la MRAE ? La réponse de cette autorité n'est fondée que sur des règlements et non sur l'évaluation du contexte. Or, ce dernier a fortement évolué depuis 2008.

**• la circulation a pris une ampleur importante dans le nord de Vierzon et en Sologne** contraignant notamment les autorités publiques à prendre des arrêtés de limitation entre Vierzon et Neuvy/Barangeon en 2019. L'afflux de Poids lourds et de petit véhicules sur VIRTUO va aggraver la situation dans un contexte où les interdictions de circulations ne sont déjà pas respectées aujourd'hui. Qu'en sera-t-il demain ?



- **la pollution atmosphérique va devenir un problème dans le secteur de Vierzon** notamment en raison de la hausse de la circulation dans un secteur comprenant 3 autoroutes et 2 nationales. Ainsi, sur la qualité de l'air, sujet majeur de santé publique, la préfecture du Cher à récemment alerté d'un dépassement du seuil de recommandation pour les particules en suspension, fixé à 50 µg/m<sup>3</sup> (PM10). Sur Vierzon, l'indice de la qualité de l'air au 03/03/2021 est estimé entre 51 et 100 µg/m<sup>3</sup> (PM10) (source \*Lig'Air.fr). Les taux sont dits mauvais et ont donc un impact direct sur la santé (risques cardiovasculaires, problèmes respiratoires ...)

- **l'avis du MRAE ne prend pas en compte le nouveau modèle économique des plateformes, apparu récemment et que l'étude d'impact de 2008 ne pouvait pas anticiper.** l'arrivée massive des camions sur le secteur tout comme l'apparition de sites comme Amazon ou CDiscount sont récents et devrait imposer de revisiter les autorisations initialement données).

- **l'avis du MRAE n'approfondit pas la problématique de l'assèchement des sols que pourrait générer le dossier VIRTUO (voir supra)**

De plus, ce site n'est pas inoccupé. Il est actuellement mis en bail précaire à la disposition du centre équestre voisin du site. La disparition de ces prairies posera, à terme, des difficultés pour les enclos des chevaux et donc met en cause l'activité même du centre.

## **2 - Les impacts hors site**

**Aucune évaluation qualitative ou quantitative environnementale n'a été réalisée à propos des impacts à l'échelle de la Communauté de Communes :**

- **impacts relatifs à l'augmentation de la circulation automobile (cf supra),**

- **impacts sur l'augmentation des pollutions CO, CO<sub>2</sub>, microparticules, bruit etc .**

- **conflit entre les ambitions du projet et les axes politiques actuels visant à réduire les Gaz à Effet de Serre (GES).**

**Le projet enfreint toutes les recommandations du PCAET (cf annexe 6).** Celui-ci montre qu'en l'état actuel, la pollution générée par le trafic routier est générale et permanente le long des axes routiers qui traversent le bassin de vie de la CCVBS.

Par ailleurs l'installation du site représente un écart majeur au regard des engagements de réduction de l'économie carbonée décrit par les conclusions de la COP21. Nous soulignons l'actualité présente qui montre le travail qui reste à faire pour limiter les bouleversements climatiques : dôme de chaleurs en Amérique du Nord-Ouest, rapport du Haut Conseil pour le Climat montrant les insuffisances des mesures de réduction de GES, enfin décision du conseil d'État sous la forme d'un ultimatum au gouvernement pour accélérer la lutte contre le réchauffement climatique.

## **3 - Imperméabilisation - artificialisation des sols**

Quel est la superficie de l'ensemble des bâtiments ?

Quel est la superficie totale d'enrobé sur les voies de circulation et les parkings ? Quelle quantité d'eau pluviale moyenne est attendue et devra être recueillie ? Suite au séquences orageuses de juin 2021, comment sont gérés les stockages d'EP excédentaire ?

**Il est important de signaler que les stockages d'eaux pluviales sur le terrain en bordure de l'autoroute présentent un risque important d'effondrement des terres de remblais créer lors du creusement de l'autoroute en contrebas.** Risque d'autant plus grand avec l'évolution climatique actuelle que renforce les phénomènes météorologiques extrêmes.

**L'impact de ce projet sur l'assèchement des sols aurait aussi dû être étudié.** Pourquoi ne pas avoir diligenté une étude des sols actualisées.

En l'absence d'étude, on peut donc légitimement s'interroger sur les conséquences de l'imperméabilisation des sols générées par cette opération avec **un risque potentiel d'aggravation de l'assèchement des terrains et par voie de conséquences des fissuration des maisons sur Vierzon nord qui pourraient être plus nombreuses et plus graves.**

A titre d'exercice, sur la base des métriques fournis par le dossier, nous avons calculé une estimation grossière de la quantité de matériaux qui vont être répandus sur le site pour accueillir l'activité :

la voirie : 2 000 mètres sur 4 mètres de largeur (voie à sens unique) : 6500 m<sup>2</sup>

les quais de manutention : 35 m par 4,5 en largeur : 19000 m<sup>2</sup>

les parking PL (19) : 3250 M<sup>2</sup>

les parking PL d'attente (extérieurs et intérieur au site) : 2700M<sup>2</sup>

les parking VL : 3500M<sup>2</sup>

Soit une superficie totale de voisine de 35 000M<sup>2</sup> soit 3,5 hectares sur lesquels vont être posés, après décapage de 50 cm minimum, une couche de grave, une couche fine et du bitume (outre le béton déposé sur les quais de déchargement et le parking PL.

**Ajouté à la superficie des entrepôts et annexes pour 9ha, cela donne autour de 13ha de terre détruite définitivement.**

A noter sur le registre de l'artificialisation des terres que la Communauté de Communes a perdu 600 ha de terres agricole entre 2000 et 2010 (chiffres 2010-2020 non disponibles, ce devrait être du même niveau, voire plus important). (source : SCOT CCVBS Diagnostic territorial page 71).

#### **4 – V.Park Sologne, site SEVESO ?**

Les prévisions d'occupation du site donnent les éléments suivants sur la classification des produits prévus sur le site (publié sur le site Virtuo et repris partiellement dans le descriptif du projet pages 8, 11 et 24) :

ICPE «Autorisation:1510-2b Déclaration:1436-2,2910A-2,2925-1,4320-2,4321-2,4330-2,4331-3NC:1185-2a,4755-2 »

- Rubrique 1510-2b (soumise à autorisation) : 1510 : Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts supérieur à 500t. 2b : stockage entre 50 000 et 900 000 m<sup>3</sup> ;
- Rubrique 1436-2 : liquide de point éclair (température minimale à partir de laquelle une concentration de vapeur devient déflagrante) entre 60° et 93° pour une quantité entre 100 tonnes et 1000 tonnes
- Rubrique 2910A-2 : combustion de carburant pour une production entre 1Mégawatt et 20MW
- Rubrique 2925-1 : atelier de charge d'accumulateur pour une puissance de 50KW de courant continu
- Rubrique 4320-2 : aérosols extrêmement inflammables ou inflammables pour une quantité entre 15t et 150t (tonnes)
- Rubrique 4321-2 : aérosols extrêmement inflammables ou inflammables ne contenant pas de gaz inflammable pour une quantité entre 500t et 5000t (tonnes) ;

- Rubriques 4330-2 et 4330-3 : liquides inflammables pour des quantités entre 1t et 10t (la distinction 2/3 est en fait le point éclair respectivement 60° et 35°) :

- Rubriques 4755-2 : alcool alimentaire à 40° sans précision de quantité mais au moins supérieure à 50M3.

**Les rubriques ICPE de la classe 4xxx appartiennent à la classification SEVESO. Aucun document de l'enquête publique n'aborde ce sujet ni la nature des produits stockés sur le site.**

Compte tenu des volumes disponibles pour le stockage (selon les calculs proches de 900 000 m3, il est envisageable que le site soit classé SEVESO, seuil haut.

Les dispositions réglementaires liées au classement SEVESO impose que les constructions soient à une distance d'au moins 500 mètres des riverains. Dans le cas présent, contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier de projet, les premières habitations sont à moins de 100 mètres de la façade Sud du site (cf plans cadastral GeoPortail). Le nombre d'habitations concernées sur un rayon de 500 mètres est loin d'être négligeable et cela risque d'entraîner d'important travaux de protection ou de mise en conformité. Il faut ajouter à cela les utilisateurs et salariés de la zone économique et commerciale toutes proches.

## **5 - La pollution induite vs le respect des engagements sur les GES**

Au niveau national, le rapport annuel du Haut Conseil pour le Climat (publié le 29 juin 2021), pointe l'insuffisance des mesures en cours ou prévues permettant de respecter les engagements de la COP21 en matière de limitation des gaz à effet de serres. Le rapport insiste sur l'insuffisance du soutien au ferroutage comme alternative au transport routier.

**Au niveau local, le PCAET souligne le fait que les pollutions majeures (CO2, NHx, SOx, micro-particules, etc...) sont essentiellement provoquées par les transports routiers le long des autoroutes et sur l'ensemble du pays de Vierzon (source : Lig'Air).**

**Malgré les engagements de la CCVBS pour respecter les recommandations nationales, aucune mesure n'est prévue. De plus le choix de localiser le site Virtuo au Nord de l'agglomération rend impossible une connexion aisée avec le réseau ferroviaire. Seul est envisagé le transport routier, d'où une aggravation prévisible des pollutions affectant déjà le territoire. Ce point constitue un point majeur devant imposer un réexamen du projet.**

## **VII – Les coûts pour le contribuable : aucune étude d'impact coûts/avantage diligentée.**

Le coût du projet pour la collectivité est un sujet qui n'est absolument pas débattu mais qui est à fort enjeux car les coûts à supporter dureront le temps de l'existence du projet, donc sur au moins 20 années et cela à la charge du contribuable.

Ainsi, et bien que la collectivité devrait percevoir de 2 millions de la vente du terrain, les coûts du projet induits à court, moyens et long terme ne sont pas sérieusement estimés. Or, ils pèseront très fortement dans une ville et une intercommunalité au potentiel fiscal faible :

- **à court terme :**

- cout de la voirie et des réseaux. A ce jour, une première délibération de la communauté de commune de février a conduit à réserver 500 000 euros publics de crédits pour réaliser les accès au centre logistique. Et cela semble ne constituer qu'un début
- destructions liées aux travaux (passage des camions de remblais, d'engins de travaux publics etc...) et risques d'accidents sur le site en raison des travaux de terrassements et de construction,
- prise en charge du péage autoroutier pour les véhicules PL et légers en transit sur Vierzon dans l'hypothèse de négociations entre la communauté de communes et le concessionnaire pour limiter le trafic de transit.
- prise en charge des formations des salariés, du suivi des emplois, des éventuelles aides à l'emplois accordés aux entreprises qui devraient s'implanter sur le site.

- **à moyen terme :**

- couts d'entretien et de réparation de la voirie et des réseaux démolis par la circulation des PL du secteur nord mais sur la voirie communale des agglomérations directement impactées (Neuvy/Barangeon, Vignoux/Barangeon, Vierzon) sur lesquelles la circulation liée à VIRTUO va se déporter
- entretien des voies et des aménagements paysagers lié à l'explosion du trafic (détritus, impact du stationnement anarchique des véhicules, )
- augmentation des effectifs de police et de gendarmerie pour canaliser le flux de camions et création de lieux et structures de contrôles des flux.

- **à long terme, des conséquences :**

- sur l'environnement et la santé des vierzonnais : conséquences des pollutions atmosphériques, accidents de travail sur les salariés
- sur le bâti : augmentations potentielles des fissurations, baisse des prix de l'immobilier sur les voies les plus passantes, perte d'attractivité de la ville en lien avec les nuisances de ce centre logistique qui seront rapidement connues.
- sécurité du site dans la mesure ou avec le temps, le respect de la réglementation du stockage devient plus difficile à garantir (turn over des locataires des box de stockage notamment avec perte de traçabilité et d'historique).

A ces coûts devra être additionné l'impact du projet sur les services d'incendie (SDIS). Aucune évaluation n'a été demandée auprès des services du conseil départemental du Cher. De même, l'aménagement du giratoire d'entrée du site (autour de 60 à 800 k€ n'est pas actuellement dans l'agenda du CD18.

L'ensemble de ces coûts et externalité doit être estimé pour assurer une appréciation cout/avantage équilibrée et l'intérêt public du dossier examiné aussi sous l'angle du coût global pour la collectivité publique.

D'autres coûts, comme les transports en commun, n'ont pas également été envisagés.



# I - La modification du PLU

## I - Préalable : PLU vs PADD

Les documents présentés au titre de l'enquête public font référence à la seule modification du PLU, aucune Orientations d'Architecture et de Planification (OAP) ne sont mentionnés. Il n'est pas non plus mentionné de Plan D'aménagement et de Développement Durable (PADD) - article L.122-1-3 du code de l'urbanisme.

Ces documents doivent permettre de décrire le projet de territoire à l'échelle du bassin de vie vierzonnais. Dans ces conditions, compte tenu des ces absences, il n'est pas possible d'apprécier le projet dans son ensemble, en particulier son insertion au sein de l'intercommunalités.

La modification proposée sur le PLU ne repose que sur la recherche de la meilleure solution pour implanter une installation marquée par son gigantisme et non comme devant participer à une projet de territoire où toute les données économiques, sociales, agricoles et environnementale sont prises en compte.

Les constats réalisés à la lecture de la présentation du dossier ne sont que les conséquences de cette absence de réflexion globale.

En conséquence, afin d'examiner au plus près l'ensemble des questions soulevées par cette équipement, nous demandons que l'EPCI décide d'un sursis à statuer dans les conditions de l'article L.141-1 sur les demandes de construction lorsque le promoteur soumettra la demande de permis de construire. Celles-ci étant de nature à engendrer des coûts non définis l'exécution du PLU modifié ce qui contrevient à l'examen normal de l'assiette bénéfiques/coûts pour la communauté de commune.

Sur la forme , on ne retrouve pas de description précise des zones AU concernées, le document n'étant qu'un copier/coller d'autres documents dont nous n'avons pas eu de présentation.

## II - Usage de la zone AU

### 1 - Zonage AU5z

Le zonage au nord de Vierzon a été décrit dans le cadre de la ZAC Parc Technologique de Sologne le 23 septembre 2008. En tant que tel, le sous-secteur AU5z, dans le cadre du règlement de la ZAC, est décrit initialement comme un secteur ouvert à l'installation d'activité industriel, commerciale ou tertiaire. Ce règlement est cohérent au regard des objectifs présenté lors de la création du parc technologique.

A aucun moment il n'est fait mention de l'installation d'équipement logistique. Il est noté (page 37) que les constructions à usage commerciale ne sont admises qu'à la condition qu'elles soient connexes à l'activité aux activités principale.

Il est donc normal que cette zone n'a pas été conçue à l'origine pour la logistique, cette ZAC n'étant seulement raccordé qu'au réseau routier.

### 2 - Zonage AU4z

Ce zonage est associé à la ZAC du Vieux Domaine. Il a été spécifique décrit pour l'installation des entreprises de logistique (dossier page 34). Le site a été aménagé dans cet objectif : liaisons largement dimensionnées vers le réseau routier, connexion au rail.

### 3 - Zonage AU6z

La définition de ce secteur est intégralement lié au projet V'Park Vierzon et répond aux exigences du promoteur et non à des préoccupations d'urbanisme. L'adaptation aux contraintes Virtuo, emprise au sol, stationnement etc ... est guidé par ce seul projet.

## **4 - Conclusion sur l'usage des zones AU**

La loi ALUR rappelle que l'objectif de la réduction des l'artificialisation des terres agricoles (la ZAC du vieux domaine était anciennement une zone agricole maraîchère) ont conduit à mieux préciser l'usage des zones AU.

La définition de la zone AU6z est une adaptation parcellaire de la zone AU5z qui n'a jamais été conçu pour accueillir ce type d'activité et faute d'un PADD (cf supra), n'intègre pas l'ensemble les conséquences de ce projet pour la vie des habitants.

Une étude approfondie sur une implantation sur le site du Vieux Domaine ou l'installation sur des friches industrielles aurait été permis de mieux aborder le sujet afin de délimiter par la proximité d'autres entreprises, une nouvelle centralité économique bien pourvue en services.

## **III - Remarques Diverses**

L'implantation des bâtiments (article AU6) prévoit un alignement homogène. Comment peut-on envisager un alignement quand le bâtiment occupe l'ensemble de la zone ?

L'emprise au sol de doit pas excéder 40% de la surface totale, ce choix était cohérent avec la définition de la ZAC Parc Sologne. Il est modifié profondément sur la zone AU6z au détriment de l'insertion naturel dans le site.

Électricité et télécommunications : la présentation du projet indique qu'un poste d'alimentation électrique est programmé. Cela montre que le site ne peut être utilisé pour ce type de projet (défaut d'infra-structure), même remarques pour le réseau téléphonique.

### Article AU14

Cet article décrit les possibilités maximales d'occupation des sols. Entre les deux versions du PLU la superficie passe de 306 520 m<sup>2</sup> à 331 860m<sup>2</sup> soit un agrandissement de la ZAC de plus de 30 000m<sup>2</sup>.

L'installation du site V'Park conduit, non pas à redistribuer les différentes tranches définies dans le programme, mais plutôt à augmenter l'emprise globale de la ZAC sans que ce choix n'ai été proposé aux vierzonnais.

Nous demandons des précisions sur les modifications de l'emprise de la ZAC, les décisions qui ont amenée à cette augmentation de surface. Nous n'avons pas en ligne le règlement de la ZAC afin d'apprécier objectivement les procédures ayant conduit à ce choix.

## **IV - Conclusions sur la modification de PLU**

La modification du PLU n'est pas recevable en l'état.

Cette proposition est strictement liée a l'installation du site V'Park. Elle pourrait être recevable si le projet se limitait à quelques modifications sur des choix du promoteur en conflit avec les règles d'urbanisme décrites dans le PLU.

Or dans le cas présent, ce projet est de nature à profondément modifier le paysage et les déplacements au nord de l'agglomération vierzonnaise. L'insuffisance de cette étude convient à la lettre conduisant la rédaction de documents d'urbanisme à l'échelle locale.

Nous souhaitons que l'enquête publique, à la lumière de ces constats recommande dans ses conclusion un réexamen du dossier qui ne se limite pas seulement à opposer les potentiels créations d'emplois aux soucis de plus en plus prégnant de la préservation de l'environnement, du cadre de vie et de la santé des citoyens.

# Annexes

- annexe 1 : communiqué de presse VIRTUO D KAOUES.
- annexe 2 : support de communication de la ville de Vierzon présentant le projet VIRTUO.
- annexe 3 : recours gracieux des membres de l'association et réponse du cabinet d'avocat.
- annexe 4 : comptages PL rond point Hyper U/Avenue de Lattre de Tassigny/ quartier des Forges/Commune de neuvy/barangeon RD 926/Rond Point RN 20-A71.
- annexe 5 : courrier de demande de rendez vous au Président de la communauté de commune.