

Joseph CROS

Commissaire enquêteur

21, allée de la Couture

18230 SAINT DOULCHARD

A Paris, le 5 mai 2023

Objet : Réponse au procès-verbal de synthèse des observations du public reçu le 21 avril 2023

Réf : Permis de demande de permis de construire et de demande d'autorisation environnementale en vue de la construction et l'autorisation d'exploiter une plateforme logistique située sur le territoire de la commune de Vierzon

Monsieur Le Commissaire Enquêteur,

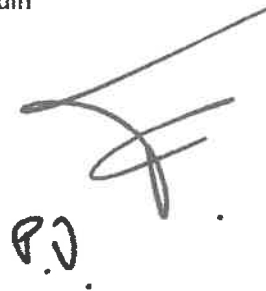
Nous faisons suite à votre procès-verbal de synthèse des observations du public reçu le 21 avril 2023.

Vous trouverez ci-dessous, conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique, notre mémoire en réponse dans lequel nous nous sommes efforcés d'apporter un maximum de réponses, de remarques et de précisions à vos observations.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les plus respectueuses.

Grégory Blouin

Gérant





L'enquête publique unique s'est déroulée du lundi 13 mars 2023 à partir de 9h00 au jeudi 13 avril 2023 jusqu'à 12h00 soit pendant 32 jours consécutifs.

Cette enquête a permis à un grand nombre de personnes de s'exprimer sur le projet mais également d'obtenir les renseignements nécessaires à la compréhension de ce dernier. En effet, 37 personnes se sont déplacées lors des permanences et 4 375 visiteurs ont consulté le site du registre dématérialisé. 959 visiteurs ont téléchargé au moins un document du dossier, soit près de 22% des visiteurs.

Nous reprenons ci-dessous les extraits du procès-verbal réalisé par le commissaire enquêteur auxquels nous apportons des éléments de réponses aux différents points mentionnés. Pour éviter les redondances, nous avons un peu réorganisé les thématiques développées dans le Procès-Verbal de synthèse reçu le 21 avril dernier.

1	Conception du projet.....	4
1.1	Localisation et caractéristiques du projet	4
1.2	Un projet sans locataires connus à l’heure de l’enquête publique	10
1.3	Photovoltaïques.....	12
1.4	Dispositions constructives	13
2	Décideurs.....	14
3	Plateformes existantes	15
3.1	Un secteur d’activité accidentogène	15
3.2	Installations classées pour la protection de l’environnement	16
3.3	Capacités techniques de VIRTUO	18
3.4	Disponibilités des plateformes logistiques.....	18
4	Zones Humides	20
4.1	Zone humide dans le cadre de la ZAC.....	20
4.2	Avis MRAE.....	20
4.3	Zones humides impactées par le projet	21
4.4	Compensation des zones humides.....	23
5	Impact des transports.....	27
6	Concertation-Climat social	30
6.1	Emploi.....	30
6.2	Communication sur le projet.....	32
7	Impact environnemental	33
7.1	Gaz à effet de serre et impact carbone	33
7.2	Gestion des eaux pluviales	34
7.3	Neutralité carbone	34
7.4	Impact sur les activités du centre équestre	35
8	Impact sur la biodiversité	36
9	Décision sur d’autres projets.....	37
10	Coût financier supporté par la CdC, les collectivités et les contribuables	37
11	Impact économique.....	38
12	Immobilier	38
13	Divers.....	39
	Annexes :	40

1 CONCEPTION DU PROJET

1.1 Localisation et caractéristiques du projet

- 1-1 Le projet sert surtout à l'enrichissement du promoteur ;
- 1-2 Le projet couvre une surface immense. Il est disproportionné, inadapté et potentiellement très impactant ;
- 1-3 Le projet résulte d'une compétitivité entre territoires afin de trouver les meilleures opportunités pour disposer d'entrepôts gigantesques au plus près des consommateurs ;
- 1-4 Les promoteurs immobiliers et financiers, détenus par des fonds de pension, cèdent au chantage des géants du e-commerce en construisant et exploitant de tels entrepôts de logistique situés au plus près des clients ;
- 1-5 Le modèle économique, imposé par les plateformes logistiques, conduit à des projets démesurés ;
- 1-6 Les décisions de construire satisfont toujours ceux qui financent. Il y a urgence à stopper ce type d'économie au service de la finance ;
- 1-7 Les plateformes logistiques sont un des éléments du modèle économique libéral de surconsommation ;
- 1-8 Les plateformes logistiques sont devenues l'affreuse apothéose des monstruosité de béton du capitalisme sauvage ;
- 1-9 Contre l'implantation d'un système de consommation qui détruit le commerce local ;
- 1-10 Virtuo a trouvé, sans trop chercher, avec Vierzon une ville avec un taux de chômage élevé et donc une volonté électoraliste ainsi qu'une ZAC existante pour implanter un immense entrepôt de béton alors que les contraintes d'artificialisation des sols vont s'avérer plus contraignantes.
- 1-11 Ce projet est une aberration paysagère, urbaine et architecturale mais concerne des enjeux du territoire vierzonnais également du Cher et de la Région Centre Val-de-Loire ;
- 1-12 Virtuo se contente de construire des entrepôts et de trouver des locataires ;
- 1-13 Les zones économique, comme l'Orée de Sologne, avec ce genre de plateforme produisent en retour des déserts économiques et environnementaux ;
- 1-14 Ces sociétés immobilières consacrent de l'énergie à capter un maximum de terrains avant que la loi sur zéro artificialisation nette bloque toute construction ou expansion ;

Il est difficile de trouver une réponse adéquate aux remarques regroupées ci-avant. Elles donnent l'impression d'être opposées au principe des entrepôts et peut-être d'avoir une mauvaise compréhension de la logistique et de ses besoins de nos jours.

Il faut retenir que la logistique est le bras armé de l'industrie. Sans logistique, l'industrie ne peut acheminer ses produits auprès de ses entreprises clientes ou encore desservir ses marchés. Par ailleurs, la logistique est un maillon

essentiel de la supply chain qui gère et achemine des flux de marchandises notamment des biens de consommation. Surtout, elle ne se résume pas au e-commerce qui n'est qu'une de ses branches.

La logistique fait partie du quotidien de chacun même si elle ne se voit pas. Les produits que l'on trouve en centre-ville ont transité à un moment par une plateforme logistique plus ou moins grande. Par exemple, les cahiers et stylos que l'on retrouvera dans une papèterie en centre-ville ou dans un supermarché sont tous passés à un moment donné par, à minima, une plateforme et bien souvent par plusieurs plateformes : plateforme de stockage de l'industriel, puis plateforme de regroupement de taille importante de 40 à 100 000 m², puis les produits seront éclatés vers des entrepôts de taille plus moyennes, jusqu'à atteindre des hubs à proximité de centres urbains pour la distribution finale...

C'est le parcours que suivent les flux des biens de grande consommation par exemple pour arriver dans les points de ventes.

Ainsi, la filière de la logistique en France est stratégique pour l'économie, l'emploi et le développement des territoires. C'est une activité vitale dans la mesure où elle est au service de l'ensemble des entreprises, qu'elles soient industrielles, agricoles ou de distribution, exportatrices ou importatrices. Les plateformes logistiques sont une partie importante de la chaîne logistique en fournissant notamment des produits, des équipements et des services nécessaires aux commerçants et aux consommateurs.

Pour en revenir au projet de Vierzon, la localisation de ce dernier n'a pas été choisie au hasard.

En premier lieu, cette implantation répond à une réalité : la pénurie de surface de plateformes logistiques.

Pour qu'une entreprise puisse se développer, accepter de nouveaux contrats, diversifier son activité, répondre aux attentes de ses propres clients voire des consommateurs... elle doit pouvoir déménager selon ses besoins. Une fluidité du parc immobilier est donc nécessaire.

Quand le taux de vacance est trop faible, l'espace résiduel ne permet pas aux entreprises d'évoluer en fonction de leurs besoins.

Les études récemment menées et reprises par l'association AFILOG estime qu'en dessous de 5% de vacance la situation est critique. Entre 5 et 8% elle est moins tendue mais encore insatisfaisante.

En France, une seule région, les Hauts-de-France, est hors du paysage de tension foncière et immobilière. Deux régions sont dans une situation intermédiaire, le Centre-Val de Loire et la Normandie, avec néanmoins des réalités infrarégionales contrastées.

Une manière de répondre à cette pénurie est de pouvoir proposer des plateformes logistiques de façon anticipée en développement, comme à Vierzon des bâtiments dits en blanc. Cette nécessité est développée dans la cadre des réponses au paragraphe 1.2 mais le principe est le suivant : il y a une décorrélation importante entre le temps nécessaire pour développer, construire et mettre en exploitation un entrepôt et le délai dans lequel les industriels, les entreprises s'inscrivent pour développer et gérer leur chaîne logistique.

Comme il a été indiqué dans notre dossier et notamment en réponse à l'avis de la MRAe (dans le document « 20. b) 225 - Virtuo Vierzon - Mémoire réponses MRAe 02022023 avec annexe signé ») et que nous reprenons ici pour rappel, le développement d'une plateforme logistique de l'ordre de 80 000 m² requiert un certain nombre de pré requis :

- En premier lieu, une parcelle de terrain suffisamment grande et rectangulaire pour accueillir ce type de bâtiment. Il faut de la surface pour bâtir mais aussi pour assurer la circulation des véhicules légers et des poids lourds en toute sécurité et prendre en considération les diverses réglementations applicables comme par exemple la réglementation des ICPE qui va, notamment, définir des zones de distance sécurité, de bassin d'infiltration ou de rétention et ainsi induire des besoins de surface supplémentaires.
- Que cette parcelle soit localisée dans une zone d'intérêt logistique, c'est-à-dire de flux de marchandises.
- Que cette parcelle fasse l'objet d'un droit à construire suffisant afin de bâtir une plateforme répondant aux critères logistiques modernes.
- Que cette parcelle soit facilement accessible et la plus proche possible d'un nœud autoroutier afin de ne pas traverser des villes
- Préférentiellement que la parcelle soit localisée dans une ZAC ou ZAE, espaces qui ont été définis à cet usage ;
- Un bassin d'emploi permettant de répondre aux besoins de recrutement des futurs utilisateurs de la plateforme ;
- ...

En 2020, l'approche de VIRTUO a ainsi été de suivre et d'affiner les critères précités. Dans le cadre du développement de ce projet, VIRTUO a confié une mission de recherche à la société Entrepôts XXL France afin d'identifier quelques opportunités foncières avec les objectifs suivants :

- Considérer l'intérêt de la région Centre Val de Loire, logiquement appréciée pour être positionnée au barycentre des plans de distribution nationaux ;
- Disposer d'un terrain constructible de taille suffisante afin de développer un immeuble logistique de dernière génération (potentiel constructible de 80 000 m² minimum) pour répondre aux attentes du marché ;
- Prioriser les emplacements permettant une connectivité routière et autoroutière immédiate, sans traversée de zones urbaines et/ou résidentielles ;
- Privilégier une configuration de la parcelle permettant de densifier la construction sur un principe de "dos à dos traversant" ;
- S'assurer de la "désirabilité" du territoire et de l'appui des collectivités locales avec une stratégie de développement économique compatible avec un projet logistique ;
- Répondre aux stratégie "RSE" et "développement durable" du/des futur(s) utilisateur(s).

En considérant l'ensemble de ces critères, plusieurs solutions ont été explorées, mais sans évidence étant donné le contexte de pénurie de fonciers adaptés sur la zone géographique de prédilection. Les solutions foncières alternatives suivantes ont ainsi été étudiées :

- Solution 1 : La Chapelle-Saint-Ursin, foncier d'une surface de 23 ha environ. Le terrain ne se trouve pas en ZAC ou ZAE, et sans localisation permettant la connexion autoroutière satisfaisante et sans desserte ferroviaire. De plus il est dans le secteur de Bourges et non de Vierzon ;
- Solution 2 : Massay, foncier d'une surface de 30 ha environ. Là encore le terrain ne s'inscrit pas en ZAC ou ZAE, et sans possibilité de construction immédiate pour raison administrative, et sans localisation permettant la connexion autoroutière équivalente, et sans desserte ferroviaire ;
- Solution 3 : Vierzon, site retenu.

En conséquence de ces études préalables, limitées étant donné l'absence de réponse exhaustive à notre cahier des charges, le Parc Technologique de Sologne localisé sur la Commune de Vierzon a été privilégié et sélectionné car il présente les avantages suivants :

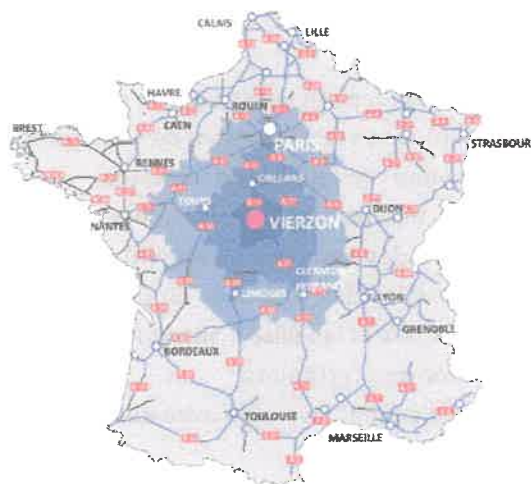
- Terrain rapidement constructible, et dans une ZAC ;
- Capacité foncière permettant de construire un site logistique de 84 000 m² ;
- Conception architecturale adaptée, avec une insertion paysagère et une densification de la construction favorisée par la configuration des cellules (concentration en "dos à dos") ;
- Adhésion des autorités locales (Mairie et Communauté de Communes) et implication des autorités préfectorales dès la genèse du projet car le site retenu est reconnu par l'Etat en 2008 « Territoire d'Industrie » et labellisé « Site industriel clé en mai » en 2020 par les ministères de l'Economie et de la Cohésion des Territoires ;
- Bassin d'emploi favorable avec des ressources humaines immédiatement disponibles, avec un enjeu d'emploi durable ;
- Possibilités de transport en communs jusqu'au site permettant de convoier les futurs salariés ;
- Connectivité immédiate aux réseaux autoroutiers pour la distribution : accès direct aux autoroutes A71, A20 et A85, sans interférence avec le réseau urbain ;
- Proximité d'un "port sec" à proximité permettant de favoriser le report modal et l'arrivée des containers par voie ferrée.
- Calendrier théorique d'instruction maîtrisé permettant d'envisager une instruction "PC & ICPE" sur 2022/ 2023, une construction sur l'année 2023/ 2024, et une mise en exploitation du site idéalement sur l'année 2024/ 2025.

Un critère plus global a également pesé dans le choix final de la localisation d'implantation. En effet, le fait que le site retenu soit déjà en ZAC, développée et active. On notera d'ailleurs que l'acquisition par la Communauté de Communes des parcelles de terrain nécessaires à l'aménagement de la ZAC a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 6 août 2010.

C'est une ZAC qui dispose par ailleurs d'un accès proche et rapide à l'autoroute, qui se trouve à proximité d'un port sec offrant ainsi une possibilité de multimodalité et la possibilité d'utilisation des transports en commun pour convoier les futurs salariés du site implique également un impact environnemental plus faible que les autres sites ciblés qui sont dépourvus de ces avantages.

Les dossiers de demande d'autorisation déposés mentionnent d'ailleurs cet atout et nous synthétisons les éléments du Dossier de demande d'autorisation environnementales ci-après. Comme indiqué dans l'étude d'impact, les moyens de transport disponibles sont détaillés ci-après :

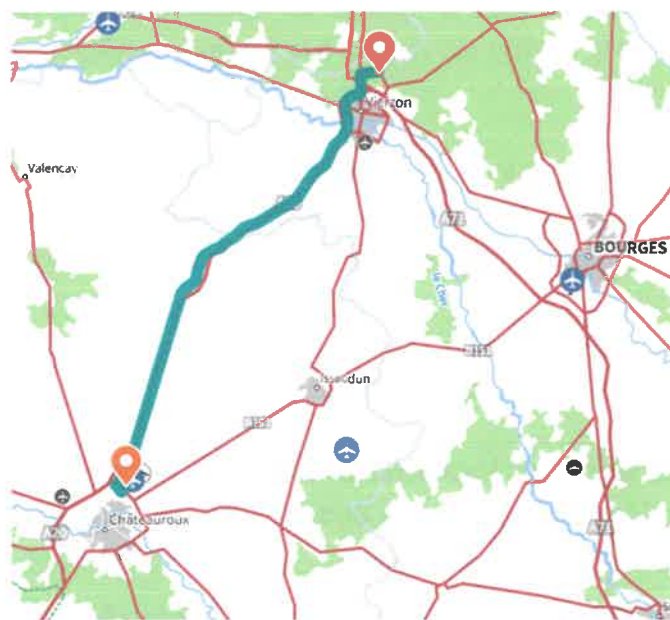
- **Par la route**, le projet est situé à proximité immédiate des échangeurs autoroutiers de l'A71, l'A20 et l'A85 (sans avoir à rentrer dans la ville) reliant le projet par voie autoroutières au métropole suivantes :
 - **Paris** : 1 heure 45min (200 km)
 - **Tours** : 1 heure 20 min (120 km)
 - **Bordeaux** : 4 heures (380 km)
 - **Lyon** : 3 heures 30 min (360 km)



- **Par voie ferrée**, le projet est situé sur la même commune que le **hub multimodal de Vierzon (port sec)**.
 - Le hub est situé à **6 km par voie routière** (10 min) au Sud du projet.
 - Il permet l'acheminement de **conteneurs toutes catégories** sur l'axe **le Havre-Vierzon-Fos sur Mer** avec un délai d'acheminement de 24h avec 3 trains hebdomadaires.
 - Le hub est situé au **carrefour ferroviaire** avec la ligne **Paris-Toulouse** et l'axe transeuropéen **Nantes-Vierzon-Lyon-Turin** reliant l'Atlantique au centre de l'Europe.



- **Par voie aérienne, le projet est à 60 km par voie routière (45 min par l'A20) de l'aéroport de fret de Châteauroux.** Cet aéroport est destiné au fret et ses infrastructures sont capables de traiter tous les types d'avions et de marchandises (dangereuses, denrées périssables...).



De plus, un « pôle poids lourds » est en cours de création dans le Parc Technologique avec :

- la présence actuellement d'un restaurant routier et son parking attaché,
- la future implantation d'une station de distribution d'hydrogène par l'entreprise Distry sur la phase II du Parc Technologique de Sologne,
- et l'implantation à venir d'une station de lavage LAVATRANS.

Enfin, le site retenu est reconnu par l'Etat en 2018 « Territoire d'Industrie » et labellisé « Site industriel clé en main » en 2020 par les ministères de l'Economie et de la Cohésion des Territoires.

Pour mémoire, « un site industriel clés en main est un site immédiatement disponible, pouvant recevoir des activités industrielles ou logistiques. Les procédures relatives à l'urbanisme, à l'archéologie préventive et à l'environnement ont par ailleurs été anticipées afin de permettre l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle activité industrielle dans des délais maîtrisés.

En permettant de démarrer plus rapidement la construction d'un site industriel, tout en garantissant un haut niveau de protection de l'environnement, ces sites sont un atout précieux pour convaincre les investisseurs et accélérer la concrétisation des projets industriels en période de relance.

Les sites clés en main se distinguent également en matière d'attractivité : accessibilité, réseaux disponibles, services proposés aux entreprises et aux salariés, écosystèmes locaux... Autant d'atouts qui font la différence dans la compétition internationale pour les nouveaux projets, et qui contribuent à convaincre les investisseurs de faire le choix de la France. »¹

Sur autant de critères réunis, peu de solutions alternatives concurrentes n'ont pu présenter autant de pertinence que le Parc Technologique de Sologne.

Nous devons apporter une précision sur quelques remarques portant sur l'artificialisation des sols. VIRTUO a commencé à travailler sur le projet de Vierzon courant 2020, travail qui s'est conclu par la signature d'une promesse de vente en février 2021.

La loi climat et résilience du 22 août 2021 a formulé un double objectif : réduire de moitié le rythme d'artificialisation nouvelle entre 2021 et 2031 par rapport à la décennie précédente et atteindre d'ici à 2050 une artificialisation nette de 0% (ZAN).

VIRTUO n'a pas attendu cette loi pour développer de manière vertueuse ses projets en s'attachant à travailler sur des friches industrielles (Miribel, Arles, à titre d'exemples) et en enclenchant une démarche bas carbone sur ses dernières réalisations (Compans, La Chevrolière). Le projet de Vierzon sera lui aussi un bâtiment décarboné.

1.2 Un projet sans locataires connus à l'heure de l'enquête publique

1-16 L'absence de connaissance des locataires fait courir le risque à court, moyen et long terme d'avoir une plateforme vidée des locataires et donc une friche industrielle. Virtuo rencontre des difficultés avec une plateforme à Fos-sur-Mer ;

1-17 Quelles dispositions sont retenues pour permettre à la plateforme de recourir davantage au ferroutage afin de développer et de pérenniser cette activité ?

1-18 En cas d'incendie, quelles sont les garanties apportées par le responsable du projet pour éviter les risques supplémentaires quant aux matériaux et produits stockés aussi bien du point de vue de la dangerosité environnementale que des risques pour les riverains concernés ?

¹ Source : <https://www.economie.gouv.fr/sites-industriels-cles-en-main-comment-ca-fonctionne#>



Le projet VIRTUO à Vierzon est un projet dit “en blanc”, cela signifie que le projet aura obtenu ses autorisations de construire et d’exploiter et sera construit avant de connaître l’utilisateur ou les utilisateurs finaux qui exploiteront l’entrepôt.

Le fait de développer un projet en blanc n’a pas pour objectif de masquer une activité ou le nom d’un utilisateur ou de plusieurs utilisateurs. Il répond simplement à un besoin réel lié à l’activité logistique.

Il faut savoir que la durée de développement d’une plateforme comme celle de Vierzon est généralement de l’ordre de 3 à 5 ans :

- 1 à 3 ans pour identifier un terrain, mettre en place une promesse de vente dudit terrain et réaliser les études et diagnostics préalables ;
- 12 à 15 mois pour obtenir les autorisations administratives ;
- 12 à 15 mois de construction.

Or, comme pour toute activité industrielle, les utilisateurs (exploitants / locataires) ont de leur côté une visibilité et des besoins qu’ils doivent gérer dans les 12 à 18 mois à l’avance.

Les notions de délais et de disponibilités de plateformes logistiques sont donc essentielles.

La réalité du marché immobilier logistique (peu de vacance immobilière) impose donc qu’un nouveau bâtiment puisse être disponible pour permettre aux futurs locataires de pouvoir s’y installer dans un délai en phase avec leur besoin d’extension ou de déménagement, en fonction de leur activité et de leur croissance.

Ainsi, depuis 2018, VIRTUO a lancé plusieurs opérations en blanc et qui ont fait l’objet d’un bail signé avant la fin de la construction du bâtiment ou en cours de signature. Par exemple, le site de Courcelles-Lès-Lens avec le Groupe Blondel, le site de Miribel avec l’entreprise REXEL, ...

Il a été mentionné le cas de l’un de nos locataires à Fos-sur-Mer qui a rencontré des difficultés et qui est aujourd’hui en liquidation judiciaire. Malheureusement, ce genre de situation fait partie des risques entrepreneuriaux d’une société. Les crises successives depuis le COVID ont nécessairement un impact sur la santé financière des entreprises et malgré toutes les précautions et vérifications financières effectuées au moment de la signature d’un bail, ce type d’aléas fait malheureusement partie du contexte dans lequel nous évoluons.

Cependant, dans le cas précis abordé, sur le portefeuille dont le bâtiment de Fos-sur-Mer fait partie, l’ensemble des surfaces construites est loué à plusieurs locataires. Mais il s’avère que dès que la société a été placée en liquidation judiciaire, les surfaces libres ont été relouées à une autre société qui prendra également les surfaces complémentaires du bâtiment dès qu’elles auront été libérées. La pénurie de surface logistiques disponibles explique en partie la capacité à relouer rapidement les surfaces vacantes, qui finalement ne le restent pas longtemps.

C’est pour ces raisons que VIRTUO conçoit des bâtiments les plus flexibles possibles afin d’accueillir une large palette d’activités et donc de locataires. Par exemple, ils sont conçus pour pouvoir être soit loués à un seul utilisateur, soit être divisés entre différents locataires (plusieurs blocs de bureaux et locaux de charge, ...)

L'expérience de VIRTUO dans ce domaine et les études de marchés réalisées sur le projet démontrent l'attractivité du site de Vierzon.

En effet le site bénéficie d'une position géographique idéale par rapport aux infrastructures existantes, ce qui permet d'envisager un transport intermodal via la route, le réseau ferrée (port sec de Vierzon) et l'aérien (aéroport de fret de Châteauroux).

Enfin en absence de locataire précisément connu lors de la rédaction des demandes d'autorisations, VIRTUO a considéré, pour chaque typologie de produits (combustibles, plastiques, papiers, cartons, produits dangereux) la capacité maximale susceptible d'être stockée sur le site, ce qui représente au total un volume supérieur au capacité réelle du site. Les dangers pris en comptes dans l'étude de dangers du dossier d'autorisation environnemental sont donc considérés de manière majorante et permettent de couvrir toutes les diversités de stockages possibles.

1.3 Photovoltaïques

1-19 Quelles sera la surface précise des panneaux solaires et comment sont-ils mis en œuvre sur le toit des cellules ? Pourquoi ne pas couvrir le maximum de toiture avec des capteurs solaires dans le cadre de la transition énergétique ?

1-21 L'installation en toiture de panneaux solaires, fabriqués en Chine, ne pourra compenser les nuisances créées par les promoteurs du béton et du tout camion ;

1-22 Un champ de capteurs solaires ne peut en aucun cas compensé la destruction d'une zone humide ;

Il semble qu'il y ait une incompréhension du contributeur sur ce point, les panneaux photovoltaïques ne sont pas installés sur la toiture de l'entrepôt pour compenser la destruction d'une zone humide. Cette installation est réalisée dans le cadre de la démarche environnementale dans laquelle s'inscrit VIRTUO permet de profiter de l'opportunité d'avoir une surface de toiture disponible pour la transformer en outil de production d'énergie verte.

Comme indiqué dans le permis de construire (à partir de la page 100 dans le document « PC4 – Notice de présentation »), VIRTUO est engagé dans une stratégie de développement durable pour tous ses projets en cours de développement. A ce titre, il est envisagé la solarisation de la toiture de la future plateforme de VIERZON, afin de produire une électricité renouvelable et décarbonée. Une solution mixte avec un générateur en autoconsommation et un autre avec injection de l'électricité sur le réseau électrique est envisagée.

En autoconsommation, l'électricité générée par les modules photovoltaïques sera injectée sur le réseau de distribution Basse Tension de la plateforme logistique pour couvrir une partie de ses besoins, réduisant d'autant le soutirage sur le réseau ENEDIS.

En injection, l'électricité générée par les modules photovoltaïques sera injectée sur le réseau électrique ENEDIS, sous réserve d'obtenir les autorisations, notamment auprès de la Commission de Régulation de l'Energie (CRE) nécessaires.

Il est ainsi prévu de couvrir la totalité de la toiture de 14 cellules sur les 15 du projet. Cela représentera ainsi l'installation de 26 780 m² de capteurs photovoltaïques sur la toiture. Il est à rappeler que la surface d'implantation de ces panneaux est contrainte par la présence d'éléments technique et de sécurité en toiture : surfaces d'exutoires de fumées, de cheminements d'entretien, de toutes les zones d'ombres générées en toiture, etc.

1.4 Dispositions constructives

1-20 Le chauffage de la plateforme est prévu au gaz. Pourquoi ne pas être autonome avec les panneaux photovoltaïques installés ? Comment s'effectue le rafraîchissement en été ?

1-23 Pourquoi afin de limiter la consommation énergétique ne pas imposer des LED pour l'éclairage ?

1-24 Pourquoi le dossier ne comporte aucune prescription sur les matériaux de construction ? Seul l'aspect des bâtiments est décrit.

Dans les espaces de bureaux, il est prévu la mise en place d'une installation permettant de chauffer et de rafraîchir ces espaces grâce à un système VRV (Volume de Réfrigérant Variable). C'est un système électrique qui pourra donc être en partie compensé par l'utilisation de panneaux photovoltaïques en autoconsommation.

En effet, il ne sera pas possible d'être totalement autonome grâce à l'installation photovoltaïque car la production est maximale en journée et en été. Les consommations de nuit, par exemple, ne peuvent pas être compensées.

La chaudière gaz de l'entrepôt est prévue uniquement pour maintenir hors gel le bâtiment, afin de rendre efficient l'installation d'extinction automatique de type sprinkler et éviter que ces installations d'extinction automatique à eau ne gèlent.

Comme il sera évoqué plus loin dans ce mémoire de réponse, VIRTUO s'est engagé dans une démarche de développement durable et notamment en travaillant la décarbonation de ses bâtiments. Ainsi, il s'avère que dans le cadre de l'étude pour réduire l'impact carbone du bâtiment actuellement en cours, une solution de chauffage par pompe à chaleur électrique est également étudiée.

Il n'est pas prévu de système de rafraîchissement de l'entrepôt, la conception de celui-ci lui permet de maintenir une température acceptable en été (mur en béton, isolation par l'extérieur, ...).

Nous confirmons que l'ensemble des éclairages est prévu en LED sur le projet avec de la détection de présence et de la gradation (en fonction de la luminosité de la pièce) pour réduire la consommation d'énergie du bâtiment.

Le projet est soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). A ce titre il doit respecter des dispositions constructives réglementées, entre autres par l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif au stockage en entrepôts couverts.

Ainsi, le dossier qui a été présenté au cours de l'enquête publique comporte la description de l'ensemble des matériaux de construction imposée par la réglementation ICPE (à partir de la page 29 du document "PJ77 – Justificatifs des prescriptions applicables" du dossier de demande d'autorisation).

De plus, dans le permis de construire (à partir de la page 39, dans le document PC04 – Notice de présentation, chapitre « Les Matériaux et les Couleurs de construction »), les matériaux et les couleurs retenues sont présentés et démontrent l'attachement du projet à ses valeurs industrielles qualitatives et la volonté d'être acteur de son environnement local.

2 DÉCIDEURS

- 2-1 Des pressions ont été exercées sur des membres d'associations opposées au projet ?
- 2-2 Les membres du conseil municipal de Vierzon ne peuvent être juges et partie et ne peuvent s'exprimer qu'après un vote adéquat d'autorisation de ce conseil ;
- 2-3 Les 15 ha, occupés par Virtuo, vont éviter aux élus de trouver d'autres sociétés pour s'implanter dans la zone d'activités ;
- 2-4 Les élus locaux cèdent au chantage de l'emploi des géants du e-commerce et des groupes financiers par l'intermédiaire de promoteurs comme Virtuo. Ceux-ci font signer des accords de confidentialité aux décideurs. Les élus devront se justifier de leur complicité et de leur incompétence ;
- 2-5 Les décideurs, en réalité les citoyens avec les impôts, cèdent au chantage à l'emploi en finançant des travaux d'aménagements : construction de routes, de ronds-points, dégrèvement fiscal et discrétion assurée ;
- 2-6 Il est inconcevable qu'un projet écocide puisse voir le jour avec la complicité des décideurs ;
- 2-7 Les décideurs doivent prendre connaissance des difficultés rencontrées par les locataires des plateformes avant d'accorder leur confiance aux porteurs de projets.
- 1-15 Pourquoi les locataires ainsi que les produits pouvant être stockés ne sont pas connus lors de l'enquête ? Pourquoi les décideurs signent des accords de confidentialité ?

VIRTUO ne pourra pas se positionner sur ce type de propos car il est difficile, si ce n'est impossible d'apporter des éléments de réponse aux remarques, allégations reprises ci-dessus qui visent plus exactement la collectivité et non le contenu de nos dossiers de demande d'autorisation environnementale et notre demande de permis de construire, objets de l'enquête publique.

Cependant, nous ne pouvons que constater l'amalgame qui est fait entre e-commerce et logistique. Par ailleurs, laisser entendre que VIRTUO fait signer des accords de confidentialité sont des propos que certains pourraient qualifier de diffamatoires.

Non seulement, VIRTUO ne fait pas usage de ce genre de procédé ni sur son projet de Vierzon ni ailleurs, mais il est également à rappeler que le projet de Vierzon a été présenté officiellement lors du conseil communautaire du 5 novembre 2020 sans aucune contrainte de confidentialité sur le projet en lui-même.

3 PLATEFORMES EXISTANTES

3.1 Un secteur d'activité accidentogène

3-1 Le secteur de la logistique est le second secteur industriel engendrant des accidents de travail ;

Il est vrai que dans toute activité professionnelle, et quel que soit le secteur d'activité, le risque d'accident du travail existe et il est primordial de prévenir et éviter ce risque. Cela se traduit par des politiques, des actions au sein des entreprises visant à éviter ces accidents.

Il est rare que ce genre de remarque soit formulé à VIRTUO au cours d'une enquête publique et cela nous a amené à effectuer quelques recherches sur le sujet.

Ainsi, d'après le rapport annuel 2021 de l'assurance maladie publié en novembre 2022, dont un extrait est repris ci-dessous, le secteur du transport (qui inclut la logistique) est le troisième secteur d'activité en termes de fréquence des accidents du travail en 2021.

Toutefois, on notera qu'entre 2021 et 2019, les effectifs dans ce secteur ont augmenté de 1,5 % alors que le nombre d'accidents de travail a diminué de 8,1 % ce qui démontre une amélioration de la situation.

/ Sinistralités sectorielles

Tableau 75
Évolutions 2019-2021 et 2020-2021 des AT par CTN

CTN	Année 2019		Année 2020		Année 2021		Évolution 2020/2019		Évolution 2021/2020	
	Salariés (en milliers ou en chômage partiel)	AT en % règlement	Salariés (en milliers ou en chômage partiel)	AT en % règlement	Salariés (en milliers ou en chômage partiel)	AT en % règlement	Salariés (en milliers ou en chômage partiel)	AT en % règlement	Salariés (en milliers ou en chômage partiel)	AT en % règlement
A Industrie	1 762 335	50 353	1 738 637	41 062	1 739 518	45 776	0,1 %	11,5 %	- 1,3 %	- 9,1 %
B BTP*	1 731 866	86 360	1 777 316	77 086	1 868 363	89 112	5,1 %	15,6 %	7,9 %	0,9 %
C Transports, EGE*, etc.	2 149 970	97 346	2 120 345	78 497	2 181 683	89 491	2,9 %	14,0 %	1,5 %	- 8,1 %
D Administration	2 644 685	113 994	2 593 968	92 422	2 687 946	95 833	3,6 %	3,7 %	1,6 %	- 19,9 %
E Commerce de détail, etc.	427 318	10 091	426 292	8 423	428 287	9 248	0,5 %	9,6 %	0,2 %	- 8,4 %
F Santé, enseignement, etc.	425 560	17 892	419 206	14 762	424 182	16 780	1,2 %	13,7 %	- 0,3 %	- 5,2 %
G Commerce non alimentaire	2 260 861	48 373	2 292 365	39 455	2 323 848	44 668	3,2 %	12,9 %	2,8 %	- 7,9 %
H Activités de services I	4 740 109	51 103	4 343 160	30 373	4 497 622	35 795	3,6 %	17,9 %	2,6 %	- 9,7 %
I Activités de services II	3 414 637	178 483	3 673 181	157 753	3 912 248	177 972	6,5 %	12,8 %	3,6 %	- 6,3 %
Tous les CTN	19 057 231	655 715	18 344 473	328 633	20 053 897	504 500	3,7 %	12,0 %	2,6 %	- 1,6 %

Données indiquées à titre indicatif. Les données sont en milliers de salariés et en pourcentage de l'effectif total des salariés. Les données sont en milliers de salariés et en pourcentage de l'effectif total des salariés. Les données sont en milliers de salariés et en pourcentage de l'effectif total des salariés. Les données sont en milliers de salariés et en pourcentage de l'effectif total des salariés.

Pour en revenir au cas de VIRTUO, nous apportons une attention particulière à mettre à disposition des plateformes logistiques qui permettent de réduire autant que possible le risque d'accident du travail, même si la plus grande partie de ce travail revient à l'utilisateur final du site.

A titre d'exemple, en 2018, VIRTUO a travaillé avec la CARSAT Rhône Alpes pour améliorer dès la phase de conception le bâtiment logistique développé sur la commune de Miribel, pour réduire les risques d'accident du travail et améliorer les conditions de travail comme les points suivants :

- Mise en place de cheminement sécurisés pour les piétons ;
- Protection mécanique entre les voies de circulation piéton et PL ;
- Eloignement des circulations PL et des circulations VL ;
- Accès en toiture grâce à un escalier hélicoïdal plutôt qu'une échelle à crinoline ;
- Augmentation de la lumière naturelle dans l'entrepôt ;
- Mise en place d'une zone refuge au niveau des quais pour éviter l'écrasement des personnes.

Depuis, ces éléments de réductions de risque d'accidents du travail sont mis en place sur l'ensemble des nouveaux bâtiments développés et construits par VIRTUO. Le projet de Vierzon, entre autres, bénéficie ainsi de ce retour d'expérience.

3.2 Installations classées pour la protection de l'environnement

3-2 les entrepôts logistiques sont des « installations classées pour la protection de l'environnement » qui stockent des produits, dangereux ou non, présentant un risque certain pour l'environnement et les habitants. De nombreux accidents sont à déplorer entre 2009 et 2017 ;

3-6 Le risque d'incendie et/ou d'explosions n'est pas anodin et nécessite des moyens en matériels et en humains importants. Des fumées très toxiques et dangereuses pour la population et la faune sont générées par ces incendies.

Les plateformes logistiques sont effectivement des sites soumis à la réglementation des installations des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et à ce titre :

- Les plateformes logistiques de cette dimension sont soumises à un processus d'évaluation environnementale qui a justement pour objet de traiter des impacts potentiels sur l'environnement du projet et de juger de leur caractère acceptable ou non. Pour mémoire, le contenu de l'étude d'impact du projet est conforme au code de l'environnement et l'ensemble du dossier de demande d'autorisation a fait l'objet d'une instruction de la part de l'inspection des installations classées (la DREAL). L'inspection des installations classées a ensuite jugé la demande recevable dans son avis du 30 novembre 2022. Cet avis précise que :
 - o Le contenu de l'étude d'impact est *"proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine"*.

- Les "éléments du dossier paraissent suffisamment développés pour permettre l'ensemble des parties prenantes d'apprécier au cours de la procédure les caractéristiques du projet".

- Par ailleurs, le dossier de demande d'autorisation environnementale comporte également une étude de dangers, contenant une analyse des risques aillant permis de vérifier que les mesures de prévention et de protection prévues étaient adaptées. Il est à préciser que l'avis de la DREAL du 30 novembre 2022, cité précédemment, précise également que le contenu de l'étude de dangers est en "relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation". On notera que cette étude comporte justement :
 - Des modélisations de flux thermiques et de dispersion des fumées en cas d'incendie sur le site afin de vérifier l'absence d'effets létaux à l'extérieur des limites de propriétés du site en cas d'incendie.
 - Une analyse de l'accidentologie sur des entrepôts (cf. chapitre 3.2, page 28 de l'étude de dangers). Ce retour d'expérience sur les causes, les scénarios possibles et les conséquences potentielles des accidents permet d'évaluer la pertinence des mesures de prévention et de protection proposées dans l'études de dangers.

- Les plateformes logistiques doivent respecter une législation nationale. Ainsi le projet de Vierzon respecte notamment l'Arrêté Ministériel du 11/04/17 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510. Cet arrêté prescrit ainsi les dispositions que doivent respecter les entrepôts pour maîtriser les effets sur l'environnement, que cela soit en fonctionnement normal ou en cas d'accident. A titre d'exemple il est prévu :
 - Un compartimentage du bâtiment en plusieurs cellules pour limiter les surfaces en feu en cas d'incendie ;
 - Un système d'extinction automatique (sprinkler) pour éteindre un départ de feu dans l'entrepôt ;
 - Des écrans thermiques sur les façades pour maintenir les effets d'un incendie dans les limites de propriétés
 - Des moyens de défense extérieurs contre l'incendie dimensionné pour intervenir sur des incendies de cette importance avec un réseau de poteau incendie privées alimenté par une réserve propre au site et des aires de stationnement réservés aux pompiers et disposées de manière à pouvoir intervenir au mieux.

- Les risques létaux d'un incendie d'un entrepôt neuf, répondant aux standards de construction actuels, comme celui projeté par VIRTUO sur Vierzon sont extrêmement faibles et maîtrisés.

Comme évoqué précédemment, en l'absence de locataire précisément connu lors de la rédaction des demandes d'autorisations, VIRTUO a considéré, pour chaque typologie de produits (combustibles, plastiques, papiers, cartons, produits dangereux) la capacité maximale susceptible d'être stockée sur le site, ce qui représente au total un volume supérieur au capacité réelle du site. Les dangers pris en comptes dans l'étude de dangers du dossier d'autorisation environnemental sont donc considérés de manière majorante et permettent de couvrir toutes les diversités de stockages possibles.

3.3 Capacités techniques de VIRTUO

3-3 La société Virtuo a déjà réalisé des plateformes moins importantes mais celle du projet s'avère celle possédant la plus grande surface. Comment son expérience dans ce domaine peut être un gage de sécurité ?

Comme indiqué dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (dans le document « PJ 47 Capacités techniques et financières »), la société VIRTUO a traité les projets suivants dont la surface est plus importante que le projet de Vierzon en tant que Development Manager :

- Plateforme logistique à étage (Rez-de-chaussée et 2 niveaux complémentaires) à Brétigny (91) : surface de 50 000 m² au sol, soit environ 140 000 m² en surface développée ;
- Plateforme logistique à étage (Rez-de-chaussée et 3 niveaux complémentaires) à Augny (57) : surface de 46 500 m² au sol, soit environ 186 000 m² en surface développée ;

De plus, au seul titre de l'année 2022, la société VIRTUO a livré 90 000 m² de surfaces d'entrepôts logistiques dans toutes la France et a lancé 92 000 m² en chantier qui seront livrés en 2023. Cette surface totale est plus importante que le site de Vierzon.

A titre d'exemple, voici quelques-unes des réalisations de VIRTUO :

- Messagerie à Compans (77) : 15 000 m² - Livraison en septembre 2022
- Plateforme logistique de Courcelles (62) : 30 000 m² - Démarrage du chantier en janvier 2022 et livraison en octobre 2022 ;
- Plateforme logistique de Bully-Les-Mines (62) : 36 000 m² - Démarrage du chantier en septembre 2022 ;
- Plateforme logistique de Arles (13) : 30 000 m² - Livraison en décembre 2022 ;
- Messagerie à Sénas (13) : 15 000 m² - Livraison en décembre 2022 ;
- Plateforme logistique de Châteaudun (28) : 24 000 m² - Démarrage du chantier en juillet 2022 ;
- Plateforme logistique de La Chevrolière (44) : 32 000 m² - Démarrage du chantier en mai 2022

VIRTUO a toute l'expérience requise pour développer des plateformes logistiques comme celle de Vierzon par exemple.

3.4 Disponibilités des plateformes logistiques

3-4 De nombreuses plateformes XXL se multiplient de manière alarmante en région Centre et notamment à Bourges pour rationaliser le stockage de marchandises et pour répondre aux demandes toujours plus importantes de commandes sur internet et cela dans des délais de plus en plus réduits. Pourquoi construire une plateforme supplémentaire alors que de nombreuses existent ?

3-5 Des plateformes, achevées depuis de nombreuses années, n’ont pas trouvé de locataires pour occuper toutes les cellules. Une société immobilière spécialisée recense toutes les offres de location et les surfaces disponibles demeurent importantes. Est-il toujours opportun de continuer à construire d’autres plateformes ?

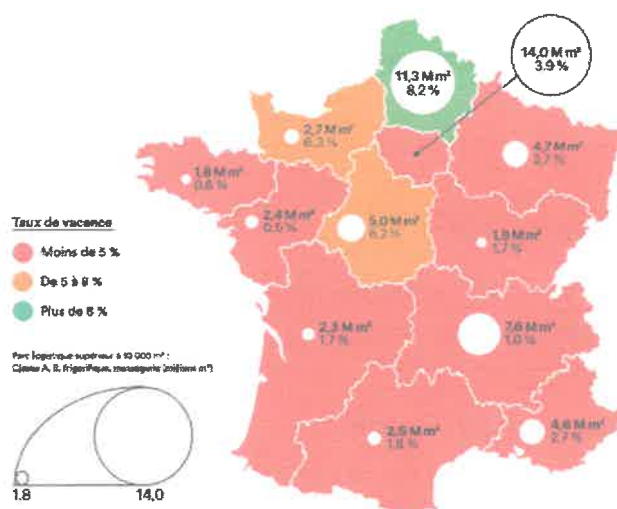
Les raisons pour lesquelles, la plateforme de Vierzon est développée sont expliquées dans le premier paragraphe de ce mémoire de réponse.

Les bâtiments logistiques peuvent souffrir d’un effet optique : ils sont généralement grands, visibles car implantés près de grands axes de circulation. Cela donne l’impression que les entrepôts sont omniprésents. Pour autant, leur contribution à l’artificialisation des sols est inférieure à 1 % quand l’impact de l’habitat représente 41,9 %²

La réalité est qu’aujourd’hui il y a une pénurie de plateforme logistique sur le territoire national.

Il peut être rappelé que l’AFILOG a publié en mars 2023 un « Etat des lieux de la tension foncière et immobilière par région à l’intention des représentants de l’Etat et des collectivités territoriales »³. La situation devient critique : l’absence de disponibilités immobilières et foncières frappent les grands bassins économiques français, aggravant les difficultés des entreprises à se développer, à embaucher et à se moderniser.

Ci-dessous une carte des taux de vacance en France des entrepôts logistiques :



La profession estime qu’en dessous de 5% de vacance la situation est critique. Entre 5 et 8% elle est moins tendue mais encore insatisfaisante.

Pour qu’une entreprise puisse grandir, accepter de nouveaux contrats, diversifier son activité ... elle doit pouvoir déménager selon ses besoins. Une fluidité du parc immobilier est nécessaire. Quand le taux de vacance est trop

² Source : <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-rapport-2019-artificialisation-juillet.pdf>

³ Source : <https://afilog.org/storage/uploads/180b5472-1e0a-43ba-bda1-66e256782bc4/crisis-VF.pdf>

faible, l'espace résiduel ne permet pas aux entreprises d'évoluer en fonction de leurs besoins. Résultat : des entreprises refusent de nouveaux contrats ou restent dans des bâtiments trop anciens car ils ne trouvent pas d'autres options sur le marché.

Une seule région, les Hauts-de-France, est hors du paysage de tension foncière et immobilière. Deux régions sont dans une situation intermédiaire, le Centre-Val de Loire et la Normandie, avec néanmoins des réalités infrarégionales contrastées. En l'occurrence, en Centre-Val de Loire, l'offre logistique est faible autour de Vierzon et centrée autour d'Orléans et Bourges où les disponibilités foncières sont faibles.

4 ZONES HUMIDES

4.1 Zone humide dans le cadre de la ZAC

4-1 Absence de prise en compte des 13 ha de zone humide dès la création du Parc Technologique ;

Cette remarque porte plus sur la création de la ZAC que sur le projet de VIRTUO.

Pour rappel, la ZAC a été autorisée par l'Arrêté Préfectoral du 8 juin 2010 et fait suite à une demande déposée le 27 avril 2009. Au cours de l'instruction de cette demande d'autorisation, le projet de ZAC a obtenu un avis favorable du Service départemental de l'ONEMA (Office national de l'eau et des milieux aquatiques) le 6 août 2009.

Le projet VIRTUO s'inscrit donc sur une parcelle vouée à l'urbanisation et son projet est conforme au PLU en vigueur.

4.2 Avis MRAE

4-2 La MRAe a émis un avis négatif ;

4-3 la MRAe mentionne, dans ses conclusions, que la localisation du projet va conduire à l'atteinte directe et à la destruction de plus de 13 ha de zones humides,

Les assertions concernant la MRAe s'avèrent inexactes.

En effet, la MRAe n'a pas émis d'avis ni positif ou ni négatif sur le projet. Sa conclusion est reprise ci-après :

Le contenu de l'étude d'impact du projet de construction d'un entrepôt de la société Virtuo permet une prise en compte convenable des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé humaine.

Bien que justifiée par le pétitionnaire par les aspects stratégiques du secteur retenu (accès autoroutier, opportunité foncière...), la localisation du projet va conduire à l'atteinte directe et la destruction de plus de 13 ha de zones humides. Indépendamment du niveau d'enjeu associé aux fonctionnalités de ces zones humides, l'absence de présentation d'analyse de solution de substitution amène à douter de la bonne conduite du principe d'évitement qui aurait dû amener, dès la création de la ZAC du Parc Technologique de Sologne sous la maîtrise d'ouvrage de la collectivité, à s'interroger sur le bien fondé de la localisation au regard de cet enjeu.

Trois recommandations figurent dans le corps de l'avis.

Il est d'ailleurs à noter que le second paragraphe est une remarque qui concerne principalement la création de la ZAC, procédure antérieure au projet de VIRTUO.

4.3 Zones humides impactées par le projet

4-4 Le projet va s'implanter sur une zone humide importante qui représente des terres de transition entre les milieux terrestres et aquatiques permettant des fonctions hydrologiques, biogéochimiques et biologiques notamment par la régulation des débits et l'interception des pollutions diffuses. Pourquoi ne pas conserver cette zone humide proche de la forêt domaniale de Vierzon ?

4-6 le projet détruit une zone humide qui permet d'absorber et de stocker l'eau pour éviter les inondations, préserve la ressource en eau, retarde les effets de la sécheresse, capte de grandes quantités de carbone, procure des îlots de fraîcheur en milieu urbain et est un réservoir de biodiversité. Pourquoi détruire cette zone à cet endroit proche de la ville et de la forêt ?

Le projet s'implante au sein du Parc Technologique de Sologne qui est une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) depuis 2010 et qui a pour vocation d'accueillir tout type d'activité, que ce soit le projet de VIRTUO ou un autre, le sujet se serait posé et une compensation aurait dû être mise en œuvre.

Le projet ne se limite donc pas à simplement détruire une zone humide mais les parties prenantes se sont évertuées à rechercher des solutions d'atténuation et de compensation, notamment par le bureau d'étude THEMA dont le rapport est présenté dans le dossier de demande d'autorisation environnemental.

Il est à souligner que dans l'hypothèse où le projet VIRTUO n'avait pas été retenu, une multitude de projets de tailles probablement beaucoup plus modestes, accueillant des PME, TPE, auraient sûrement vu le jour. Toutefois, ces derniers se seraient retrouvés en deçà des seuils réglementaires ICPE ou encore des seuils déclenchant la nécessité d'une étude d'impact. Ils auraient donc pu être construits et mis en exploitation sans qu'aucune étude d'impact ne leur soit demandée. La zone humide aurait pu disparaître sans qu'aucune compensation soit mise en œuvre.

Le projet VIRTUO est donc transparent sur son impact environnemental et sa mise en œuvre de compensations.

4-5 Les rus, de la zone humide concernée par le projet, ne sont pas identifiés ni nommés ;

Le réseau hydrographique du projet a été étudié dans l'étude d'impact (à partir de la page 22 dans le document « PJ4 – Etude d'impact »). Le contenu du dossier est rapidement synthétisé en guise de rappel, ci-après.

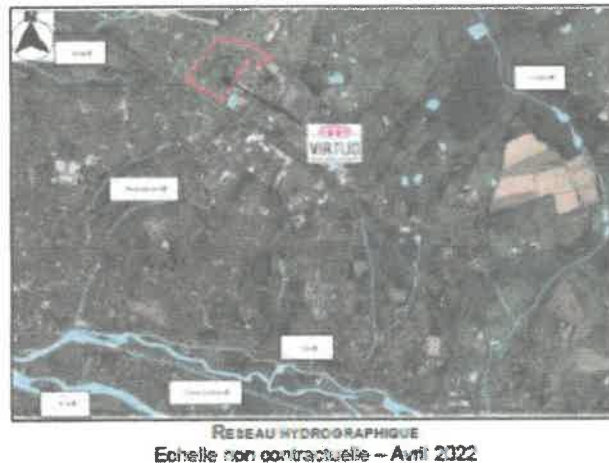
D'un point de vue hydrographique, VIERZON se situe sur le bassin LOIRE BRETAGNE. Ce bassin couvre 36 départements de la Bretagne au Rhône-Alpes. Sa superficie est de 155 000 km² (28% du territoire national).

Ce bassin présente des reliefs d'amplitude variés avec deux massifs montagneux situés à ses deux extrémités et une vaste plaine centrale traversée par la Loire, le plus long fleuve de France. Il est densément peuplé et marqué par les activités humaines (navigation, passé industriel, activités agricoles).

Localement et au plus près, le réseau hydrographique est constitué :

- Du Verdín à 600 m à l'Ouest du projet,
- Du Lunery à 1,8 km à l'Est du projet,
- De résurgence de l'Yère à 600 m au Sud du projet,
- De L'Yèvre à 2,2 km au sud du projet,
- Du canal du Berry à 2,5 km au sud du projet.
- Du Cher à 2,7 km au sud du projet,

Une carte ci-après indique leurs localisations.



Les caractéristiques des cours sont également repris dans le document.

De plus, quelques caractéristiques fonctionnelles de la zone humide du projet sont reprises ci-dessous (extrait du document « Volet Milieux Naturel de l'Etude d'Impact » dans la PJ4 – Etude d'impact – Annexes) :

Zone humide	Zone humide de 13,76 ha
Type de zone humide	Zone humide de plateau
Appartenance à une masse d'eau	FRGR2135 - LE VERDIN ET SES AFFLUENTS DEPUIS LA SOURCE JUSQU'A LA CONFLUENCE AVEC LE CANAL DU BERRY
Nombre d'indicateurs fonctionnels	34 indicateurs fonctionnels sur la zone humide
Indicateurs très fonctionnels	9 indicateurs à intensité maximale : Surfaces construites ; Surfaces construites ; Couvert végétal 1 ; Rareté des rigoles ; Végétalisation des fossés et fossés profonds ; Rareté des drains souterrains ; Rareté du ravinement ; Texture en surface 1 ; Conductivité hydraulique en surface
Principales fonctions assurées	<ul style="list-style-type: none"> • Ralentissement des ruissellements ; • Recharge des nappes ; • Rétention des sédiments ; • Dénitrification des nitrates ; • Assimilation végétale de l'azote ; • Adsorption, précipitation du phosphore ; • Assimilation végétale des orthophosphates.
Fonctions biologiques	Le support et la connexion des habitats sont des fonctions moyennement assurées par la zone humide

4.4 Compensation des zones humides

4-7 Le projet prévoit des mesures de compensation pour des parcelles du Parc Technologique. Le dossier manque de visibilité pour ces compensations ;

4-8 Les parcelles, situées, à la Gratouille, constituent déjà une zone humide car elles sont traversées par des rus et marécageuses avec des petites mares. Ces parcelles sont très boisées. Comment se font l'extension et son amélioration en zone humide comme mentionnées au dossier ?

4-9 La zone de la Gratouille est polluée car elle a servi de dépôts de divers matériaux, gravats et objets de toutes sortes et elle est encombrée de débris depuis des années ;

4-10 Compenser la destruction d'une zone humide par une autre zone humide ne peut être scientifiquement retenue surtout si cette dernière est par ailleurs fortement polluée et déjà classée zone humide ;

4-11 Virtuo devra réaliser ses travaux de compensation sur le terrain à l'ouest de la zone d'implantation de la plateforme après ceux plus conséquents d'un mystérieux autre projet ;

Comme développé dans l'étude d'impact du dossier de VIRTUO et mis à disposition pendant l'enquête publique, afin de répondre à l'impact mutuel des deux projets sur les zones humides (le projet VIRTUO et le projet JACOBI qui se développe également sur le Parc Technologique de Sologne), des mesures compensatoires ont été recherchées sur plusieurs sites. Les différents sites envisagés et prospectés sont localisés sur la figure ci-après.



Les sites ont été sélectionnés en fonction de leur caractéristique mais également en fonction de leur proximité avec la zone d'impact, ainsi, l'ensemble de ces sites appartient à la même masse d'eau que le projet à l'exception du site le plus au sud le long du Cher.

Sur chacun des sites répertoriés, des mesures de compensation zone humide ont été définies lorsque cela était possible. Finalement 4 sites ont été sélectionnés afin de répondre à l'impact du projet VIRTUO et du projet JACOBI.

Les principes des compensations retenues sont les suivants :

- Amélioration et extension de la zone humide du site 3 (MCZH1) : augmentation de l'apport en eau et augmentation du temps de séjour de l'eau sur la parcelle, diversification des milieux ;
- Restauration de la zone humide du site 4 (MCZH2) : mise hors service du réseau de drainage, diversification des milieux ;
- Création de zone humide sur le site 6 (MCZH3) : augmentation du temps de séjour de l'eau sur la parcelle, diversification des milieux ;
- Amélioration et extension de la zone humide de la Gratouille (MCZH4) : enlèvements de remblais sur la zone, restauration des habitats initiaux et plan de gestion ;

La mesure MCZH3 répond particulièrement à l'impact du second projet sur le Parc Technologique de Sologne, le projet JACOBI, aussi bien en termes de milieux que de surface et de fonctionnalités.

Néanmoins, une part des mesures écologiques sera prise en charge par VIRTUO, au titre de la compensation des impacts sur les composantes faunes-habitats d'espèces (mesures relatives à la création d'habitats arbustifs et arborés en tant qu'habitats de compensation).

LOCALISATION DES SITES DE COMPENSATION ZONE HUMIDE RETENUS POUR LE PROJET VIRTUO



Le site de la Gratouille fait donc parti des 4 sites qui ont été sélectionnés afin de répondre à l'impact du projet et est nommé MCZH4. Il est prévu : « Amélioration et extension de la zone humide de la Gratouille : enlèvements de remblais sur la zone, restauration des habitats initiaux et plan de gestion ». L'étude tient compte du fait que le site de la Gratouille est actuellement une zone humide mais qui nécessite d'être améliorée, agrandie et pérennisée.

Le diagnostic réalisé sur le site est le suivant :

« Le diagnostic pédologique met en évidence une grande partie du site en zone humide. Les sols correspondent à des sols alluviaux humides (REDOXISOLS réductiques fluviatiques), voir à des HISTOSOLS localement. Le site comporte également de nombreux habitats végétaux de zone humide, avec une mosaïque d'habitats herbacées hauts, arbustifs et arborés (Cf. Figure 43).

Une espèce végétale protégée au niveau national (*Osmonde royale - Osmunda regalis*) est présente dans le site au niveau des bois de bouleau humide. Des fossés et des cours d'eau sont présents sur le site qui se trouve donc en contexte alluvial. »⁴

Les mesures prévues dans le cadre du projet sont les suivantes :

- Terrassement avec exports en filière appropriée de l'ensemble des zones de remblais repérées afin de retrouver une topographie initiale permettant l'installation d'habitats humides. La topographie à restaurer est celle des terrains humides constatés autour de chaque zone de remblais.
- Réouverture des milieux herbacés par entretien et coupe des ligneux. Dans un premier temps, une coupe des ligneux est envisagée sur l'ensemble de la zone initialement en mégaphorbiaie. Par la suite, un entretien bisannuel par fauche tardive avec export permettra de régénérer la mégaphorbiaie et d'empêcher le développement de ronces et de ligneux.
- Enlèvement des ronciers et des constructions sauvages. Cette action en faveur des zones humides est très localisée, mais répartie en plusieurs points du site. Elle participera à la renaturation de la zone.
- Suppression des espèces végétales invasives. Cette action concerne les robiniers aux abords du cours d'eau, pour lesquels un cerclage est préconisé, et les stations de renouée du Japon localisées sur les remblais. Le cerclage des robiniers permettra de limiter le risque de repousse, et favorisera à terme l'expression d'une ripisylve naturelle tandis que les remblais avec stations d'espèces invasives devront être traités spécifiquement en décharge agréée.
- Plantations arbustive, arborées ou herbacée sur les zones terrassées. Les espaces terrassés, à savoir les anciennes zones de remblais, devront faire l'objet de plantations afin de favoriser la mise en place d'un habitat tel que celui défini sur la Figure 45.
- Mise en place d'un plan de gestion global du site de La Gratouille. Ce plan de gestion à long terme devra permettre de conserver ou de tendre vers les milieux envisagés sur le site. Une ouverture au public pourra également être envisagée pour la mise en valeur de ce site.



Figure 44 : Détail des travaux sur le site de La Gratouille

⁴ Extrait du document « PJ4 – Etude d'impact – Annexes » - Annexe 1 – Etude des milieux naturels

4-12 La loi sur l'eau mentionne clairement que les mesures compensatoires doivent être impérativement réalisées avant la destruction de la zone humide.

Il n'y a pas d'obligation de mettre en place les compensations avant la destruction.

L'article L. 163-1 du code de l'environnement dispose que « *les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état* ».

En complément, ci-dessous un extrait du BDEI 2275, sur la loi sur la biodiversité de 2016, réalisé par Maître Steve Hercé, Avocat associé du Cabinet Boivin & Associés :

« Ces ratios sont calculés en prenant en compte la méthode « surfacique » ou « fonctionnelle », les deux pouvant éventuellement se combiner. En général, on identifie la surface détruite, puis un facteur multiplicatif est appliqué pour obtenir les zones à restaurer ou à créer de fonctionnalité équivalente. Sauf si la fonctionnalité et la qualité de la zone recréée sont meilleures que celle détruite, le ratio utilisé est généralement supérieur à 1, voire beaucoup plus. Plusieurs raisons le justifient telles que l'incertitude concernant la réussite des mesures ou la prise en compte du temps passé pour que les mesures portent effectivement leurs fruits. En effet, même si les compensations sont normalement mises en place avant la destruction, il peut y avoir un décalage dans le temps entre la destruction et les effets des mesures de compensation. Un coefficient multiplicateur plus élevé tient alors compte de cette régression écologique temporaire. Il peut en aller a fortiori ainsi pour des mesures de compensation réalisées postérieurement à la destruction (par exemple, les carrières qui peuvent avoir des compensations in situ lors de la remise en état par phase quinquennale). A ce sujet, contrairement à une idée très répandue dans l'administration, le Code de l'environnement n'impose pas la réalisation des mesures de compensation systématiquement avant la mise en œuvre du projet ».

Aucune exigence de réalisation de la compensation avant la mise en œuvre du projet n'est ainsi imposée.

Bien évidemment, VIRTUO n'a pas l'intention de délayer dans le temps les compensations et celles-ci seront réalisées conjointement à l'opération de construction.

5 IMPACT DES TRANSPORTS

5-1 Le projet, avec les 300 poids lourds et les 400 véhicules légers soit près de 1 400 mouvements par jour, va engendrer un accroissement important du trafic routier sur la rocade mais aussi sur la D926,

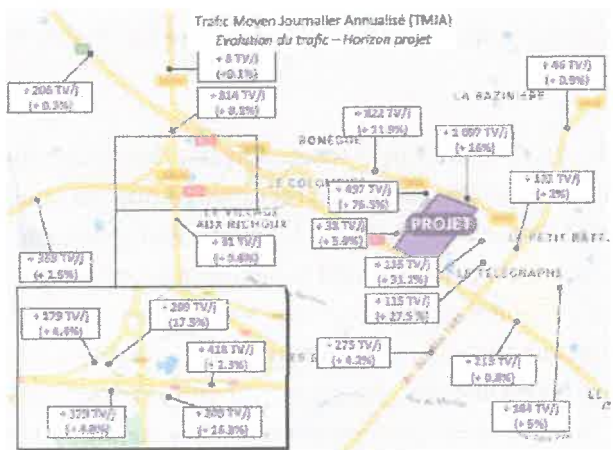
5-3 l'augmentation du trafic va accroître les non-respects des conditions de circulation et de stationnement notamment des poids lourds ;

5-9 L'augmentation du trafic entraîne des risques pour la sécurité des chevaux et des cavaliers souhaitant aller en forêt.

Pour rappel, une étude trafic a été réalisée par CDVIA et est jointe en annexe 3 de l'étude d'impact. Les pages 5 et 6 de cette étude synthétisent son contenu.

Les éléments présentés ci-après sont directement repris du dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

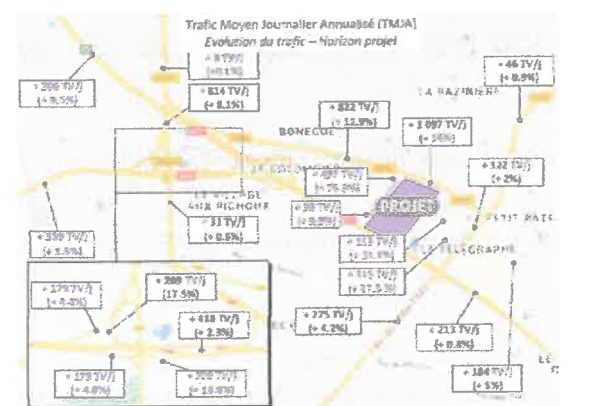
Les éléments de diagnostic ont révélé que le secteur dispose d'une succession de carrefours giratoires à anneau bien dimensionnés pour l'écoulement du trafic et notamment des poids-lourds. En effet, les axes routiers structurants comme la D926 et la D2020 sont dotés de réserves de capacité importantes et permettent de rejoindre rapidement le réseau autoroutier (A71 et A20).



Evolution du TMJA en situation de projet par rapport à la situation actuelle

Un tiers du flux de véhicules légers ainsi que l'ensemble du trafic poids-lourds généré sera affecté sur la D926, qui verra sa charge de trafic renforcée jusqu'au diffuseur de Vierzon-nord. Les conditions de circulation dans le secteur demeureront satisfaisantes et fluides sur l'ensemble des carrefours étudiés. La dispersion des autres flux limitera l'impact du projet sur les autres axes de circulation.

Les évolutions de trafic seront plus visibles en heure de pointe du matin, en raison de la circulation des poids-lourds, plus importante à cette période de la journée.



Evolution du TMJA en situation de projet par rapport à la situation actuelle



Synthèse de l'impact du projet sur les conditions de circulation prévisionnelles

L'étude propose par ailleurs des mesures conservatoires pour limiter l'impact du projet. Ces mesures concernent néanmoins le domaine public, elles ne peuvent être réalisées par VIRTUO ou intégrées à nos dossiers de demandes administratives. Elles sont toutefois synthétisées ci-après :

- Création d'une voie de stockage de 40 mètres pour les mouvements de Tourne-à-gauche depuis la D926 Est en direction de la route d'Ainset pour limiter l'impact du projet sur la route départementale.
- Orthogonalisation du débouché du parking principal sur la route d'Ainset, afin d'améliorer la visibilité.
- Sécurisation des déplacements sur le giratoire situé au nord du diffuseur Vierzon-nord, en interdisant le stationnement sur le bord du giratoire. La problématique du stationnement illicite aux abords du diffuseur, malgré la fréquentation du parking existant, invite à porter une réflexion sur la création d'une véritable aire de covoiturage jalonnée.
- A moyen terme, avec la poursuite du développement du parc d'activité de Sologne le long de la D926, sécurisation des axes routiers alternatifs comme la rue du Petit Râteau et la route d'Ainset par des aménagements en faveur de la réduction de la vitesse (zone 30, chicanes).
- Aménagement de cheminements piétons dans la zone d'activité, en particulier vers le restaurant.
- Mise en place d'une nouvelle liaison cyclable, entre la zone commerciale et le centre-ville.

5-2 Les conditions de circulation sur cette D926 ainsi que dans les rues de la ville ne sont pas respectées notamment les interdictions ;

5-4 La circulation des poids lourds sur la D926 devra nécessiter des dispositions spécifiques plus efficaces afin de ne pas aggraver voire de réduire le nombre de véhicules notamment pour la traversée de Neuvy-sur-Barangeon ;

5-8 La ville d'Aubigny estime que le projet aura des conséquences sur la circulation des véhicules sur la D940 et souhaite des travaux de contournement de la ville ;

Nous comprenons les inquiétudes sur des problématiques de circulations déjà existantes et VIRTUO veillera à ce que les utilisateurs de la plateforme respectent les dispositions routières existantes ou à venir. Mais à ce stade, ce sont essentiellement des mesures qui doivent être prises sur le domaine public et VIRTUO n'a pas la maîtrise de ces sujets.

Des panneaux rappelant le code de la route ou des restrictions de parcours dès le rond-point qui sera aménagé nous semblent être des dispositions qui pourraient s'avérer efficaces.

5-5 Virtuo envisage-t-il d'adopter des conditions de sortie de la plateforme afin de concentrer le maximum du trafic des poids lourds vers le nœud des autoroutes ?

Dans le cadre du projet, une convention de maîtrise d'ouvrage, de réalisation, de participation financière d'un carrefour de type giratoire sur le domaine public de la RD926 et réaménagement de la route d'Ainset hors agglomération de Vierzon pour l'accès à la zone logistique du Parc Technologique de Sologne a été signée entre la communauté de communes de Vierzon Sologne Berry et le département du Cher.

Ce giratoire permettra de sécuriser notamment les accès Poids-Lourds du site mais ne permettra pas d'imposer un accès à l'autoroute en sortie du site sauf si une signalétique adéquate au niveau ou en sortie du giratoire est mise en place. Toutefois, VIRTUO pourra mettre des panneaux de rappel ou de parcours à suivre sur son site avant sa sortie sur le rond-point.

5-6 Afin de faciliter les liaisons notamment avec le ferroutage et accroître l'usage des autoroutes, Virtuo, avec les collectivités, devraient obtenir la gratuité de l'autoroute entre les 2 péages de Vierzon ;

Là encore, VIRTUO ne peut avoir de maîtrise sur ce genre de sujet. Pour autant, c'est une suggestion qui a beaucoup de sens et pourrait avoir un impact bénéfique. Néanmoins, il nous a été indiqué que des discussions ont été engagées dès 2020 entre la Communauté de Communes et COFIROUTE à cet effet et se poursuivent actuellement. Même si ce sujet est en dehors du projet, VIRTUO serait favorable à cette initiative.

5-7 Pourquoi ne pas mieux développer le ferroutage avec un nœud ferroviaire important à Vierzon ?

La présence du port sec sur la commune de Vierzon est une des raisons du choix de l'implantation sur le terrain. L'objectif est bien de proposer aux locataires et de mettre en valeur la plateforme qui permet de relier Le Havre – Vierzon – Fos-sur-Mer par le train et de valoriser ce point dans le choix d'implantation des utilisateurs. Ce point a été développé dans la partie 1.1 – Localisation et caractéristiques du projet.

6 CONCERTATION-CLIMAT SOCIAL

6.1 Emploi

6-1 Aucune plateforme logistique n'a tenu ses promesses en matière d'emplois tant en nombre qu'en qualité ;

6-2 Comment peut-on annoncer un nombre d'emplois alors que les entreprises, locataires, ne sont pas connues ?

6-3 Ce projet va créer des emplois non productifs, peu respectueux de l'environnement et des personnes ;

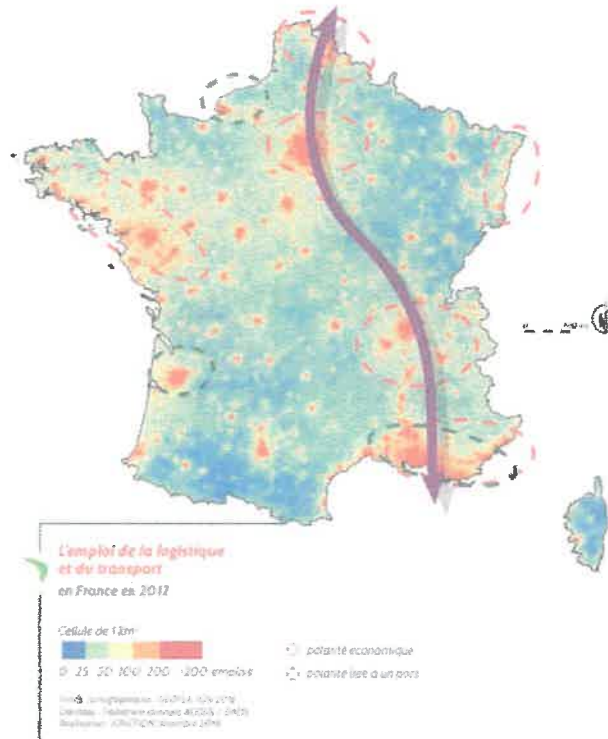
Avec 10 % de création du PIB français et 150 000 entreprises, la filière de la logistique en France est stratégique pour l'économie, l'emploi et le développement des territoires. La logistique est une activité vitale dans la mesure où elle est au service de l'ensemble des entreprises françaises, qu'elles soient industrielles, agricoles ou de distribution, exportatrices ou importatrices.

Cinquième recruteur en France, la filière logistique compte 1,8 million d'emplois en France, soit 4 fois la filière automobile et constitue un débouché attractif pour tous les profils.⁵

La logistique ne se réduit plus au transport et à l'entreposage. Par conséquent, la logistique ne concerne pas uniquement les emplois traditionnels associés au transport de marchandises et aux prestataires de service logistiques, quels que soient les modes de transport.

⁵ Extrait du site <https://www.ecologie.gouv.fr/logistique-en-france>

Le pilotage des flux concerne aussi bien les entreprises industrielles et commerciales que les entreprises du secteur d'activité (au sens de l'INSEE) ou de la branche professionnelle (champ de la Convention Collective Transport et entreposage).⁶

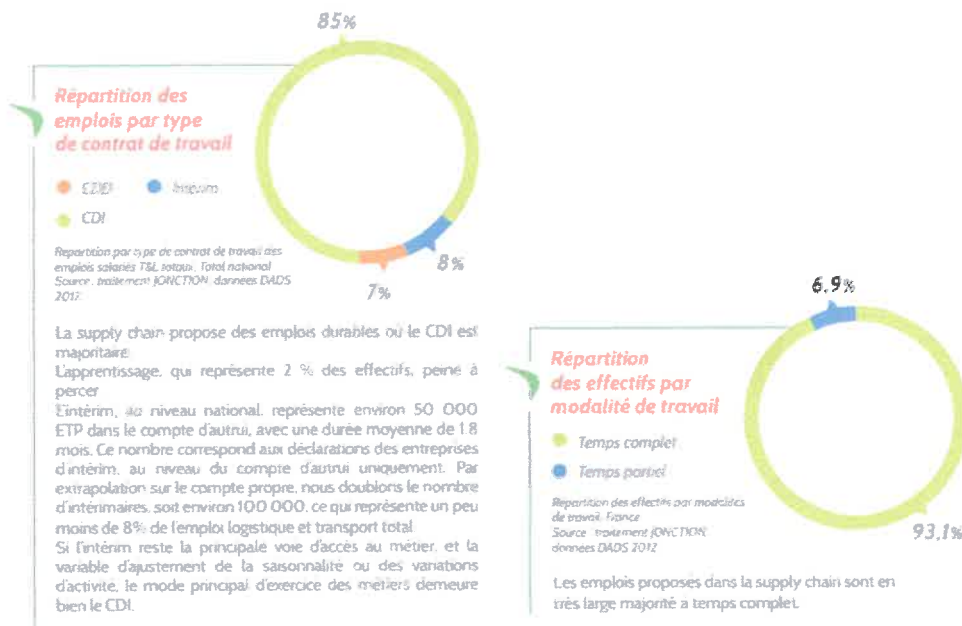


Ci-dessous quelques chiffres clés de la supply chain⁷ :



⁶ Extrait du Panorama de l'Emploi de l'AFILOG réalisé en 2016 : <https://afilog.org/wp-content/uploads/2020/08/Panorama-Emploi-2016.pdf>

⁷ Extrait du Panorama de l'Emploi de l'AFILOG réalisé en 2016 : <https://afilog.org/wp-content/uploads/2020/08/Panorama-Emploi-2016.pdf>



Les ratios d'emplois sont donnés sur la base de nos retours d'expérience sur les plateformes que VIRTUO a développées et mises en exploitation.

6.2 Communication sur le projet

- 6-4 Le projet va générer des destructions d'emplois productifs en facilitant et en accroissant le commerce en ligne de produits fabriqués ailleurs avec un impact environnemental fort ;
- 6-5 Le président de la communauté de communes et l'ancien maire ont toujours refusé un débat public ;
- 6-6 Aucune réunion publique n'a été organisée suivant les recommandations de l'enquête précédente sur la modification du PLU. Seulement des lettres de propagande ont été distribuées ;
- 6-7 L'étude d'un dossier aussi épais aurait nécessité un débat public ou une réunion publique ;
- 6-8 L'étude de ce dossier conséquent, près de 3 100 pages, demande du temps pour une lecture attentive d'autant que la durée de l'enquête est réduite au minimum ;
- 6-9 Pourquoi n'avoir pas pris le temps d'un débat plus ouvert et plus contradictoire avec des arguments intéressants et avoir laissé les débats se dérouler en ville ?

La réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement est l'une des plus exigeantes et contraignantes en Europe dans le cadre du développement et de l'exploitation d'un entrepôt. Ceci explique que le dossier de demande d'autorisation environnementale soit aussi dense et complet. Cependant, c'est un document qui a été analysé et qui a fait l'objet demande de compléments d'informations par la DREAL jusqu'à ce qu'il soit

considéré comme complet pour son passage en enquête publique (voir rapport de la DREAL du 30 novembre 2022). Pour rappel, la MRAe indique dans son avis : « le contenu de l'étude d'impact du projet de construction d'un entrepôt de la société VIRTUO permet une prise en compte convenable des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé humaine ».

Cela étant dit, cette partie de la synthèse du Procès-Verbal concerne plus directement la commune de Vierzon que le projet VIRTUO. Il est donc difficile de répondre à ces remarques.

Néanmoins, nous rappelons que le projet a été conçu et sera construit conformément au PLU en vigueur et respectera les arrêtés ministériels relatifs aux ICPE.

Toutefois, il nous semble avoir compris que la collectivité a estimé que la population vierzonnaise avait été régulièrement informée du projet VIRTUO que ce soit à travers les différents articles de presse et par les communications directes de la collectivité sur le projet. Une copie des communications transmises aux habitants de la communauté de communes et aux syndicats était présente dans le dossier consultable par le public dans le dossier d'enquête publique (documents « h-Lettre ouverte du maire et du président » de janvier 2021, « i-Communiqué Syndicats » et « j-220530_LettreHabitantsVierzon_FD »).

7 IMPACT ENVIRONNEMENTAL

7.1 Gaz à effet de serre et impact carbone

- 6-1 L'augmentation du trafic routier va engendrer une augmentation des gaz à effet de serre (GES) avec des pollutions atmosphériques, des nuisances acoustiques et sonores ;**
- 6-2 La qualité de vie des riverains sera impactée avec des conséquences sur leur santé ;**
- 6-3 Le projet est en contradiction totale avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la communauté de communes. En effet les émissions de GES ne sont pas réduites, le stockage de carbone sera réduit avec la suppression de la zone humide du Parc Technologique et la gestion des flux de marchandises sera accrue ;**
- 6-4 Le projet est contraire à l'urgence des évolutions climatiques et au réchauffement de la planète. En effet bétonner une importante zone humide est contraire à la nécessité de revoir nos modes de vie et de consommation ;**
- 6-5 Le projet porte atteinte à la nature en supprimant des terres agricoles et à la forêt domaniale proche avec la suppression de la zone humide ;**
- 6-6 Le projet supprime des terres arables, d'élevage et de polyculture ;**

VIRTUO a décidé de s'inscrire dans une démarche de réduction de l'empreinte carbone de ses bâtiments en accord avec la Stratégie Nationale Bas Carbone et avec l'objectif d'aller vers le Zéro Emission Nette. Pour atteindre cet objectif, il sera nécessaire de restaurer les émissions incompressibles au moyen, par exemple, de financement de

création de puit de carbone en France et localement autant que possible. Ce point est détaillé dans le paragraphe 7.3. Neutralité carbone.

L'étude des risques sanitaires présente dans l'étude d'impact annexé au dossier d'autorisation environnementale et à la demande de permis de construire conclue à l'absence de risque sanitaire lié au projet.

7.2 Gestion des eaux pluviales

6-7 L'évacuation des eaux pluviales, après traitement, nécessitent une convention avec la société d'autoroute. Cette convention ne figure pas au dossier ;

6-8 Comment s'évacuent les eaux pluviales ?

Sur le site VIRTUO, des aménagements extérieurs pour la rétention et la régulation des eaux pluviales et la rétention des eaux d'extinction incendie. Les eaux pluviales de voirie Poids-Lourds sont traités dans un séparateur hydrocarbure avant le rejet pour éviter toute pollution.

Le rejet des eaux pluviales du site se fait dans le fossé qui longe l'emprise de l'autoroute A71, en limite sud du terrain. Les eaux collectées par ce fossé sont évacuées vers des ouvrages hydrauliques localisés dans l'emprise autoroutière. Une convention devra être rédigée et signée avec la société d'autoroute, celle-ci fait l'objet d'échange actuellement et n'a pas pu être jointe au dossier.

7.3 Neutralité carbone

6-9 Le projet est en totale contradiction avec les objectifs d'obtenir une neutralité carbone à l'horizon 2050 ;

Le projet sera en accord avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone et donc la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Comme indiqué dans la réponse à l'avis de la MRAe, VIRTUO a mis en œuvre une politique de développement durable qui se traduit, entre autres, par une certification environnementale du bâtiment et par un travail approfondi sur le sujet de l'impact carbone des bâtiments. C'est notamment lors de la phase conception technique du bâtiment que les sujets liés à l'analyse de cycle de vie (ACV) et d'impact carbone sont abordés.

Ainsi, afin d'embarquer les projets dans une démarche zéro émission nette, VIRTUO engage dès la phase de conception une phase de mesure complétée par des actions d'évitement et de réduction.

En parallèle et pour contribuer à l'atteinte de la neutralité, une phase de restauration est étudiée via des projets labellisés « Label Bas carbone ».

Ainsi pour le projet de VIERZON, la méthodologie suivante sera mise en place :

En phase conception :

- Accompagnement par un bureau de conseil en environnement ;
- Réalisation d'une première approche Analyse du Cycle de Vie (ACV) à l'échelle du site ;
- Mise en évidence de préconisations « bas carbone » d'évitement ou de réduction adaptées au projet et au site ;
- Sourcing des matériaux biosourcés, recyclés ou issus du réemploi ;
- Ateliers pour analyser l'intégration des préconisations « bas carbone » ;
- Réalisation d'une étude ACV exhaustive sur l'ensemble du site (pas uniquement sur le scope réglementaire) ;
- Rédaction d'un plan d'approvisionnement responsable en matériaux.

En phase exécution :

- Accompagnement par bureau de conseil en environnement afin de consolider les choix et orientations pris lors de la phase conception dans leur mise en œuvre en phase chantier ;
- Priorisation des fournisseurs et produits possédant une Fiche de Déclaration Environnementale et Sanitaire (FDES). Ces fiches permettent de définir au mieux l'impact carbone des produits employés sur site ;
- Suivi travaux des matériaux vertueux intégrés au projet ;
- Mise à jour de l'étude ACV.

En parallèle :

- Identification de la stratégie de restauration la plus adaptée ;

Ces études sont réalisées et disponibles dans la phase d'exécution du projet. Il est d'ores et déjà possible de s'engager sur le fait qu'elles seront traduites par la certification environnementale BREEAM délivrée par un organisme tiers et indépendant.

En conclusion, VIRTUO a décidé sur ce projet, conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone et dans la lignée des actions déjà réalisées sur ses projets précédents :

- De mesurer l'impact carbone du projet initial ;
- De réduire au maximum l'impact des matériaux de construction en intégrant des matériaux vertueux au projet ;
- et de restaurer les émissions incompressibles au moyen, par exemple, de financement de création de puits de carbone en France. Ce point répond à l'objectif de la Stratégie Nationale Bas Carbone d'augmenter les puits de carbone (naturels et technologiques) d'un facteur 2 en 2050 par rapport à 2022.

7.4 Impact sur les activités du centre équestre

6-10 Le projet impacte durablement les activités des 2 centres équestres avec la pollution de l'air, la pollution sonore amplifiée par l'augmentation du trafic routier, la pollution visuelle et lumineuse de la plateforme éclairée en soirée et la nuit.

Les équipes de la communauté de communes et de VIRTUO ont rencontré en juin 2022 les propriétaires du centre équestre pour évoquer leurs appréhensions concernant l'implantation du projet.

Plusieurs études sur différents sujets ont été menées et sont présentées dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour mesurer l'impact du projet logistique sur son environnement. De plus, il a été confirmé aux équipes du centre équestre que la phase V du Parc Technologique de Sologne (qui devait initialement être commercialisée) d'une superficie d'environ 5 hectares ne sera plus commercialisée et intégralement dédiée à la compensation environnementale. Ce terrain se trouve entre le centre équestre et le projet VIRTUO.

Il a été confirmé par la Communauté de Communes dans un courrier adressé aux propriétaires du centre équestre et daté du 30 novembre 2022 que des compléments (merlons, plantations, ...) visant à réduire les impacts sonores et visuels pourront être réalisés tout comme le déplacement de la carrière à minima sur les bases de la carrière actuelle.

8 IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ

7-1 Le projet représente une véritable catastrophe pour la biodiversité et la préservation des espèces animales et végétales. Il participe ainsi à menacer la faune et la flore locale ;

7-2 Les mesures d'évitement et de compensation ne permettront pas de préserver ou de retrouver la fonctionnalité et l'usage du site actuel. Dans ces conditions, cela entraînera la destruction d'habitats pour de nombreuses espèces protégées.

L'étude d'impact sur la biodiversité est longuement abordée dans le dossier de demande d'autorisation environnemental mis à disposition pendant l'enquête publique.

Comme indiqué en conclusion du rapport réalisé par le bureau d'études THEMA Environnement, « Le projet logistique VIRTUO accompagné de l'ensemble des mesures définies préalablement ne remet pas en cause l'état de conservation des populations de ces espèces, de l'accomplissement de l'ensemble des phases de leurs cycles vitaux, et de leurs habitats de reproduction, d'alimentation et de repos sur le secteur.

L'implantation du projet logistique VIRTUO au sein du Parc Technologique de Sologne à Vierzon n'induit donc aucune perte nette de biodiversité à l'échelle du territoire considéré. »

De plus, dans le cadre de la restauration initiée pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone, VIRTUO a décidé de financer des projets de création et d'augmentation de puits de carbone exclusivement en France et autant que possible au plus près de ses projets. Tous ces projets ont également d'autres co-bénéfices pour l'environnement et notamment pour le développement et la préservation de la biodiversité, la préservation des sols, la préservation de l'eau, ...

De plus, le CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région Centre-Val de Loire) a émis le 7 février 2023 un avis favorable sur la demande de dérogation au titre des espèces protégées sous respect des points suivants :

- La sécurisation de la maîtrise foncière des secteurs recevant les mesures compensatoires pour toute la durée de l'exploitation ;
- La concrétisation de la gestion de ces sites, permettant de s'assurer de la mise en œuvre effective de ces mesures, notamment par le choix d'une structure chargée d'en assurer la réalisation ;
- La prise en compte de la nécessaire connexion des sites de mesures compensatoires avec les milieux naturels environnants (notamment par la préservation de corridors écologiques, et l'évitement de tout effet d'enclave sur le long terme par artificialisation périphérique) ;
- L'aménagement du bassin de recueil des eaux pluviales afin de créer des zones favorables aux amphibiens dans son pourtour, et/ou d'autres zones humides propices dans les surfaces en délaissé ;
- Le choix d'un éclairage de type orangé (température chaude), moins attractifs pour les insectes.

VIRTUO a confirmé par courrier le 15 mars 2023 à la DREAL que les 5 points ci-dessus seront respectés dans le cadre du projet. Une copie du courrier est annexée au présent document.

9 DÉCISION SUR D'AUTRES PROJETS

8-1 Suite à l'arrêt du 20 septembre 2022, le Conseil d'Etat déclare pouvoir être saisi, en application d'articles du code de justice administrative et du code de l'environnement, pour suspendre une décision administrative. Virtuo est-il informé ?

8-2 Virtuo connaît-il le jugement du Conseil d'Etat concernant les obligations de l'Etat en matière de réductions de gaz à effet de serre ?

8-3 Des décisions d'annulation d'autorisation de construction de plateformes logistiques ont été émises en 2021 par le tribunal de Lyon et en 2022 par celui de Besançon.

En sollicitant la demande d'autorisation d'exploiter et de permis de construire, VIRTUO se place dans une logique de respect des textes et nous vous confirmons que toutes les mesures sont prises pour ne pas avoir d'atteinte grave à l'environnement.

10 COÛT FINANCIER SUPPORTÉ PAR LA CDC, LES COLLECTIVITÉS ET LES CONTRIBUABLES

9-1 Les collectivités, donc les citoyens, vont devoir supporter les frais des aménagements nécessaires à l'implantation de la plateforme, la création des infrastructures routières et leur entretien ainsi que celui du réseau routier concerné ;

9-2 Qui va supporter les frais de dépollution et de remise en état du site de compensation de la Gratouille ?

Dans le cadre du projet, une convention de maîtrise d'ouvrage, de réalisation, de participation financière d'un carrefour de type giratoire sur le domaine public de la RD926 et réaménagement de la route d'Ainset hors

agglomération de Vierzon pour l'accès à la zone logistique du Parc Technologique de Sologne a été signée entre la communauté de communes de Vierzon Sologne Berry et le département du Cher.

Pour ce qui relève du site de la Gratouille, il s'avère que VIRTUO est amené à acquérir ce terrain dont il assurera toutes les dispositions de compensations prévues. Il évident que les déchets, gravats accumulés au fil des années sur ce terrain devront être évacués préalablement à la mise en place des aménagements étudiés par le bureau THEMA Environnement.

11 IMPACT ÉCONOMIQUE

10-1 Le projet est en contradiction avec le Schéma Régional de Développement d'Innovation et d'internationalisation de la région Centre adopté en début d'année qui fixe le développement économique régional. Ce schéma ne prévoit pas le développement de l'industrie de la logistique mais au contraire le développement de circuits courts ;

10-2 Le projet va l'encontre du soutien à l'emploi local et durable.

Dans un premier temps, nous devons préciser que le projet VIRTUO est conforme au PLU en vigueur et qu'il s'inscrit dans une ZAC qui a pour vocation d'accueillir ce type d'activité.

La communauté de Commune serait mieux à même d'apporter des éléments de réponse.

Des terrains sont toujours disponibles dans la ZAC pour accueillir des activités industrielles à l'image de la société JACOBI qui devrait prochainement s'installer sur une emprise de près de 5ha sur le Parc Technologique de Sologne.

12 IMMOBILIER

11-1 Les riverains vont voir la valeur immobilière de leurs biens chuter ;

11-2 Avec le projet, le Parc technologique ne dispose pratiquement plus de surfaces pour accueillir d'autres sociétés développant des emplois productifs ;

11-3 Le projet va entraîner la dépréciation des biens des centres équestres.

Le terrain pour réaliser le projet se trouve dans le Parc Technologique de Sologne qui est une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). La ZAC est une opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder à ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. Les terrains compris dans cette emprise sont donc voués au développement économique de la communauté de communes. De plus, le terrain est constructible et proche d'un nœud autoroutier et du port sec.

Par conséquent, que ce soit pour le projet VIRTUO ou un autre projet, les terrains sont voués au développement économique et auraient été construits pour des activités logistiques, industrielles, ...

Il est à souligner que dans l'hypothèse où le projet VIRTUO n'avait pas été retenu, une multitude de projets de tailles probablement beaucoup plus modestes, accueillant des PME, TPE, auraient sûrement vu le jour. Ces projets auraient eux aussi eu un impact sur les activités riveraines.

13 DIVERS

Les centres équestres listent les mesures susceptibles de réduire ou de compenser les impacts sur les activités de ces centres. Qui valide et supporte les travaux induits ?

Comme indiqué dans la partie 7.4, les équipes de la communauté de communes et de VIRTUO ont rencontré en juin 2022 les propriétaires du centre équestre pour évoquer leurs appréhensions concernant l'implantation du projet.

Il a été confirmé par la communauté de communes dans un courrier du 30 novembre 2022 que des compléments (merlons, plantations, ...) visant à réduire les impacts sonores et visuels pourront être réalisés tout comme le déplacement de la carrière à minima sur les bases de la carrière actuelle.

ANNEXES :

- Avis de la DIREN du 22 juin 2009 dans le cadre de la création de la ZAC ;
- Courrier du 15/03/2023 à l'attention de la DREAL concernant l'avis n°2023/13 émis le 7 février 2023 par le CSRPN de la Région Centre-Val de Loire
- Etat des lieux de la tension foncière et immobilière par région à l'intention des représentants de l'Etat et des collectivités territoriales de mars 2023

19 JUIN 2009

PRÉFECTURE DU CHER

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE CHER

BORDEREAU d'ENVOI

DIRECTION de la RÉGLEMENTATION
GÉNÉRALE et de l'ENVIRONNEMENT

Bureau de l'environnement et
du développement durable

Tél. 02.48.67.34.10
Fax 02.48.67.34.41

Dossier suivi par
Mme MONMARTEAU
Instructeur

stephanie.monmarteau@cher.pref.gouv.fr

à

Communauté de Communes VIERZON – Pays des Cinq rivières
Direction des Affaires Economiques
A l'attention de David FAGUERET
Maison des Cultures Professionnelles
28 avenue Pierre Sémard
BP 10232

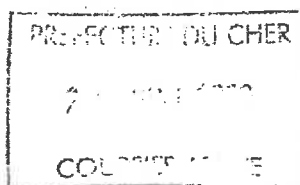
18100 VIERZON

DÉSIGNATION	Nombre de pièces	OBSERVATIONS
<p><u>OBJET</u> : DUP – ZAC de la Rocade Nord dite "parc technologique"</p> <p><u>P. J.</u> : - avis de la DIREN</p>		<p>Transmis pour attribution en vous demandant de bien vouloir me transmettre les éléments demandés</p>

Bourges, le 30 juin 2009

Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation,
Le Chef de Bureau,


Claire REYNAUD



Direction Régionale de l'Environnement
Centre

Orléans, le 22 JUIN 2009

Service Nature, Paysage et Qualité de la Vie
Pôle Aménagement durable du Territoire

Le directeur régional de l'environnement
Centre
à

Référence : MG/MAG/ci0123-ZACRocadeNordVIERZON18
Vos réf. : Bordereau du 30 avril 2009.
Dossier suivi par Mme MONMARTEAU.

Affaire suivie par : Mathias GENT
mathias.gent@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 02.38.49.91.98 – Fax : 02.38.49.91.09

Madame le Préfet du CHER
Direction de la Réglementation Générale et de
l'Environnement
Bureau de l'Environnement et du Développement
Durable
Place Marcel Plaisant
18020 BOURGES Cedex

Objet : ZAC « Espace économique de la rocade Nord » à Vierzon (18).

Par courrier en date du 20 avril 2009, complété par l'envoi du 30 avril, vous m'avez fait parvenir pour avis le projet de dossier d'étude d'impact de la ZAC « Espace économique de la rocade Nord » à Vierzon.

Le projet porte sur une surface de 80 ha, directement au nord de l'autoroute A71.

Ce dossier m'amène à formuler les observations suivantes :

VOLET PAYSAGE

Le dossier de 2008 restait très flou sur les enjeux paysagers du site, sur les impacts du projet et sur les mesures envisagées.

Les compléments de mars 2009 permettent de préciser certains éléments du projet, mais globalement l'ambition qualitative reste assez faible et la cohérence du projet paysager n'est pas évidente.

Concernant les plantations

Il manque un plan d'ensemble précis des plantations projetées et de celles qui doivent être conservées dans le projet, afin d'avoir une vue globale du projet. La cohérence de traitement paysager des voies n'apparaît pas, de même que la hiérarchisation de celles-ci.

PREFECTURE du CHER

le 24 JUIN 2009

n° 461

Destinataire

D P S E / 4 B

Présent
pour
l'avenir

Horaires d'ouverture : 8h15-12h00 / 13h45-17h00
Tél. : +33 2 38 49 91 91
5 avenue Buffon - BP 6407
45064 Orléans Cedex 2
<http://www1.centre.ecologie.gouv.fr>

La composition des « bandes boisées » du plan (page 9) reste à préciser : une partie de ces bandes concerne les abords de la voie principale qui traverse la ZAC, tandis qu'une autre concerne les lisières nord de la ZAC. Ces deux implantations ne devraient pas être constituées de la même façon, on peut imaginer la plantation d'un alignement simple ou double d'arbres de haut-jet le long de la voie principale, tandis que les bandes boisées des lisières seraient constituées de haies bocagères ou de bosquets.

Concernant les bâtiments et les parcelles

L'intérêt du COS semble discutable dans ce type de zone. Il conduit en effet souvent à un gaspillage d'espace important et donc à une consommation accrue de terres agricoles, sans pour autant permettre d'assurer une meilleure qualité d'aménagement urbain. Il serait plus efficace d'imposer par règlement de la ZAC un positionnement homogène des bâtiments et des éventuels espaces verts le long des voies.

Il serait opportun de disposer d'un règlement précisant les règles d'implantation des bâtiments par rapport à la voie, le positionnement des aires de stationnement et de stockage, les volumes et couleurs, les aménagements paysagers des limites parcellaires.

VOLET FAUNE FLORE MILIEUX

Qualité des informations fournies dans l'étude :

L'étude faune-flore-milieu, réalisée par Thema environnement, est de bonne qualité et permet de cerner les enjeux en présence.

La majeure partie du site est occupée par des prairies pâturées et/ou fauchées, au cortège floristique banal. Ces zones accueillent également un réseau bocager important et quelques arbres isolés remarquables. Enfin, le périmètre de la ZAC abrite 11 mares, dont certaines intéressantes en termes de flore (deux mares hébergent la Pulicaire vulgaire (11 et 3 pieds), espèce protégée au niveau national), et, dans une moindre mesure, de faune (Rainette verte, Grenouille agile, Grenouille verte).

Prise en compte par le projet des risques d'impacts sur le milieu naturel :

Le projet prévoit la conservation des arbres isolés, de la trame bocagère, des fossés et de 9 des 11 mares recensées. Les mares qui seront remblayées ne comportent pas de végétation développée ni d'espèces protégées (berges abruptes).

Les mares préservées seront entourées d'un espace tampon, mais la largeur de cette zone tampon n'est toutefois pas exposée dans l'étude d'impacts. Il convient de prévoir une bande minimale de 5 m autour de chaque mare, matérialisée de façon pérenne, pour une meilleure efficacité de la protection.

Cette mesure permettra de compléter la bonne intégration d'ensemble des enjeux faune-flore-milieu du site dans ce projet.

VOLET EAU

Je m'en remets pour ce volet à l'avis du service en charge de la police de l'eau.

Néanmoins, ma lecture du dossier me permet d'en dégager les éléments suivants :

Le projet ne paraît pas globalement présenter de point bloquant, sous réserve d'en analyser de façon plus approfondie les enjeux d'hydrologie et de qualité des eaux (abattement de la pollution, calcul de dilution au niveau de la rivière, QMNA 1/5 de la rivière "le Verdin").

L'ensemble des eaux pluviales est collecté dans des fossés et noues puis stocké et traité dans des bassins de décantation étanches, existants ou non (ouvrage de rétention de L' A 71) . Les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie centennale avec débit de fuite de 3l/s/ha.

La DCE est bien prise en compte au niveau de la qualité du milieu récepteur.

Les eaux usées vont rejoindre la STEP de VIERZON sans problème apparent de surcharge de la station d'épuration.

Le projet ne se situe pas à priori dans un périmètre de protection de captage d'eau potable (la station de pompage de Saint-Lazare est située au Sud de Vierzon, avec prise d'eau dans le Cher).

Le projet ne se situe pas en zone inondable.

EN CONCLUSION

Sans préjuger de l'avis émis par les services en charge de la police de l'eau, j'émet un avis favorable sur ce dossier sous réserve des mesures suivantes :

pour le volet paysage, intégration au dossier d'étude d'impact des éléments suivants :

- plan d'ensemble précis des plantations ;
- composition des bandes boisées ;
- règlement concernant les bâtiments, les aires de stationnement et de stockage ;

pour le volet faune flore milieux :

- prévoir une bande pérenne minimale de 5m pour l'espace tampon de chaque mare conservée.

Pour le Préfet de la région Centre et par délégation
Le Chef du Service Nature, Paysage et
Qualité de la Vie


Thierry MOIGNEU

**Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Centre**
6 place de la Pyrotechnie – CS 70004
18300 BOURGES

A l'attention de Christophe GAVORY
Chef de la subdivision Cher 2 – Inspecteur
des Installations classées – UDI1836/UD18

A Paris, le 15 mars 2023

Objet : Réponse à l'avis du CSRPN de la Région Centre-Val de Loire concernant la demande de dérogation au titre des espèces protégées
Projet de construction d'un entrepôt logistique sur la commune de VIERZON – Lieudit Les Grandes Varennes

Monsieur,

Nous revenons vers vous concernant l'avis n°2023/13 émis le 7 février 2023 par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région Centre-Val de Loire qui a émis un avis favorable sur notre demande de dérogation au titre des espèces protégées sous réserve du respect de 5 prescriptions.

Nous vous confirmons que nous respecterons ces 5 points dans la réalisation de notre projet.

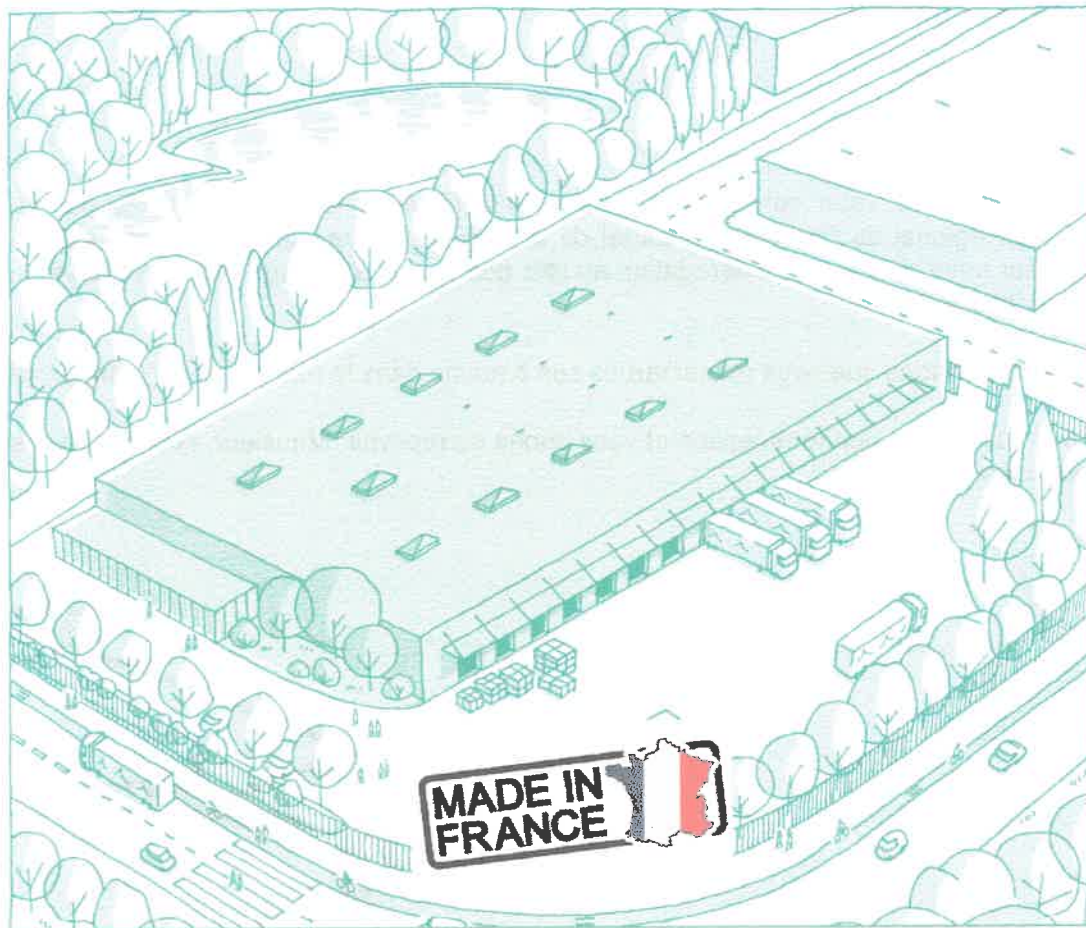
Nous vous souhaitons bonne réception et vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les plus respectueuses.

Mélanie CAHIN
Chef de projet



Etat des lieux de la tension foncière et immobilière par région à l'intention des représentants de l'Etat et des collectivités territoriales

mars 2023



Claude Samson



Président d'Afilog

La situation devient critique : l'absence de disponibilités immobilières et foncières frappent les grands bassins économiques français, aggravant les difficultés des entreprises à se développer, à embaucher et à se moderniser. Comme si cela ne suffisait pas, le déséquilibre croissant entre l'offre et la demande conduit à une augmentation des loyers des entrepôts – près de 8% en un an – fragilisant encore davantage les entreprises de notre pays, singulièrement les TPE et les PME.

*Or, à quoi servent nos entrepôts ? A **irriguer notre économie**, telle la sève de l'arbre. La réponse aux nouveaux modes de consommation, le renouveau industriel français, la décarbonation des flux de marchandises ou encore la souveraineté économique, tous ces enjeux essentiels passent par le développement de nouveaux entrepôts sur le territoire. D'autant que les acteurs de la logistique font leur « **aggiornamento** » indispensable pour intégrer désormais le **défi climatique** dans la conception, la construction et l'exploitation de leur bâtiment ; tout n'est pas encore parfait mais la reconversion des friches ou la préservation de la biodiversité sont déjà plus des innovations : elles sont les pratiques que les professionnels de l'industrie logistique maîtrisent, dans un souci de responsabilité et une volonté concrète d'être au rendez-vous des objectifs capitaux de réduction des émissions carbone à l'horizon 2030.*

A l'automne 2021, après la signature en juillet entre l'Etat et Afilog d'une charte d'engagements réciproques sur la double performance écologique et économique de l'immobilier

logistique, les ministres réunis en Comité Interministériel de la Logistique ont ainsi demandé aux Préfets de réunir des conférences régionales de la logistique. L'objectif : aboutir à une **cartographie opérationnelle** des implantations logistiques à intégrer dans les documents d'urbanisme et de planification, au niveau régional puis métropolitain, intercommunal et communal ; mais aussi **accélérer toutes les procédures et pratiques administratives permettant de créer de l'offre foncière et immobilière.**

Ce travail de concertation et de recensement a permis de mettre en lumière une **crise silencieuse de la logistique** : la pénurie de surfaces s'accroît dangereusement dans de nombreuses régions sans qu'aucune mesure palliative ou corrective ne soit prise. Sans en être la seule responsable, cette restriction des ressources immobilières participe à ralentir la productivité des entreprises et à les détourner des nécessaires efforts de modernisation de leur activité, de leur flotte de véhicules et de leurs outils de production. Et ce, dans un contexte économique qui se durcit fortement et qui fragilise durablement un secteur du transport, de la logistique et de la distribution déjà en tension.

Prenez donc ce document pour ce qu'il est, c'est-à-dire une alerte documentée et sincère d'une crise logistique qui vient et que personne n'aperçoit encore. Notre objectif est avant tout de CONVAINCRE de l'absolue nécessité d'une ACTION URGENTE ET COLLECTIVE de l'Etat et des collectivités, aidés par les acteurs privés, pour prendre les mesures qui s'imposent afin de sauver un vaste tissu d'entreprises en grand danger pour les années qui viennent et de permettre de rétablir la compétitivité et la souveraineté de notre pays !

NOTRE PROPOSITION

Ensemble donnons à la France la logistique dont elle a tant besoin !

Nous, professionnels, répondons - comme toujours - présents pour relever ce défi collectif aux côtés de l'Etat et des collectivités !

Une mobilisation urgente, opérationnelle et ambitieuse de foncier par les collectivités en est la condition première. **Nous proposons qu'une mobilisation nationale, à visée opérationnelle, puisse être conduite avec l'Etat et les collectivités ; puis qu'un état d'avancement quantifié du foncier ainsi identifié et disponible sous six mois soit présenté au prochain Comité Interministériel de la Logistique (CILOG).**

Sur le plan **opérationnel**, nous continuerons à produire des données, à rassembler l'expertise de nos adhérents et à contribuer aux travaux des collectivités sur l'identification et le fléchage de foncier. Nous apporterons des réponses rapides aux besoins de revitalisation de friches et chercherons à trouver, pour chaque site logistique urbain, son optimum d'utilisation.

Sur le plan **prospectif**, nous sommes convaincus de la nécessité d'**approches régionales, bien plus opérationnelles que les conférences régionales** déjà tenues, à mener par les responsables des SRADDET en concertation active avec les intercommunalités, communes et métropoles compétentes en matière de PLU pour répondre aux **besoins logistiques existants** et à ceux produits par les mutations économiques que nous traversons.



Les besoins de la logistique sont ceux des populations !
Densités de population à travers une vue aérienne nocturne ISS 2018

1

La logistique en France : une industrie au service de notre économie

La logistique est une activité au service de toutes les autres.

Les entrepôts :

- **Organisent** les flux de marchandises. L'entrepôt ne crée pas les flux, il les optimise et les réduit !
- **Réduisent** les coûts pour les entreprises et les particuliers, car ils concentrent les stocks dans les lieux optimaux et réduisent l'empreinte de la chaîne logistique.
- **Permettent** à un territoire de retrouver une attractivité pour réindustrialiser et réduire la demande de transport par la localisation optimale des stocks.

2

La logistique : une éco-industrie responsable

La profession s'est engagée à atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2040, avec des mesures telles que le développement du photovoltaïque, la géothermie, les stations d'hydrogène vert, ...

L'immobilier logistique accompagne les efforts des transporteurs pour moderniser des flottes de véhicules en installant par exemple des stations multi-énergies et en prévoyant, quand cela est possible, un accès fluvial et/ou un embranchement ferroviaire.

La profession **optimise l'usage du foncier**, en utilisant en priorité des friches, en maximisant les capacités constructives d'un site et en cherchant des formes immobilières plus denses (verticalité).

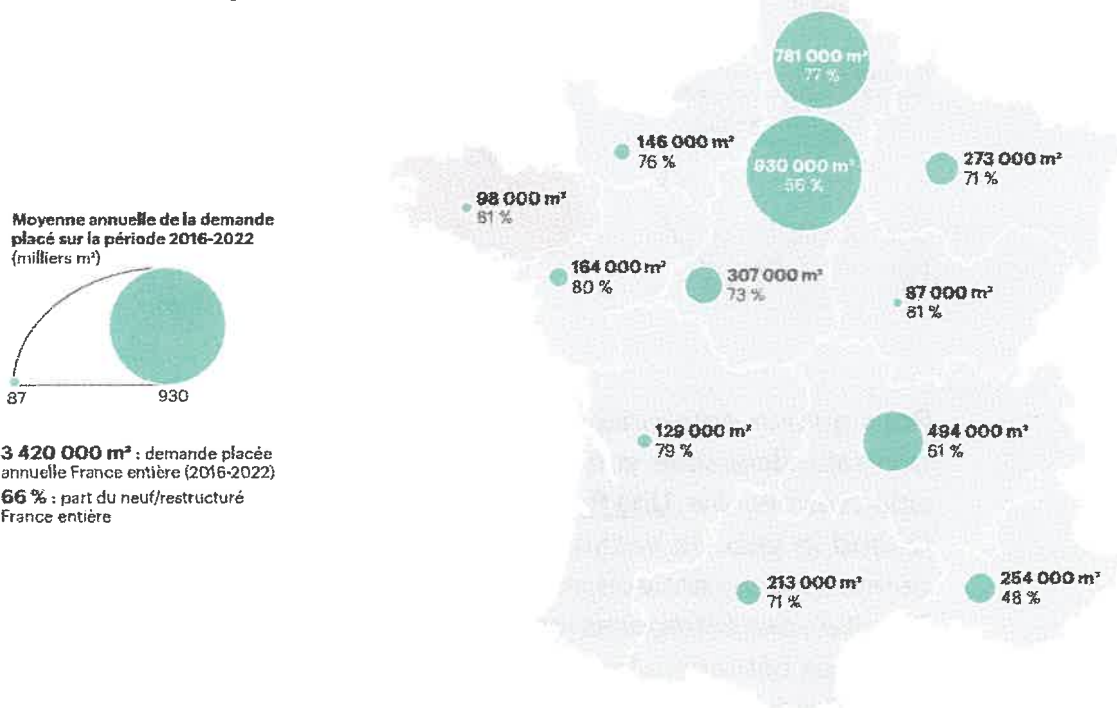
Dans la conception des bâtiments, le **bien-être des salariés** est une préoccupation essentielle (lumière naturelle, qualité des espaces de travail et de pause...)

Les abords des sites logistiques sont traités de manière à préserver et à développer la **biodiversité**.

3 Demande placée et artificialisation des sols

- En France, les entrepôts d'activités de rayonnement international sont principalement concentrés sur les **corridors industriels et logistique européens réunissant les bassins de Lille, Paris, Lyon et Marseille**. De nouvelles polarités logistiques se constituent autour des grandes métropoles françaises.
- Les entrepôts de distribution fine des territoires sont implantés dans **toutes les régions** : dans les **ports**, les **aéroports** ou à **proximité de chaque grande ville**.

La demande placée

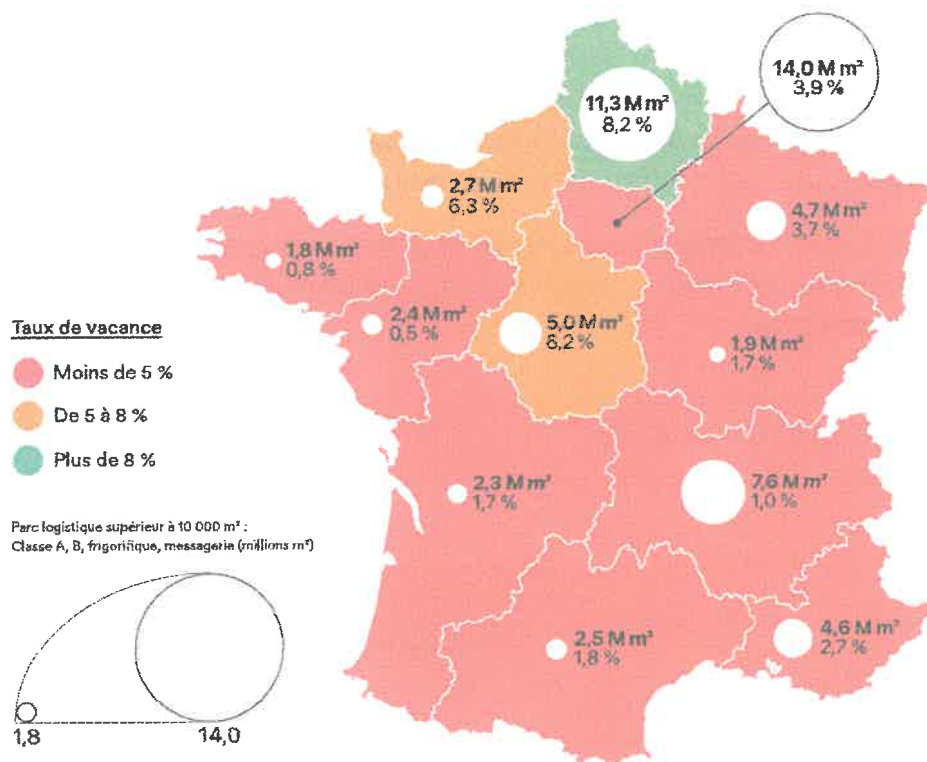


Notion beaucoup utilisée en langage immobilier, la demande placée représente l'ensemble des transactions, prises à bail et acquisitions. Les transactions portent sur des bâtiments existants, ainsi que sur des bâtiments neufs. La part des surfaces neuves dans la demande placée sur la période 2016 – 2022 est de 33%. Les deux tiers des transactions ne consomment donc pas de foncier additionnel.

La demande placée est concentrée sur la Dorsale, mais des polarités secondaires regroupent un nombre significatif de transactions. La part des industriels dans la demande placée a évolué, passant de 8% sur la période 2013-2015 à 11% sur la période 2016-2022. Elle devrait augmenter si l'ambition de réindustrialisation se concrétise.

4

Le faible taux de vacance du parc illustre la difficile mobilité résidentielle des entreprises logistiques



Pour qu'une entreprise puisse grandir, accepter de nouveaux contrats, diversifier son activité ... elle doit pouvoir déménager selon ses besoins. **Une fluidité du parc immobilier est nécessaire.** Quand le taux de vacance est trop faible, l'espace résiduel ne permet pas aux entreprises d'évoluer en fonction de leurs besoins. Résultat : des entreprises refusent de nouveaux contrats ou restent dans des bâtiments trop anciens car ils ne trouvent pas d'autres options sur le marché.

La profession estime qu'en dessous de 5% de vacance la situation est critique. Entre 5 et 8% elle est moins tendue mais encore insatisfaisante.

Une seule région, les Hauts-de-France, est hors du paysage de tension foncière et immobilière.

Deux régions sont dans une situation intermédiaire, le Centre-Val de Loire et la Normandie, avec néanmoins des réalités infrarégionales contrastées.

5

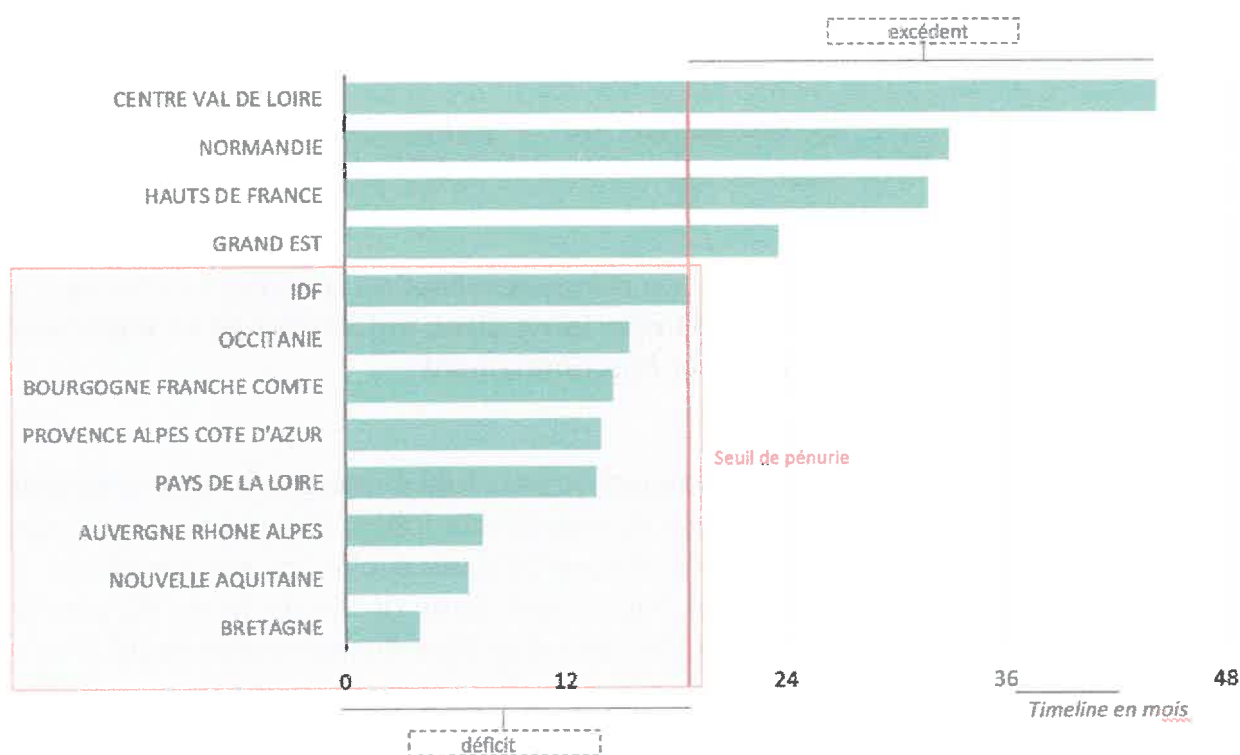
Pour que l'économie respire, le parc logistique doit pouvoir évoluer et se renouveler

Une **forte tension sur l'offre de bâtiments logistiques** est déjà constatée dans une majeure partie des régions françaises. Ce phénomène s'explique par plusieurs facteurs :

- la **croissance de la population** et les besoins de **développement des entreprises déjà présentes** sur le territoire
- la volonté de **réindustrialisation du pays, qui conduit à redévelopper d'importants sites industriels et la logistique nécessaires à leur fonctionnement**
- le **vieillissement du parc logistique actuel approchant de l'obsolescence** au vu des enjeux (objectifs environnementaux, augmentation des coûts énergétiques, évolution technologiques...). Un bâtiment logistique a une durée de vie d'environ 40 ans, on estime qu'aujourd'hui plus d'un tiers du parc a plus de 20 ans.
- **les mutations profondes des modes de consommation intégrant l'omnicanalité et le e-commerce (15 à 20% de la distribution).**

Afin d'éviter de miter le territoire pour optimiser les km de transport, favorisons le développement de bâtiments, y compris de grande taille, au plus près du centre des métropoles, servant aussi bien les grandes surfaces commerciales que les petites boutiques de centre-ville, les entreprises, les collectivités, les particuliers, les biens vitaux ou de confort, 24h/365 jours par an, quelles que soient les conditions sanitaires, sociales ou géopolitiques.

Capacité d'absorption de la demande placée : quelles sont les régions sous tension ?



Cet indicateur montre le rapport entre demande logistique et l'offre vacante et future à pourvoir : c'est-à-dire à combien de mois de consommation de surfaces chaque région est-elle en mesure de répondre avant de faire face à une rupture totale des stocks.

Aujourd'hui les 2/3 des régions de France métropolitaine, soit 8 régions sur 12, sont en forte pénurie si on regarde l'indicateur de capacité d'absorption de la demande placée.

6

La pénurie d'offre amène une désoptimisation économique et écologique

S'ils ne trouvent pas de surfaces pour s'implanter pour s'agrandir, les entreprises doivent trouver des solutions de stockage plus éloignées, ce qui implique :

- **Davantage de trafic et de pollution**

L'éloignement de l'optimum géographique désoptimise les flux et augmente le nombre de camions sur les routes.

- **Des entreprises et un tissu associatif en danger**

La tension sur l'offre de bâtiments logistiques disponibles entraîne une **croissance mécanique des loyers** et une pression accrue sur les entreprises locataires, notamment les **TPE PME** dont les marges sont contraintes. Autre conséquence mal connue : **les acteurs associatifs très dépendants de la logistique** (Médecins du Monde, Médecins Sans Frontière, Secours Populaire, Restos du Cœur, Emmaüs...) ont de plus en plus de difficulté à trouver les surfaces adaptées à leurs besoins et leurs moyens, ce qui fragilise leur activité.

7

Une impérieuse responsabilité collective pour éviter la crise de l'industrie logistique : dédier et planifier le foncier

La situation de l'industrie immobilière logistique est critique. Et la responsabilité est **collective** pour éviter la crise qui vient.

- **Les entreprises du secteur** – chargeurs, transporteurs, industriels, propriétaires – sont mobiliser pour continuer à investir en France et à progresser dans leur transformation écologique.
- **L'Etat** a commencé à engager la simplification et l'allégement des procédures ; celle-ci doit se poursuivre, tout comme **l'accélération des délais et l'évolution des pratiques administratives** pour la délivrance des autorisations permettant de créer cette nouvelle offre, mais aussi de développer des alternatives au mode routier.
- La mobilisation des **collectivités** est essentielle, dans leur capacité à **quantifier, dédier et mobiliser concrètement le foncier logistique dont leur territoire a besoin.**

Compte tenu de la situation préoccupante que traverse l'immobilier logistique, mais également des ambitions politiques pour la relance de notre industrie, **nous appelons l'ensemble des collectivités à prendre part à cet effort commun, en mobilisant du foncier disponible** en faveur de l'implantation de projets logistiques.

Cette mobilisation n'est pas seulement nécessaire, elle est une garantie au développement économique de nos territoires ainsi qu'à la réindustrialisation !


« Cet état des lieux chiffré prouve la très forte tension en matière d'immobilier logistique, avec une pénurie de capacités de stockage et traitement des marchandises dans la majorité des régions françaises.

Nous devons collectivement, Etat, collectivités locales et acteurs privés, trouver le chemin pour remédier à cette tension. En effet, la réindustrialisation, le développement économique et la transition écologique des transports nécessitent tous une augmentation des volumes de stockage et, par conséquent, des besoins fonciers.

Pour ce faire, la filière propose d'accompagner les acteurs publics locaux dans la planification de leur territoire logistique. Il faut aboutir à des cartographies opérationnelles, articulant les infrastructures de stock et de flux nécessaires pour construire la logistique écologique de demain »

Anne-Marie Idrac Présidente de France Logistique

*Afilog remercie chaleureusement les contributeurs
à la réalisation de ce document*

**CBRE** **CUSHMAN &
WAKEFIELD** **EOL** **JLL** **BNP PARIBAS
REAL ESTATE** www.afilog.org 5 rue de Castiglione, 75001 Paris +33 1 53 45 27 21 contact@afilog.org [linkedin/afilog_log](https://www.linkedin.com/company/afilog_log) [twitter/afiloglog](https://twitter.com/afiloglog)

