

# LOGISTIQUE

## Fronde contre l'essor des entrepôts dans le Centre-Val de Loire

LE 19 JUILLET 2023 9 min

**Le fort développement des plateformes logistiques dans la région suscite l'opposition d'habitants et commence à interroger les élus locaux.**

Offrir cet article

Par [Marion Perrier](#)

« *Après la Loire et ses châteaux, la Loire et ses entrepôts !* » Cette carte postale là, Dominique Buissou n'en veut pas. Son collectif « Beaugency, béton et camions, ça suffit » a obtenu l'année dernière l'abandon du projet de plateforme logistique Parcolog, qui prévoyait de s'installer aux portes de cette charmante commune de 7 400 habitants, dans le Loiret.

En ce mois de juin, elle distribue les tracts pour convaincre les Balgentiens de participer à l'enquête publique en cours concernant un deuxième projet similaire. Dans le Loir-et-Cher, à Romorantin, un « *débat alternatif* » vient d'être organisé par l'association Romo citoyenne pour discuter des desseins de Catella Logistic, qui veut installer deux entrepôts sur un site de 18 hectares.

Dans le Cher, le projet Virtuo conduirait à la destruction de 13 hectares de zones humides pour ériger un entrepôt de 80 000 m<sup>2</sup>. Le collectif « Vierzon nord, hangars et tout camion, c'est non » attend les résultats de l'enquête publique le concernant et réfléchit à de possibles recours juridiques. Cinq ont déjà été déposés cette année et un autre en 2022 par A bas le béton, qui lutte contre autant de projets de plateformes logistiques programmés à Mer, commune de 6 200 habitants, à une vingtaine de kilomètres de Blois.

Ces collectifs, rassemblés depuis fin 2021 au sein d'une coopération régionale, prennent des visages variés, rassemblant des enseignants retraités, des militants écologistes, d'anciens encartés à La France insoumise, ainsi que de simples riverains des projets contestés.

Mais les arguments évoqués sont partout les mêmes. Ils dénoncent la destruction de zones naturelles et de réservoirs de biodiversité au nom d'un modèle économique qu'ils rejettent. « *On artificialise de nouveaux espaces non pas pour créer des richesses ou permettre à des territoires d'accéder à la vente en ligne, mais simplement pour pouvoir livrer plus vite. C'est la quintessence du modèle consumériste* », dénonce Noé Petit, le jeune président d'A bas le béton.

### Atouts géographiques

Leurs inquiétudes portent aussi sur la pollution de l'air, les nuisances sonores et visuelles, et l'impact sur le trafic de projets synonymes de plusieurs centaines de mouvements quotidiens de poids lourds. Les opposants se méfient des promesses de créations d'emplois avancées, émettant des doutes sur leur nombre mais aussi leur qualité.

« Il y a par endroits une inadéquation entre les besoins des employeurs dans les entrepôts, en termes d'aptitudes physiques, d'horaires, et le profil des demandeurs d'emploi avec par exemple beaucoup de plus de 50 ans ou de femmes avec enfants », souligne Karin Fischer, élue Europe Ecologie-Les Verts et présidente de la commission emploi du conseil régional.

Pourtant, le Centre-Val de Loire séduit les logisticiens grâce à sa situation géographique, ses neuf autoroutes et ses loyers relativement modérés par rapport à ceux d'Ile-de-France. On compte déjà 6 millions de mètres carrés d'entrepôts dans la région et 3,5 millions de mètres carrés étaient en projet en 2022<sup>1</sup>.

Une accélération de leur développement est constatée ces dernières années en lien avec le boom de la logistique. « Cela s'explique par la poursuite de la mondialisation des échanges, l'essor de l'e-commerce mais aussi par l'externalisation des entrepôts qui autrefois étaient dans les usines », explique Laetitia Dablanc, directrice de la chaire Logistics City à l'université Gustave-Eiffel.

La région s'est en outre montrée accueillante, finançant notamment des programmes de formation aux métiers de la logistique. « Il y a eu beaucoup d'accompagnement, avec des filières et des agences d'intérim spécialisées », rappelle Cyril Bergerault, membre d'Afilog, l'association des professionnels de l'immobilier logistique. La perspective du zéro artificialisation nette pour 2050 prévu par la loi Climat et résilience pourrait changer la donne.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) prévoit une division par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici à 2025 pour tendre vers le zéro artificialisation en 2040. Un contexte qui, selon le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) 2022-2023 « provoque une forte convoitise des promoteurs privés relative aux terrains en sortie d'autoroutes pour des projets logistiques, grevant ainsi la capacité d'accueil des territoires pour des projets nécessitant du foncier industriel ».

## Les sirènes de l'emploi

Localement, les élus, qui, avec la préfecture, sont ceux qui permettent ou non aux projets de voir le jour, y semblent plutôt favorables, sensibles aux promesses de créations d'emplois qui les accompagnent et aux potentielles retombées économiques. « Nous avons encore un taux de chômage de 10,3 % avec beaucoup de personnes non qualifiées à qui le projet pourrait apporter des débouchés professionnels », pointe François Dumon, président de la communauté de communes Vierzon-Sologne-Berry, à propos du projet Virtuo, tout en rappelant que des activités variées sont par ailleurs hébergées sur sa zone d'implantation.

A Mer, la ZAC des Portes de Chambord accueille déjà de nombreux entrepôts et 700 emplois dans la logistique (sur 1 600 au total). Après le départ, en 1999, du fabricant de matelas Epéda, le territoire a largement misé sur ce secteur. « C'était ce qu'il y avait de plus aisé », analyse Pascal Huguet, actuel président de la communauté de communes qui s'inquiète des conséquences financières de la suspension des projets suite aux recours juridiques d'A bas le béton.

Aménagement, fouilles archéologiques..., la collectivité aurait déjà investi 7 millions d'euros pour les voir aboutir. Entre les ventes de terrains et les taxes foncières et d'aménagement, l'édile évalue à 10 millions d'euros le potentiel manque à gagner pour 2022-2026 si les projets devaient être abandonnés. « C'est un demi-budget pour notre collectivité ! » « Cela veut surtout dire que les responsables ont fait reposer l'avenir de la collectivité sur des projets contestables, écocidaire et a priori en partie illégaux », rétorque Noé Petit.

Face aux critiques, les professionnels de la logistique mettent en avant des efforts pour limiter l'impact environnemental des entrepôts. Ils ont signé avec l'Etat une charte d'engagements réciproques pour « la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique », à l'été 2021.

« On travaille avec des écologues, on intègre un volet paysager et une attention à la biodiversité, on va proposer plus de panneaux photovoltaïques sur les toits que la loi n'y oblige, mettre des nichoirs à oiseaux, essayer d'utiliser l'éclairage naturel quand c'est possible », énumère Cyril Bergerault. « Les entrepôts demeurent de gros bâtiments qui font rouler plein de véhicules thermiques », tempère Laetitia Dabanc.

Les avis, consultatifs, de la Mission régionale d'autorité environnementale sur les projets sont d'ailleurs parfois sévères. L'étude d'impact de celui porté par Val de Loire Promotion, à Beaugency, « fait apparaître plusieurs lacunes ne permettant pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé humaine », écrit-elle, par exemple.

## Une consommation foncière critiquée

C'est cependant la question de la consommation foncière des projets qui semble aujourd'hui interroger les élus. A Dreux, en Eure-et-Loir, les maires des communes concernées se sont d'abord prononcés contre un projet d'entrepôt porté par FM Logistic ayant mobilisé des habitants contre lui. Neuf mois plus tard, en septembre 2022, ils se sont déclarés favorables à une version remaniée du projet, consommant moins de surface et abandonnant le classement Seveso initial.

« Nous avons fait le choix de sélectionner les projets qu'on implante, en fonction du ratio entre la consommation foncière et la surface bâtie, du ratio entre le nombre d'emplois créés et la surface consommée et aussi en fonction de l'adéquation entre les emplois proposés et les caractéristiques de notre bassin d'emploi », explique Julie Bovas, directrice du développement économique de l'agglomération.

En réponse à cette problématique du foncier, Afilog encourage à implanter des projets sur les friches industrielles. « Cela ne suffira pas, pour des raisons de mutations urbaines et foncières. On ne va pas remettre une activité logistique ou industrielle en cœur de ville ou en première périphérie où étaient historiquement situées les usines et où se sont développés d'autres usages », pointe Christophe Degruelle. Président de la communauté d'agglomération de Blois, il s'inquiète du fait que la construction de plateformes logistiques « fragilise la réindustrialisation ».

Même Harold Huwart, le vice-président en charge de l'économie au sein de l'exécutif régional, avait dénoncé dans la presse la « fièvre spéculative » des sociétés foncières, début 2022. Pour autant, le conseil régional n'a pas donné suite à la demande de moratoire sur les plateformes logistiques que lui ont adressée les collectifs, ni adopté le vœu en ce sens porté par le groupe Ecologie et solidarité, pourtant membre de la majorité.

« Les lignes bougent, constate cependant Noé Petit. Nous attendons maintenant de la région qu'elle passe de la parole aux actes et prenne des mesures ambitieuses sur l'accaparement des terres par la logistique. »

Sollicité, le conseil régional n'a pas répondu à notre demande d'interview sur le sujet qui interroge au-delà des frontières du Centre-Val de Loire. A l'Assemblée nationale, une mission d'information relative à l'impact du déploiement des entrepôts a été lancée en mai dernier. Charles Fournier, son co-rapporteur, n'est autre que député de la 1<sup>re</sup> circonscription d'Indre-et-Loire et ancien conseiller régional. Résultats attendus cet automne. De quoi nourrir encore le débat.