

# Contribution citoyenne sur le projet d'implantation de Val de Loire Promotion et Rexel à Beaugency

## Le manque de transparence démocratique

L'article de la revue *Beaugency Mag* de mai 2023, p.10, précise : « L'ENTREPRISE REXEL A CHOISI BEAUGENCY .... L'entreprise française a choisi de s'installer dans la zone Actiloire ». Deux informations de nature à induire le public en erreur, et ce en deux phrases. Car (1) l'entreprise n'a pas reçu les autorisations nécessaires lui permettant d'affirmer qu'elle va s'implanter à Beaugency ; (2) le projet se situe à l'extérieur de la zone Actiloire, donc dans une zone qui pourrait être encore dédiée à l'agriculture.

Par ailleurs, aucune réunion publique n'a été organisée par la municipalité pour présenter le projet et informer de l'existence d'une enquête publique - encore une fois, « comme si c'était déjà fait ».

Ce manque de transparence dans le débat public local est regrettable.

## Opportunité du projet et de la localisation

Le projet se situe en zone AUi (donc réservé à l'urbanisation) du plan local d'urbanisme de la commune. Mais l'éloignement du site des embranchements autoroutiers (à 15 kilomètres de l'embranchement autoroutier de Mer et distant de 9 kilomètres de celui de Meung-sur-Loire) est un fait déjà relevé à l'occasion du projet Parcolog gestion. Cela reste au cœur des problèmes de nuisances induites, notamment concernant la traversée de la commune de Tavers (à l'ouest) et de Baule (à l'est).

Il est clair que la conséquence du choix par Rexel de s'implanter à Beaugency sera l'augmentation du trafic routier (voir *infra*). Quelles que soient les limitations de circulation, tous les itinéraires passant par les voies secondaires seront saturés au détriment des riverains.

Beaugency a reçu les deux labels de Station verte de vacances et Commune touristique, obtenus en 2023. Beaugency est aussi répertoriée depuis plusieurs années parmi « l'un des 100 plus beaux villages de France ». Entre développement de la logistique aux portes de la ville et attractivité touristique, il y a un choix à faire, et de nombreux commerces, restaurateurs, hôtels dépendent déjà du tourisme.

## Les aspects écologiques

De manière générale, la MRAE a relevé qu'il n'y a pas de compatibilité du projet avec le SRADDET de la région Centre Val de Loire sur plusieurs points, notamment en matière d'environnement : cf. leur **Avis en date du 28 avril 2023**, p. 13. Autrement dit, l'implantation de Rexel à Beaugency relèverait d'une incohérence en matière d'aménagement du territoire.

On a une absence de garantie sur la compatibilité entre zone Natura 2000/patrimoine mondial de l'UNESCO et les 16m de bâti à 1km à vol d'oiseau.

Dans sa **Réponse à l'avis de la MRAE Centre Val de Loire en date du 28 avril 2023**, Val de Loire Promotion (VDLP) répond, p. 13 : « Le projet entraînera la création de milieux thermophiles, favorables à l'installation de reptiles ». Il est inepte de supposer que les reptiles ont attendu les bâtiments de logistique pour se développer (d'ailleurs quels reptiles, à part les lézards communs ?).

Dans le même document, p. 35, le porteur de projet affirme que « les plantations qui seront créées pourront permettre à terme le développement de l'avifaune et/ou d'espèces dont la présence avait reculé du fait de l'exploitation agricole ». Outre le fait qu'avec des promesses, on peut tout imaginer, on se demande sur quelles études précises, le porteur de projet s'appuie pour lancer de telles allégations.

Reportons-nous à *l'Etude d'impact*, Annexes, P. 70-71 (sites du réseau Natura 2000) : concernant l'incidence du projet sur les oiseaux des plaines agricoles ouvertes, l'analyse est présentée de manière biaisée. Le porteur de projet affirme que l'Alouette lulu, l'Oedicnème criard et le Busard Saint Martin ne se reproduisent pas sur site. Or des observations réalisées l'année dernière, lors de l'enquête publique sur l'implantation de Parcolog gestion, ont montré que l'Alouette des champs est présente sur le site et y niche probablement. Par ailleurs, toutes les espèces observées n'ont pas été citées : s'y rencontrent hibou des marais, cailles des blés et perdrix grises. L'affirmation que la zone de projet « n'offre pas la quiétude désirée par ces oiseaux pour accomplir la reproduction » est donc sujette à caution. Mais surtout, le fait d'observer régulièrement ces espèces, sur le site considéré, prouve qu'il fait partie des « grands espaces de plaine » qui leur sont nécessaires pour vivre. Installer de la logistique sur des milliers de mètres carrés ne pourra que fragmenter et réduire leur espace vital.

### **La compensation des terres et recherche de solution alternative**

Dans son **Avis**, la MRAE expose que « le projet s'implantera sur 9,8ha de terrains agricoles cultivés (rotation de cultures représentative du territoire : colza, blé tendre, blé dur, orge) », mais sans compensation agricole. De même, la MRAE pointe qu'aucune solution alternative n'a été envisagée pour éviter l'artificialisation de terres arables.

Dans sa réponse à la MRAE, Val de Loire Promotion et Rexel affirment vouloir compenser en plantant des arbres et en favorisant des « *forêts climat* » (p.19), mais ailleurs en France. L'intérêt pour l'écosystème des habitants du val est donc nul. Par conséquent, si on omet les vagues promesses de *greenwashing*, la non-compensation agricole des terres artificialisées est choquante, d'autant plus que le terrain d'implantation du projet n'appartient pas à la zone Actiloire et ne fait pas partie de la zone d'extension.

Pourquoi ne pas réutiliser en priorité des entrepôts vacants, ou des friches industrielles comme le préconise le SCOT (schéma de cohérence territoriale) ?

### **Sur les ressources en eau**

Le projet va entraîner une imperméabilisation importante, ce qui représente un impact négatif concernant les phénomènes de ruissellement et d'alimentation des nappes (problèmes d'inondation en cas de forte pluie et de sécheresse l'été).

## **Les nuisances sonores**

Le projet Rexel fonctionnerait en 3x8, 24h/24h, 7J/7...

Dans sa réponse à la MRAE p.24, VDLP présente un site « éloigné des habitations », « à au moins 350 m des habitations les plus proches ». C'est assez peu éloigné. Selon le sens des vents, le bruit généré nuit et jour pourra être entendu distinctement par les premières habitations.

La réduction des nuisances sonores est peu prise en compte. Ainsi, aucun merlon n'est prévu.

Il est précisé, dans le document de présentation du projet, que l'analyse des nuisances sonores sera faite après coup, c'est-à-dire quand il sera trop tard. Aucune garantie ne peut donc être offerte pour les riverains qui subiraient les bruits. En cas de problèmes, à charge pour eux de prouver les nuisances et les dépassements de seuils autorisés.

## **Concernant l'aspect paysager**

Le projet aura un impact visuel depuis l'entrée de ville Est (D2152) venant d'Orléans. Cela va à l'encontre du PADD du PLU qui précise que « les entrées de ville, feront l'objet d'aménagements avec un objectif de qualité paysagère. » Ceci est d'autant plus vrai que le terrain est en surplomb de quelques mètres par rapport à la D2125.

## **Les nuisances liées au trafic routier**

VDPL annonce un trafic quotidien de « 190 véhicules légers et 40 mouvements de Poids lourds en rotation pour chargement et déchargement, potentiellement 60 à échéance de 10 ans », « 3 équipes de 50 salariés en logistique en 3/8, et 40 personnels administratifs. Rotation 24h/24, 7 jours sur 7 ».

Les conséquences seront multiples : densification du trafic, impact sur la sécurité routière (piétons, deux roues), ralentissement du flux, pollution de l'air, détérioration des infrastructures. Les camions en direction de l'A10 (accès à Meung/Loire ou Mer) emprunteraient la départementale D2152 et traverseraient les zones habitées de Baule-Beaugency-Tavers, axe de plus en plus chargé, déjà saturé aux heures de pointe. Les véhicules se dirigeant vers la Sologne traverseraient Beaugency et son pont médiéval, passage déjà complexe pour les cyclistes. Les véhicules vers Vendôme et le Mans emprunteraient la D917 et traverseraient le quartier nord de Beaugency. Les véhicules vers Châteaudun, Chartres et Le Mans emprunteraient la D925 et traverseraient le village de Vernon, limitée à 30km/h. Tous les secteurs cités sont habités en continu, possèdent des routes étroites et sinueuses, pour lesquelles des problématiques de mauvaise circulation sont connues.

Des enquêtes départementales et communales restent à réaliser pour évaluer si les routes sont en état de supporter durablement une telle charge supplémentaire, et pour savoir qui financera les travaux en cas de dégradations et/ou de saturation de la voirie.

De manière générale, la répartition des coûts de viabilisation, d'aménagement des infrastructures et d'entretien des routes n'est pas connue. La départementale D 918 a une largeur de 6m environ, là où il en faudrait au moins 7 : des travaux d'élargissement des voies seront donc rendus nécessaires. Le site d'implantation du projet se situant dans l'agglomération elle-même, il est à craindre qu'une bonne partie des coûts induits reviennent à la charge de la municipalité, c'est-à-dire aux Balgentiens.

## **L'emploi**

Dans la pratique, rien de concluant pour le bassin de Beaugency, les moyens de réponse par la main d'œuvre locale étant à l'évidence très limités. Pour rappel, le profil-type du demandeur d'emploi balgentien, tel que défini lors de la réunion publique le 13 juin 2022 sur le projet Parcolog, est le suivant : « Une femme entre 25 et 49 ans ayant un CAP ou un BEP, n'ayant eu aucune activité ou une activité très réduite. Inscrite à Pôle emploi depuis 1 à 2 ans ». Est-ce le profil recherché par Rexel ? Il est à remarquer par ailleurs que l'entreprise Rexel affirme, à travers ses spots promotionnels, vouloir automatiser de plus en plus ses entrepôts. Je suis bien conscient que la direction locale de Rexel exerce un chantage à l'emploi auprès de ses salariés (« ce sera le site de Beaugency ou plus d'emploi »). Mais la direction ne dit pas tout à ses salariés : elle ne leur dit pas que le site sera automatisé en partie, ni qu'il fonctionnera 24h/24. D'autres solutions peuvent être trouvées en conservant le site actuel et en maillant le territoire de manière intelligente, au plus près des embranchements autoroutiers de la région centre.

Le modèle économique des entrepôts XXL, construits pour 10 ans sans compensation agricole par des sociétés non comptables des dégâts qu'elles provoquent, pour ensuite aller s'installer ailleurs, en artificialisant les sols toujours davantage, est un modèle qui apparaît en rupture avec les nouveaux enjeux d'adaptation aux changements environnementaux. L'implantation d'entrepôts à taille humaine, à l'automatisation limitée, dans les zones urbaines proches des embranchements autoroutiers, peut se comprendre ; la multiplication anarchique de sites démesurés, au détriment des sols et de l'agriculture, et pour enrichir promoteurs et multinationales, n'est plus acceptable.

## **Conclusion**

La crainte des habitants des communes de Beaugency, de Baule, de Tavers, de Messas est de voir s'implanter non pas un, mais plusieurs projets de logistique, dans l'hypothèse où un seul de ces projets serait accepté. Cette crainte est étayée par le fait qu'en très peu de temps, deux projets complexes et préparés de longue haleine se sont succédé ; l'actuelle municipalité de Beaugency ne cache pas, d'ailleurs, ses intentions en matière de développement logistique. Mais il est à noter que deux projets similaires à Rexel et Parcolog, s'ils devaient aboutir, opéreraient un basculement majeur pour la ville et ses habitants, en accélérant la vitesse d'artificialisation au-delà du raisonnable. A terme, c'est tout un pôle logistique, avec des entrepôts géants, qui défigurerait notre val, à l'image de ce qui existe déjà à Meung-sur-Loire et à Mer, mais sans les sorties d'autoroute.

Stéphane Barbier, Balgentien