

**Sujet :** [INTERNET] ENQUETE PUBLIQUUE

**De :** BORNES Christian

**Pour :** pref-icpe@loir-et-cher.gouv.fr

**Date :** 30/03/2023 16:04

TO Mr. Martin LEDDET.

Bonjour Monsieur,

Comme suite à notre entrevue en Mairie de VILLEFRANCHE, vous trouverez en PJ les ppales questions posées par ce projet

Courtoises salutations

Christian BORNES

## - QUESTIONS sur l'Avis d'Enquête Publique - Opération « CATELLA LOGISTIC »

En préambule il est à signaler l'**absence totale d'information** de la municipalité de **VILLEFRANCHE** en particulier de ses représentants au sein de l'intercommunalité. Différentes réunions ont eu lieu à ROMORANTIN avec information préalable ( distribution de Flyer ) sur la commune de ROMORANTIN mais **jamais sur VILLEFRANCHE**. Lorsque je l'ai appris il m'a été répondu que des documents avaient été remis aux représentants du CM. Francvillois pour information, **QUI N'A JAMAIS ETE FAITE**, confirmation m'en fut donnée par le commissaire enquêteur.

Ceci exposé :

1/ Dès Début Avril 2019 et la modification des caractéristiques d'urbanisme (augmentation de la hauteur de 10 à 20 m) dont « l'information » fut déjà faite dans des conditions disons particulières et critiquables, nous avons pris contact ainsi que notre voisin avec le Maire de cette époque et une série de questions posées par écrit, questions qui n'ont jamais eu la moindre réponse. Nos appels furent toujours vains.

2/ En 2019, pendant les examens préliminaires du terrain et les **dégâts occasionnés** par les entreprises pénétrants - sans vergogne et en totale incorrection - toujours par chez nous, il nous fut répondu de manière peu polie « qu'ils ne voulaient pas s'enliser » vu l'état du terrain objet de l'opération. Nous avons donc pris contact avec le bureau d'étude de l'opération ( novembre 2019 ) ou après un échange de civilités un contact nous fut proposé mais nous ne fûmes jamais rappelé en dépit des engagements pris, et les dégâts jamais réparés ( photos disponibles ).

Venons en à l'opération ; il est d'abord à noter qu'elle ne correspond pas entièrement aux prescriptions fournies par l'**AFILOG** ( Association de plus de 100 membres pour la logistique de demain respectueuse de l'environnement – PJ ). Surtout au niveau de la très importante densification bâtie, même si des éléments anecdotiques y figurent.

**Maintenant les points les plus graves soigneusement éludés.**

### **1/ Hauteur des constructions.**

Le niveau « 0 » n'est précisé nulle part. Le niveau actuel étant régulièrement celui de l'eau affleurante 2 solutions possibles. ( La dernière construction édifiée sur le site en montre les aberrations).

A/ Remblai par apport de matériaux extérieurs. Volume considérable vu la surface du terrain fournie par Mr le commissaire enquêteur. Pour un mètre minimum pour le niveau avec la route cela donne 180.000 M3 !!! irréaliste et provocateur.

B/ Traitement par ajout et mélange de produits pour limiter l'enfouissement des engins, solution classique mais vu la surface encore. !!!.

Dans les 2 cas, la surface très importante du tènement et le régime des eaux permanentes amèneront une modification irrémédiable de la composition des sols sous jacents dont les conséquences pourront nous être fournies par les défenseurs de l'environnement locaux. De plus la solution du remblai modifierait le niveau d'eau des parcelles voisines.

## 2/ Poids Lourds.

### A/ Nombre et fréquence.

**Combien** de PL sont envisagés et durée des rotations. ?

En prenant les chiffres évoqués par Mr. Le commissaire enquêteur (cohérents avec d'autres installations existantes) ; une moyenne quotidienne de 250 PL est à prendre pour l'exemple. Cela nous donne aux horaires foisonnants (avant ouverture de l'établissement - le matin ou le Vendredi soir par exemple) en comptant seulement 100 PL, **une longueur d'attente de 2 Kilomètres ???**. (20m par PL).

a) Quelle est la longueur de l'avenue G. POMPIDOU ???

b) Sécurité de la circulation normale ???

### B/ Voirie.

**Point important** - non évoqué bien sur- car il concerne l'intercommunalité.

La voirie n'a pas été construite pour une telle fréquence et de telles charges. Combien de temps va-t-elle tenir. ? Qui en supportera la réfection ? Le cout en est sans rapport avec le prix du terrain.

## 2/ Sécurité incendie.

Le plan proposé correspond à l'utilisation envisagée selon les textes en vigueur. Soit.

Mais il comporte une anomalie de taille : les lots étant limités et sectionnés à 6.000m<sup>2</sup>, il est établi selon ses normes. **Parfait**. Mais principe de précaution ; **quid en cas de problème de segmentation ???** Pour être provocateur ; le Titanic était basé sur le même axiome de segmentation. Alors ?

## 3/ Emploi- opportunité commerciale.

Monsieur LORGEOU nous vante les emplois créés (répété lors de notre dernier entretien tel ). Certes Intéressant ; mais curieux et difficilement acceptable au moment ou la plus importante société de logistique au monde publie des films sur INTERNET vantant l'automatisation quasi-totale de ses dernières implantations. ( pièces jointes). **Ou est la vérité ?** et surtout la réalité.

## CONCLUSION.

Ce type d'implantation est maintenant refusé par nombre de collectivités qui se sont informées complètement sur tous les aspects du problème. Ce qui évidemment explique l'insistance des opérateurs pour celle-ci, et pourtant Il faut bien reconnaître qu'un terrain

en limite d'inondation n'est pas le plus approprié. Enfin, finalement dans le contexte économique général cette opération semble un peu tardive.

# LA LOGISTIQUE : UNE FONCTION VITALE DE NOTRE ÉCONOMIE, UN SECTEUR MODERNE ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT !

## — SAVIEZ-VOUS QUE ?

La logistique est une fonction vitale de notre économie et l'a démontré durant la crise sanitaire :

- 100 % des marchandises des particuliers et entreprises passent par un ou plusieurs entrepôts. Sans logistique, la disponibilité de nos produits du quotidien, y compris ceux de première nécessité, ne serait pas possible.

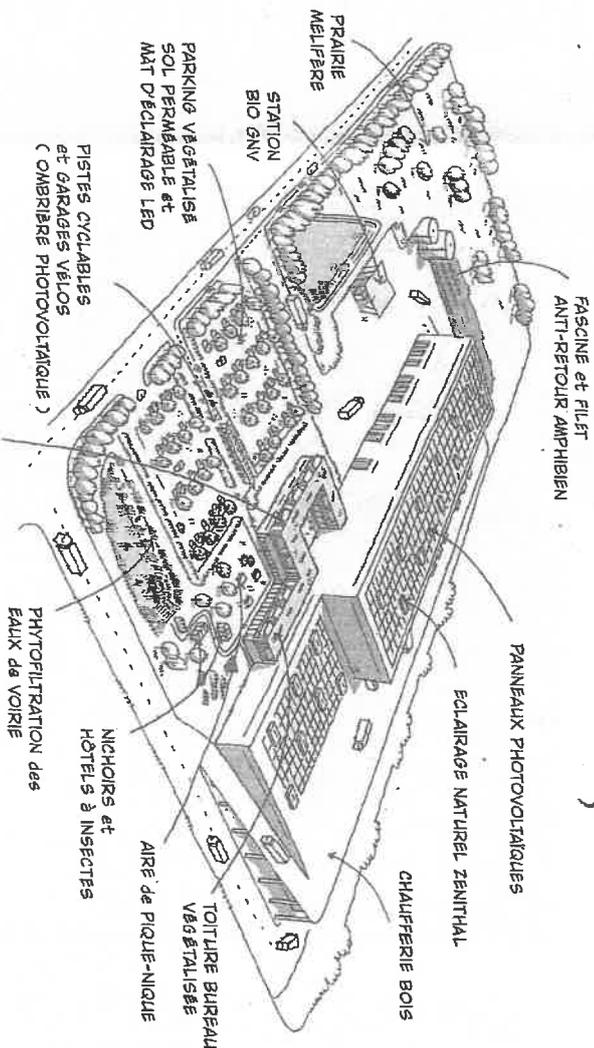
- La logistique compte parmi les trois plus importants secteurs créateurs d'emplois pour tous types de qualifications, représentant près de 2 millions d'emplois salariés publics et privés.

- La logistique pèse 10% du PIB national et représente près de 3 milliards d'investissements annuels.

Préserver l'environnement est l'une des préoccupations majeures de notre secteur :

- Ne représentant que 0,4% des sols artificialisés, la logistique travaille à la réhabilitation d'anciennes friches.
- Les entrepôts figurent parmi les bâtiments les plus sécurisés, soumis à une réglementation stricte (en particulier celle des ICPE) et respectée à la lettre par les professionnels.

## L'ENTREPÔT ÉCOLOGIQUE



A SCANNER

PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES

ECLAIRAGE NATUREL ZENITHAL

CHAUFFERIE BOIS

TOITURE BUREAU VÉGÉTALISÉE

AIRE de PIQUE-NIQUE

NICHOIRS et HOTELIS à INSECTES

PHYTOFILTRATION des EAUX de VOIRIE

CONFORTEUR DU CADRE DE TRAVAIL :  
- Patio  
- Charpente bois  
- Large ouvertures

...et les 100 autres membres d'Aflog

[www.aflog.org](http://www.aflog.org)



L'association qui construit aujourd'hui la logistique de demain

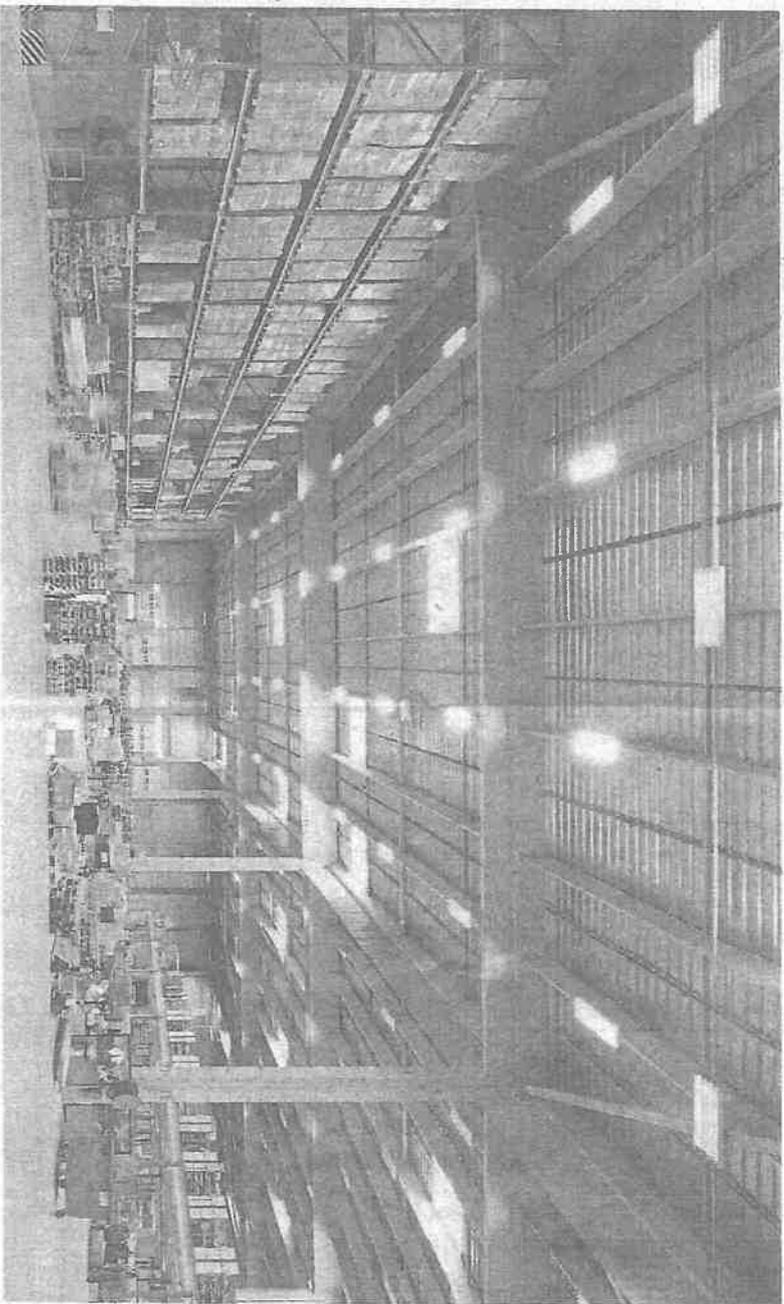
# Les entrepôts subissent un coup d'arrêt

## Après des années d'emballlement, le secteur a fortement ralenti l'année dernière.

EMMANUEL EGLOFF  @aegloff

Ce n'est pas encore la crise. Mais au moins un solide coup d'arrêt. « Entre le deuxième semestre 2022 et la même période de 2021, la demande placée dans les entrepôts a reculé de 30 % », détaille François Le Levier, directeur général adjoint industrie et logistique chez CBRE. Et elle devrait à nouveau être orientée à la baisse en 2023. La hausse des taux d'intérêt et les interrogations sur le front économique pèsent sur le secteur de la logistique. Mais c'est aussi la rançon du succès d'une activité qui a connu une véritable envolée ces dernières années. La demande placée de l'année 2021 était ainsi la plus élevée des dix dernières années, avec l'année 2017.

La crise du Covid a constitué un formidable révélateur de l'importance des entrepôts dans notre vie de tous les jours. Quand une jeune mère de famille parisienne commande un biberon sur Internet, elle n'est pas surprise qu'il puisse être livré en une heure chez elle. Il a pourtant été fabriqué quatre mois plus tôt en Asie, transporté pendant vingt jours dans un port-conteneurs géant, déchargé dans un port du nord de l'Europe, puis acheminé dans un entrepôt logistique géant, avant d'être déposé dans un entrepôt plus petit, en région parisienne, avant - enfin - d'être livré juste après la commande. Un circuit complexe, précis, au fonctionnement d'horloge suisse. Et qui montre l'importance grandissante des entrepôts. « C'est le



**Un entrepôt**  
Prologis Park,  
à Bonneuil-sur-Marne  
(Val-de-Marne).

PROLOGIS

développement de l'e-commerce qui a poussé la demande d'entrepôts, car il nécessite trois fois plus d'espace, en raison de la préparation des commandes et de leurs retours, qu'un entrepôt dédié au commerce classique », explique Cécile Tricault, directrice générale de Prologis Europe du Sud. Prologis, fondéeur d'origine américaine, est un acteur majeur des entrepôts, possédant 110 millions de mètres car-

rés d'entrepôts dans le monde (dont 3,3 millions en France), représentant 200 milliards de dollars d'actifs.

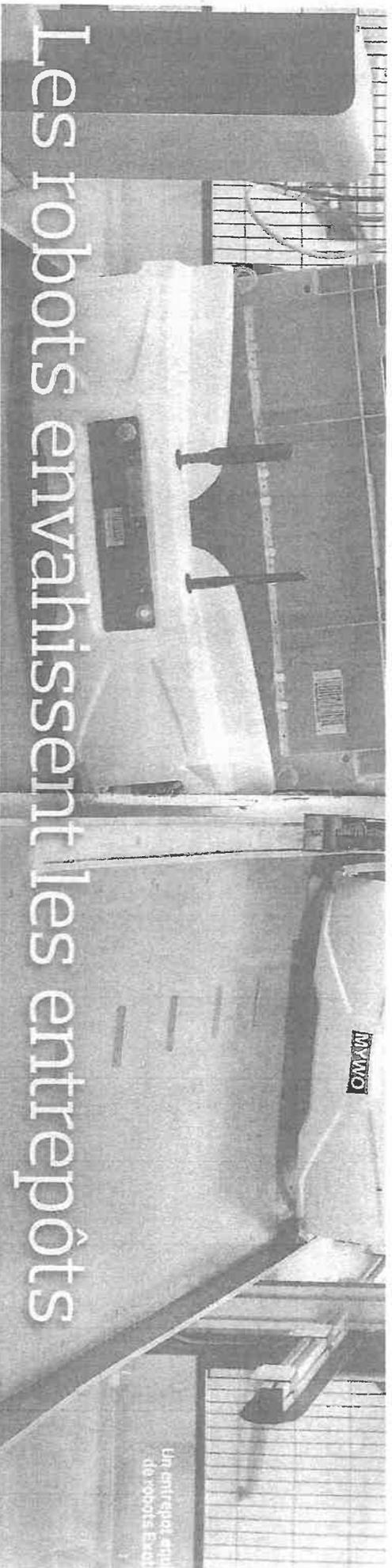
**Panneaux photovoltaïques**  
Le Covid a constitué un formidable accélérateur au développement du commerce en ligne. Mais cette pandémie a poussé au développement des entrepôts pour d'autres raisons. « La mise sous pression des

chaînes d'approvisionnement mondiale a poussé les entreprises à augmenter leurs stocks, explique Cécile Tricault. Et la volonté de réindustrialisation a constitué un dernier facteur de soutien. » Bref, il faut des entrepôts. Beaucoup d'entrepôts. Et rapidement. C'est là que le bât blesse. « La réglementation française est l'une des plus sévères en matière de construction de nouveaux entrepôts », estime François

Le Levier. Construire des entrepôts nouveaux prend donc du temps. Alors que la demande est là. Conséquence : « Le taux de vacances dans la logistique est passé en dix ans de 10 % à 3 % aujourd'hui » explique François Le Levier. C'est très faible. « Situation de pénurie » estime même le spécialiste.

Alors que l'immobilier de commerce a perdu de sa superbe, il aussi en raison du développement de l'e-commerce, et que les bureaux suscitent des interrogations notamment liées à la place du télétravail, les entrepôts ont attiré les investisseurs. Poussant la valeur des actifs à la hausse. La hausse des loyers a également été au rendez-vous, mais pas dans des proportions similaires. Ce qui a réduit leur rentabilité. Cela ne posait pas de problème dans un monde sans inflation. C'est plus difficile aujourd'hui. D'où le coup d'arrêt de la demande placée. Et même des projets de création de nouveaux entrepôts, également plus difficile à rentabiliser.

De quoi contérer encore plus de valeur aux entrepôts existants. D'autant que leurs propriétaires ne manquent pas d'idées pour les valoriser. Prologis a ainsi l'ambition de devenir un producteur d'énergie, en installant systématiquement des panneaux photovoltaïques sur les toits et les espaces autour de ses entrepôts. Et des bornes de recharge électrique pour les camions qui viennent charger. Et, demain, des bornes à hydrogène. Le ralentissement est aujourd'hui bien présent, mais l'avenir s'annonce prometteur. ■



## Plus agiles, plus intelligentes, les machines permettent d'optimiser l'espace et d'accélérer le travail.

**ANNE BODESCOT**  
 @hudiesco @hellaro.fr

**LOGISTIQUE** Amazon, le premier, a senti le vent tourner. En décidant en 2012 d'acheter Kiva Systems, une start-up qui conçoit des robots autonomes, le champion de la vente en ligne se préparait à une nouvelle révolution dans les entrepôts. « Il y avait un tel levier dans cette technologie qu'Amazon avait décidé de la garder pour lui seul », se rappelle Romain Moulin, le cofondateur d'Exotec Solutions. C'est ce qui a incité ce jeune homme, âgé de 34 ans alors, à se pencher sur le potentiel de ce marché, avant de créer sa propre société, Exotec, avec son associé, en 2015. En 2018, elle avait déjà réalisé 7 millions d'euros de chiffre d'affaires. Elle devrait atteindre 20 millions cette année. Elle compte déjà parmi ses clients Chiscount, Carrefour, Showroomprivé, les centres E.Leclerc et même Uniqlo, qui utilisera les petits robots d'Exotec au Japon.

Longtemps, les appareils en service dans les entrepôts ont été transportés des palettes, recouvert de films plastiques de lourds coils

sur des chaînes d'emballages ou tirer le courrier. Depuis une dizaine d'années, les AGV (pour *automatic guided vehicles*), petits véhicules faciles à reprogrammer et qui savent se repérer dans un espace, sont venus à la rescousse, pour transporter des charges d'un bout à l'autre du local.

### Les allées disparaissent

Le système adopté par Amazon va plus loin : les préparateurs de coils n'ont plus à se déplacer dans les rayons pour trouver ce dont ils ont besoin. Des robots « navettes » vont chercher les étagères, les soulèvent et les apportent juste à eux. Les opérateurs n'ont plus qu'à se saisir des articles recherchés. Bilan ? Plus besoin d'allées dans l'entrepôt pour que les hommes y circulent, moins de fatigue pour les salariés plus de rapidité pour la préparation des coils... Ce nouveau concept, baptisé *goods to man*, équipe désormais plus d'un quart des entrepôts du géant américain dans le monde. En France, où Amazon a ouvert le premier entrepôt de ce type cette année, la solution a permis de densifier le stockage de 40 %.

## SMVT MODE D'EMPLOI

**Où et quand ?**  
 Le Smvt salon de l'immobilier d'entreprise, se tient au Palais des congrès, porte Maillot les 11, 12 et 13 décembre à Paris.

**Plus de 30 000 visiteurs**  
 Le Smvt réunit 470 exposants - sociétés et collectivités - et accueille plus de 30 000 visiteurs.

**7 grands prix**  
 Un jury composé de directeurs immobiliers de grandes entreprises décide ce mercredi 11 décembre les 7 grands prix Smvt 2019.

**Où s'inscrire**  
 Informations et inscriptions sur [www.salonsmvt.com/](http://www.salonsmvt.com/)

Exotec, elle, commercialise des robots « grimpeurs » d'étagères. L'opérateur commande les articles à rapporter au robot, qui sait où les trouver, va les chercher sur les rayonnages et les lui rapporte.

« Il peut aller chercher des objets jusqu'à dix mètres de hauteur, ce qui permet d'équiper les entrepôts d'étagères bien plus hautes, puisque l'opérateur n'a pas besoin d'atteindre lui-même les articles entreposés au sommet », souligne Romain Moulin. À la différence de la solution développée par Amazon, où la hauteur des étagères est limitée, la stratégie d'Exotec valorise l'entrepôt... jusqu'au plafond.

Elle peut être déployée dans tous les entrepôts, grands ou petits, pour une partie ou l'ensemble des stocks, pour des budgets de 1 à 50 millions d'euros, selon le nombre de robots à déployer. Exotec promet à ses clients un retour sur investissement en trois ou quatre ans.

« Les gains de productivité apprêtés par les robots sont de 15 %, mais intégrés à un écosystème digital et couplés à d'autres technologies (capteurs intelligents, IOT, analyse de données...), ils peuvent grimper à 40 % », remarque Ma-

deline Paolini, directeur au Boston Consulting Group (BCG). Pour l'instant, cette révolution n'en est toujours qu'à ses prémices.

### Trop d'entrepôts à la traîne

« Elle a aujourd'hui des early adopters », souligne Oussama Cherif Idrissi El Gannuni, directeur de l'innovation de la division Smart Automation Solutions du groupe d'ingénierie Fives. Mais ces solutions robotisées se diffusent peu aux entrepôts anciens : les moderniser n'est pas une priorité pour les entreprises. Elles font cet effort surtout pour les nouveaux locaux ou les extensions. » Cet attentisme ne s'explique pas seulement par le coût de l'investissement. « C'est tout un écosystème à mettre en place : les robots, les systèmes d'information et d'analyse des données, et surtout la formation des opérateurs », rappelle Madeline Paolini.

Les géants de l'e-commerce ont été les premiers à s'y atteler car optimiser la gestion de leurs entrepôts est un impératif pour absorber la croissance de l'activité et la pression grandissante sur les délais de livraison. D'autres sec-

teurs ne ressentent pas la même urgence. « Ils n'ont pas non plus toujours les mêmes besoins », dit Oussama Cherif Idrissi El Gannuni. Les solutions *goods to man* adaptées à l'e-commerce ou stockage des pièces de rechange car il y a beaucoup de rétrovent dont certains tournent peu. Mais pour les produits frais, les boîtes ou les surgelés, les robots doivent transporter de gros volumes (pâtisseries, crêpes...), et pour le courrier c'est la vitesse de tri qui compte.

Ces cinq dernières années, dit cette société d'ingénierie qui a un des leaders de solution d'automatisation, les ventes de l'innovlogistique (logistique interne aux entrepôts) ont augmenté de 26 %. Et cela pourrait bien être qu'un début. À terme, ces nouvelles technologies pourraient même changer la donne sur le marché immobilier. « Le développement des robots permettra d'entreprises de choisir des entrepôts plus petits, puisque l'espace y sera optimisé », relève Madeline Paolini, près des zones de consommation. C'est précieux quand il faut pour l'hiver rapidement et à moindre coût »