Pour tout savoir sur la zone logistique d'Auvours…

En ce mois de juillet 2009, que savons-nous du projet, à propos ferroutage, du foncier, des emplois, du développement local et de l'impact sur les conditions de vie ?

...à propos :

du ferroutage :

La « bimodalité » a toujours été mise en avant pour faire accepter l'installation d'une zone logistique sur le site du château d'Auvours. En réalité, **le ferroutage reste une « option »** dans ce projet. Il dépend de la volonté et des besoins des entrepreneurs exploitant les entrepôts. Il n'est absolument pas garanti : l'emprise foncière nécessaire au raccordement ferré n'est pas réservée, les déclassements de chemins et leurs enquêtes publiques ne sont pas effectués... Le ferroutage n'est pas davantage garanti au niveau départemental ou national : M. Bruno Hug de Larauze (Ouest Logistique, MTTM), rappelait en janvier 2009, que « la SNCF ne montre guère d'intérêt pour le ferroutage [...] ». Et de fait, le fret a été récemment abandonné dans la plupart des gares sarthoises.

de la maîtrise foncière :

Tous les 10 ans « l'équivalent d'un département français de taille moyenne (est) soustrait à l'agriculture, à la forêt et aux espaces naturels » (Ministère de l'Environnement). Or, « **la logistique est une activité consommatrice de grands espaces** ». En France « 107 millions de m2 d'entrepôts ont ainsi été mis en chantier depuis 1980 » (Maine éco, janvier 2009). M. Daniel Levasseur, directeur de la SAFER Maine Océan, met d'ailleurs en garde contre l'hémorragie des terres agricoles du grand-ouest et précise que le Mans se place tristement en tête en la matière devant Nantes et Angers. Pourtant, la loi sur le Développement des Territoires Ruraux (DTR) de février 2005 encourage et donne les moyens de maîtriser la pression foncière.

des emplois :

En 2007, le Mans Métropole annonce la création de 2000 emplois grâce au site d'Auvours. En janvier 2009, le promoteur parle « de 800 à 1500 emplois » (Maine éco). En mars 2009, l'étude d'impact ne cite plus que « 400 à 800 emplois »... A titre de comparaison Tabur Logistique Services emploie 60 salariés et Tremblaye Logistique emploie 280 « collaborateurs ». **Alors combien d'emplois seront effectivement créés** ? M. Bruno Hug de Larauze vante les faramineuses perspectives d'emplois de la nouvelle génération de super zones logistiques (supérieures à 50 000 m2), mais Tabur Logistique Services précise que le nombre d'employés n'est pas proportionnel à la surface des entrepôts. **Les évaluations les plus basses sont donc les plus probables**. D'autant plus que l'« on doit, avec prudence, s'interroger sur la capacité de cette activité à supporter la récession qui s'annonce [...] » prévient Emmanuel Chevreuil (maine éco, janvier 2009). Par ailleurs, une étude récente publiée par l'INSEE rappelle que **la logistique a fortement recours à l'intérim et que le travailleur type en logistique a un salaire inférieur à la moyenne nationale** (Ouest-France 2008).

du développement local :

Les produits proviennent essentiellement de Chine et d'Inde constate le magazine de la chambre de commerce et d'industrie de la Sarthe. Pourtant la hausse inéluctable du prix des hydrocarbures et l'incidence des transports de marchandises sur la production de gaz à effet de serre (40 % en France) rendent irrationnel ce **choix politico-économique contraire à la relocalisation des productions et des consommations** préconisée par les experts du GIEC. D'ailleurs, comme le constate justement MM. Moison et Villaines (Tremblaye Logistique), sans en tirer les bonnes conclusions : « la mise en service de l'A28 n'a pas fondamentalement fait évoluer les échanges à l'échelle régionale ».

de la dégradation des conditions de vie :

Le projet de zone logistique d'Auvours **se situe sur la zone de protection de la ressource en eau** du bassin versant de l'Huisne (SDAU) qui alimente les manceaux en eau potable, ce que dénonce l'association Yvré-Champagné-Environnement qui a relevé des insuffisances dans l'aménagement prévu de la zone : bassins de rétention trop petits, débit de crue supérieur au débit de la buse terminale, etc. En matière de pollutions aérienne et sonore et d'incidence sur le trafic routier, ce seront **600 à 800 camions** (1200 à 1600 déplacements) et **700 véhicules légers** (1400 déplacements) supplémentaires par jour (étude d'impact, mars 2009). La zone fonctionnera **24 heures sur 24, 6 jours sur 7**. L'étude d'impact a bien relevé ces nuisances mais précise qu'elles seront sans incidence, le projet se situant à l'extrême Est de la communauté de communes ... mais au ras des zones d'habitations de la ville de Champagné qui se trouvent sous le vent dominant.

Pour toutes ces raisons il est permis de douter du bien-fondé et de l'efficacité de l'investissement public dans le projet de zone logistique d'Auvours, projet qui va à l'encontre, notamment, des préconisations du Grenelle de l'environnement.