

Mediapart, 3 janvier 2023

[Dans le Loir-et-Cher, l'expansion des plateformes logistiques suscite des résistances](#)

Traversée par l'autoroute A10 et encerclée de champs de betteraves, la petite commune de Mer a été traumatisée par la fermeture de son usine Epeda. Vingt ans plus tard, elle vit au rythme des chantiers de plateformes logistiques. Des habitants tentent d'y mettre un frein.

[Jordan Pouille](#)

MerMer (Loir-et-Cher).– « *Tous nos tracteurs verts étaient recouverts de poussière. On aurait dit une tempête de sable... Mais bon, ils sont venus s'excuser pour les nuisances.* » Cet automne, les salariés de la vieille concession John Deere de Mer ont assisté à un curieux manège. À quelques mètres de leur parking, de l'autre côté de la chaussée, un camion de forage a préparé le terrain pour une vingtaine de colonnes géantes de béton armé.

Un mois plus tard, trois cents mètres de cloisons s'y sont agrippées et ont aussitôt masqué l'horizon. Le tout a pris la forme d'un bunker multicolore « *destiné au stockage de matières combustibles et aérosols extrêmement inflammables* », comme l'indique le panneau accroché au grillage. « *Tout est allé très vite* », poursuit le commercial en engins agricoles. « *On voyait l'horizon, les champs et subitement plus rien... La zone entière est comme ça. 200 hectares dont une majorité de bonnes terres transformées en friches agricoles au fil des ans, puis en plateformes encerclées de camions. Pour les jeunes agriculteurs qui rêvent de s'installer ici, en Beauce, c'est brutal.* »



Cet entrepôt de 50 000 m², inauguré en 2019, stocke les canapés et l'électroménager vendus en ligne par l'enseigne But. © Photo Jordan Pouille

Les 6 240 habitant·es de Mer, commune rurale à cheval entre la Beauce et la Sologne, ont perdu le fil de toutes ces plateformes logistiques géantes qui s'emparent de leur territoire depuis une dizaine

d'années. Cinq sont actuellement en projet, deux en construction ou en finition et douze opérationnelles, pour une main-d'œuvre totale officielle d'au moins 1 200 salarié-es, en CDI, CDD ou intérimaires.

Vingt ans après la fermeture de l'usine de matelas à ressorts Epeda, qui a employé jusqu'à un millier de personnes, la commune connaît donc un nouveau type de développement : comme souvent en France, le secteur tertiaire a pris la place de l'industrie. « *La communauté de communes Beauce Val de Loire poursuit un développement économique significatif à forte dominante logistique grâce à notre situation géographique et à la présence de la sortie de l'autoroute A10* », expliquait dans un récent bulletin son président Pascal Huguet, 58 ans, agriculteur aux côtés de ses deux fils.

Le rituel de cette implantation logistique est toujours le même : un écriteau jaune apparaît un matin au milieu d'un terrain jonché d'herbes folles où gambadent des faisans. On y lit « *Avis au public* » suivi d'un jargon parfois contradictoire. Comme ici, rue Jean-Mermoz, où la formule « *Installation classée pour la protection de l'environnement* » précède une « *demande d'enregistrement pour la construction d'un bâtiment de logistique à usage d'entrepôt sur un terrain d'environ 6 hectares* ».

En face, une autre pancarte révèle des travaux imminents : 38 000 m² d'entrepôt sur 14 mètres de hauteur, au bénéfice du groupe Concerto Kaufman & Broad, l'un des leaders français de « *l'ingénierie logistique* » pour stocker les pièces du géant de l'armement Nexter.

Des conditions de travail difficiles

Nelly Raiwet, 63 ans, a travaillé vingt-quatre ans comme ouvrière chez Epeda jusqu'à sa fermeture, avant de rejoindre les éphémères bureaux d'un cigarettier hollandais à Bracieux, non loin, puis de finir sa carrière comme téléconseillère bancaire au Crédit agricole, à Mer. À la retraite, la voici secrétaire bénévole à la salle de musculation associative. « *Des gens répètent que les plateformes ne créent pas d'emplois mais moi j'ai de jeunes adhérents à la salle qui disent qu'ils vivent à Mer et bossent pour les plateformes But. But fait bosser autant voire plus de monde qu'Epeda avant sa fermeture. Quand j'étais licenciée, on était 299.* »

Le vendeur de meubles affirme employer ici 126 salarié-es en CDI. Auxquels s'ajoutent de nombreux intérimaires. Les conditions de travail sont âpres. En juin dernier, un épisode de grêle a fait s'effondrer un pan de la toiture d'une de ses deux plateformes. Six mois plus tard, la structure n'avait toujours pas été réparée. « *Combien de temps cela va-t-il durer ? Des salariés tombent malades à cause du froid* », a dénoncé la CGT dans une lettre ouverte à la direction le 23 novembre. « *Des sous-vêtements chauds ont été commandés pour leur confort et des souffleurs d'air chaud ont été installés à proximité des zones sinistrées* », a répondu l'entreprise.

Avec l'inflation, la colère a gagné les plateformes. En mars dernier, 35 salarié-es du site de logistique Agediss ont débrayé deux jours pour dénoncer des bas salaires, responsables selon eux d'un turn-over important. « *Nos salaires ne sont pas compétitifs comparés à ce qui se pratique dans les autres plateformes logistiques sur la zone de Mer par exemple* », a expliqué un représentant du personnel. Chez eux transitent les meubles Ikea commandés en ligne. « *Notre métier, la manutention de meubles, n'est pas facile. Il y a toujours des postes vacants remplacés par des intérimaires qu'il faut former. On ne se sent pas du tout reconnus par la direction.* »



Faute d'accessibilité notamment, la principale rue commerçante de Mer n'attire pas les travailleurs de la zone d'activité. © Photo Jordan Pouille

Loin de ces difficultés sociales, la commune retrouve tout doucement son lustre d'antan. En septembre, la municipalité a inauguré en présence du ministre de l'agriculture, Marc Fesneau, natif du bassin, une nouvelle Maison des entreprises et de la formation, qui délivrent des sésames comme le certificat d'aptitude à la conduite en sécurité, prisé des caristes. La ville prépare aussi le chantier d'une nouvelle médiathèque, réhabilite ses routes et ses parkings. Une jeune fille vient d'être embauchée à plein-temps par la mairie pour aider aux démarches administratives des Mérois, et le petit musée de peintres locaux cherche un agent d'accueil salarié.

Pour les petits commerçants du centre-bourg en revanche, le bénéfice économique ne saute pas aux yeux. *« Les salariés des plateformes arrivent par l'autoroute ou la nationale le matin puis ils repartent le soir et c'est tout. Ce ne sont pas des Mérois »,* tranche le patron du Café de la poste. *« Et comment viendraient-ils jusqu'à nous ? »,* s'interroge Gilles Cheveau, l'artisan-boulangier voisin. *« Depuis que la mairie a supprimé le double sens de circulation pour piétonniser la rue commerçante, les gens de la zone d'activité doivent faire le grand tour de la commune, rejoindre la nationale, arriver devant l'église puis traverser deux cents mètres de rue fantôme, aux commerces fermés... avant d'arriver enfin à ma boulangerie. C'est ridicule. »*

À cinquante mètres, la vitrine du chocolatier est tapissée d'affiches rageuses : *« Raymond a creusé ma tombe, Vincent m'a enterré »,* lit-on en référence à l'ancien maire Raymond Gervy et à Vincent Robin, l'actuel édile de la commune. Après l'opticien, l'un des deux pharmaciens a annoncé son intention de rejoindre la galerie marchande du supermarché, à l'entrée de la commune.



À 18 ans, Noé Petit mène la lutte contre un nouveau projet de plateformes à Mer. © Photo Jordan Pouille

C'est dans ce climat tendu qu'un jeune Mérois mène la charge. Noé Petit, 18 ans et militant EELV, est à l'origine d'un collectif baptisé « À bas le béton », né en 2021 pour protester contre l'artificialisation des sols. Au fil des mois, son mouvement a basculé vers une lutte élargie, en défense d'un développement économique plus vertueux. *« Les chômeurs de Mer, ce sont aussi des mères célibataires qui ont plus de 40 ans et souffrent de maladies chroniques. Elles veulent travailler dans le social, se former à la petite enfance, pas conduire un transpalette ! Et pour les plus jeunes qui rejoignent les plateformes... au bout d'un moment, ils vont se lasser et comme il n'y a rien d'autre, ils vont se barrer. »*

Au printemps, Noé Petit a déposé un recours auprès du tribunal administratif d'Orléans pour contester l'arrêté ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) pris par la préfecture au sujet d'un nouveau projet de plateformes à Mer, cette fois-ci de l'autre côté de l'autoroute, sur la friche agricole des Cent Planches. Le recours a été jugé recevable, entraînant un retard du chantier de dix-huit mois et la foudre des élus, pressés de lui imputer une récente hausse de la taxe foncière. *« On ne peut plus faire marche arrière. Cela fait vingt ans que cette zone est fléchée pour ce type d'activité. Ces projets n'ont jamais été cachés »*, avait rétorqué Pascal Huguet, le président de la communauté de communes. Élu en 2020, le maire de Mer décline toute interview sur le sujet.

Le projet des Cent Planches est important : 16 hectares de terrains bitumés et grillagés pour trois entrepôts géants dont un destiné aux produits inflammables. Autour ont récemment pris place deux grands méthaniseurs exploités par sept fermes et nourris de *« cultures intermédiaires à vocation énergétique »*, soit un mélange de seigle, d'orge et de triticale. Plus loin est née une centrale solaire de 40 000 panneaux. Son opérateur parisien profite d'une parcelle dont le passé mérovingien exhumé par des archéologues de l'Inrap empêche toute bétonnisation. En échange de l'occupation des sols, il fournit à la collectivité une rente annuelle de 19 000 euros. Celle-ci promet d'investir 4

millions d'euros pour une desserte routière et un aménagement paysager qui camouflera les futures plateformes depuis l'autoroute.

Une mobilisation inédite

« On n'est pas contre l'existence de plateformes logistiques puisque le commerce en ligne fait partie du quotidien », dit Noé Petit. « Et puis la collectivité a dépensé une fortune pour amener une voie ferrée jusqu'à sa nouvelle zone d'activité, en pensant attirer des trains de marchandises du Havre. Mais on voit bien maintenant que la logistique, c'est essentiellement du camion... et du mono-emploi. Ce n'est pas le bon choix. » À son actif, Noé Petit compte aussi l'organisation d'une marche, en février 2021, rassemblant 160 personnes dont le député européen écologiste Claude Gruffat *« inquiet de ces zones qui ne connaissent aucune diversification »*, d'une conseillère régionale (LFI) du Loiret, Karin Fischer, soucieuse *« de voir la région Centre-Val de Loire devenir une grande zone logistique »*.

Cette mobilisation inédite en Beauce a fait germer d'autres collectifs citoyens, dans la Sologne voisine, à Romorantin et à Lamotte-Beuvron, où des plateformes « XXL » sont également annoncées. En septembre, lors d'une réunion publique, le maire de Lamotte, Pascal Bioulac, n'a pas apprécié que ses administré-es critiquent les deux cents allers-retours de camions annoncés, et l'arasement de 16 hectares d'une surface boisée. *« On doit développer la Sologne. Si vous voulez un cadre de vie agréable, cela ne va pas durer s'il n'y a pas d'entreprises pour payer des impôts ! »*, a lancé l'édile face aux critiques.

Au terme d'une enquête publique, nourrie de 123 observations défavorables déposées par la population, le commissaire-enquêteur, retraité de l'Office national des forêts (ONF), a finalement donné, le 4 novembre, un avis négatif à son projet actuel de plateforme. Il a estimé que les *« compléments arbustifs »* proposés par le promoteur n'allaient pas remplacer une forêt d'arbres parfois centenaires. Il s'est aussi appuyé sur l'avis d'un pneumologue sur *« l'impact possible du trafic des poids lourds sur la santé des élèves du collège voisin en termes de gaz polluants et de particules fines »*. Le préfet a encore un mois pour trancher.

François Eliet, à la tête de l'association de riverains Vivre et travailler dans les Hauts Noirs, est heureux d'avoir pu faire entendre ce dont ils ne voulaient pas. *« Nous restons mobilisés pour dire maintenant ce que nous voulons pour la Sologne et Lamotte-Beuvron »*, prévient-il.