

PROJET CATELLA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Un projet anachronique, obsolète, (et bâclé...?)

Ce n'est même plus un projet court-termiste, c'est un projet à rebours de l'Histoire...

Le projet **Catella** soulève tout d'abord de nombreuses questions quant à sa crédibilité et sa faisabilité.

Avant d'envisager un tel projet, Catella a-t-elle sérieusement envisagé la présence de bâtiments ou entrepôts non utilisés, et donc disponibles, à Romorantin et ses alentours, ou bien évacué cette question ?

...La **MRAE** pointe, malgré « *l'obligation* », une absence « *d'implantation géographique alternative* ».

Catella affirme avoir cherché des locaux, mais sans citer ses sources. Elle ne cite pas les critères retenus pour sélectionner un site en particulier... questionnant sa volonté de transparence, voire sa sincérité.

A qui ces plates-formes logistiques sont-elles destinées ?

Pour qui et pour quoi ?

Nous citons quelques exemples des 32 items non validés par le SDIS :

Est-ce que tous les risques, quels qu'ils soient, ont été considérés et évalués, notamment le risque d'incendie s'il s'agit de stocker des matériaux inflammables ?

Nous considérons que Catella n'a pas fait un travail hors de ses compétences : ***l'évaluation approfondie des risques***. C'est d'autant plus inquiétant que, ne connaissant pas la destination finale des occupants, il est impossible d'en déterminer le risque. Certains s'inquiètent d'un niveau de risque et de toxicité proche d'un classement Seveso

Catella avance un chiffre pour répondre à la remarque de la MRAE : 30 % au minimum des bâtiments seront couverts par des panneaux photo-voltaïques. Sans connaître la nature de ce qui sera entreposé, comment Catella peut l'affirmer ?

Bilan sur l'emploi

Nous estimons que les retombées en emplois sont surévaluées. La ***robotisation*** ou l'usage de ***l'intelligence artificielle*** sont l'avenir très proche, non abordés dans ce projet.

Ainsi, Catella ne peut pas assurer ni la réalité ni la pérennisation des emplois avancés : à quels tarifs et pour quelles qualifications ? Rien n'est précisé dans le projet. Nous pouvons affirmer que les chiffres avancés sont mensongers tant sur la nature des emplois que sur leur nombre. Il n'y a aucune communication sur les ***clients potentiels*** pour l'occupation des locaux.

Le projet Catella est souvent présenté comme un moyen d'apporter des emplois au bassin de **Romorantin**. L'argument semble incontestable, mais ce n'est qu'une apparence.

Selon les chiffres Catella, ou bien ceux de la municipalité de Romorantin (cf. *Romo dialogues* n°72) : On croit pouvoir espérer, à 100 emplois près et à la louche, 250 emplois logistique & 100 emplois d'encadrement... ?

Les études sérieuses et les statistiques sont plus prosaïques :

Sur un site logistique fonctionnel, il faut compter à terme 3 emplois à l'hectare. Le projet Catella s'étendant sur 18 hectares, le ratio nous indique qu'il culminerait à 54 emplois ! L'implantation de Catella ne résoudra donc pas le problème de l'emploi installé durablement à Romorantin.

Quid du recrutement : profitera-t-il véritablement aux habitants de Romorantin et des environs ?

- Phase de construction : Emplois spécialisés, usuellement importés...
- Phase de fonctionnement : Quel degré d'Uberisation de l'emploi ?...

N'y aura-t-il pas plus de contrats d'intérimaires ou de CDD ou de sous-traitance auprès d'auto-entrepreneurs, donc de contrats et de conditions de travail précaires, que de véritables CDI et donc d'emplois durables ?

Dans quelles conditions de salaires, de cadences et de pénibilité ?...

Les emplois potentiellement apportés par le projet Catella vont en réalité détruire tout autant, si ce n'est plus, d'emplois, dans d'autres secteurs :

- 1 emploi créé en Logistique / Grande Distribution = **3 emplois détruits** en TPE / PME.
- Mieux : 1 emploi créé en E-Commerce de masse = **6 emplois détruits** en commerce de proximité (cf. « E-commerce et emploi : bilan et perspectives dans le commerce non-alimentaire et les services en Europe », cabinet Kaval Capital)... un objet acheté en ligne transitant par une plate-forme logistique est un objet qui n'est pas acheté dans le commerce local

Les emplois potentiellement apportés par le projet Catella ne seront pas pérennes :

Amazon, dont le modèle économique dépend des plateformes logistiques, investit massivement dans la robotisation de ses entrepôts afin de faire disparaître les emplois humains, chose d'autant plus « facile » s'il s'agit d'intérimaires.

Le projet Catella ne fera pas exception à cette tendance inévitable.

Pour finir, selon le site de Pôle Emploi : il y a plus de 300 offres en CDI non pourvues fin mai 2023 ! Il y a donc des emplois sur le bassin de Romorantin, dont il serait plus judicieux d'interroger les failles : Formations, salaires, pénibilité, indignité/Uberisation de l'emploi ?...

Absence de démocratie :

La seule **communication** connue, qui n'est pas de l'information, est celle de l'édile de Romorantin qui refuse obstinément toute **réunion publique**.

Les citoyens et citoyennes ont besoin de comprendre, à partir de données claires. Une réunion publique est un moment de débat qui permet d'approfondir pour comprendre, se poser des questions de choix de société, et donc de faire progresser la connaissance des besoins de la population par les élus, afin de faire évoluer le projet porté par les entrepreneurs.

Les citoyens ont besoin de voir par les actes que les élus et représentants de l'Etat prennent des décisions cohérentes, localement, avec les avancées nationales, notamment en matière de l'exigence écologique.

Romorantin agit comme l'Etat : les délibérations municipales et communautaires ne respectent en rien la direction des lois climat et zéro artificialisation.

Le projet présenté dans la consultation publique ne correspond à aucune de ces demandes.

Le premier de 7 Pêchés Territoriaux identifiés dans le cadre des **Plans de Résilience des Territoires** est :

« **L'ignorance** : Ne pas chercher à comprendre mais faire semblant. »

Voirie : usure des routes & infrastructures, sécurité

Une route utilisée intensément nécessite forcément des frais importants d'entretien et de remise en état, tout comme les réseaux de voirie (évacuation des eaux pluviales, éclairages, panneaux de signalisation, ...). Non seulement ce phénomène est déjà accéléré par le dérèglement climatique, mais il est accentué par des budgets des collectivités locales moindres ces dernières années, alors que l'étalement urbain augmente le nombre de routes à refaire.

Le chiffrage de ce **coût pour les collectivités** doit être présenté, afin que les contribuables et les élus puissent faire ce choix en conscience. Il suffit de consulter gratuitement le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées pour connaître le réel coût d'entretien d'une voirie.

Reste-t-il à la charge du contribuable pour une **utilisation commerciale privée** ? Aucune réponse n'est apportée dans le projet Catella.

De même, concernant le trafic, il n'y a ni confirmation ni validation que le **transport** sera principalement **autoroutier**. Il y a fort à parier, comme c'est le cas aujourd'hui partout, que le choix sera celui de la gratuité, et que l'essentiel du trafic se ferait principalement sur la départementale D 922.

De ce fait, le minimum de 200 poids-lourds annoncés par jour (soit 400 passages) implique des dangers supplémentaires à l'entrée de l'autoroute, aux carrefours stratégiques et dans les villages. Et que dire des 600 véhicules légers (soit 1 200 allers-retours) dont on peut légitimement se poser la question de savoir pourquoi le personnel prendrait sa voiture alors qu'il est dit qu'il s'agit d'employer des personnes sur place.

Le dimensionnement des routes actuelles ne peut répondre à une telle circulation sans mettre en danger accru les usagers.

Sur les routes départementales, l'encombrement routier est déjà problématique dans des villes comme Mur-de-Sologne, La Ferté-Beauharnais ou Villefranche-sur-Cher (...mais bien d'autres). Par ailleurs, les données sur lesquelles s'est basé Catella sont anciennes, puisqu'elles datent de 2015. Cerise sur la gâteau, cette évaluation prend en compte le trafic fortement diminué lors de la période COVID. Ça n'est pas sérieux !

Traverser les rues principales avec des PL nombreux pose un problème de partage de l'espace, le cadre de vie serait de moindre qualité pour les familles, les jeunes, les personnes à mobilité réduite.

Ces axes également, souvent étroits, voire sans trottoirs, aux points-clés des centres-bourg, sont actuellement davantage empruntés par les deux roues, vélos et trottinettes, pour lesquelles des voies spécifiques y sont rares. Paradoxalement, les risques seraient donc accrus pour les personnes qui cherchent le respect de l'environnement dans leurs déplacements.

Sans compter l'impact sur les infrastructures diverses, in & hors bourgs : ponts, maisons à colombages fragiles, etc...

Le **délestage sur voies ferrées** paraît pourtant indispensable dans la dynamique écologique actuelle.

Une implantation de cette plateforme aux abords de la gare a-t-elle été envisagée, ainsi que pourquoi pas le ferroutage ? Le réseau ferré le permet-il ? Nécessite-t-il d'y ré-orienter des investissements par ailleurs inutiles... ?

Il s'agit pourtant d'un axe majeur (avec la mobilité douce) à considérer pour la résilience et/ou le **développement intra & inter-territoriaux...**

Santé et environnement :

Qualité de l'air :

Aucun paragraphe ne mentionne l'évaluation du **coût carbone** pour l'ensemble des activités **induites**, qu'il s'agisse du transport, des flux informatiques et équipements divers, avec ou sans robotisation.

Les premières observations de la MRAE faisaient état d'études « **succintes** » et « **étonnantes** », d'absence d'évaluations des GES... fait « **révélateur** », selon elle, d'absence de considération pour ces sujets.. (Rappel : le projet comportait alors 0 % de photovoltaïque, la législation en exigeant un minimum de 30 %)

Les nuisances liées au transport sont minorées par rapport aux nuisances du site lui-même.

Or ce seront des nuisances très importantes pour tout le bassin et au-delà, selon les liaisons routières qui seront réalisées (régionales, ou plus larges).

L'étude complémentaire associée à la délibération du conseil communautaire fait bien état que les transports routiers sont déjà une des premières sources de **GES**, au niveau du territoire comme au niveau régional :

Ce projet va donc les accentuer, alors que c'est le levier qu'il faut actionner en première pour décarbonner le territoire.

Catella entend surtout parler des effets de l'activité de stockage, mais les activités de transport sont indissociables. Comment ces activités pourraient être compatibles avec **l'objectif de neutralité carbone en 2050** ?

Aujourd'hui, on demande aux particuliers de renoncer à leurs voitures thermiques, ou de compenser leurs usages : que fait Catella ?

Catella ajoute de la domotique pour contrôler l'usage de l'eau et des énergies. Mais la compensation (limitée) avec le photovoltaïque est très hypothétique : en effet, rien ne laisse penser que la centrale photovoltaïque sera installée dès la construction des entrepôts, puisqu'elle ne sera faisable que si les matières stockées le permettent au niveau sécurité.

Aucun compte des émissions liées au **trafic routier induit** n'est proposé :

Il est donc remis à la responsabilité des collectivités locales, qui elles, devront atteindre la neutralité carbone en 2050.

Les contributeurs pointent également les rejets de particules et leur conséquences sur la santé : les problèmes respiratoires (allergies, asthme, cancers à long terme), le stress liés à la circulation, celui lié à la dégradation du paysage.

Les camions sont déjà **jugés trop nombreux**, et inquiètent beaucoup les contributeurs. Or, Catella n'apporte aucune étude à propos de l'impact sur la santé.

Sol et artificialisation des sols :

Le site possède des zones humides, et des espèces protégées. Or, les mesures compensatoires sont insuffisantes :

Simple délégation d'une étude et d'un « **suivi** » à **posteriori** de la survie des écosystèmes... D'autant que le déplacement des espèces est un non-sens, cela ne fonctionne pas.

La compensation des zones humides n'atteint pas le ratio de 1,5 mais seulement 1,2 envisagé.

Or, c'est l'ensemble du site, soit les 18 ha, qui doivent être compensés, à l'heure où le pays s'oriente vers une zéro artificialisation des sols en 2030, et ce pour un ratio de 2, soit 36 ha à préserver hors site. Voilà le niveau d'exigence qui permettrait de considérer le projet comme écologiquement acceptable.

Les **mesures compensatoires environnementales** ne sont pas respectées par Catella puisque son étude environnementale contient peu d'éléments techniques. C'était l'un des points soulevés par la MRAE, qui parlait de « **dossiers lacunaires** »...

Au contraire, le projet ne pense pas un traitement des sols qui en préserveraient des qualités vivantes (Techniques d'injection de chaux, tassements, modification irrémédiable de la nature des sols, y compris voisins...).

Si les entrepôts n'étaient pas utilisés, que deviendraient-ils ?

En réponse aux demandes de la MRAE sur une remise en état, Catella propose de laisser à l'agglomération un **site dégradé supplémentaire**.

... A l'heure de la lutte contre les destructions de terres agricoles ou arable...

Un paysage transformé :

Pour la **Sologne**, comme pour tous les entrepôts de ce type que la société Catella implante, un tel projet dénature le paysage, par des bâtiments d'une telle taille que les habitants ne peuvent en avoir idée à l'avance. Pour les riverains, pour les promeneurs de la future voie verte, ces entrepôts seront une atteinte à l'image de la Sologne.

Les sols ainsi artificialisés sont aussi problématiques pour les **risques d'inondation**.

L'artificialisation de telles surfaces, comme le trafic routier induit, contribueraient à détruire un peu plus l'environnement que le débat public et les scientifiques du **GIEC**, par exemple, demandent de protéger à tout prix. Que faisons-nous à notre échelle ?

Hormis les problèmes d'émissions de GES, les **énergies fossiles** utilisées par les transports routiers sont en diminution inexorable de stocks, et leurs prix augmentent...

Plus généralement, ce modèle économique est obsolète, tant aux échelles locales que globales :

Fin programmée des **ressources** pour produire une grande proportions d'objets éphémères, incessamment transportés de part et d'autre du Globe.

Le projet Catella ne tient pas compte des **exigences et directives européennes**. L'activité proposée par **le projet Catella n'est donc viable ni économiquement, ni écologiquement**.

Alternatives & dynamisme local - (territoire / économie / emploi)

Ce ne sont pas les alternatives qui manquent. Tant en pistes d'occupations de la parcelle, que d'emplois d'avenir... Voire même de synergie entre les 2 sujets :

Deux des plus importants foyers d'activité à venir seront (selon, notamment, le **Plan de Transformation de l'Économie Française** du Shift Project) :

- **l'agriculture dite « douce »**, ou paysanne et locale (ACS, AF, AB, AE, permaculture) :

500 000 à 750 000 Emplois Temps Plein à moyen terme...

(« *besoin impérieux de renouvellement de la population agricole* »)

- **La rénovation thermique des bâtiments** :

110 000 ETP à court terme.

Toute parcelle arable doit être préservée comme telle, et permettre, par exemple :

- Du maraîchage :

Qui emploie 7 personne à l'hectare, soit **2,3 fois plus que la logistique**... 18 ha = 1600 familles nourries en légumes (circuits courts, cantines, collectivités...?).

- Des cultures « faciles » à destination de transformation :

Du miscanthus, pour chauffage des collectivités / ... Du chanvre ou assimilé, pour transformation en matériaux de rénovation bio-sourcés **ET puits à carbone**.

... De là à envisager une **déclinaison synergique d'activités** liées :

Transformation et/ou distribution des produits ou matériaux (manque identifié dans la région). Mise en place de circuits de formation, de qualification et d'installation des artisans, à tous les échelons de la rénovation thermique...

(le rapport du Shift Project flèche la nécessité de revaloriser les formation Initiales, de soutenir les supports de formation et les modèles d'installation...)

Les nécessités d'avenir sont les **filières de proximités**. Il faut installer un maillage dense de TPE/PME, aux compétences diversifiées et renforcées. Relocaliser et raccourcir les chaînes logistiques et les filières de production, notamment agricoles.

...Et en ce qui concerne les transports : « **diminuer tonnages et distances** »

...Développer sur notre et nos territoires des économies **locales, circulaires, durables et résilientes**...

À qui profite le crime... ?

Voilà qui paraît moins moderne qu'un dynamisme numérique aux doux airs de e-commerce, et de transports routier détruisant les petits bourgs ; qu'un chantier industriel low-cost, pour un projet low-cost, qui importerait jusqu'à la main d'oeuvre de sa construction...

Est-il temps d'en finir avec les **Grands Projets Inutiles d'arrière-garde**, qui ressemblent surtout, à y regarder de plus près, à des projets immobiliers, financiers et spéculatifs, d'implantation et d'accaparement de nos territoires, de notre **bien commun**, par des entreprises peu scrupuleuses... ?

Les risques sont réels pour la santé et la sécurité à long terme, et le modèle économique déployé dilue les responsabilités en cas de problèmes :

Notre droit (notre devoir ?) essentiel est d'appliquer le principe de précaution... !

Il convient de limiter l'artificialisation future des sols aux projets et activités **utiles socialement**.

D'aucun s'interrogent sur une collision entre édiles locaux et promoteurs-entrepreneurs du BTP, friands de projets clefs en main, et sur l'envahissement de nos vies par la (très) grande distribution...

Les limites planétaires (climat, ressources, biosphère) nous imposent l'arrêt d'une **fuite en avant extractiviste**. En cas d'incapacité des décideurs à faire les bons choix (point commun des sociétés effondrées : l'entêtement des « élites »), mobilisons les énergies et volontés de notre territoire pour nous aiguiller vers des projets de société à taille humaine.

(rappelons-le : l'hyper-mobilité est un monde qui n'existe déjà plus...)

En résumé, la très grande majorité des contributions est opposée au projet présenté par Catella. On s'étonnera (ou pas?) que les quelques contributions favorables semblent pour le moins lunaires (quand elles sont motivées).

Quelques citations pour finir :

« Léonard de Vinci voulait construire un palais à Romorantin. La municipalité actuelle veut construire des hangars, les grands hommes ne sont plus ce qu'ils étaient... » P. Jourdan

« Quand le dernier arbre sera abattu, la dernière rivière empoisonnée, le dernier poisson capturé, alors le visage pâle s'apercevra que l'argent ne se mange pas » Sitting Bull (ne figure pas parmi les contributeurs)