



Mémoire de réponse au Procès-Verbal de l'Enquête Publique

Concernant le Projet de plateformes logistiques à Romorantin-Lanthenay et Villefranche-sur-Cher

Préambule

L'activité logistique répond à un besoin d'organisation de la distribution des biens et produits de consommation. Les plateformes logistiques ont pour vocation à entreposer les produits, en vue de les distribuer de manière optimisée sur un territoire donné. A ce titre, la logistique constitue un maillon essentiel de la production industrielle. Pour répondre aux enjeux de réindustrialisation de la France, il est ainsi nécessaire de développer un maillage d'entrepôts sur l'ensemble du territoire, comme l'indique l'Afilog (représentant des acteurs de l'immobilier logistique et de la supply chain), il s'agit de « *développer les entrepôts au plus près des bassins de consommation pour éviter de miter le territoire et pour optimiser les kilomètres parcourus ; favoriser le développement de bâtiments y compris de grandes tailles, au plus près du centre des métropoles, servant aussi bien les grandes surfaces commerciales que les petites boutiques de centre-ville, les entreprises, les collectivités, les particuliers, les biens vitaux ou de confort, 24h/365 jours par an, quelque soient les conditions sanitaires, sociales ou géopolitiques.* »

A l'origine, l'entreposage était effectué sur les sites de production. Aujourd'hui, les normes liées au stockage nécessitent de dédier des sites spécifiques aux activités d'entreposage, de gestion des stocks, de gestion des flux amont / aval et éventuellement de préparation de commandes. La logistique « amont » concerne les matières premières, qui vont rejoindre les usines de production pour y être transformées, et la logistique « aval » concerne des produits de consommation, qui sortent des sites de production et sont destinés à approvisionner des artisans, des boutiques, des supermarchés ou en direct, le consommateur final.

Tous les secteurs d'activité organisent leurs chaînes d'approvisionnement et de distribution en s'appuyant sur les plateformes logistiques. Chacun d'entre nous, sans en être conscient, utilise et consomme au quotidien des produits qui ont transité sur des entrepôts logistiques, que l'acte d'achat soit réalisé chez un artisan, dans des boutiques de centre-ville, à l'épicerie de quartier ou au supermarché, ou bien encore sur les sites de e-commerce.

Les études préalables au dépôt du permis de construire et aux demandes d'autorisation d'exploiter les plateformes logistiques de Romorantin-Lanthenay et Villefranche-sur-Cher nous ont amené à analyser les incidences de l'exploitation de ces bâtiments et leurs effets directs et indirects, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs. Les futurs produits stockés dans ces bâtiments entrent dans la catégorie 1510, la plus répandue, qui regroupe : Papiers, cartons, bois ; Matières plastiques ; et 4755 : Alcools de bouche (stockage de 50 m³ de produits maximum). L'aménagement du site et des bâtiments est prévu en fonction de ces rubriques 1510 et 4755, qui permettent le stockage de produits des secteurs de l'alimentaire, de la grande distribution, de pièces détachées, du textile, d'équipement de la maison, de l'animalerie, ... Il n'est pas envisagé de stocker de produits chimiques dangereux inflammable ou explosif sur ce site.

Les futurs occupants des bâtiments sont cependant non connus à ce jour, le planning de livraison n'étant pas aujourd'hui certain, car dépendant de l'instruction administrative des dossiers.

Nous nous sommes donc basés sur des hypothèses et ratios maximum pour analyser et définir les mesures visant à Éviter, Réduire, voire Compenser les incidences (séquence « ERC »). Ces mesures, que nous nous engageons à mettre en œuvre, sont détaillées pour chaque thématique étudiée dans les rapports mis à disposition du public. Plus spécifiquement, nous apportons ici des éléments de réponse aux questionnements soulevés lors de l'enquête publique, rapportés par le Commissaire Enquêteur et consignés dans son Procès-Verbal en date du 11/07/23.



Thème I	Conception du projet
	<p>1/ Les plateformes logistiques sont un maillon essentiel de la distribution des produits de consommation et les promoteurs ont en effet pour rôle d'imaginer, de réaliser et d'intégrer pleinement ces bâtiments dans leur futur environnement. Cependant, la création de valeur inhérente au projet concerne un grand nombre d'acteurs qui contribuent ensemble à la réalisation finale du projet.</p> <p>En phase travaux, le chantier va générer des retombées économiques en faveur des sociétés locales du secteur de la construction – les entreprises locales sont toujours préférées, à prestation et coût équivalents, aux entreprises non locales. La restauration et l'hôtellerie sont également impactées positivement en termes d'activité (en phase travaux comme en phase exploitation). Ces retombées sont estimées à environ 30 personnes par jour en moyenne sur une durée de 12 mois environ.</p> <p>En phase d'exploitation, on estime à 250 le nombre d'emplois locaux créés, auxquels viennent s'ajouter l'ensemble des revenus générés par les taxes foncières au profit de la commune.</p> <p>2/ & 3/ Le choix d'implantation du projet en 2018 et 2019 s'est fait en concertation avec les collectivités locales un terrain ouvert, à l'état de friche qui ne nécessite pas de déboisement pour être aménagé.</p> <p>Le territoire de la CCRM ne disposait pas de friche industrielle ou de site dégradé d'une surface suffisante pour accueillir une plateforme logistique :</p> <ul style="list-style-type: none">- Une seule friche industrielle était recensée à l'époque (ancienne usine CAILLAU), mais le site était imbriqué dans un quartier d'habitation, difficile d'accès et trop petit (1,5 ha) pour accueillir une activité logistique. Il est également à noter que les friches industrielles qui figurent dans le recensement du CEREMA ont retrouvé un usage économique depuis déjà plusieurs années.- Concernant les sites dégradés, ces derniers sont tous situés en périphérie de l'agglomération romorantinaise mais trop éloignés de la sortie autoroutière (cf. pour exemple le site de la ZA des Noues à Saint Julien sur Cher qui accueille une ferme photovoltaïque sur 12 ha). <p>La taille relativement importante des plateformes logistiques est essentielle pour gérer efficacement les volumes de marchandises. Elle permet d'optimiser les processus logistiques et les coûts des prestataires, de gérer la diversité des produits en optimisant l'empreinte au sol, d'assurer que la réglementation ICPE relative à la sécurité des biens et des personnes est bien prise en compte (une surface conséquente sur le site est ainsi consacrée à la gestion de l'eau – eaux pluviales et eaux d'extinction en cas d'incendie). L'adaptation au besoin changeant des entreprises et des marchés en constante évolution passe par une taille critique de bâtiment. Les plateformes que nous développons sont des bâtiment nouvelle génération, modulables et durables qui s'inscrivent dans une démarche d'adaptabilité et de pérennisation des outils de la logistique.</p> <p>4/ & 5/ Les plateformes logistiques ne concernent pas uniquement le e-commerce (environ 19% du commerce total) mais bien toute la chaîne de distribution du producteur jusqu'au consommateur final. C'est en élément structurant pour garantir un maillage complet du territoire, une</p>



distribution des produits optimisée et des distances parcourues en PL réduites entraînant ainsi une optimisation des émissions de gaz à effet de serre. La conception des plateformes est actuellement réalisée dans une démarche d'amélioration continue en travaillant sur l'efficacité énergétique des bâtiments et des chaînes de transport. Ce type de bâtiment est d'ailleurs très peu énergivore comparativement aux autres (kWh/m²). Un travail de collaboration avec les parties prenantes est également réalisé pour encourager les pratiques durables et responsabiliser les acteurs concernés.

6/ L'activité logistique prévue sur le site ne concerne pas de matières dangereuses et l'Analyse Préliminaires des Risques conclut à une absence de scénario pouvant conduire à un accident majeur potentiel et les flux thermiques dégagés par un incendie potentiel sont contenus dans les limites de propriété du site. Le risque d'incendie sur les entrepôts logistiques est encadré par la mise en œuvre de moyens de défense adaptés, validés par le Service Départemental d'Incendie et de Sécurité :

- Système de sprinklage avec réserve sur site ;
- Détection incendie (asservie au système de sprinklage) ;
- Réserves en eau incendie prévues sur le site ;
- Poteaux incendie.

Les avis du Service Départemental d'Incendie et de Sécurité sont donc sollicités dès les phases amonts du projet et pleinement intégrées dans la conception des bâtiments pour préserver la santé des riverains ainsi que l'environnement en cas d'incendie.

7/ Comme évoqué en préambule, les futurs produits stockés dans ces bâtiments entrent dans la catégorie I510, la plus répandue, qui regroupe : Papiers, cartons, bois ; Matières plastiques ; et 4755 : Alcools de bouche (stockage de 50 m³ de produits maximum). L'aménagement du site et des bâtiments est prévu en fonction de ces rubriques I510 et 4755, qui permettent le stockage de produits des secteurs de l'alimentaire, de la grande distribution, de pièces détachées, du textile, d'équipement de la maison et de l'animalerie. Il n'est pas envisagé de stocker de produits chimiques dangereux inflammables ou explosifs sur ce site et le classement SEVESO n'est donc pas nécessaire.

8/ L'installation d'une centrale photovoltaïque sur la toiture des 2 bâtiments est prévue pour une production d'énergie renouvelable locale et les dispositions constructives en vue de la pose de panneaux photovoltaïques sur les toitures des 2 bâtiments sont donc déjà intégrées au projet. Les futurs panneaux photovoltaïques qui seront installés respecteront les impositions de la section V de l'arrêté du 4 octobre 2010. Une première entreprise spécialiste des énergies solaires a réalisé une étude de faisabilité pour équiper le maximum de la surface des toitures, soit environ 60% en raison de l'impossibilité technique, sécuritaire et légale de ne pas pouvoir recouvrir les surfaces de lanterneaux, les trappes de désenfumage et les bandes latérales de protection. Cette surface maximale d'environ 60 % demeure bien au-delà de l'obligation réglementaire de 30 %. Une surface totale d'environ 31 800 m² pourrait ainsi être équipée, selon une implantation Est-Ouest ce qui permettrait une production annuelle prévisionnelle de 6 887 MWh (correspondant à la consommation annuelle de 1 515 foyers).

Le dossier photovoltaïque sera soumis à la CRE (Commission de Régulation de l'Énergie) dès l'obtention de l'arrêté de Permis de Construire des plateformes. Cette Commission gère en effet par appels d'offres nationaux la réalisation et l'exploitation d'installations de production



	<p>d'électricité à partir de l'énergie solaire, et valide ainsi les conditions d'injection dans le réseau de l'électricité produite. Le nombre d'appels d'offre est limité et notre planning sur cet aspect est dépendant du calendrier de la CRE. Il n'est donc pas possible de donner aujourd'hui une date précise du raccordement effectif des bâtiments au réseau Electrique.</p> <p>9/ Le projet est bien lié à la société Catella Logistic Europe immatriculée en France, qui est une filiale de la Société Catella AB immatriculée en Suède, donc en Union Européenne. Bien que Catella Logistic Europe soit une filiale de Catella AB, les deux sociétés sont des entités juridiquement distinctes et responsables de leurs propres activités. L'activité de Catella Logistic Europe est donc menée selon les besoins spécifiques du marché français et conformément aux lois et réglementation fiscales locales.</p>
Thème 2	Impact des transports
	<p>A titre liminaire pour traiter ce thème, nous avons demandé à la société CDVIA la réalisation d'une étude d'impact sur le trafic et les déplacements liés à notre projet logistique. Cette étude reprend tous les impacts de notre implantation sur les voiries et ronds-points situés aux alentours et a donné lieu à un comptage de la situation actuelle en mars 2023 et au calcul prévisionnel de la situation future. Le rapport d'étude publié en date du 5 mai 2023 est annexé à ce mémoire de réponse.</p> <p>1/, 2/, 6/ & 7/ L'avenue Georges Pompidou, voirie communale desservant ce secteur, y compris la zone d'activité des Grandes Bruyères, est à un gabarit prévu pour la circulation intense des poids lourds et dont la robustesse anticipe l'accroissement de la fréquentation de cette zone économique en devenir.</p> <p>Le nombre de 400 poids lourds (PL) et 600 véhicules légers (VL) évoqués dans l'étude d'impact sont des estimations maximales, basées sur les ratios les plus élevés. Ainsi, le nombre de poids lourds est par exemple estimé sur la base du nombre de quais de chaque entrepôt, avec un ratio de 2 camions par quai/jour, et pour une organisation du travail en 2x8 (deux équipes par roulement de huit heures consécutives) avec des passagers uniques pour chaque VL. Il est très vraisemblable que le nombre de véhicules, lourds et légers soit finalement inférieur. Par exemple avec une organisation en 1 seule équipe (1 fois 8 heures consécutives), le nombre de VL sera divisé par 2. De même, il sera encore plus réduit si le personnel covoiture. Le nombre de véhicules légers correspond en effet aux véhicules du personnel et des visiteurs qui pourront se présenter sur le site. Afin d'encourager la mobilité décarbonée, des bornes de recharges électriques seront en outre installées pour les véhicules légers.</p> <p>Des emplacements d'attente pour les poids lourds sont prévus sur le site de chacun des deux bâtiments, 25 places pour le bâtiment A et 10 places pour le bâtiment B, afin d'éviter le stationnement des véhicules à l'extérieur et les risques associés. Ces possibilités de stationnement viennent s'ajouter aux stationnements situés sur les aires de l'A85 en amont et en aval de l'échangeur 14.</p> <p>Par ailleurs, un groupe de travail est organisé à l'initiative de la Communauté de Communes afin d'anticiper les aménagements à réaliser pour prendre en compte les flux générés par les futures activités économiques (VL et PL) sur ce secteur du territoire intégrant la ZAC des Grandes Bruyères, et réfléchir également à une desserte par les transports collectifs.</p>



Les axes secondaires seront principalement empruntés par les véhicules légers des salariés se rendant sur leur lieu de travail. Il est à noter qu'une liaison avec le projet de voie verte cyclable sera également étudiée, de manière à faciliter les mobilités douces pour les salariés. Un abri vélos est également prévu sur chaque site, des vestiaires et douches étant accessibles aux salariés dans chaque bâtiment. Tous ces éléments peuvent être retrouvés dans l'étude d'impact sur le trafic et les déplacements liés à notre projet logistique dont le rapport d'étude publié par la société CDVIA en date du 5 mai 2023 est annexé à ce mémoire de réponse.

3/ Comme pour l'ensemble des routes départementales françaises, sauf arrêté préfectoral spécifique, le tonnage pour la D922 ne peut pas dépasser 40 tonnes, avec 38 tonnes pour 4 essieux maximum et 40 tonnes pour les ensembles constitués de plus de 4 essieux. De plus le poids sur l'essieu isolé ne doit pas dépasser 13 tonnes et entre 7,35 tonnes et 10 tonnes sur un groupe d'essieux en fonction de leur espacement. L'étude trafic met en évidence une légère augmentation de moins de 3 % du trafic sur cette portion, ne nécessitant ainsi aucune nouvelle limite de tonnage sur la D922. Dans ce sens, les contrôles prévus sur cette route seront réalisés de la même façon qu'aujourd'hui par les autorités compétentes en fonction de leur évaluation du besoin.

4/ & 8/ En se référant également à l'étude d'impact sur le trafic jointe au présent mémoire, nous pouvons constater que l'intégralité du flux PL généré empruntera l'avenue Georges Pompidou puis l'accès à l'A85. Concernant les VL, une augmentation d'un maximum de 17 % est à prévoir sur la RD765 et sur le giratoire reliant cette départementale à l'avenue Georges Pompidou, n'entraînant pas une saturation des voiries existantes. Le reste du trafic VL sera réparti à 62 % sur la RD922 vers le Nord et à 21 % sur la RD 922 vers le Sud.

5/ Concernant l'impact écologique des flux routiers, il est important de souligner que les entreprises de transport s'engagent elles aussi dans la transition énergétique et s'équipent de plus en plus de flottes de camions électriques ou roulant au biogaz, dans une optique de décarbonation de leurs activités. Le programme EVE (Engagement Volontaire pour l'Environnement) accompagne par exemple les industriels, commissionnaires de transport et transporteurs dans la réduction de leur impact énergétique et environnemental, avec la charte Objectif CO2, le dispositif Fret 21, et le dispositif EVCOM, autant de démarches de progrès visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. Plus de 3200 entreprises se sont engagées depuis la création de ces dispositifs, avec -11% d'engagement de réduction des GES en moyenne et un objectif de réduction d'environ 3 millions de tonnes de CO2 chaque année.

Le lancement du projet de production locale de biogaz, grâce à l'unité de méthanisation alimentée par les sous-produits de l'activité agricole du territoire, s'articule parfaitement avec les futurs besoins potentiels des flottes de PL des entreprises logistiques. Pour exemple, des transporteurs locaux ont déjà commencé à faire évoluer leur flotte en s'équipant de camions roulant au biogaz. L'utilisation des alternatives rail-route sur une partie du trajet des marchandises permet également de diminuer les émissions de CO2.

Concernant l'impact sonore, le projet a été conçu afin de respecter les valeurs limites réglementaires. Si des dépassements étaient cependant constatés lors des campagnes de mesures acoustiques de vérification prévues après la mise en exploitation des entrepôts, des mesures d'atténuation seraient mises en place.



	<p>9/ Comme évoqué précédemment, le réseau existant est dimensionné pour accueillir le trafic lié à la création des deux plateformes logistiques et donc la remise en état du réseau routier ne nécessitera pas d'interventions supplémentaires par rapport à ce qui est déjà réalisé actuellement.</p>
Thème 3	Impact environnemental
	<p>1/ Voir 2.5</p> <p>2/ Nous souhaitons que ce développement d'activité s'inscrive positivement et durablement dans le territoire, et fixons nos exigences de qualité en cohérence avec nos engagements RSE Groupe.</p> <p>Un faible impact sonore est estimé durant la phase de travaux. Cependant, le chantier pourra induire quelques nuisances sonores liées à la circulation des véhicules de chantier et aux travaux réalisés. Il s'agit d'incidences négatives moyennes et à court terme, mais plusieurs mesures relatives à l'organisation du chantier permettront de réduire les nuisances inévitables au chantier :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ absence de travail et d'éclairage nocturne sur le chantier,▪ arrêt des travaux les weekends et jours fériés,▪ utilisation d'alarme avertisseur « signal de recul » à fréquence mélangée, limitant les nuisances sonores,▪ extinction des moteurs dès que possible pour limiter les nuisances sonores et émissions de gaz d'échappement. <p>Concernant la phase exploitation et comme évoqué précédemment, le projet a été conçu afin de respecter les valeurs limites réglementaires. Si des dépassements étaient cependant constatés lors des campagnes de mesures de vérification prévues après la mise en exploitation des entrepôts, des mesures correctives seraient mises en place.</p> <p>Le projet ne générera pas d'odeurs susceptibles de constituer une nuisance pour le voisinage en raison de la nature de l'activité.</p> <p>Les émissions lumineuses générées par l'activité seront limitées car les moyens fixes d'éclairage installés sur le site seront faibles en énergie, l'éclairage sera orienté vers le bas et il n'y aura pas de mise en lumière des bâtiments. Ces mesures doivent également permettre à la faune nocturne de ne pas être dérangée pendant ses déplacements.</p> <p>L'aménagement global du site est ainsi étudié pour garantir les meilleures conditions de sécurité et de praticité, pour proposer un cadre de travail agréable, sûr et confortable aux opérateurs et s'insérer au mieux dans l'environnement immédiat et le contexte local.</p> <p>3/ L'augmentation prévisionnelle du trafic routier n'est pas directement liée à une évolution de l'intensité sonore perçue, aussi, il n'y a pas eu d'évaluation précise des niveaux sonores liés au trafic. De plus, les véhicules actuels sont de plus en plus performants et silencieux, ce qui entraînera une baisse de l'intensité sonore produite par les véhicules dans le futur.</p> <p>4/ L'étude d'impact a identifié que le dossier A impacte 2,95ha de zones humides et le dossier B en impacte 0,9 ha, soit une surface totale de 3,85ha. Il s'agit, comme cela est très fréquent en Sologne, de petites dépressions du sol surmontant des nappes perchées par des lentilles d'argiles, qui ne constituent pas une masse d'eau homogène. Ces zones ont été identifiées par leur cortège végétal spécifique et par le carottage</p>



des sols. Ces « zones humides » ne portent aucune espèce rare. Néanmoins, au titre de la loi, toute zone humide détruite doit désormais faire l'objet d'une compensation soit par la récréation de nouvelles « zones humides » artificielles, soit par la sauvegarde de zones humides existantes menacées et situées dans le périmètre du même bassin versant. Une étude de compensation a donc été menée en amont du dépôt des dossiers afin d'appréhender la perte fonctionnelle au niveau de la zone humide impactée et d'évaluer les fonctionnalités des zones identifiées pour la compensation. Après concertation avec le bureau d'étude Rainette, les services de l'Etat, les services et les élus de la Communauté de Communes et du Syndicat d'Aménagement de la Sauldre, une zone de compensation a été choisie sur la commune de Romorantin-Lanthenay, à 5,2 km du projet. Ce site de 4,7 ha situé dans la Vallée de la Nasse est intégralement classé en zone humide. Il s'agit des prairies de l'Arche, qui hébergent un cortège relictuel de plantes rares et protégées, ainsi que de nombreuses espèces d'oiseaux, reptiles, batraciens et chiroptères. L'intérêt et l'extrême sensibilité de ce site au patrimoine naturel remarquable connaît un assèchement progressif notamment du fait de la déviation du cours d'eau, accentué par le contexte de réchauffement climatique. Par conséquent, la fruticée d'épine noire qui entourait les prairies gagne chaque année de la surface au détriment des prairies naturelles.

Nous avons donc décidé de définir un programme de compensation portant sur la restauration et l'entretien des prairies de l'Arche, qui accompagneront l'opération de remise du cours d'eau dans son lit d'origine, mise en œuvre par le Syndicat de la Sauldre (dans le cadre du Contrat Territorial en faveur des Milieux Aquatiques conclus avec l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne).

Le programme de compensation engagé sur 30 ans et financé par Catella Logistic Europe consiste en une gestion écologique adaptée du site : fauches tardives de la prairie, éclaircissement de la fruticée et conduite de taille, entre autres, ce qui aura un impact favorable sur la sauvegarde et la reconquête de la biodiversité, ainsi que le suivi scientifique sur 30 ans : inventaires naturalistes, suivi d'engorgement des sols, etc.

Concernant la biodiversité : une espèce bénéficiant d'un statut de protection a en effet été observée sur la zone d'étude. Il s'agit de l'Orchis Pyramidal, une orchidée sauvage, mais dont la dynamique sur le site est actuellement fragilisée par le développement des accrues ligneuses et dont la pérennité n'est pas assurée. Neuf stations de cette espèce ont été observées sur le site avec un total de 26 individus. Dans le cadre des mesures envisagées, il s'agira de déplacer les neuf stations présentes sur la parcelle et de les réimplanter dans les espaces verts du site. Ces espaces verts seront gérés de manière différenciée afin de favoriser le développement de l'espèce à l'état sauvage. Une surface de 270 m² d'espaces verts sera ainsi dédiée à cette espèce. Cette transplantation et gestion adaptée à l'espèce la met en position d'être préservée dans le futur, alors que son maintien sur le site, dans la situation actuelle, semblait de plus en plus difficile en raison de la progression des couches arbustives.

Concernant les sept espèces patrimoniales observées sur l'aire d'étude lors des inventaires : la Chlore perfoliée, l'Orchys araignée, la Gesse sans feuilles, la Filipendule commune, l'Anthyllide vulnéaire, l'Eufragie visqueuse et le Mélilot officinal, l'enjeu est considéré comme faible mais les opérations de transplantation de l'Orchis Pyramidal permettront également de transplanter et/ou de réensemencer ces autres espèces dans le secteur protégé.

Environ 30% des espaces du site seront végétalisés. Les arbres plantés seront des essences locales afin de s'insérer au mieux dans le contexte paysager. La palette végétale sélectionnée tient en effet compte des données locales et historiques pour l'aménagement du site. Les limites



parcellaires seront ainsi plantées de haies vives et constituées d'arbustes sélectionnés parmi des espèces indigènes, non-invasives et bien adaptées au changement climatique constaté ces dernières années pour favoriser une reprise optimale des végétaux.

5/Voir thème 1.2

6/ En cas de mise à l'arrêt définitif de l'activité logistique, une remise en état du site vers un usage industriel est prévue, conformément aux dispositions du PLU et avis favorables des mairies de Villefranche-Sur-Cher du 10/10/2022 et de Romorantin-Lanthenay du 10/10/2022 à nos propositions de remise en état du site. Cette opération ne devrait pas présenter de contraintes importantes à ce titre puisque le risque de pollution lié à l'activité logistique est très limité. Des solutions de réhabilitation intégrant les enjeux pour la biodiversité seront proposées en intégrant les attentes des différents acteurs.

7/ Le site sera alimenté exclusivement en eau de ville et sera raccordé au réseau d'eau potable de la commune. Ainsi et comme précisé dans l'Etude d'impact du dossier de Demande d'autorisation environnementale, aucun prélèvement dans les eaux souterraines ne sera réalisé par l'exploitant. Les utilisations de l'eau dans l'entrepôt, en conditions normales, seront limitées aux usages sanitaires et au nettoyage des sols. En dehors du nettoyage de l'entrepôt et des usages sanitaires (quantités faibles) il n'y aura pas d'utilisation d'eau à usage industriel.

Les consommations en eau sont évaluées sur les bases suivantes :

- Personnel : 75 litres par personne et par jour,
- Conducteurs de camions : 7,5 litres par personne et par jour.

Ainsi la consommation journalière est estimée à 23,6 m³/jour pour le bâtiment A et 7,8 m³/jour pour le bâtiment B, soit une consommation annuelle étant estimée à 7 734 m³/an.

8/ La hauteur maximale du plus grand bâtiment est de 15 m à l'acrotère, celle du plus petit est de 13,87 m avec une altimétrie de sol égale à 93,76 m NGF, comme indiqué sur les plans n°3.1 et n°3.2 du dossier de demande de permis de construire déposé.

9/ Selon le rapport de la société *Géotechnique* du 08/01/2020 réalisé dans le cadre de l'étude G2 AVP (Etude géotechnique avant-projet suivant normatif des géotechniciens), les recommandations en ce qui concerne les terrassements sont les suivantes : les niveaux finis des plateformes bâtiments entraîneront des hauteurs de déblais / remblais maximales estimées de - 1.5 m / + 1.5 m. L'étude spécifique permettant de répondre à la quantité précise de remblais nécessaire ne sera réalisée que lorsque l'ensemble des procédures administratives auront été purgées et lorsque le projet entrera dans une phase de réalisation.

En phase travaux, dès le démarrage, un accès et une voie de circulation adaptés aux passages des engins de chantiers seront établis. Cet accès sera imposé aux engins de chantier et au personnel de travaux afin de réduire les risques de collision et gêne aux riverains, et de dégradation de la chaussée. Les accès par le chemin de la Gaudinière seront interdits et les trajets via la ville de Romorantin-Lanthenay limités. La livraison du matériel devrait nécessiter une circulation de 2 camions par jour en moyenne sur toute la durée du chantier, et en aucun cas les convois ne dépasseront la charge de 12 t/essieu.



Thème 4	Concertation, climat social
	<p>1/, 2/, 3/ & 4/ En phase exploitation, on estime à 250 le nombre d'emplois créés, en 5 ans environ. Ne pouvant donner une date précise de livraison des futurs bâtiments en raison de l'incertitude sur la date de fin de la procédure administrative, nous ne pouvons pas commercialiser les bâtiments et ne connaissons donc pas encore les futurs occupants. Les typologies d'emploi qui seront proposés et la cartographie des emplois et des effectifs prévus par entreprise ne sont donc pas précisément connus.</p> <p>Nous ne pouvons donc donner que des estimations de nombre d'emplois futurs créés, sur la base des entrepôts que nous avons déjà réalisés et les données moyennes du secteur (étude récente réalisée par Les Portes de l'Emploi à Mer (41) et des Organismes de Formations et Entreprises de Travail Temporaires).</p> <p>Les ratios varient de 20 à 100 emplois pour un hectare selon l'activité : par exemple il faut 100 personnes sur 10 000 m² pour une entreprise de cosmétique / parfumerie car il y a beaucoup de petits produits (logistique fine). Généralement, la mixité est plus importante dans la logistique fine avec un nombre de femmes plus important pour la préparation de commandes. Voici des exemples illustrant cela :</p> <ul style="list-style-type: none">- Produits textiles, mode : 18 000 m² d'entrepôt > 120 personnes en moyenne (150 en pointe) – avec travaux de personnalisation des produits (broderie, impression – flochage ou marquage, studio photo)- Produits alimentaires : 30 000 m² d'entrepôt > 150 personnes- Boissons : 30 000 m² d'entrepôt pour le stockage de fûts de bières > 60 personnes- Produits jardinage : 30 000 m² d'entrepôt > 120 personnes en moyenne <p>En ce qui concerne les typologies d'emploi, 80 % des métiers s'exercent sur les fonctions suivantes : Préparateurs de commandes, Agents magasiniers, Caristes d'entrepôt. Du fait de l'évolution technologique des entrepôts, des postes de techniciens automates et détection des pannes, chargés de la maintenance de 1^{er} niveau sont également nécessaires. Certains process et tâches sont en effet aujourd'hui mécanisés et automatisés, afin de faciliter le travail des opérateurs, réduire la pénibilité et accroître la sécurité. Il y a aussi des « Fonctions support » qui dépendent de l'activité, comme Agent d'accueil pour les chauffeurs, Assistant logistique, Gestionnaire logistique, Chef d'équipe (encadrement de proximité), Responsable d'exploitation (un ou 2 si travail en 2X8), Directeur de site, Assistant RH, Ingénieur Amélioration continue, ...</p> <p>Les entrepôts entièrement automatisés sont encore peu nombreux en France, répondent à des besoins très spécifiques et sont conçus très en amont dans cet objectif. Les entrepôts développés sur ce site n'ont pas cette vocation.</p> <p>5/ En tant que porteur de projet, nous avons communiqué à plusieurs reprises et à différentes étapes clés du projet. Nous avons ainsi, le 08 novembre 2022, tenu une conférence de presse pour expliquer le stade d'avancement du projet, en donner une présentation détaillée et informer du déroulement de la procédure administrative.</p> <p>Des dossiers d'information ont été remis aux journalistes. Une série d'articles a été rédigée à la suite de cet événement :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le Petit Solognot du 15/11/22

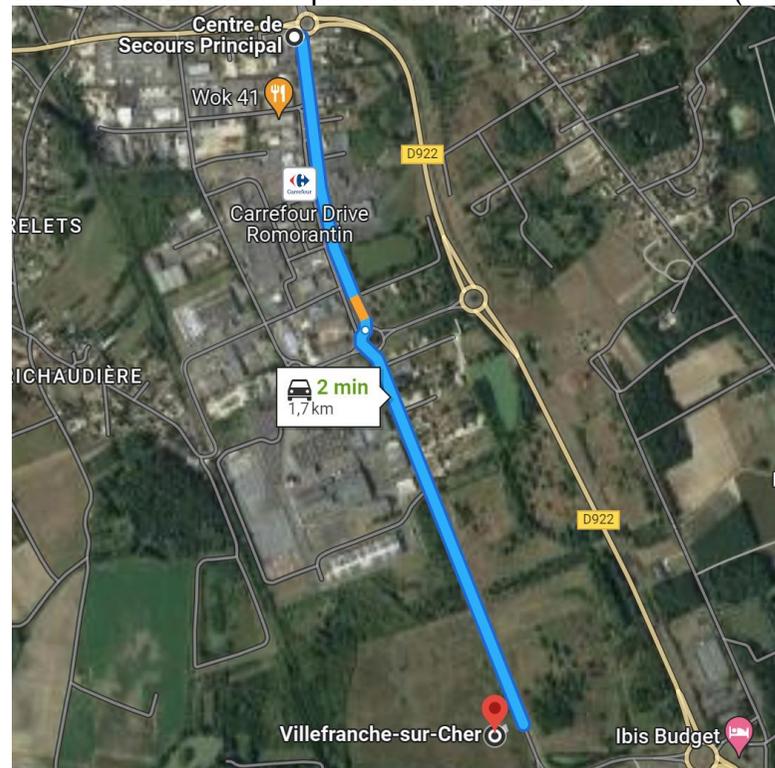


	<ul style="list-style-type: none">- Mag Centre du 13/11/22 (https://www.magcentre.fr/243079-pour-les-plateformes-logistiques-tout-le-monde-se-leve)- La Nouvelle République du 09/11/22- TV Tours : https://www.dailymotion.com/video/x8fbnen <p>Avant l'enquête publique, il y a donc eu une volonté de notre part de diffusion de l'information, de transparence et de communication. L'enquête publique a permis aux citoyens, habitant ou non les communes de Romorantin-Lanthenay et de Villefranche-sur-Cher de poser des questions complémentaires auquel ce mémo vise à apporter les réponses.</p> <p>La tenue d'une réunion publique n'a pas été jugée nécessaire par Mr Le Commissaire Enquêteur pendant la phase d'enquête publique. Si cela s'avérait nécessaire, nous serions prêts à répondre à cette demande.</p>
Thème 5	Impact sur le paysage, le patrimoine immobilier
	<p>La conception architecturale et l'insertion paysagère sont réalisées avec l'Atelier M3, cabinet d'architectes spécialisés en immobilier logistique. Une attention très soignée a ainsi été portée à la qualité des bâtiments, le choix des matériaux et l'intégration dans le contexte géographique du site. La hauteur maximum du plus grand bâtiment est de 15 m à l'acrotère, celle du plus petit est de 13,87 m. Les bâtiments ont bien sûr été conçus en respectant les dispositions d'urbanisme des communes. Le traitement des façades rappelle les environnements boisés de Sologne, avec un soubassement béton de l'entrepôt traité en teinte naturelle et des bardages verticaux gris et Irisa Cameleon pour apporter des reflets changeants en fonction de la luminosité.</p>
Thème 6	Tourisme
	<p>Ce foncier a été sélectionné principalement en raison de sa proximité immédiate avec l'échangeur n° 14 de l'autoroute A85. Cette excellente localisation et accessibilité constituent en effet des critères essentiels pour le développement d'un site à vocation logistique et pour des acteurs locaux, régionaux ou nationaux souhaitant bénéficier de cet emplacement géographique stratégique.</p> <p>Il existe ainsi une véritable séparation géographique entre les plateformes logistiques et les zones touristiques ou de loisirs dans l'objectif de préserver l'attrait de ces dernières.</p> <p>L'implantation du projet sera également génératrice de nombreux emplois indirects qui renforceront la solidité du tourisme local tout en introduisant des processus de collaboration avec les acteurs locaux permettant d'intégrer harmonieusement les plateformes logistiques dans le tissu économique et social de la région.</p>
Thème 7	Impact économique
	<p>1/ & 2/ Comme expliqué en préambule, les plateformes logistiques sont un maillon essentiel de la distribution des produits de consommation. La logistique ne concerne pas uniquement le e-commerce ni les produits en provenance d'Asie. Tous les secteurs de l'économie sont concernés</p>

par la logistique : alimentation, boissons, habillement, soin/santé, équipements de loisirs et de la maison, automobile, édition, produits pour les animaux et en somme, l'ensemble du secteur économique local.

Questions du commissaire enquêteur

1/ La durée estimée du trajet de 1,7 km entre le SDIS 41 et la plateforme est de 2 min en voiture (voir itinéraire ci-dessous) :



2/ Pour le bâtiment A, le réseau de défense incendie sera composé des éléments suivants :



- 9 poteaux incendie répartis autour de l'entrepôt. Ceux-ci seront raccordés au réseau d'eau public et permettront de délivrer un débit de 270 m³/h conformément au calcul de la D9 (cf. Annexe 3 de l'Etude d'impact)).
- Une réserve incendie de 540 m³ présente sur site,
- Une cuve de 700 m³ pour alimenter le système de sprinkler interne du bâtiment.

De la même manière, le réseau de défense incendie du bâtiment B sera composé des éléments suivants :

- 9 poteaux incendie répartis autour de l'entrepôt. Ceux-ci seront raccordés au réseau d'eau public et permettront de délivrer un débit de 270 m³/h conformément au calcul de la D9 (cf. Annexe 3 de l'Etude d'impact)).
- Une réserve incendie de 480 m³ présente sur site,
- Une cuve de 500 m³ pour alimenter le système de sprinkler interne du bâtiment.

3/ Les entreprises locales et régionales sont toujours préférées, à prestations et coûts équivalents, aux entreprises extérieures aux régions où nous nous implantons, ici la région Centre Val de Loire.

4/ Les méthodes de surveillance spécifiques du site seront sélectionnées par les entreprises qui prendront possession du site. La construction d'un poste de garde est prévue pour chacun des bâtiments ainsi que des prédispositions pour l'installation d'un système de vidéosurveillance à la demande particulière des futurs occupants, afin d'assurer une surveillance du site 7j/7, 24h/24 si nécessaire.

5/ Un bureau acoustique spécifique sera désigné et piloté par le propriétaire du site pour réaliser les mesures de surveillance des niveaux de bruit, conformément à la réglementation ICPE, une fois les sites en exploitation.