

Avis du groupe « Un Avenir pour Romo » Sur le projet de plateforme logistique au Sud de Romorantin-Lanthenay

Le projet d'entrepôts logistique va fortement impacter la zone Sud de Romorantin-Villefranche. Le groupe politique « Un Avenir pour Romo » a consulté les Romorantinois et les Monestois sur ce sujet. Une vive inquiétude s'exprime parmi les habitants d'un impact environnemental négatif. La promesse d'emplois suffit pour certains à fonder l'attractivité du projet quand la plupart de celles et ceux que nous avons rencontrés soulignent la très faible qualification des emplois qui seraient proposés, se référant à ce qui se pratique dans d'autres plateformes logistiques. Nombre craignent pour la réputation de la ville.

Notre Groupe a fait le choix de ne pas siéger le 29 mars dernier en Conseil Communautaire, d'une part pour protester contre l'usage par le Maire-Président du huis-clos lors du dernier Conseil Municipal et d'autre part pour ne pas être enfermé numériquement dans l'avis du Conseil Communautaire, où le mode de représentation des élus conduit à une forte sous-représentation de la sensibilité qu'Un Avenir pour Romo incarne.

Notre avis clair se nourrit du dossier de consultation, de l'avis de la MRAE 2022-3785 et de la réponse en mémoire de l'opérateur. **Un Avenir pour Romo exprime un avis défavorable au projet de plateforme logistique.**

Alors que Normant avait fait entrer le Romorantinois dans l'ère moderne par l'inscription de son histoire industrielle dans le mouvement de progrès dont le textile était alors porteur.

Alors que Matra, prenant la suite à Romorantin des automobiles Bonnet qui avait produit la première voiture au monde à posséder un moteur central, inscrivait Romorantin-Lanthenay dans la dynamique automobile qui a porté nos sociétés dans la seconde moitié du siècle précédent.

Le projet de plateformes logistiques prend la dynamique du XXIème siècle à rebrousse-poil et installe Romorantin-Lanthenay dans une impasse industrielle, sociale et écologique.

Alors qu'il nous faut construire le XXIème siècle sur une économie non émettrice de CO2, favorisant la localisation des productions industrielle et incitant aux circuits courts de consommation, le projet présenté, à **contre sens du cours de l'histoire**, repose sur la rotation par camions, vecteurs d'émissions de CO2, réponse nodale à la mondialisation des échanges et à la consommation via des plateformes informatisées.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) de Centre-Val de Loire, qui est la plus haute autorité environnementale, a émis un avis selon lequel « le contenu des études d'impact du projet de construction de deux entrepôts de stockage de matières combustibles, situés sur le territoire des communes de Villefranche-sur-Cher et de Romorantin, fait apparaître **plusieurs lacunes ne permettant pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé humaine.** »

La conclusion poursuit « le dossier traite de manière insuffisante les questions relatives aux nuisances associées à l'implantation et l'exploitation du projet. Le projet fait par conséquent

l'objet d'un nombre de recommandations de l'autorité environnementale supérieur aux projets similaires. »

Nous avons également pris connaissance du mémoire en réponse du promoteur du projet qui tout en apportant des éléments de réponses ponctuels ne livre pas de réponse sur le fond du projet. C'est sur cette double lecture que se fonde donc l'avis ci-dessus résumé d'Un Avenir pour Romo, et développé ci-après.

Le projet est implanté en paysage péri-urbain, dans la continuité de deux zones industrielles existantes (Arche et Plaisance). La réalisation du projet conduira à l'édification de deux entrepôts de 15 m de haut visible depuis la RD922 qui constitue l'entrée de Romorantin depuis l'A85. Les deux plates-formes logistiques présentent des surfaces de plancher respectives de 43 761 m² pour le bâtiment A (comprenant sept cellules d'environ 6 000 m²) et de 27 599 m² pour le bâtiment B (comprenant cinq cellules comprises entre 3 000 m² et 5 800 m²). Les volumes de stockage respectifs seront d'environ 610 000 m³ et 375 000 m³.

Ainsi le projet se propose **d'entreposer des matières combustibles (papier, bois, cartons, matières plastiques et alcool de bouche).**

Même si le projet caractérise, évalue les risques liés au projet et explicite la probabilité, la cinétique et la gravité des accidents potentiels liés à la présence de personnes, d'habitations, d'autres sites industriels ou d'infrastructures, le risque n'en demeure pas moins présent. Certes selon la MRAE « les mesures prises pour limiter et réduire les risques et leurs conséquences sont détaillées et adaptées, et les scénarios d'incendie de plusieurs cellules de stockage font l'objet d'une modélisation des effets thermiques.

Néanmoins, ce projet pour les habitants de Romorantin-Lanthenay et de Villefranche, c'est voir à côté de chez eux, **10 fois le volume de ND de Paris se construire** en zone périurbaine de Romo !

Les entrepôts fonctionneront six jours par semaine, en 2x8h (de 6h à 22h) pour les activités logistiques et 8 h/j pour les métiers administratifs. L'activité sera à l'origine de l'emploi de 250 personnes pour le bâtiment A et de 100 personnes. Sur quel périmètre cette activité ira-t-elle recruter ? Quels seront les déplacements pendulaires des salariés ? Sachant que nos premiers questionnements sont :

- ✓ Recrutement avec quelle qualification ?
- ✓ Quel niveau de salaire ?
- ✓ Part de CDI, de CDD et d'intérimaires ?
- ✓ Quel temps de travail ? Temps plein ?
- ✓ Conditions sociales sur site ?

Le dossier présente une hypothèse de circulation engendrée par le projet (entrepôts A + B) évaluée à 600 véhicules légers (VL) et 196 poids-lourds (PL) supplémentaires par jour.

La MRAE note dans son rapport que « les dossiers sont particulièrement lacunaires concernant l'enjeu relatif à la circulation routière générée. »

Nous prenons acte de la réponse du pétitionnaire dans son mémoire en réponse apporté le chiffre de 7.520 véhicules jour sur la RD922.

Si l'on se réfère à l'étude de 2015 les poids lourds représentaient 11,4% du trafic.

Ainsi nous aurions une augmentation de 23% du trafic Poids Lourds !!!

Le projet de plateforme c'est 60.000 Poids lourds par an, soit plus de 3 poids lourds par habitant de Romorantin-Lanthenay !!!

Ceci constitue une nuisance majeure et des émissions de CO₂ colossales !!!

Dans sa réponse à la MRAE le promoteur assure prendre « en compte l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 dans le cadre de ses projets ». Ce qui le moins qu'il puisse faire, mais se garde bien d'exprimer des enjeux chiffrés. Ainsi il fait mention que la communauté de commune de la CCRM émet des gaz à effet de serre à hauteur de 210.688 t équivalent CO₂, soit 1,2% des émissions des GES de la Région Centre Val de Loire. Soit de l'ordre de grandeur de son poids démographique.

Pour la production d'énergie sur place, nous prenons acte qu'il mentionne son intention d'installer des panneaux solaires sur les entrepôts et affirme avoir « consulté » une société « experte du photovoltaïque » et évoque une production prévisionnelle de « 6.887 Mwh soit 1515 foyers » **sans prendre à aucun moment l'engagement de construire ces panneaux solaires.**

En revanche le document est discret sur les émissions de CO₂ lié au transport des Poids Lourds et du surcroît de véhicules légers.

Pourtant un calcul, sur la base des données scientifiques des émissions de CO₂ des transports et sur le sur-traffic généré fait apparaître **un accroissement des émissions de GES de plus de 30.000 tonnes !** Soit une hausse de 15% des émissions du territoire alors même que celui-ci doit baisser des émissions de 45% en 1990 et 2030 ! c'est là **un non-sens écologique et sociétal.** Sans parler des nuisances sonores qu'un tel trafic ne manquera pas d'engendrer.

Sur le volet biodiversité nous avons noté le risque de destruction d'espèces protégées, en l'occurrence, une espèce végétale protégée (Orchis pyramidal) recensée sur le site. De même nous avons noté la destruction partielle d'une zone humide de 0,95 ha identifiée au sein du terrain d'emprise du projet. Nous avons pris acte des engagements de compensation (1,2 fois la surface détruite) sur des secteurs de forte patrimonialité au nord de l'agglomération de Romorantin, qui accompagner le projet de restauration hydraulique – par le syndicat de rivière – de la rivière Nasse en amont.

Ceci ne tient pas compte de ce qu'un bassin versant est un tout et que même à distance de la Sauldre **une artificialisation des sols peut avoir un impact sur les ruissèlements et les risque d'inondation.** Ainsi, malgré des réponses numériques et ponctuelles pose question surtout qu'il est implanté en zone Natura 2000 « Zone spéciale de conservation de Sologne ». 9 ZNIEFF se trouvent à moins de 10 km du projet, la plus proche étant à proximité immédiate (prairie marnière de la Richaudière à 15 m). On est en droit de s'interroger sur la continuité des corridors écologiques et surtout sur la fixité artificielle que ce projet induit, dans un monde où nous aurons besoin de fluidité naturelle.

Dans un texte de raréfaction de la ressource en eau potable et de plan national pour économiser l'eau potable, ce projet vient, selon le dossier, ajouter une ponction d'eau potable des deux entrepôts qui s'élèvera à environ 8 000 m³ (alimentés par le réseau eau potable de la ville). Soit la consommation supplémentaire qui représente 5% à contresens de l'effort qu'il va y avoir à faire pour réduire les consommations. **Sur ce sujet comme sur les précédents le dossier est à contresens.** Pour ces différentes raisons, Un Avenir pour Romo émet un avis défavorable.

Didier Guénin, Anicette Pauchard, Yannick Cordonnier, Conseillers Municipaux

