

Questions au commissaire enquêteur sur le projet logistique Catella à Romorantin et Villefranche, 2023.

1 - On constate dans l'attestation de réglementation thermique, que la solution en énergie renouvelable choisie est une solution DRV, au lieu du photovoltaïque ou des capteurs solaires annoncés. Le bois, pourtant présent au niveau local n'est pas non plus étudié. En page 3, l'attestation fait état d'une étude de faisabilité sur l'approvisionnement en énergie : sur quelles énergie cette étude a-t-elle été faite, puisque ces deux modes sus-mentionnés ne sont pas détaillés ?

La solution DRV retenue est généralement intéressante pour des locaux tertiaires de petite taille et ici le couplage du système des bureaux et des autres locaux n'est pas envisagé : pour quelle raison ?

Or, c'est seulement avec ce mode de calcul restrictif que le système DRV se justifie.

De plus, il n'est pas précisé si le système DRV utilisera un mode de récupération d'énergie pouvant être valorisée sur les autres activités du site, or, seule le mode récupération permet à ce système un intérêt écologique. Il s'agit sinon purement et simplement de greenwashing. Quel système effectif de récupération et d'organisation des locaux selon les activités justifie le choix du système DRV ?

De plus, quel type de fluide frigorigène sera utilisé ? En effet, même si les normes sont respectées en terme de sécurité, la plupart de ces fluides présentent des problèmes soit d'inflammabilité qui paraissent peu compatibles avec les activités des entrepôts. De plus certains fluide, comme le R410a, le plus répandu, a un très grave impact sur l'effet de serre, deux mille fois plus élevé.

En tout état de cause, les données fourni par Lucas Ourigues de F et H Ingénierie paraissent très lacunaires au vue de l'enjeu écologique global. Je vous demande de faire éclairage sur ces questions, au nom de l'intérêt général dont les exigences écologiques sont l'instrument.

2- L'étude d'impact du bâtiment pose plusieurs questions :

- la synthèse p. 95 notamment de l'étude d'impact pour le bâtiment B note que le projets créera plus de 100 emplois. Cela paraît complètement fallacieux au regard des emplois que ce genre d'entrepôt logistique génère, dans la région, ou même dans le secteur à Romorantin, où les entreprises comptent en réalité 3 ou 4 emplois à l'hectare, donc, pour les 2,8 ha, environ 10 emplois. Si l'entreprise compte autant d'emplois à venir, sur quelles données s'appuie-t-elle ? S'agit-il des emplois induits tels que les conducteurs de camions ou l'augmentation du volumes de déchets ou les médecins pour la baisse de la qualité de l'air ? Il faudrait alors compter également les emplois perdus par le développement du e-commerce que ces entrepôts représentent.

Cet argumentaire est à tenir de la même façon pour le bâtiment A : quels emplois ? Quels emplois pérennes ? Quels types d'emploi ? Sur les sites ? Liés aux sites ? Conséquent au fonctionnement du site ?

L'étude de la disponibilité de site équivalent ne prend pas en compte les nombreux entrepôts vides à l'échelle départementale, au nord de Blois, par exemple, mais il en existe bien d'autres : quelles garanties Romorantin peut avoir que ces entrepôts ne sont pas une spéculation mais apporteront une activité réelle porteuse de véritables emplois ?

- impact sur le trafic routier :

l'étude porte sur l'A85 et la D922, mais il convient de prendre en compte également la D976, qui double l'A 85, tout comme l'A71 et la D2020. En effet, un trafic poids lourds a des conséquences bien au-delà des 10 premiers kilomètres.

Toute contribution à l'accroissement du trafic routier sans connexion avec des transports alternatifs via le rail, sans prise en compte des trajets à vide des camions est un non-sens au titre des enjeux énergétiques mondiaux. La valorisation logistique par la mise en évidence d'un réseau performant route-rail, et route-route minimisant les kilomètres vides est prépondérant : qu'en est-il ?

Le nombre de camions qui circuleront sur les axes mentionnés accroîtront des difficultés routières déjà en place par exemple à Mur-de-Sologne, dont il n'est nulle part fait état dans les études présentées. Le sérieux de ces études est donc vraiment discutable.

Quelles conséquences pour la fluidité du trafic routier dans toute la communauté de communes de Romorantin et Villefranche ?

De même la dégradation de l'air ne fait l'objet d'aucune évaluation chiffrée.

Elle sera pourtant sérieuse pour les habitations à une centaine de mètres du site, peu nombreuses, mais présentes. Elle sera aussi réelle pour toute les communes où circuleront près de 200 poids lourds et 600 véhicules plus petits. Quelles compensations sont prévues ?

C'est la spécificité d'une activité logistique que de générer du trafic routier : mais le modèle économique de produire loin pour vendre loin engendre forcément des flux logistiques polluants et consommant des énergies en tension sur la planète. La responsabilité des pouvoirs publics est, dans le cadre des lois sur la transformation énergétique, de chercher à limiter de telles activités, en favorisant des activités de production telle que la zone d'activité de la Grange en propose, des PME capables de fonctionner sur un modèle responsable avec l'appui des politiques publiques. Quelles actions l'État et les collectivités mettent en place pour l'implantation de PME relocalisant l'emploi de façon pérenne et dynamique dans la communauté de communes ? Comment une entreprise comme Catella peut-elle penser qu'elle correspond aux besoins d'activité locaux ?

En effet, la mairie, avec un autre angle de vue, prévoit dans la même zone, la réalisation d'une coulée verte reliant Romorantin et Villefranche, sur l'ancienne voie ferrée, ainsi que la création d'une zone de loisirs nature, dans un périmètre très proche, cherchant à développer un tourisme vert, liés aux activités qui se développent dans le sillage de Beauval à Saint-Aignan.

Or, le trafic routier et la pollution qui en découlera rendra ces projets absurdes, les habitants et touristes circulant ou s'amusant sous des arbres entourés de camions. Une activité facilement délocalisable et polluante empêcherait le développement harmonieux d'une autre non-délocalisable et verdissant le cadre de vie.

Quelle logique entre les deux tendances ? Laquelle le Préfet entend-il préférer ?

3- impact sur le tissu économique :

L'entreprise Catella a déjà démarché avec une plaquette prospective un grand nombre d'entreprises de Romorantin, cherchant à capter leur activité sur son site. Si elle parvient à ses fins, on voit bien que la création d'emplois serait caduque, puisqu'il s'agissait uniquement d'emplois déplacés, voire d'emploi en moins si la qualité technique des bâtiments permet leur optimisation.

Or, ce seraient alors une façon de vider des zones d'activité fonctionnant déjà, amenant des bâtiments à se vider ailleurs pour les remplir chez Catella.

Cette démarche montre bien également que si d'autres entreprises viennent s'installer dans les locaux de Catella, elles risquent bien d'entrer en concurrence avec celles qui auraient décliné ces nouveaux locaux ou bien s'y seraient installer.

L'absence d'étude réelle alors même que Catella a su s'adresser aux entreprises de tous les sud du département montre bien le manque de sincérité de la mention « La mise en place de l'entrepôt logistique n'aura pas d'influence sur les tissus économiques et industriels en présence ». Il est indispensable qu'une étude réelle soit faite de façon indépendante.

4- impact sur le milieu naturel

la compensation choisie pour le milieu humide et l'orchidée mentionnée est très insuffisante : il convient d'adapter les plans pour que les parties des zones comprenant des zones humides ne soient pas artificialisées, mais au contraire laissée in situ, préservées in situ.

Le déplacement des espèces de ce genre n'est jamais un succès, proposer une telle mesure montre vraiment l'incapacité de Catella à prendre en compte l'écologie du site.

De même, une compensation d'une surface de facteur 1,2 est insuffisant, 1,5 étant un minimum et 2 étant le seuil qui commence à être réaliste au vue des enjeux actuels de la protection de la biodiversité.

De plus les oiseaux nicheurs et les amphibiens sont en déclin, et méritent que leur zone de vie soient respectées. Des mesures appropriées doivent être prise, quitte à réduire l'emprise au sol des bâtiments et des espaces de transits des camions.

L'engagement à un calendrier des travaux adaptés ressemblent à une promesse en l'air : quelles seront les contraintes de ce calendrier et qui vérifiera qu'elles sont respectées ?

Pourquoi Catella ne propose-t-il pas une compensation à la hauteur des enjeux ?

Pourquoi choisir d'artificialiser des zones humides ?

5- paysage et emplois

La création de bâtiments d'une telle hauteur est du jamais vu à Romorantin. Les représentations sur plan, même en 3 D ne permettent pas de se représenter de façon fiable ce que cela représente, à moins de se rendre effectivement dans des zones où de tels bâtiments existent. Leur gigantisme peut alors se mesurer, et la façon dont ils transforment considérablement notre représentation de l'espace également.

Sachant que ces lieux immenses sont fait pour le stockage de biens marchands et non pour le travail d'un grand nombre de personnes, le décalage induit une transformation également des représentations de l'activité humaine.

Nier cette transformation c'est avoir les yeux bandés, être grisé par le développement de ce modèle économique qui va à l'encontre des enjeux auxquels les sociétés humaines doivent faire face, dans le contexte des changements climatiques. Catella, qui tire un profit financier immense dans de nombreux pays, de ces projets pharaoniques n'est pas capable de juger que l'impact de ces deux bâtiments sur des villes comme Romorantin et Villefranche : la promesse de gains financiers pour ces villes les rend également aveugles au rôle politique qu'elles devraient avoir : préserver un cadre de vie capable de porter la résilience des sociétés humaines dans le contexte du changement climatique.

De plus, l'étude souligne que Catella s'appuie sur la péri-urbanisation de Romorantin comme de Villefranche. En effet, elle y contribue, avec le lot d'incongruité que cela développe : impossibilité de se rendre en transport en commun sur le lieu de travail (ils n'existent pas malgré l'étalement urbain), impossibilité de se rendre de façon sécurisée par des déplacements doux (distance à pied, peu de trottoirs, pas de voies cyclables cohérentes, éclairages insuffisants sur le trajet pour l'amplitude des 2-8 prévus). Aucun accès simple entre Catella et une zone à fort taux de chômage telle que les Favignolles. D'ailleurs, la création de petites unités de stockage ne favorisent pas non plus la mise en place de transports d'entreprise collectifs. On pourrait s'attendre à ce qu'un site de cette importance apportent ce

que les PME à ce titre ne permettent pas, mais en fait, le site fonctionnera là dessus sur les mêmes défauts que les PME.

Or, Romorantin et Villefranche ont besoin d'emploi qui puissent être adaptés à un public éloigné de l'emploi, notamment par des capacités physiques altérées, des emplois sécurisants socialement, et non qui isolent les travailleurs les laissant seuls face à des machines qui contraignent à des rythmes et gestes difficiles et dangereux.

Il est temps d'examiner paysage et hommes avec le même regard : l'activité des uns et des autres doit se penser en harmonie et non en domination.

La promesse des emplois ne doit pas aveugler sur les conséquences humaines que des entrepôts géants peuplés de quelques travailleurs hagards créeront sur les imaginaires et le cadre de vie de toutes une communauté de communes.

Ainsi, l'implantation de cette entreprise n'est accompagnée d'aucune mesure permettant une optimisation du paysage et des activités humaines qui le peuplent.

Je déplore qu'une réunion publique n'aient été programmée pour qu'un échange collectif n'ait pu avoir lieu sur ces questions d'intérêt général et que la publicité de l'enquête publique soit ainsi restée très confidentielle de sa part, mes mentions sur le site et sur le rond-point avenue de Villefranche étant très peu visible pour les usagers en voiture qui seuls se trouvent aux abords.

En tant que citoyenne de Romorantin, je juge que le projet de Catella ne favorisera aucun des intérêts économiques, sociaux, écologiques et de sécurité dont le territoire de la communauté de commune du Romorantinais et du monestois a besoin en 2023.

Je remercie le commissaire enquêteur de bien vouloir répondre aux questions posées dans cet avis individuel, et dans le cadre de l'enquête publique.

Fait à Romorantin, le 2 avril 2023
Aurélia Stedrasky