



DE : ROMO DEMAIN
Groupe d'élus municipaux

Hôtel de Ville
Faubourg St Roch
41 200 Romorantin-Lanthenay

A : M. le Commissaire enquêteur

Romorantin-Lanthenay, le 6 avril 2023,

OBJET : REMARQUES RELATIVES AU PROJET CATELLA D'IMPLANTATION D'UNE
PLATEFORME LOGISTIQUE EN ZONE NATURELLE CLASSEE « NATURA 2000 »

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En introduction.- Par la présente, le groupe indépendant des quatre élus municipaux et communautaires ROMO DEMAIN souhaite apporter sa contribution à l'enquête publique relative au projet de plateforme logistique portée par le groupe CATELLA à Romorantin-Lanthenay et Villefranche-sur-Cher (Zone des Grandes Bruyères).

1) Sur l'opportunité du projet

La transition écologique qui entraîne des mutations profondes de notre société en matière de consommation, d'énergie et rapport au vivant, nous oblige à considérer les projets de développement économique du territoire au prisme des attendus du développement durable : à savoir un équilibre avec les enjeux sociaux et environnementaux.

Les plateformes logistiques sont souvent indispensables mais elles sont aussi le symbole d'une société d'hyperconsommation de produits provenant du monde entier vouée à disparaître à cause des impacts du transport (GES), des pollutions (notamment plastiques) et de l'artificialisation induite (consommation de foncier).

Ainsi, dans un contexte de remise en cause du « tout logistique », et de relocalisation des productions (politiques de réindustrialisation), il est capital de s'assurer que le projet qui nous est soumis prend bien en compte l'ensemble des paramètres économique-socio-environnementaux de manière qu'il puisse s'inscrire dans la durée et dans le respect de la réglementation environnementale en vigueur.

A défaut, alors que l'automatisation des plateformes est en cours par la robotisation et le développement de l'intelligence artificielle, le projet ne sera plus, à moyen terme, qu'une charge ou une externalité négative, pour ne pas dire une nuisance, pour notre territoire. Le standard d'évaluation de la pertinence du projet doit donc être élevé pour acter son opportunité ; ou le contraire.

A la lecture du projet soumis à enquête publique, et compte-tenu du manque de concertation et d'informations, il est malheureusement impossible de se prononcer sur l'opportunité du projet pour le territoire.

2) Sur la consultation des élus et de la population

Tout d'abord, le projet a été préparé dans le plus grand secret. Le Conseil municipal, comme le Conseil communautaire, comme la population en général, n'ont pas été associés. En tant qu'élus, nous avons été ignorés et en tant qu'habitants oubliés. Ainsi, les demandes de réunions publiques ont été vaines. Il est pourtant, et souvent, opportun d'organiser un échange avec le porteur du projet. Nous n'avons jamais vu la Société CATELLA, sinon dans les journaux, et les prises de parole du maire qui s'en est fait le héraut. Cela n'est certes pas illégal, mais cela est regrettable. Et cela témoigne de la fragilité des engagements du porteur de projet qui n'a pas accepté de répondre aux questions des élus et de la population.

Illégale en revanche, votre prise de position dans la Nouvelle République du 29 mars 2023. En tant que commissaire enquêteur vous êtes tenu à une stricte neutralité. Or vous avez déclaré à la presse locale que le projet « répond a priori à la réglementation », qu'il est « bien détaillé », qu'il est « conforme », et qu'il « en faudrait beaucoup pour l'annuler ». Ce faisant vous avez entaché cette enquête publique d'une illégalité manifeste de nature à entraîner l'annulation de l'autorisation qui pourrait être délivrée par M. le Préfet de Loir-et-Cher (C.E., 6e & 5e, 28 juin 2021, Ass. défense des riverains du quartier de Château-Folie, n°434150).

La consultation des élus et de la population est donc, aussi bien sur le fond que sur la forme, défailante ; voire illégale.

3) Sur l'impact socio-économique

La Société CATELLA avance des chiffres de recrutement importants : 350 emplois. Tout d'abord ces chiffres ne sont absolument pas étayés, ce qui permet de douter de leur véracité. De nombreux projets de plateformes logistiques, ou plus généralement de projets ayant un impact significatif sur l'environnement, surestiment le nombre d'emplois créés pour exercer un chantage à l'emploi sur les autorités publiques décisionnaires. Nous aurions donc aimé que ces chiffres soient argumentés et détaillés de manière à pouvoir établir leur réalité. Nous aurions aussi souhaité connaître les perspectives en termes d'emplois à moyen et long termes considérant l'automatisation rapide du secteur de la logistique.

Secondement, il conviendrait de détailler ce que sont ces emplois : CDD ou CDI ? A plein temps ou à mi-temps ? des permanents ou des saisonniers ? En effet, les plateformes logistiques ont une activité irrégulière. Il n'est pas rare qu'elles tournent avec quelques dizaines de permanents seulement puis font appel, notamment lors des périodes des fêtes, à des salariés précaires payés au SMIC sur des temps partiels. Nous aurions souhaité savoir la ventilation de ces emplois : discriminer ceux qui apportent réellement du travail aux habitants et ceux qui vont simplement drainer des personnes en situation de précarité tout en les y maintenant.

Enfin, les travaux en plateforme logistique sont à haute pénibilité (gestes répétitifs, portage de charges lourdes, etc.) Ce sont donc souvent des emplois de courte durée destinés à une population jeune. Or Romorantin-Lanthenay est une ville où la moyenne d'âge est très élevée compte-tenu de sa sociologie induite par l'absence de structures d'enseignement supérieur. Le projet tel qu'il est présenté ne dispose d'aucune analyse du pool de travailleurs potentiellement recrutables. Il est peu probable qu'il y ait 350 jeunes sur le bassin d'emplois du Romorantinais et du Monnestois prêts à s'engager dans le type de tâches proposées au sein d'une plateforme logistique alors que les grands recruteurs du territoire (notamment le Zooparc de Beauval et le secteur de l'hôtellerie-restauration) sont déjà sous tension et ont les plus grandes difficultés à recruter malgré des perspectives d'évolution et de carrière.

L'information relative aux créations d'emplois est donc extrêmement minimaliste et ne permet pas d'évaluer l'impact socio-économique du projet sur un territoire pourtant économiquement et socialement sinistré.

5) Sur les risques liés aux transports

La construction d'une plateforme logistique emporte une circulation de poids lourds importante. Environ 200 par jour (en plus de 600 véhicules légers supplémentaires) au cas présent selon l'étude d'impact produite par la Société CATELLA. Cependant, la Mission Autorité Environnementale (MAE) estime que ces projections en matière d'impact sur le trafic routier sont fondées sur des données anciennes et recommande une actualisation.

De plus, aucune étude de saturation des carrefours n'a été réalisée. Or, Romorantin-Lanthenay est une petite ville. Il existe peu de zones de dépassement et de délestage sur son système routier (aucune sur la déviation) et la gare autoroutière est de taille très réduite (une seule voie d'accès à l'autoroute et 3 voies de sortie). En l'état, l'étude d'impact est donc clairement insuffisante et ne permet pas de quantifier l'impact du trafic routier sur la circulation aux abords de la ville et au niveau de l'embranchement autoroutier.

Par ailleurs, le Maire de Romorantin-Lanthenay a annoncé être en discussions avancées avec une entreprise de parcs d'attraction : WALLTOPIA. L'idée serait d'implanter un parc en France à Romorantin-Lanthenay sur cette même zone des Grandes Bruyères. Le Maire s'est rendu à l'étranger en 2022 pour visiter un parc avec l'un de ses adjoints. Il n'est fait nulle part mention de ce projet dans les études de circulation. Bien évidemment, l'ouverture d'un parc d'attraction sur le même site qu'un entrepôt logistique n'est pas neutre en termes de circulation mais aussi de sécurité : à savoir la circulation de 200 poids lourds par jour dans une zone prévue pour accueillir un public familial. L'étude d'impact sur ces enjeux de sécurité routière est donc aussi clairement insuffisante.

La question du trafic routier, aussi bien en termes de saturation d'un réseau routier et autoroutier qu'en termes de sécurité routière, est mal ou pas traitée par le projet. En l'état, il est donc impossible de valider les propositions de la Société CATELLA.

6) Sur les risques pour la santé

L'avis n°2022-3785 rendu par la MRAE le 23 janvier 2023 émet un certain nombre de recommandations dont certaines liées à la question de la protection de la santé ; notamment au sujet de la qualité de l'air. En effet le trafic important de poids lourds va générer une pollution de l'air importante qui n'est pas, ou mal, traitée dans le dossier. L'avis est édifiant :

« 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.

Le dossier traite de manière insuffisante les questions relatives aux nuisances associées à l'implantation et l'exploitation du projet ».

Au regard de ces conclusions il apparaît indispensable que des études poussées sur les incidences du projet sur la qualité de l'air soient diligentées avant délivrance de toute autorisation d'exploiter.

7) Sur les atteintes à l'environnement

Romorantin-Lanthenay est située en zone *Natura 2000*. La Sologne est en effet la plus grande zone protégée d'Europe en raison de son patrimoine naturel unique organisé autour de zones humides et de forêts dont la conservation est d'intérêt majeur pour la protection de la biodiversité et pour la lutte contre le changement climatique.

Le moins que l'on puisse dire à la lecture du projet, et à la lecture de l'avis de la MAE, c'est que la Société CATELLA n'a pas pris la mesure des enjeux particuliers posés sur notre territoire en matière de protection de l'environnement et de la responsabilité qui est la sienne dans l'intégration de mesures Éviter-Réduire-Compenser (ERC) efficaces et efficientes.

Le juge administratif est de plus en plus attentif à la conservation de la biodiversité et il demande désormais, et depuis peu (il est vrai), que les impacts indirects comme directs soient pris en compte (C.E., 27 mars 2023, 5e & 6e, Sté Uniper France Power, n°450135). Au cas présent, aucuns de ces impacts ne sont intégrés au projet : les enjeux zones humides sont oubliés, les espèces protégées éludées et le sujet des continuités écologiques évité. Les mesures d'évitement sont minimalistes (effets directs), sinon absentes (effets indirects). Les mesures de réduction limitées. Les mesures de compensations quasi inexistantes sinon à considérer le projet de végétalisation (qui est appréciable mais hors-sujet considérant la restauration des zones humides et la conservation des espèces protégées endémiques).

Alors qu'une zone humide classée *Natura 2000* est présente sur site, que 9 ZNIEFF sont répertoriées dans un périmètre proche, il est évident que l'absence de prise en compte sérieuse du patrimoine naturel, et des continuités écologiques, par la Société CATELLA est l'une des fragilités les plus importantes du dossier. En cas de contentieux, il est peu probable qu'une autorisation d'exploiter, si celle-ci venait à être accordée, survive au recours. Il est même très probable que le juge des référés la suspende dans un premier temps en urgence au regard des graves atteintes que porte le projet à la biodiversité alors que la séquence ERC est visiblement éludée par le projet.

L'avis du 13 septembre 2022 du service eau et biodiversité de la Direction départementale des Territoires de Loir-et-Cher rappelait pourtant explicitement la Société CATELLA à ses obligations ERC compte-tenu de la fragilité des écosystèmes protégés dans lequel elle envisage d'installer sa plateforme logistique. Un avis des services de l'État qui est apparemment resté lettre morte puisque l'avis de la MAE s'est aussi inquiété quelques mois après de la minimisation par la Société de ses impacts sur la biodiversité en rappelant que les impacts seront « significatifs » et qu'ils nécessitent donc des mesures compensatoires.

Dans ces conditions, il apparait donc que le projet ne peut être validé en l'état. La minimisation des impacts sur la biodiversité dans une zone humide *Natura 2000* abritant des espèces protégées est même inquiétante. Elle interroge sur le sérieux du projet dans son entier et sur la volonté de la Société CATELLA d'inscrire son projet dans le durable.

8) Sur l'usage futur du site

L'avis de la MAE pointe aussi le manque d'information sur le futur du site après exploitation. Or ce point est d'une particulière importance. Comme nous l'avons évoqué, la logistique est un sujet de débat dans notre société qui veut s'inscrire dans une perspective de développement durable.

Avec les coûts de transport qui vont drastiquement augmenter (coût du carburant et taxation carbone) et la relocalisation des productions (réindustrialisation et localisme), le type d'équipement proposé dans le projet de la Société CATELLA peut rapidement devenir obsolète. Il convient donc d'organiser avec sérieux et minutie la fin de vie du site de manière qu'un équipement qui consomme beaucoup de foncier, artificialise les sols et dégage de nombreuses pollutions, ne soit pas mis à la charge de la collectivité d'ici 10 à 20 ans.

Aujourd'hui, l'avis de la MAE pointe que la destination future du site n'est pas étudiée ; pire il n'y a pas d'évaluation des pollutions qui seront à traiter pour une éventuelle remise en état. Nous rappelons que d'ici à 2030, le ZAN entrera en vigueur (zéro artificialisation nette). Conséquemment, en cas d'abandon du site par l'exploitant, la collectivité pourrait avoir à débours des sommes importantes pour la remise en état ; à défaut de se voir interdire la délivrance de nouvelles autorisations d'urbanisme (et donc d'être handicapée dans son développement).

Il ne s'agit pas de dire « après moi le déluge » mais bien d'organiser la vie du site : de son portage à sa remise en état en passant par son exploitation. Le portage est faiblement pris en compte (circulation, santé et biodiversité) et la fin d'activité n'est pas traitée (usage futur). A nouveau, le dossier apparait comme inabouti et nécessite impérativement des études complémentaires pour pouvoir donner un avis qui ne soit pas défavorable.

En conclusion.- Le groupe d'élus municipaux et communautaires émet un avis extrêmement réservé sur le projet de la Société CATELLA. Le défaut de concertation expose celui-ci à un contentieux nourri alors que la légalité du projet, aussi bien externe qu'interne, apparait très fragile au regard du déroulement de l'enquête publique et des impacts sur la santé des populations (pollutions : air et bruit) et sur l'environnement (destruction de zones humides sans compensation et mise en danger d'espèces protégées).

Les mesures d'évitement et de compensation sont en-deçà du minimum attendu et s'avèrent donc insuffisantes ; sans que la Société CATELLA ait apporté de quelconques réponses au défaut de prise en considération de la séquence ERC. Le projet est donc très loin d'être abouti en l'état et les nombreuses incertitudes ne peuvent qu'inviter la Société CATELLA à étudier à nouveau son dossier en renforçant les mesures prévues et en étayant ses affirmations.

A notre sens, et en l'état actuel du projet, vous ne pourrez donc qu'émettre un AVIS DEFAVORABLE sur le projet de plateforme logistique de la Société CATELLA à Romorantin-Lanthenay et Villefranche-sur-Cher.



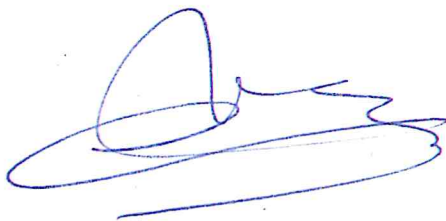
Louis DE REDON

Maître de conférences en droit de l'environnement et Président du groupe
Ancien Vice-Président du Conseil départemental en charge de l'environnement
Conseiller municipal et communautaire de Romorantin-Lanthenay



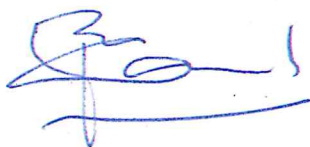
Dominique GIRAUDET

Ancienne dirigeante CPAM à la retraite
Conseillère municipale et communautaire de Romorantin-Lanthenay



Claude NAUDION

Ancien chef d'entreprise à la retraite
Conseiller municipal et communautaire de Romorantin-Lanthenay



Pascal BLANCHARD

Ancien cadre des assurances à la retraite
Conseiller municipal de Romorantin-Lanthenay