

Emploi

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. En premier lieu, les autorités locales et l'entreprise Catella ne sont pas d'accord sur les chiffres : 350 embauches sur 5 ans selon Catella, mais plus prudente, seulement 250 selon la municipalité de Romorantin (cf. *Romo dialogues* n°72).

Comment croire à un tel argument si les protagonistes et défenseurs du projet ne sont pas d'accord ?

Les études sérieuses et les statistiques nous renseignent : sur un site logistique fonctionnel, il faut compter à terme 3 emplois à l'hectare. Sachant que le projet Catella s'étendrait 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.

Plus encore, observons le nombre d'offres d'emplois proposées sur le site de Pôle Emploi : plus de 300 offres en CDI sont non pourvues fin mai 2023 !

Il y a donc des emplois à pourvoir sur le bassin de Romorantin, mais c'est souvent la formation qui fait défaut.

Comment le recrutement aura-t-il lieu ? Profitera-t-il véritablement aux habitants de Romorantin et des environs ? N'y aura-t-il pas plus de contrats d'intérimaires low coast, 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 ?

Les emplois potentiellement apportés par le projet Catella vont en réalité en détruire tout autant, si ce n'est plus, dans d'autres secteurs : un objet acheté en ligne transitant par une plate-forme logistique est un objet qui n'est pas acheté dans le commerce local (l'étude du cabinet Kaval Capital « E-commerce et emploi : bilan et perspectives dans le commerce non-alimentaire et les services en Europe » du 30 novembre 2020 fait apparaître la réalité suivante : 6 emplois sont détruits dans le commerce de proximité lorsqu'un seul est créé dans les grandes entreprises de e-commerce.

Les emplois potentiellement apportés par le projet Catella ne sont pas pérennes. Amazon, dont le modèle économique dépend des plateformes logistiques, a massivement investi ces derniers temps 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. C'est donc un projet prévu pour être vite abandonné avant même

d'être sorti de terre : preuve en est, le démantèlement du site est déjà évoqué par Catella dans sa réponse à la MRAE.

Santé et écologie

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

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 et/ou plus larges).

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 favorablement à une telle circulation sans mettre en danger accru les usagers.

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 !

De plus, un trafic plus intense pose des problèmes de sécurité : sur les routes départementales, l'encombrement routier est déjà problématique dans des villes comme Mur-de-Sologne, Millançay, La Ferté-Beauharnais, Villefranche-sur-Cher et bien d'autres.

Traverser les rues principales avec de nombreux poids lourds pose le problème de partage de l'espace... le cadre de vie serait de moindre

qualité pour les familles, les jeunes, les personnes à mobilité réduite. Sans parler de la valeur immobilière décroissante de leurs biens.

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

Dans la dynamique écologique actuelle, l'existence de voies ferrées semble rester la solution du bon sens. Pourtant, ce n'est pas le cas !

L'étude complémentaire associée à la délibération du Conseil Communautaire en fait bien état : les transports routiers sont déjà la première source 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 décarboner le territoire.

Les transports routiers utilisent des énergies fossiles dont les stocks diminuent et les prix ne cessent d'augmenter.

Catella entend surtout parler des effets de l'activité de stockage, alors que 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 avec le photo-voltaïque est très hypothétique. En effet, rien ne laisse penser que la centrale photo-voltaïque 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.

Or, 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.

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**.

En conclusion, je suis contre ce projet.