

DÉPARTEMENT DU GARD
COMMUNE DE SAINT-GILLES

Enquête publique unique relative à la construction
et à l'exploitation d'une plate-forme logistique
sur la ZAC MITRA

Déroulement de l'enquête : 27 mai au 26 juin 2014

Rapport et conclusions

Commissaire-enquêteur : Jean-Pierre BOULET

Sommaire

PARTIE I : RAPPORT	3
Chapitre 1 : Généralités	3
1.1. Objet de l'enquête.....	3
1.2. Législation concernant le projet soumis à enquête.....	3
Chapitre 2 : Présentation du projet	5
2.1. Les bâtiments à construire et l'aménagement des abords	5
2.2. L'exploitation du site	7
Chapitre 3 : Organisation et déroulement de l'enquête	9
3.1. Support juridique de l'enquête	9
3.2. Documents constitutifs du dossier d'enquête publique	9
3.3. Calendrier de l'enquête	11
Chapitre 4 : Avis des administrations et des organismes associés à la procédure	13
4.1. Tableau synthétique	13
4.2. Complément et précisions	15
Chapitre 5 : Observations du public	17
ANNEXES :	
1 - Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique	23
2 - Avis d'enquête publique	
3 - Publicité légale publiée dans le Midi Libre	
4 - Publicité légale publiée dans la Marseillaise	
5 - Procès-verbal de synthèse des observations recueillies	
6 - Certificat d'affichage.....	
7 - Courrier en réponse à envoi du PV de synthèse.....	
PARTIE II : Conclusions motivées	25
II - 1 : Conclusions générales	25
II - 2 : Recommandations relatives à la création du site	26
II - 3 : Recommandations relatives à la demande d'autorisation d'exploitation du site	26
ANNEXES :	27
1 - Préconisations de la Préfecture du Gard en matière de sécurité publique	
2 - Schéma de principe relatif à la signalétique à l'entrée vers l'entrepôt	
3 - Schéma d'implantation de la protection contre le bruit recommandée	

Nota : les annexes ne sont pas paginées

PARTIE I : Rapport

Chapitre 1 : Généralités

1.1. Objet de l'enquête

La société Prologis, créée en 1991, est un fonds d'investissement américain spécialisé dans l'immobilier logistique. Prologis est présente depuis 1997 en France où elle possède et gère plus de 2,8 millions de m² d'entrepôts implantés dans la plupart des régions françaises. Prologis a pour projet de construire une plate-forme sur la commune de St Gilles, dans le cadre du développement de la ZAC MITRA, située de part et d'autre de l'autoroute A54 et mitoyenne de l'aéroport de Nîmes-Camargue.

Le projet Prologis s'étend sur une parcelle de surface 21 ha, et prévoit principalement la construction d'une entrepôt de surface totale à terme de 8,2 ha environ à réaliser en deux phases :

- Phase 1 : 69 924 m²

- Phase 2 : 12 056 m²

L'enquête publique a lieu à un double titre :

Vu l'importance du projet, (surface du plancher supérieure à 40 000 m²), le dossier de demande de permis de construire doit comporter une étude d'impact et en conséquence faire l'objet d'une enquête publique

En raison de la nature des activités projetées, en particulier stockage de gaz liquéfié dans la chaufferie, stockage dans l'entrepôt de liquides et solides inflammables, le projet relève des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) et est donc soumis étude d'impact et enquête publique.

1.2. Législation concernant le projet soumis à l'enquête

1.2.1. Concernant le permis de construire

Le permis de construire relève du code de l'Urbanisme.

A noter que selon son article R 111.1.4, tout bâtiment devrait être implanté à au moins 100 m de l'axe de l'autoroute A54 Arles/Nîmes. La façade Est de l'entrepôt sera en fait un peu plus proche (70 m), en raison de l'existence de « l'amendement Dupont » qui permet des règles d'implantation différentes si elles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances et la qualité des paysages. Une étude de mars 2009 a été intégrée aux documents d'urbanisme de Saint-Gilles et Garons et entérine cette dérogation.

Le fait de soumettre la demande de permis de construire à enquête publique résulte quant à lui du tableau annexé à l'article R.122.2 du code de l'environnement qui définit le seuil de 40 000 m² de surface de plancher au-delà duquel une enquête est requise.

A noter par ailleurs que le projet architectural est soumis :

- au règlement du zonage concerné du POS (Plan d'occupation des Sols) de la commune de St Gilles.

- au cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales de la ZAC MITRA s'appliquant aux zones logistiques.

1.2.2. Concernant l'autorisation d'exploiter

L'autorisation d'exploiter relève du code de l'Environnement et en particulier de son article R.122.2 qui comprend en annexe la nomenclature des installations soumises à autorisation d'exploiter. Dans le cas présent, pas moins de dix installations ou activités sont soumises à autorisation (voir détail dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête figurant en annexe 1 au présent rapport).

L'autorisation préfectorale ne peut être accordée que si les caractéristiques des installations et les modalités prévues pour l'exploitation réduisent suffisamment les risques potentiels d'accidents et leurs conséquences. C'est l'objectif principal de l'étude de dangers incluse dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

L'étude de dangers relève de l'article R.512-9, titre 1^{er} du livre V du code de l'Environnement.

Chapitre 2 : Présentation du projet

2.1. Les bâtiments à construire et l'aménagement des abords

Le projet comprend 4 bâtiments :

- le bâtiment A, de loin le plus important, est l'entrepôt, qui s'inscrit dans un rectangle de 623 m sur 126 m (529 x 126 en première phase). Une partie en saillie de ce bâtiment abrite côté Nord les bureaux administratifs et commerciaux au niveau 1, les locaux sociaux (vestiaires, sanitaires, infirmerie, locaux syndicaux) au rez-de-chaussée.

- le bâtiment B est le poste de contrôle d'accès des véhicules ; il abrite également des espaces de repos pour les gardiens du site d'une part, pour les chauffeurs extérieurs à l'entreprise d'autre part. Son emprise au sol est de 362 m².

- le bâtiment C est le local technique abritant les installations électriques et la chaufferie fonctionnant au gaz naturel. Emprise au sol 162 m².

- le bâtiment D est un abri pour deux roues, d'emprise au sol de 28 m².

- en outre, un muret technique situé à côté de l'accès des véhicules légers permet le stockage des containers à déchets.

Le projet comprend 5 espaces de stationnement :

- un parking poids lourds (PL) de 29 places en amont du bâtiment B de contrôle d'accès, pour les PL en attente d'entrée.

- un parking PL de 21 places en aval du contrôle d'accès, côté Nord de l'entrepôt, pour les PL en attente de chargement ou déchargement.

- un parking véhicules légers (VL) de 10 places pour les visiteurs, à proximité du contrôle d'accès.

- un parking de 358 places pour les employés.

- un parking de proximité de 3 places à côté de l'entrepôt, pour les véhicules de service dédiés à la maintenance des équipements.

Une voie de circulation des PL fait le tour de l'entrepôt.

Le projet intègre la réalisation de six bassins de rétention des eaux pluviales et d'un bassin de rétention et traitement de la pollution des eaux de ruissellement des voiries PL (dispositif décanteur/deshuileur). Les eaux issues de ces bassins, passent sous l'autoroute A54 et se rejettent ensuite dans le ruisseau de la Demoiselle. Tous ces bassins sont étanches, mais enherbés.

Les aménagements paysagers comportent :

- des plantations d'alignement d'arbres de moyenne et haute tiges.

- l'enherbement des surfaces libres de voiries et bâtiments.

Dans la suite du présent rapport, les commentaires ou observations du commissaire-enquêteur (CE) soient portés en italique.

Le projet architectural est de grande qualité (1). Il a été conçu par un cabinet d'architecture spécialisé dans ce type de projets, et en étroite concertation avec le futur utilisateur de la phase 1 du projet (une enseigne de grande distribution qui sera en première phase l'unique client du porteur de projet). Il est donc optimisé pour répondre parfaitement aux attentes du futur exploitant.

Le schéma de circulation dans le site est très rationnel et offre une sécurité maximale :

- entrées et sorties du site distinctes pour VL et PL et circulations séparées à l'intérieur du site.*
- circulation des PL à sens unique sur la voirie ceinturant l'entrepôt ; à noter qu'au stade ultérieur des études une attention particulière sera à porter à la signalisation verticale et horizontale pour éviter que des PL s'engagent à contresens sur cette voie.*
- un cheminement piéton existe également à côté de l'accès VL, avec passages piétons matérialisés en travers des voies VL et PL à franchir.*

Les espaces plantés ou enherbés (y compris bassins) représentent près de 28 % de la surface de la parcelle de 21 ha, alors que le règlement d'urbanisme n'impose pour cette zone qu'une proportion minimale de 10 %.

La note de présentation du projet (pièce II du dossier pièces écrites de la demande du permis de construire) :

- indique que la demande du permis de construire concerne la totalité des deux phases du projet.*
- ne précise pas le calendrier envisagé pour la deuxième phase ; celle-ci paraît lointaine puisque la voie de circulation ceinturant l'entrepôt ne passe pas à l'extérieur du bâtiment définitif, mais sur l'emprise de son extension ; cela induira à terme un surcoût important, puisqu'il faudra démolir une section de 150 m environ de voirie PL et la reconstruire autour de toute l'extension de phase 2. Ce surcoût ne peut donc se justifier qu'avec un délai important entre la réalisation des deux phases du projet.*

Le CE attire l'attention du porteur du projet sur le risque de devoir déposer à terme un nouveau dossier de permis de construire pour la phase 2, sauf accord explicite de la mairie de St Gilles et de l'administration sur un permis de construire valable pour les deux phases et sans limitation dans le temps (par dérogation à la réglementation).

(1) Un bémol à cette appréciation générale : rien n'a été fait pour minimiser l'impact du projet sur la propriété contigue du Mas de l'Espérance, hormis quelques plantations ; cela a sauté aux yeux du CE dès la lecture du dossier, donc avant même la venue du riverain concerné lors de la quatrième permanence.

2.2. L'exploitation du site

L'activité principale sur le site sera le stockage de produits de grande distribution, qui seront livrés sur le site par les fournisseurs et réacheminés sur les sites de vente après reconditionnement éventuel de produits promotionnels.

Cette activité et le volume de l'entrepôt (plus d'un million de m³) implique le stockage de très gros volumes de matières inflammables jusqu'à :

- 150 000 m³ de papier et cartons
- 150 000 m³ de bois sec
- 300 000 m³ de polymères (ou produits en contenant, au moins 50 %)
- 150 000 m³ de matières plastiques

Le risque majeur sur le site est donc l'incendie, et toutes les dispositions ont été prises dans la conception de l'entrepôt pour réduire les risques. Citons notamment (liste non exhaustive) :

- cellules de stockage de moins de 6000 m² (3000 pour les liquides inflammables) séparées par des murs coupe-feu.
- détection d'incendie et extinction automatique par aspersion d'eau.
- exutoires de fumée
- détection de fuite de gaz éventuelle et coupure automatique d'alimentation.

Le site va employer jusqu'à 700 personnes, qui travailleront, pour la plus grande partie, du lundi au samedi, de jour ou en 2 x 8 ou 3 x 8.

Le dossier d'enquête indique que l'activité va générer la circulation journalière sur le site et sur sa voie d'accès d'environ :

- 250 PL
- 350 VL

Aucune indication ne figure malheureusement dans le dossier concernant les hypothèses permettant d'aboutir à ces chiffres. Ceux-ci semblent sensiblement sous-estimés. Concernant les PL, cela impliquerait que chaque m³ stocké dans l'entrepôt y resterait en moyenne environ un mois avant d'en repartir ; le CE estime qu'il y aura plutôt en moyenne 300 à 400 PL par jour sur le site, soit environ 700 mouvements en comptant allers et retours. Concernant les VL, le chiffre de 350 est totalement incohérent avec le dimensionnement des parkings VL et le nombre d'emplois prévus. L'estimation du CE est une circulation de 1200 VL/jour (total allers et retours) sur la base des hypothèses suivantes :

- *taux moyen d'occupation des parkings VL 75 %*
- *travail posté 2 x 8 pour le personnel de l'entrepôt, hors emplois administratifs.*

Cela dit, la sous-estimation des trafics PL et VL ne remet en cause ni la demande de permis de construire ni l'autorisation d'exploiter.

Chapitre 3 : Organisation et déroulement de l'enquête

3.1. Support juridique de l'enquête publique

Le commissaire-enquêteur est désigné par le Tribunal Administratif couvrant la zone d'enquête (Nîmes dans le cas présent), au sein d'une liste d'aptitude qui est mise à jour chaque année. Le CE est totalement indépendant, tant vis-à-vis de l'administration que de la commune ou du porteur de projet (Prologis en l'occurrence).

Le support législatif relatif au déroulement d'une enquête publique est le code de l'environnement :

- pour la partie législative, articles L 123-3 à L 123-19
- pour la partie réglementaire, articles R 123-1 à R 123-22

Le fait de soumettre à une enquête publique unique à la fois le permis de construire et l'autorisation d'exploiter au titre des ICPE résulte de l'application de l'article L 123-6.

L'article R 123-19 indique que le CE établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et qu'il consigne ses conclusions dans une partie séparée, en précisant si elles sont favorables ou non.

L'article R123-21 indique que les personnes intéressées peuvent avoir communication du dossier du rapport du CE et de ses conclusions pendant 1 an à compter de la date de clôture de l'enquête, soit jusqu'au 26 juin 2015 dans le cas présent.

L'avis peut se présenter sous quatre formes :

- Avis favorable
- Avis favorable assorti de recommandations ; cela équivaut à un avis favorable ; le maître d'ouvrage est libre de donner suite ou non aux recommandations du CE.
- Avis favorable avec réserves ; si les réserves ne sont pas acceptées par le maître d'ouvrage, l'avis est considéré comme étant défavorable.
- Avis défavorable.

La mission du CE s'arrête le jour de la remise de son rapport. Il n'est pas informé des suites données à ses recommandations ou réserves éventuelles.

3.2. Documents constitutifs du dossier d'enquête publique

Le dossier mis à la disposition du public comporte les pièces suivantes :

● Notes synthétiques de présentation

Note de présentation du projet de plate-forme (38 pages) ; cette note constitue par ailleurs la pièce II.2 du dossier pièces écrites de la demande de permis de construire.

Note de présentation non technique de l'activité projetée (20 pages + 2 plans), comportant la présentation de la société Prologis, la présentation du projet, le résumé non technique de l'étude d'impact et le résumé non technique de l'étude de dangers.

● Dossier de demande de permis de construire du 16 décembre 2013

- I** - Pièces graphiques (10 plans + un cahier de 8 plans et coupes)
- II** - Pièces écrites (89 pages)
 - II.1** - Plans de situation
 - II.2** - Note de présentation
 - II.3** - Tableaux de surface
 - II.4** - Hygiène et sécurité
 - II.5** - Accessibilité handicapés
- III** - Projet architectural (30 pages)
- IV** - Annexes, au nombre de 13, pour un total de 166 pages : engagements, attestations, documents techniques.

Nota : l'étude d'impact du projet constitue l'annexe 8 de cette pièce IV. *Elle passe complètement inaperçue pour le public. Elle aurait mérité d'être mise en exergue parmi les pièces écrites II.*

V - Annexes complémentaires du 25 janvier 2014, suite à l'instruction du dossier (demande de la mairie de St Gilles du 7 janvier 2014) :

- étude de sûreté et sécurité publique, 50 pages
- courrier ICF (auteur de l'étude d'impact), 2 pages
- résumés non techniques (pour mémoire, pièces déjà citées : cf. notes synthétiques mentionnées supra).

● Dossier de demande d'autorisation d'exploiter, février 2014.

Composition du dossier :

- Partie 1 : notice descriptive détaillée du projet, 33 pages + 5 plans
- Partie 2 : résumé non technique de l'étude d'impact (pièce déjà citée supra)
- Partie 3 : étude d'impact, 50 pages + annexes ; cette pièce est identique à l'annexe 8 de la pièce IV du dossier de demande de permis de construire.
- Partie 4 : résumé non technique de l'étude des dangers (déjà cité).

Cette dernière pièce a pour objectif d'être compréhensible par le grand public. Ce n'est malheureusement pas le cas en l'occurrence :

- *quel non spécialiste peut savoir ce que signifient les sigles SEI, SEL, SELS (1) ?*

Il manque aussi, pour la compréhension du plan des zones d'effets (annexe 1 à cette pièce) la définition de ce que sont les effets dominos et les effets irréversibles.

(1) Il s'agit respectivement des Seuils des Effets Irréversibles, des Effets Létaux, et des Effets Létaux Significatifs. Le fait qu'il semble y avoir des effets létaux non significatifs (par opposition aux effets létaux significatifs !) ne peut que renforcer l'incompréhension, voire la stupéfaction du lecteur...

- Partie 5 : étude de dangers, 121 pages, et 13 annexes d'un total de 350 pages annexes environ.

A noter que les deux pages de conclusions ajoutées aux définitions des seuils d'effets (pages 43 et 44 de l'étude) auraient constitué un excellent et très clair résumé non technique.

- Partie 6 : notice hygiène et sécurité, 8 pages.

- Partie 7 plans : 2 plans du dossier architectural figurant par ailleurs dans le dossier de demande de permis de construire.

● Avis de l'autorité environnementale du 15 avril 2014, accompagné de son courrier de transmission par le préfet de la région Languedoc-Roussillon, en date du 16 avril 2014, 7 pages.

● Courrier du maire de St Gilles au préfet du Gard en date du 15 avril 2014, faisant part de son accord sur le principe de la mise en place d'une enquête publique unique.

● Avis de l'INAO (Institut National des Origines et de la qualité) du 25 avril 2014.

Le dossier mis à la disposition du public, comportait ainsi, déduction faite des documents en double (étude d'impact notamment) :

- un total de 860 pages environ

- 25 pièces graphiques distinctes des pièces écrites.

3.3. Calendrier de l'enquête

● 8 avril 2014 : désignation du CE par le Tribunal Administratif de Nîmes.

● 16 avril 2014 : réunion de concertation et d'information entre les services de la préfecture du Gard et le CE.

● 17 avril 2014 : réunion à la mairie de St Gilles relative à l'organisation de l'enquête.

● 24 avril 2014 : date de l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique et fixant son déroulement du mardi 27 mai au jeudi 26 juin 2014 inclus ; copie de cet arrêté figure en annexe 1 au présent rapport.

● 24 avril 2014 : publication de l'avis d'enquête à afficher dans les mairies de St Gilles et Garons et Bellegarde ; copie en annexe 2.

● 7 mai 2014 : publication des publicités légales (avis d'enquête) dans la Marseillaise et Le Midi Libre ; copies en annexes 3 et 4.

● 26 mai 2014 : réunion à la préfecture de Nîmes entre la SAT (Société d'Aménagement des Territoires (1)), représentée par Madame Mélissa REY, chargée d'opérations, Prologis,

(1) La SAT est une société d'économie mixte dont le principal actionnaire est Nîmes Métropole ; elle a créé la ZAC MITRA et commercialise ses différentes parcelles.

représentée par Mesdames Julie MERTZ, senior manager, et Anne-Marie LELIÈVRE, project manager, et le CE ; présentation du projet par Prologis et réponses aux questions du CE.

- 27 mai 2014 : réunion de démarrage de l'enquête à la mairie de St Gilles, ouverture du registre d'enquête.
- 28 mai 2014 : première permanence
- 30 mai 2014 : publicités légales, rappel des avis d'enquête dans la Marseillaise et le Midi Libre.
- 2 juin 2014 : deuxième permanence
- 20 juin 2014 : troisième permanence
- 26 juin 2014 : quatrième permanence et clôture du registre d'enquête ; envoi à Prologis du procès-verbal de synthèse des observations recueillies, dont copie figure en annexe 5. (1)
- 29 juin 2014 : entretien par téléphone avec M. Eddy Valadier, maire de St Gilles ; rappel de la nécessité d'établir et signer le certificat d'affichage.
- 29 juin 2014 : entretien par téléphone avec Madame Mertz au sujet du PV de synthèse des observations.
- 8 juillet 2014 : signature du certificat d'affichage par M. Serge Gilly, adjoint de M. le maire de St Gilles, copie en annexe 6
- 9 juillet 2014 : courrier de Prologis, informant le CE que le PV de synthèse n'appelle pas d'observations de sa part ; copie en annexe 7
- Après édition et reprographie du présent document dans les meilleurs délais :
Le registre d'enquête, le document (rapport et conclusions) et l'ensemble du dossier mis à la disposition du public seront adressés à la Préfecture du Gard.
Copie de cette transmission, avec le rapport et les conclusions en pièce jointe, sera adressée le même jour :
 - à la mairie de St Gilles (2)
 - à la société Prologis
 - au Tribunal Administratif de Nîmes
- L'arrêté préfectoral du 24 avril 2014 précise à la fin de son article 1er les décisions qui sont susceptibles d'intervenir à l'issue de la présente procédure (cf. annexe 1, pour rappel).

(1) L'arrêté préfectoral du 24 avril 2014 précise que Prologis, responsable du projet, dispose de 15 jours pour produire ses observations éventuelles soit au plus tard le 11 juillet 2014.

(2) Copie du registre a été laissée le 26 juin au service urbanisme de la mairie de St Gilles, lors de la clôture de l'enquête.

Chapitre 4 : Avis des administrations et organismes associés à la procédure

4.1. Tableau synthétique

La tableau page suivante récapitule les avis sollicités et reçus par la municipalité de St Gilles, et la teneur des réponses

SOURCE	Date de l'avis	Teneur de l'avis	Prescriptions
DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles)	30/01 et 28/03/2014	annonce de prescriptions	OUI (1)
Préfecture du Gard sous-commission départementale pour la sécurité publique	03/02/2014	avis favorable sous réserve du respect des prescriptions	OUI
DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)	25/03/2014	pas d'observation	NON
Défense Nationale	28/03/2014	avis favorable	NON
SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours)	07/04/2014	avis favorable	OUI
ERDF	08/04/2014	(2)	NON
DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)	15/04/2014	voir 4.5 ci-après	NON
DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer)	23/04/2014	avis favorable (3)	NON
INAO	25/04/2014	avis favorable (4)	Une recommandation
NÎMES Métropole	12/05/2014	pas d'avis exprimé	OUI, relatives aux réseaux d'adduction d'eau

1) Prescriptions de fouilles archéologiques préventives notifiées par arrêté de la Préfecture Languedoc-Roussillon du 5/06/2014.

2) Pas d'avis exprimé ; le courrier indique seulement que la commune de St Gilles n'a pas à participer au financement de l'extension du réseau d'alimentation électrique de la ZAC MITRA.

3) L'avis formulé ne concerne que le risque inondation et émane de l'un des services de la DDTM, l'unité « Service inondation » du SOTUR (Service Observation Territoriale, Urbanisme, Risques).

4) La rédaction exacte, assez alambiquée, est la suivante : « L'INAO ne s'oppose pas formellement au projet, mais (...) » ; voir 4.2 ci-après.

A noter par ailleurs que l'architecte en chef coordonnateur de l'aménagement de la ZAC MITRA avait émis le 13 décembre 2013 un avis favorable sur le projet de dossier de permis de construire. Cet avis constitue l'annexe 14 de la partie IV du dossier.

Dans la suite du chapitre sont développés les avis qui appellent des précisions en raison de leur importance.

4.2. Compléments et précisions

Avis de la DRAC :

Les fouilles demandées par l'arrêté préfectoral du 5 juin 2014 sont à réaliser sur la partie ouest des parcelles 653 et 654 dans le secteur de l'extension de phase 2 de l'entrepôt. Elles ne retarderont donc pas le démarrage des travaux de phase 1 ; elles seront réalisées sous l'autorité de la SAT.

Avis de la Préfecture du Gard relatif à la sécurité publique :

Cet avis fait suite à une réunion courant janvier 2014 de la sous-commission départementale de la sécurité publique, réunissant entre autres la Gendarmerie Nationale, le SDIS, la DDTM et la mairie de St Gilles. Cette réunion faisait elle-même suite à l'achèvement le 21 janvier 2014 de l'étude de sûreté et de sécurité publique figurant dans la pièce V du dossier de demande de permis de construire.

L'avis favorable au projet est donné sous réserve du respect des « préconisations » de l'étude, figurant en pages 42 à 48.

Le CE fait sienne cette demande de respect des préconisations de l'étude de sûreté et sécurité publique.

Avis de l'INAO :

L'INAO attire l'attention dans son avis du 25 avril 2014 adressé à la Préfecture du Gard, sur le « risque de dépôt de poussières sur les oliviers en production », lors du chantier de construction des bâtiments et voiries. L'INAO souhaite que « toutes les mesures permettant de les limiter soient prises ».

Le CE fait sienne cette recommandation.

Avis de la DREAL :

Cet avis du 15 avril 2014 transmis par la Préfecture de la Région Languedoc-Roussillon à la Préfecture du Gard est particulièrement important puisqu'il constitue l'avis de « l'autorité environnementale » sur le projet, et qu'il doit être porté à la connaissance du public lors de l'enquête, ce qui a bien été le cas.

L'avis porte sur l'étude d'impact et sur l'étude de dangers, et s'applique aussi bien au dossier de demande de permis de construire qu'au dossier de demande d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE, comme précisé dans le courrier de transmission de la DREAL à la mairie de St Gilles en date du 16 avril 2014.

L'avis indique en préambule qu'il « ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact (...) et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable ni défavorable au projet ». La conclusion de l'avis est citée in extenso ci-après.

« L'étude d'impact et l'étude de dangers apparaissent globalement adaptées aux enjeux, à la nature et à l'importance des installations de cette plate-forme logistique.

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a permis de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

Les différents impacts ont été évalués de manière proportionnée aux enjeux identifiés.

Les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet sur l'environnement sont correctement justifiées ».

Chapitre 5 : Observations du public

Le climat de l'enquête a été très calme, ce qui n'a rien de surprenant en raison de :

- la localisation du projet dans un site peu sensible du point de vue de l'environnement naturel ; aucune association de défense de l'environnement ne s'est présentée, ce qui est très peu fréquent.

- du faible nombre de riverains

- du fait qu'une enquête publique avait déjà eu lieu quelques années auparavant pour la création de la ZAC MITRA.

Seules trois personnes (directement concernées par le projet) se sont présentées au cours des différentes permanences et aucune autre n'a formulé d'observation sur le registre d'enquête ou adressé un courrier en mairie.

Les deux premiers visiteurs sont employés par le futur occupant du site et sont appelés à y travailler. Le troisième visiteur, venu juste avant la clôture de l'enquête, est un riverain, propriétaire/exploitant.

1) Madame Vanessa Juery a trouvé le projet « plutôt bien étudié ».

2) Monsieur Daniel Crais a trouvé la consultation du dossier « hautement instructive ».

3) Monsieur Lionel Vossey, propriétaire du Mas de l'Espérance souhaiterait « un mur anti-bruit (ou un merlon de terre paysagé) d'une hauteur d'un camion (2 ou 3 m) le long des oliviers qui bordent la propriété et sur le retour à 90 ° sur le côté nord-ouest (1) ».

Les raisons de la demande de Monsieur Vossey

Le Mas de l'Espérance est une grande propriété agricole qui recouvre deux activités (cf. étude de sûreté, page 13, où l'entreprise est qualifiée de « plus grosse entreprise du secteur » avant création de la ZAC Mitra sous-entendu) :

- agriculture (2)

- chambres d'hôtes (2)

Or, la création de la plate-forme logistique va entraîner le passage, selon le CE, d'environ 700 PL par jour (entrée sur le site + sorties), à moins de 35 m de la limite de propriété du Mas de l'Espérance, sur son côté Est ; côté sud, il s'agit de la moitié de ce trafic (sens unique), à une cinquantaine de mètres.

En l'absence de protections contre le bruit, la création de la plate-forme logistique aurait donc un double impact défavorable :

- gêne sensible pour les dizaines de personnes logeant dans la propriété.

- risque de voir l'activité chambres d'hôtes périlcliter, voire disparaître.

(1) Comprendre côté nord-ouest du projet et non de la propriété, voir schéma joint au PV de synthèse des observations (annexe 5).

(2) Lors d'un entretien du CE avec M. Vossey le 02/07/2014, ce dernier a indiqué les chiffres suivants, voisins de ceux mentionnés dans l'étude de sûreté :

- une cinquantaine de salariés à l'année (total CDI + saisonniers) dont beaucoup logent sur place (avec leurs familles concernant les CDI).

- cinq chambres d'hôtes, ouvertes toute l'année.

Cette demande appelle de nombreux commentaires de la part du CE (1), développés ci-après.

Ce que dit l'étude d'impact sur le bruit

Extrait de l'étude (page 30) :

« L'environnement présente une ambiance sonore résiduelle très importante due à l'autoroute et à l'aéroport voisins.

Les activités du projet susceptibles de provoquer du bruit seront principalement associées à la circulation des véhicules, qui sont de l'ordre de 250 poids-lourds et environ 350 véhicules légers. Or cette circulation est négligeable comparativement aux 34 630 véhicules par jour transitant par l'autoroute A54 voisine.

L'incidence du trafic routier propre à l'activité du futur bâtiment Prologis constitue d'autant moins une gêne pour le voisinage qu'il s'inscrit dans un contexte géographique marqué par :

- l'existence d'axes routiers importants et très proches : A54 et D42 ;
- la présence de l'aéroport de Nîmes-Garons ;
- l'implantation dans la ZAC de Mitra, induisant également des mouvements de véhicules ;
- l'absence d'équipements dits sensibles dans les environs du projet tels que : hôpitaux, maison de retraite, établissement scolaires.

L'impact du bruit et des vibrations du projet Prologis est donc faible et négligeable devant les émissions générées par les équipements localisés dans les environs. »

L'étude d'impact ne comporte aucune étude de bruit ; cela n'est pas anormal car elle n'était pas indispensable (voir plus loin) et le dossier était déjà suffisamment lourd en l'état (2). De ce fait, l'étude d'impact se contente de quelques affirmations sur le sujet du bruit. Celles-ci sont globalement exactes concernant l'ensemble de la ZAC Mitra, mais elles sont très discutables, voire fausses, concernant l'impact du projet sur la propriété du Mas de l'Espérance : le bruit de la plate forme logistique ne sera pas « noyé » dans le bruit ambiant de l'aéroport et de l'autoroute :

- concernant l'aéroport, les nuisances sont très faibles ; il n'y a pas de trafic aérien de 20 h à 8 h du matin et celui-ci est très réduit : environ 20 mouvements d'appareils par jour (total atterrissages et décollages), dont seulement 4 à 5 en moyenne pour les gros porteurs de la Compagnie Ryan Air (3) et (4).

(1) Le CE est compétent en matière de réglementation relative au bruit, d'études de bruit et de protection contre le bruit : en effet, il a exercé de 1988 à 2010 au sein de deux grandes sociétés d'autoroutes successives la fonction de maître d'ouvrage de conception et de construction d'autoroutes nouvelles, ou d'élargissement d'autoroutes anciennes ; il a donc une longue expérience de discussions avec bureaux d'études, administrations, élus, associations de défense et riverains sur ce sujet, qui a occupé pendant 22 ans une partie importante de son temps de travail.

(2) Les trois personnes qui l'ont consulté, pourtant directement concernées par le projet, n'en n'ont pas lu plus de 5 %

(3) Source : entretien téléphonique avec la direction de l'aéroport le 01/07/2014

(4) Faibles nuisances de l'aéroport confirmées par M. Vossey lors de l'entretien téléphonique du 02/07/2014.

- concernant l'autoroute A54, le bruit est faible car elle est située à environ 400 m à vol d'oiseau du Mas de l'Espérance (1) ; or le niveau de bruit décroît très rapidement avec la distance à la source du bruit ; pour une autoroute ayant le niveau de trafic de l'A54, aucune protection contre le bruit ne se justifie pour les habitations situées à plus de 150/200 m de l'autoroute.

- le trafic de véhicules généré par la plate-forme logistique est sous-estimé (cf. sous-chapitre 2.2) ; même si l'on gardait le chiffre de 250 PL, cela représenterait 500 passages de PL (aller + retour) devant le Mas de l'Espérance un droit de la voie à double sens d'accès vers l'entrepôt et de sortie du site.

- En conclusion, la réalisation de la plate-forme logistique va entraîner un accroissement du bruit sensible au niveau du Mas de l'Espérance, en raison de sa mitoyenneté.

Ce que dit la réglementation en matière de bruit.

La réglementation relative au bruit des infrastructures routières est très précise. La loi bruit existe maintenant depuis plusieurs plus de 20 ans : elle date du 31/12/1992.

Elle a été retranscrite dans le Code de l'Environnement :

- articles législatifs L 571 et suivants
- articles réglementaire R 571.1 à 572.11

L'arrêté du 5 mai 1995 définit les seuils de bruit qui ne doivent pas être dépassés en façades d'habitations lorsqu'une infrastructure nouvelle est construite à proximité : ces seuils sont de 60 décibels (dB(A)) de jour et 55 de nuit ; il s'agit de pressions acoustiques moyennes et non de pointes de bruit.

Tout bâtiment a droit à une protection si un seul des deux seuil diurne ou nocturne est dépassé. Ces seuils sont relativement élevés ; beaucoup de riverains d'autoroutes se plaignent du bruit alors qu'ils n'ont pas droit à des protections.

Le cas du Mas de l'Espérance

Comme le dit à juste titre l'autorité environnementale dans son avis, l'étude d'impact apparaît bien adaptée au projet, et les différents impacts ont été évalués de manière proportionnée aux enjeux. C'est la raison pour laquelle l'étude d'impact n'inclut pas une étude de bruit : celle-ci aurait été certainement inutile : même 700 PL/jour à moins de 100 m d'habitations ne devraient pas engendrer un bruit tel que des protections contre le bruit soient légalement requises (2).

Il n'en demeure pas moins que le préjudice subi par le Mas de l'Espérance :

- est substantiel, à la fois pour les résidents permanents et sur le plan économique pour l'activité chambres d'hôtes,
- qu'il n'est pas susceptible de donner droit à une compensation financière.

Il serait donc équitable de chercher à diminuer les nuisances sonores et visuelles liées à la circulation des poids lourds.

(1) M. Vossey a confirmé que le bruit de l'A54 n'était gênant que par conditions météo favorables à la propagation du bruit, vent d'Est notamment.

(2) C'est l'opinion du CE, corroborée par un ingénieur spécialisé dans le domaine du bruit et consulté sur ce point.

Recherche d'une solution à moindre coût pour le porteur de projet.

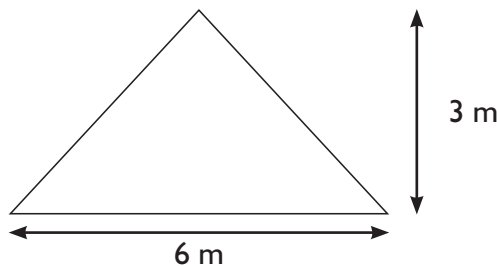
La demande exprimée par le propriétaire du Mas de l'Espérance est un mur anti-bruit ou un merlon de terre sur une longueur de 500 m environ.

Un mur anti-bruit est une solution à exclure d'emblée car trop coûteuse : pour un mur de 3 m de hauteur, il faut compter environ 1200 € HT/mètre linéaire, soit environ 600 000 € HT dans le cas présent.

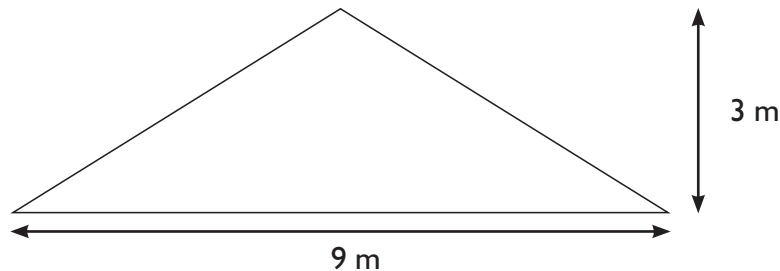
Par ailleurs, le linéaire souhaité apparaît aussi un peu excessif : 60 m souhaités en extrémité ouest ne paraissent pas utiles. La solution souhaitable aux yeux du CE est donc la réalisation d'un merlon de terre de 440 m de longueur environ et d'une hauteur de 3 m.

L'espace disponible est très réduit côté Est du Mas de l'Espérance, entre la limite de propriété et la voie de sortie du parking PL de 29 places : environ 6 m, sur une longueur de 200 m (voir plan 02 du dossier de permis de construire).

Cela permet cependant d'implanter un merlon de 3 m de hauteur avec des pentes 1/1 ; une telle pente de talus paraît réalisable puisque c'est celle prévue dans le calcul des cubatures du projet (cf. étude d'optimisation déblais/remblais constituant l'annexe 4 de la pièce IV du dossier de permis de construire).



Sur la reste du linéaire, où l'espace est moins contraint, une pente 3/2 paraît préférable et conduit à une emprise au sol de 9 m pour une hauteur de 3 m.



Dans ces conditions, la section serait de 9 m² sur une longueur de 200 m et 13,5 m² sur 240 m, soit un volume total de matériaux nécessaires de 5040 m³.

Ce volume de matériaux peut être facilement trouvé en modifiant très légèrement la cote de la zone à remblayer. Dans la solution de base de l'étude déblais/remblais, le calage altimétrique du niveau zéro du bâtiment principal est fixé à 75,40 m, ce qui est le niveau minimal à respecter (c'est la cote de la crue centennale dans le secteur), et cela conduit à un volume de 60 364 m³ à évacuer (cf. page 13 de l'étude précitée), en raison d'un fort excédent de déblais. L'étude a donc recherché un équilibre déblais/remblais pour éviter l'évacuation des matériaux hors du site. Cela aboutit à un calage altimétrique de + 0,32 m (cote 75,72), comme indiqué page 18

de l'étude.

En remblayant jusqu'à la cote 75,69 seulement, soit 3 cm de moins, on garde donc un volume de déblais plus que suffisant pour réaliser le merlon de terre souhaitable, avec un très faible surcoût pour l'investisseur (1).

Si le porteur de projet accepte de réaliser ce merlon de terre, il faudra naturellement adapter le projet paysager, en remplaçant dans le secteur les rangées d'arbres de haute tiges par des plantations plus appropriées. Il serait souhaitable que la hauteur totale talus + plantations constitue un écran visuel de hauteur 4,50 m pour masquer complètement le haut des remorques de poids lourds.

(1) Pour information, le CE a mis en œuvre une telle solution il y a 12 ans, lors de la construction de l'autoroute A87 Angers/La-Roche-sur-Yon : il a fait réaliser dans le Maine-et-Loire plus de 1500 m de protections acoustiques qui n'étaient pas légalement dues, en utilisant des excédents de matériaux ; cela a permis d'éviter nuisances sonores et visuelles à une ferme-auberge et à de nombreuses autres habitations.

ANNEXES AU RAPPORT

PARTIE II : Conclusions motivées

II.1 Conclusions générales

Le projet soumis à enquête porte d'une part sur la demande de permis de construire du 16 décembre 2013 pour la création d'une plate-forme logistique à St Gilles, d'autre part sur la demande d'autorisation de février 2014 en vue d'exploiter le site, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Vu :

- la qualité architecturale du projet,
- la nature des activités prévues, leur organisation, l'excellente conception du schéma de circulation des véhicules, le caractère modéré des risques liés à l'exploitation du site et les mesures de tous ordres prises pour les minimiser,
- l'intérêt du projet du point de vue de l'activité économique et de la création d'emplois sur la commune de St Gilles et dans le département du Gard en général (en raison de l'étendue de l'aire de chalandise concernée par le projet).
- la qualité et l'exhaustivité du dossier d'enquête mis à la disposition du public et en particulier des études architecturales, des études d'impact, de dangers et de sûreté et sécurité publique.
- les avis des administrations et organismes concernés
- les observations recueillies durant l'enquête
- le respect total de la législation en vigueur concernant le déroulement de la procédure,

le commissaire enquêteur émet un double avis favorable, sur le projet de création de la plate-forme logistique à St Gilles, et sur l'autorisation d'exploiter.

Cet avis est assorti d'une réserve impérative : respecter les préconisations de l'étude de sûreté et sécurité publique.

Un tableau de synthèse de ces préconisations figure en annexe 1 aux présentes conclusions.

Cet avis favorable est également assorti de cinq recommandations : trois portent sur la création du site, deux sur son exploitation.

Pour rappel, les recommandations du commissaire-enquêteur ne sont pas impératives : le porteur du projet peut ne pas y donner suite, sauf si elles sont imposées par l'administration dans la suite de la procédure.

II.2 Recommandations relatives à la création du site

2.1 Conformément à l'avis de l'INAO, **limiter en phase chantier les dépôts de poussière sur les oliviers.** Pour cela, prévoir un arrosage régulier des pistes du chantier par camions-citernes asperseurs, pendant toute la durée journalière de circulation des engins de chantier.

2.2 - Cette recommandation exprimée dans le sous-chapitre 2.1 du rapport est relative à la limitation du risque d'accidents de la circulation à l'intérieur du site ; elle rejoint la préconisation 12 de l'étude de sûreté, à savoir « prévoir une signalétique adaptée ».

Il s'agit d'éviter la circulation de certains poids lourds à contresens sur quelques dizaines de mètres (1).

Il faut donc prévoir en amont des quais côté nord de l'entrepôt un îlot directionnel largement dimensionné, avec la signalisation de police correspondante. Voir schéma de principe en annexe 2 à cette partie II du document.

2.3 - Créer un merlon de terre paysagé, le long du côté Est de la propriété Mas de l'Espérance, et en prolongement côté sud, pour limiter autant que possible les nuisances sonores et visuelles liées à la circulation des poids lourds.

Voir schéma d'implantation en annexe 3 de cette partie II du document et description de la solution concrète proposée pour la réalisation à la fin du chapitre 5 du rapport.

Vu l'intérêt économique du projet rappelé en II.1 supra, **le commissaire-enquêteur ne souhaite pas retarder la signature du permis de construire ni retarder le démarrage des travaux.** Il suggère donc à Monsieur le maire de St Gilles, en cas de décision de mise en œuvre de la recommandation 2.3, après un échange de courriers éventuels avec le porteur du projet, d'approuver le dossier de demande de permis de construire en l'état, puisque les modifications apportées au projet seraient globalement marginales (alors que le nombre de plans ou pièces écrites du dossier à modifier serait quant à lui très important). Plutôt que de revenir en arrière sur le dossier de demande de permis de construire, il faut aller de l'avant en faisant les adaptations au stade des études ultérieures (études d'exécution et dossier de consultations des entreprises) et de la construction.

II.3 - Recommandations relatives à l'exploitation du site.

Le dossier d'enquête publique évoque une exploitation postée en 2 x 8 (horaires vraisemblables) ou 3 x 8, sans que cela ne semble décidé à ce jour.

Dans l'hypothèse d'une exploitation en 3 x 8, le commissaire-enquêteur recommande d'**éviter toute circulation de poids lourds entre 22 h et 6 h.** Il serait souhaitable, après échange entre le porteur de projet et l'administration, que ce point soit précisé dans l'autorisation d'exploitation.

Pour rappel, il n'y a pas de trafic aérien sur l'aéroport voisin entre 20 h et 8 h. Quant au trafic de poids lourds sur l'autoroute, il est certes très important la nuit (de l'ordre de 1000 PL en moyenne de 20 h à 8 h), mais situé à 400 m du Mas de l'Espérance ; il produit un bruit de fond modéré et régulier, beaucoup moins gênant que le passage la nuit de poids lourds, nouveaux à quelques dizaines de mètres des habitations et chambres d'hôtes du Mas.

3.2 - Le dossier d'enquête ne précise pas si des camions frigorifiques seront présents sur le site ; dans cette hypothèse, il faudrait confiner leur stationnement sur le parking de 21 places éloigné des riverains, car le bruit des moteurs en marche pour produire du froid serait très gênant en cas de stationnement sur le parking de 29 places en entrée.

Fait le 9 juillet 2014

Le commissaire-enquêteur

Jean-Pierre Boulet

(1) La tentation de contresens sera grande pour les chauffeurs devant charger ou décharger sur quais les plus proches situés à gauche de la voie d'accès vers l'entrepôt, pour éviter un circuit de plus d'un km autour de celui-ci.

ANNEXES AUX CONCLUSIONS