

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

COMMUNE DE MAUGUIO

ooooo

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE PRÉSENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ NEXIMMO 106 SAS EN VUE D'ÊTRE AUTORISÉE A CRÉER UN ENTREPÔT LOGISTIQUE DANS LA ZONE DE FRET DE L'AÉROPORT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE



Enquête Publique du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019 prescrite par arrêté préfectoral n°2018-I-1229 du 13 novembre 2018 modifié par l'arrêté préfectoral n°2018-I-1241 du 14 novembre 2018 de la Préfecture de l'Hérault

ooooo

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS

**Le commissaire enquêteur
Claude ROUVIERE le 18 janvier 2019**

Diffusion :

Monsieur le Préfet du département de l'Hérault	: 4 exemplaires
Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier	: 1 exemplaire
Archives	: 1 exemplaire

Notes préliminaires

La présente enquête publique concerne la demande d'autorisation de créer un entrepôt logistique par la société NEXIMMO 106, filiale du groupe NEXITY, au sein de la zone de fret logistique de l'aéroport Montpellier Méditerranée situé sur la commune de Mauguio.

L'entrepôt logistique sera destiné à la société ASICS qui stockera et distribuera des chaussures à destination de l'Europe du sud ; un dépôt de taille équivalente est prévu en Allemagne pour l'Europe du nord.

La bâtiment de stockage de l'entrepôt aura une superficie de 36 793 m² découpée en 6 cellules dont la hauteur de stockage avoisinera les 12 mètres ; des locaux techniques et des bureaux seront annexés au bâtiment principal.

La toiture du bâtiment principal sera recouverte partiellement de panneaux solaires photovoltaïques.

Les produits stockés seront de nature diverse, mais contiennent des matières combustibles relevant de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées, du bois, des polymères relevant d'autres rubriques. Au regard de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ce dossier est soumis à autorisation.

La demande d'autorisation environnementale de ce dossier comprend une demande de dérogation « espèces et habitats protégés » en particulier pour l'outarde canepetière en reproduction sur les emprises.

La première partie du présent rapport sera consacrée à l'analyse du dossier, au déroulement de l'enquête et à l'analyse des observations faites par tous les organismes et personnes consultées et bien sûr celles du public.

La deuxième partie du rapport sera consacrée aux conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur sur le projet.

SOMMAIRE

1er partie : RAPPORT	PAGES
1 – GÉNÉRALITÉS	
1.1 CONTEXTE	7
1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE	7
1.3 CADRE JURIDIQUE	7
1.4 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE	8
1.5 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	10
1.6 CAPACITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	18
2 – DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	
2.1 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE ;	19
2.2 INFORMATION DU PUBLIC	21
2.3 EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE	23
2.4 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE	24
2.5 NOTIFICATION DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE	24
3 – ANALYSE DES OBSERVATIONS	
3.1 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	24
3.2 CONCERTATION PRÉALABLE ET AVIS DES SERVICES CONSULTÉS	26
3.3 OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC	27
3.4 DEMANDES ET OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	44
3.5 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	46
2ème partie : CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	
1 – GÉNÉRALITÉS	48
2 – CONCLUSIONS MOTIVÉES	57
3 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	64
ANNEXES DU RAPPORT	66
ANNEXE 1 – Décisions du Tribunal Administratif	
ANNEXE 2 – Arrêtés Préfectoraux	
ANNEXE 3 – Message adressé au service d'urbanisme de la mairie de Mauguio	
ANNEXE 4 – Publications légales dans la presse régionale	
ANNEXE 5 – Certificat d'affichage à la mairie de Mauguio et à la mairie de Pérols	
ANNEXE 6 – Constats d'huissier établis à la demande du maître d'ouvrage	
ANNEXE 7 – Délibération de conseil municipal de la ville de Mauguio	
ANNEXE 8 – Lettre de notification au maître d'ouvrage du procès-verbal de synthèse des observations et propositions du public	
ANNEXE 9 – Procès-verbal de synthèse des observations du public	
ANNEXE 10 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.	
ANNEXE 11 - Registre d'enquête publique	
ANNEXE 12 - Dossier soumis à l'enquête publique en mairie de Mauguio, visé et paraphé par le commissaire enquêteur.	

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

COMMUNE DE MAUGUIO

ooooo

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE PRÉSENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ NEXIMMO 106 SAS EN VUE D'ÊTRE AUTORISÉE A CRÉER UN ENTREPÔT LOGISTIQUE DANS LA ZONE DE FRET DE L'AÉROPORT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE



Enquête Publique du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019 prescrite par arrêté préfectoral n°2018-I-1229 du 13 novembre 2018 modifié par l'arrêté préfectoral n°2018-I-1241 du 14 novembre 2018 de la Préfecture de l'Hérault

ooooo

RAPPORT

**Le commissaire enquêteur
Claude ROUVIERE le 18 janvier 2019**

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 CONTEXTE

La présente enquête publique concerne la demande d'autorisation de créer un entrepôt logistique par la société NEXIMMO 106, filiale du groupe NEXITY, au sein de la zone de fret logistique de l'aéroport Montpellier Méditerranée. Le projet est situé sur la commune de Mauguio au sud-est de Montpellier et à 1,5 km au nord-est de l'aéroport de Montpellier Méditerranée dans le département de l'Hérault en région Occitanie.

L'emprise du projet, sur un terrain de 17 ha, comportait jusqu'en 2004 des cultures agricoles. Depuis cette date le terrain est resté en friches. Lors de la 4^{ème} modification du Plan Local d'Urbanisme, approuvée le 12/11/2013, la commune a autorisé sur ces emprises la construction de bâtiments à vocation logistique.

L'État, principal actionnaire de la plateforme aéroportuaire et propriétaire des terrains, a donné la concession à la SA Aéroport Montpellier Méditerranée depuis 2009 jusqu'en 2038. Dans ce cadre, environ 80 sociétés, exerçant leur activité dans le secteur de l'aéronautique ou en relation avec ce secteur, sont implantées sur le site et emploient environ 1600 personnes.

Dans le nord de la piste principale de l'aéroport sont déjà implantées 7 sociétés sur 14 ha dont l'activité est fortement orientée sur l'activité logistique de transport, entreposage et distribution par camionnage ou fret aérien.

L'emplacement choisi par la société l'a été pour plusieurs raisons que nous examinerons dans le corps de ce rapport, mais plus particulièrement pour le foncier disponible, son aptitude à accueillir des installations classées et sa proximité avec les grands axes de communication autoroute A9.

L'entrepôt logistique sera destiné à la société ASICS qui stockera et distribuera des chaussures à destination de l'Europe du sud ; un dépôt de taille équivalente est prévu en Allemagne pour l'Europe du nord.

La bâtiment de stockage de l'entrepôt aura une superficie de 36 793 m² découpée en 6 cellules dont la hauteur de stockage avoisinera les 12 mètres ; des locaux techniques et des bureaux seront annexés au bâtiment principal.

La toiture du bâtiment principal sera recouverte partiellement de panneaux solaires photovoltaïques.

Les produits stockés seront de nature diverse, mais contiennent des matières combustibles relevant de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées, du bois, des polymères relevant d'autres rubriques. Au regard de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ce dossier est soumis à autorisation.

1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête publique concerne la demande d'autorisation d'exploiter déposée par la société NEXIMMO 106 SAS pour la création d'un entrepôt logistique sur une emprise de l'Aéroport Montpellier Méditerranée réservée au fret sur la commune de Mauguio (Hérault).

L'activité logistique de la société se caractérise par des produits stockés de nature diverse :

- des matières combustibles,
- des papiers, cartons et matériaux combustibles analogues,
- des polymères, etc.

Au regard des volumes stockés et de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, les installations du projet sont soumises à autorisation pour certaines d'entre-elles et à déclaration pour d'autres.

A ce titre, le projet est soumis à une autorisation environnementale et donc à une enquête publique.

1.3 CADRE JURIDIQUE

Ce chapitre a pour but d'informer le lecteur sur les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure de cette enquête publique et principalement du code de l'environnement:

- ✓ les articles L.123-1 et suivants du code de l'Environnement,

- ✓ les articles L.512-1 et suivants du même code sur les installations classées,
- ✓ les articles L.181-1 et suivants du livre 1 – Titre VIII – sur l'Autorité Environnementale,
- ✓ les articles R.123-1 et suivants du même code,
- ✓ l'annexe à l'article R122 .2 (liste des projets soumis à étude d'impact)
- ✓ la nomenclature des installations classées

Rappel du principe de classement d'une installation dans la nomenclature des installations classées :

La nomenclature des installations classées est une annexe de l'article R.511-9 du Code de l'Environnement.

Elle définit par classement toutes les substances dangereuses et les activités.

Dans chaque classement pour chaque substance et chaque activité, elle définit un seuil au delà duquel l'installation sera classée dans l'un des régimes suivants :

AS régime autorisation avec servitude qui donne lieu à enquête publique,

A régime autorisation qui donne lieu à enquête publique,

E régime enregistrement qui correspond au régime de cas par cas et qui peut donner lieu à enquête publique (dans les cas prévus à l'article L.512-7-2 du Code de l'Environnement),

D régime déclaration,

DC régime déclaration contrôlée.

Tableau des installations classées applicables à ce dossier

Rubrique ICPE	Libellé simplifié	Situation du site	Classement	Rayon affichage
1510	Entrepôts couverts	Volume entrepôt : 491 584 m ³ Stock combustible : 50 190 tonnes	Autorisation	1 km
1530	Papiers, cartons, combustibles	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	1 km
1532	Bois	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	1 km
2663-1	Pneumatiques et produits contenant au moins 50 % de polymères à l'état alvéolaire ou expansé	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	2 km
2663-2	Pneumatiques et produits contenant au moins 50 % de polymères dans les autres cas et pour le pneumatiques	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	2 km
2910-A	Combustion gaz, fioul, ...	Puissance thermique : 1,9 MW	Non classé	/
2925	Accumulateurs (ateliers de charge)	Puissance maxi : 150 KW	Déclaration	/
4734-2	Produits pétroliers spécifiques	Quantité inférieure à 50 tonnes	Non classé	/
4802-2	Gaz à effet de serre fluorés	Quantité inférieure à 300 kg	Non classé	/

Pour compléter l'examen du cadre juridique de ce dossier, il faut noter que :

- ✓ le commissaire-enquêteur est désigné par Madame le Président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER par décision N° E18000154 / 34 en date du 26 octobre 2018 visé par Monsieur Denis CHABERT, magistrat délégué par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier,
- ✓ Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique par arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018.

1.4 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE

Le dossier soumis à la consultation du public est composé de 3 classeurs :

- **Le premier classeur** correspondant à la demande d'Autorisation Environnementale du 16 mars 2018,

- **Le deuxième classeur** correspond au mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale et à la reprise de l'étude d'impact, dite étude d'impact consolidée. Il est daté du 30 juillet 2018.
- **Le troisième classeur** comprend toutes les annexes comprenant toutes les études et rapports ayant concouru à la réalisation de l'étude d'impact.
- **Une chemise** comprenant divers documents détaillés ci-après.

Premier classeur datée du 16 mars 2018

- Courrier de dépôt du Dossier d'Autorisation Environnementale daté du 15 mars 2018
- Liste des pièces à joindre au Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale
- Résumé non technique du Dossier d'Autorisation Environnementale (Version n°1)
- Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (Version n°1),
 - Une Présentation générale, décrivant la nature et le volume d'activité envisagé ainsi que le positionnement dans la nomenclature des installations classées,
 - Une étude d'impact¹,
 - Un diagnostic de demande de dérogation au régime de protection des espèces,
 - Une évaluation des risques sanitaires,
 - Une étude de dangers.

Deuxième classeur datée du 30 juillet 2018

- Courrier de dépôt de complément au Dossier d'Autorisation Environnementale daté du 1/08/2018
- Mémoire en réponse aux observations formulées dans l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale n° AE 2018-29 et Mémoire en réponse aux observations formulées dans l'avis du CNPN du 8/06/2018
- Résumé non technique de l'étude d'impact consolidée du Dossier d'Autorisation Environnementale (Version n°2 du 30/07/2018)
- Étude d'impact consolidée du Dossier d'Autorisation Environnementale (Version n°2 du 30/07/2018)
- Annexes de l'étude d'impact consolidée

Troisième classeur daté du 16 mars 2018 : Annexes

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Plans réglementaires
- Annexe 2 Extrait K-Bis
- Annexe 3 Récépissés de dépôt du formulaire de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact
- Annexe 4 Récépissé de dépôt du Permis de Construire
- Annexe 5 Documents administratifs
- Annexe 6 Conformité du projet vis-à-vis de l'arrêté du 11 Avril 2017
- Annexe 7 Documents d'urbanisme
- Annexe 8 Notice paysagère et plans d'aménagements paysagers
- Annexe 9 Fiches descriptives des zones naturelles
- Annexe 10 Extrait de l'étude d'impact du Permis d'aménager (Étude faune-flore)
- Annexe 11 Évaluation des incidences NATURA 2000
- Annexe 12 Diagnostic de pollution
- Annexe 13 Conformité du projet vis-à-vis de l'Arrêté Ministériel du 4 octobre 2010 modifié
- Annexe 14 Note hydraulique
- Annexe 15 Rapport de mesures acoustiques (état initial)
- Annexe 16 Avis du propriétaire sur la remise en état du site et courrier de demande d'avis du Maire
- Annexe 17 Calcul des besoins en eau (D9)
- Annexe 18 Calcul du volume de confinement nécessaire (D9A)
- Annexe 19 Étude préalable de protection contre la foudre

¹La version consolidée de l'étude d'impact a été déposée avec les compléments de la demande d'autorisation environnementale en date du 1er août 2018. L'étude d'impact consolidée fait l'objet d'un classeur indépendant (classeur du 30 juillet 2018).

Chemise de pièces annexes

- Décision n° E18000154/34 du Tribunal Administratif de nomination du Commissaire enquêteur,
- Arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018 portant ouverture de l'enquête publique ,
- Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) du 13 juin 2018,
- Avis du Conseil National de la Protection de la Nature du 8 juin 2018,
- Lettre du Préfet de l'Hérault (DREAL Occitanie) à Neximmo 106 du 3 septembre 2018 demandant de compléter le dossier sur la maîtrise foncière des terrains de compensation,
- Réponse de Neximmo 106 à DREAL Occitanie du 24 octobre 2018 comprenant les documents suivants :
 - Courrier SAFER du 04/19/2018 adressé à la société NEXIMMO 106,
 - Courrier RAR du 12/10/2018 adressé à la DREAL et ses annexes,
 - courrier CDC biodiversité du 9 juillet 2018,
 - courrier à SAFER du 12 octobre 2018 avec promesse d'achat et plan cadastral,
- Avis du Ministre de la Transition Écologique et Solidaire du 9 novembre 2018.

1.5 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.5.1 SYNTHÈSE DU PROJET

Le projet consiste en la création d'un entrepôt logistique au sein de la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio. Comme tout entrepôt logistique, les activités peuvent se résumer aux tâches suivantes :

- Réception de marchandises par camions gros porteurs,
- Stockage des marchandises en rayonnages de grande hauteur,
- Préparation des commandes,
- Expédition des marchandises par camion.

L'entrepôt de stockage occupera, au sol, une surface de 36 793 m² et un volume maximal de stockage de 491 584 m³. Il stockera au maximum une charge de 50 190 tonnes de produits. La plateforme de stockage s'implantera sur une zone de 12 ha, elle même comprise dans une zone de 17 ha.

Le futur site peut se décomposer en plusieurs zones :

- De six zones de stockage d'articles de sport d'environ 6 000 m² chacune pour limiter le risque de propagation d'un incendie,
- D'une zone de stockage des palettes vides à l'extérieur du bâtiment,
- D'un local technique comprenant les transformateurs, tableau électrique général basse tension et chaufferie,
- De locaux administratifs : bureaux, vestiaires, sanitaires,...
- De deux locaux de charge batterie des chargeurs transpalettes à l'extérieur mais accolés au bâtiment,
- D'un local de sprinklage et deux 2 cuves en réserve d'eau incendie,
- D'une installation de panneaux solaires photovoltaïques en toiture pour la production et la distribution d'électricité sur le réseau public. L'installation sera conforme au référentiel APSAD D20 du 20 février 2013 « Procédés photovoltaïques – document technique pour la sécurité des bâtiments ».

L'effectif de l'établissement sera d'environ 80 personnes en période et 250 en pic d'activité.

Le volume du trafic de poids lourds engendré par l'activité de la plateforme est estimé à 100 camions par jour. Pour cela la plateforme disposera de 36 quais de chargement et déchargement des marchandises. L'accès au site se fera par un rond point et une route d'accès qui seront créés par les collectivités et l'Aéroport Montpellier Méditerranée en 2020.

1.5.2 L'ÉTUDE D'IMPACT

1.5.2.1 Objectifs visés par une étude d'impact

L'étude d'impact qui est l'une des pièces maîtresses du dossier d'enquête publique, dans les cas où elle est obligatoire, présente divers objectifs :

- elle sensibilise les autorités administratives sur la nature des risques liés aux activités et elle leur fournit les éléments pour assurer un contrôle ;
- elle est un moyen d'informer le public, les municipalités, les autorités administratives et le maître d'ouvrage sur les effets du projet sur l'environnement ;
- elle met l'exploitant devant ses responsabilités sur le choix du site d'exploitation et elle lui

permet de mesurer les conséquences de ces activités sur l'environnement et la santé, quand il s'agit d'une installation classée pour l'environnement.

Rappel de la réglementation :

En application des articles L.122-1 et suivants et R122-1 et suivants du Code de l'environnement, la réalisation d'une étude d'impact est obligatoire pour les catégories de projets qui sont soumis à des critères ou à des seuils.

Dans le cas présent, il s'agit d'une opération comportant une plateforme logistique dont les seuils ont été décrits au §1.3 ci-dessus.

1.5.2.2 Intérêt du projet et solution de substitution

La société NEXIMMO 106 projette d'implanter un entrepôt logistique qui sera exploité par la société ASICS pour le stockage d'articles de sport. La société ASICS a fait de la région montpelliéraine son centre d'activité pour toute l'Europe du Sud, puisqu'elle emploie plus de 110 collaborateurs répartis entre le centre de distribution à Gallargues-Le-Montueux et son siège pour la région situé à Lattes.

Les perspectives de développement l'ont conduite à envisager une extension ailleurs que sur le site de Gallargues qui ne le permettait pas.

De part sa situation géographique, le site présente les avantages d'être :

- à proximité des grands axes routiers (A9, RD66),
- à moins de 10 km du centre de l'agglomération de Montpellier,
- à proximité de l'aéroport Montpellier Méditerranée,
- un terrain foncier disponible accessible aux activités logistiques.

D'autres positionnements géographiques ont été étudiés en plus de l'implantation du projet ; il s'agit de St Jean de Védas, Nîmes Grézan, St Martin de Crau et Barcelone.

Sur le plan social cette implantation doit permettre à ASICS de conserver ses collaborateurs de Gallargues et de pérenniser un effectif plus important qui n'intervenait que pour les périodes de pointes.

1.5.2.3 Environnement

URBANISME

La surface totale des parcelles est de 170 977 m² ; la surface occupée par le projet est de 122 581 m².

Les terrains sont implantés à cheval entre la zone UF correspondant au secteur aéroportuaire de Vauguières / Fréjorgues et la zone AUF destinée au développement urbain futur à vocation d'activités économiques et d'équipements liés au secteur aéroportuaire.

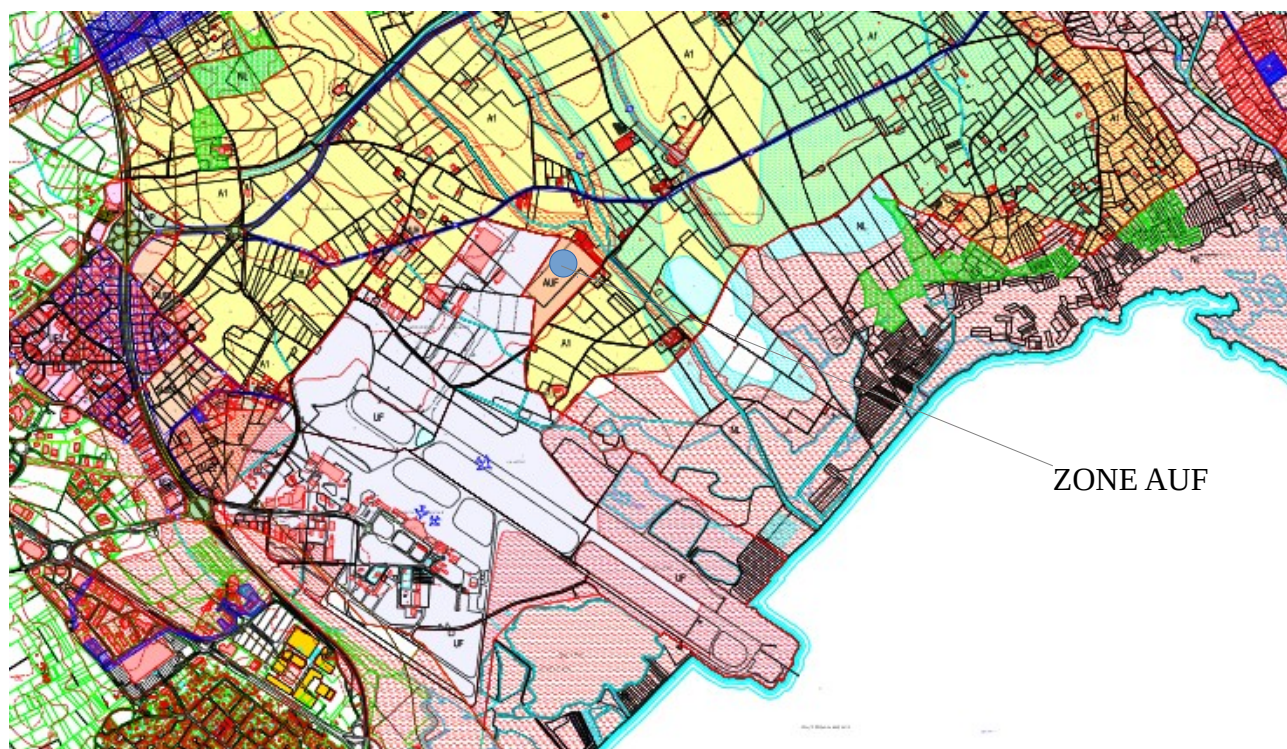
La dernière modification du PLU de la commune de Mauguio n° 6 a été approuvée le 6 mars 2017.

Les articles AUF2 et UF2 du règlement stipulent que les constructions d'entrepôts et d'industries sont autorisées, à condition :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire et logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement et à la vocation de la zone ;
- que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes ou prévues ;
- que leur volume ou leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant.

Les constructions et aménagements sont autorisés dès lors que les équipements publics sont réalisés et qu'ils s'inscrivent dans le cadre d'une opération d'aménagement global permettant de desservir l'ensemble de la zone de manière cohérente, dans le respect des orientations d'aménagement ».

Mais le PADD précise que le zone de l'aéroport doit « conforter le rôle de pôle économique de l'aéroport en permettant un développement plus étendu de sa zone d'activité, pas exclusivement lié à l'activité aéroportuaire ».



Plan extrait du PLU de Maugeio – Localisation de la zone AUF

Des servitudes d'utilité publique sont liées au forage des écoles car la zone d'étude est incluse dans le périmètre de protection éloigné du forage.

D'autres servitudes aéronautiques et radioélectriques concernent la zone d'étude. Le projet respecte l'ensemble des dispositions et contraintes inhérentes à ces servitudes.

Le projet est donc compatible avec les orientations du SCoT du Pays de l'Or.

Le projet est également compatible avec la Loi Littoral puisque le règlement d'urbanisme de la commune de Maugeio et le SCoT du pays de l'Or en respectent les principes.

ENVIRONNEMENT HUMAIN

Quelques habitations sont localisées en bordure du site au nord et à l'est ; Cependant le cœur de ville de Maugeio est situé à environ 4 km à l'est et celui de Pérols à 2 km au sud-ouest.

La plateforme doit assurer un nombre d'emplois permanents de 228 ETP (équivalents temps pleins) à l'horizon 2025 ; ensuite le projet permet une extension de 25 % de la surface, qui peut laisser augurer après cette date une augmentation de l'effectif de 45 ETP.

La construction de la phase logistique estimée à 40 M€ pour la première tranche va générer des emplois dans le secteur du bâtiment travaux-publics.

Enfin des emplois indirects de l'activité de la plateforme vont couvrir les domaines suivants :

- activités portuaires depuis le port de Marseille,
- transport routier,
- maintenance immobilière, nettoyage industriel,
- maintenance des véhicules (camions et chariots élévateurs),
- maintenance des équipements logistiques (convoyeurs, robots,...),
- restauration...etc.

La création de la plateforme génère des emplois dans une zone de forte activité dont la demande d'emplois est encore très importante.

RICHESSSES NATURELLES

L'aire d'étude d'une surface de 22,7 hectares n'est incluse dans aucun dispositif de protection particulier, ni de ZNIEFF² ; cependant on note leur présence à proximité du site (moins de 5 km) :

- 4 ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2,
- Une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO LR09) est située au sud de la zone d'emprise du projet,
- Des Plans Nationaux d'Actions (PNA) pour l'Outarde Canepetière, le Butor étoilé, la Loutre d'Europe et Odonates (Libellules).
- Un Espace Naturel Sensible : l'Étang de l'Or Mauguio.
- Aucune zone humide n'a été détectée au sein de la zone d'étude.
- Des périmètres réglementaires
 - Réseau NATURA 2000 comprenant des Zones de Protections Spéciales (ZPS) et des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) / Site d'Importance Communautaire (SIC). On dénombre 4 zones au niveau des étangs et sur la côte Languedocienne.
 - Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) : La zone d'étude se situe à proximité de 2 APPB : les Marais de la Castellane et L'Étang du Grec.
- Des périmètres d'engagement international – Les sites RAMSAR sur les zones humides d'importance internationale.
Deux sites RAMSAR sont à proximité du projet : la petite Camargue à l'est et les Étangs palavasiens au sud-ouest.
- Des sites inscrits et des sites classés dans le rayon de 5 km :
 - L'Étang de Mauguio,
 - Le Château de la Mogère et son parc.

Le traitement paysager du projet sera soigné de manière à réduire l'impact paysager lié à la construction d'un entrepôt logistique.

Ainsi, conformément aux orientations du PLU de la commune de Mauguio, le projet respecte toutes les prescriptions paysagères et architecturales des articles de la zone AUF.

Il ressort des études faites sur les richesses naturelles du site que la réalisation du projet aura un impact qualifié de très fort sur l'outarde canepetière du fait du risque de destruction des individus, de destruction de leur habitat et de leur lieu de reproduction.

Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage a déposé un dossier de dérogation « espèces et habitats protégés » en application des articles L411-1, L411-2 et D.181-15-5 du code de l'environnement.

Ce dossier détaille les mesures mises en œuvre dans les séquences d'évitement, de réduction et de compensation des impacts

Nous examinerons ci-dessous les mesures prévues dans le cadre de ce projet pour atténuer cet impact.

PATRIMOINE CULTUREL

- Monuments historiques : Le projet est implanté à plus de 500 m de tout monument historique.
- Patrimoine archéologique : La zone d'étude a déjà fait l'objet de fouilles archéologiques en 1993, 2004 et 2006. A ce jour une zone abritant une nécropole n'a pas été fouillée. Elle sera sanctuarisée dans le plan masse du projet et protégée au niveau d'un rond-point par une épaisse couche de terre selon les prescriptions définies par le service archéologie de la DRAC.

1.5.2.4 SOL ET SOUS-SOL

L'étude de sols met en évidence une couche de 6 m de terrains perméables constitués de terres végétales, limons argileux et graviers ; au dessous on trouve une couche d'argile entre 6 et 10 m de profondeur qui permettrait de protéger le sous sol d'une éventuelle pollution de surface.

Le diagnostic de pollution des sols indique une absence de contamination significative des sols.

La réalisation du projet va entraîner une imperméabilisation partielle des sols à hauteur de 70 %.

1.5.2.5 EAUX

2 ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique)

HYDROGÉOLOGIE

3 masses d'eau souterraines sont recensées au niveau de l'aire d'étude. Leur niveau qualitatif est globalement bon, sauf pour la masse d'eau FRDG102 dont l'état chimique est médiocre. Précisément cette masse d'eau est une ressource d'intérêt régional pour l'alimentation en eau potable (Mauguio – Lunel).

Plusieurs captages en eau potable sont présents à proximité du projet :

- Captage de Vauguières Le Haut à 650 m au nord-ouest ; le projet se situe dans le périmètre de protection éloigné de ce forage ;
- Captage de Garrigues basses à 1,6 km au sud-ouest ; le projet se situe dans le périmètre de protection éloigné de ce forage ;
- Captage de Vauguières Le Bas à 1,6 km au sud-ouest.

Dans un rayon de 1 km autour du site, 11 points d'eau sont recensés.

Vis à vis du risque inondation par remontée de nappe phréatique, le site ne présente pas de risque particulier.

HYDROLOGIE

Pour les eaux de surface, la masse d'eau de l'Étang de l'OR référence FRDT11a dispose d'un état chimique bon mais d'un état écologique mauvais à cause de l'eutrophisation du milieu, des pesticides et de l'hydrologie.

Bien que le site soit implanté en limite de la zone rouge de débordement du ruisseau de la Jasse, il n'est pas concerné par les zones inondables liées aux eaux de surface.

De même, il n'est pas concerné par le risque d'inondation par submersion marine. Mais la base cartographique « *georisques* » place le site dans le périmètre du Territoire à Risque d'Inondation (TRI) Montpellier-Lunel-Mauguio-Palavas.

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le projet est cohérent avec les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), ainsi que pour le contrat de milieu Étangs de l'Or et du contrat de milieu Salaison.

1.5.2.6 AIR ET ODEURS

Les mesures réalisées en 2013 ont montré que la qualité de l'air était satisfaisante autour de l'aéroport, donc au niveau de la zone d'étude en étant bien en deçà des concentrations réglementaires de polluants.

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'aire urbaine de Montpellier a été révisé et approuvé par arrêté préfectoral du 20 octobre 2014. Il impose des contraintes dans l'exploitation de la plateforme en matière de chargement / déchargement des camions sur la plateforme et lors d'un pic de pollution de l'air. Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) du Languedoc-Roussillon a été approuvé par l'Assemblée Régionale le 23 juin 2013 et arrêté par le Préfet de Région le 17 juillet 2013.

1.5.2.7 CLIMAT ET ÉNERGIE

Selon le scénario retenu pour l'augmentation des températures d'ici la fin du siècle (2° à 4°C), le projet est vulnérable pour le risque « *hausse du niveau de la mer* ». Le projet doit respecter les grands objectifs du Plan de Gestion des Risques Inondations du bassin Rhône-Méditerranée repris dans la Stratégie Locale de Gestions des Risques Inondations (SLGRI).

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Pays de l'Or a été élaboré en juillet 2014. Les points concernant le projet ont été pris en compte, en particulier l'installation de panneaux solaires photovoltaïques en toiture du bâtiment.

Le PCET de Montpellier Méditerranée Métropole propose une approche globale de la politique énergie-climat. La situation du projet vis-à-vis de ce PCET permet de conforter l'idée de créer des pistes cyclables le long du futur barreau routier et de le relier au réseau de la Métropole.

1.5.2.8 BRUIT ET VIBRATIONS

Le projet sera implanté dans une zone sensible à l'environnement pour les nuisances sonores existantes :

- l'activité aéroportuaire à proximité immédiate au sud ;
- les activités logistiques des sociétés voisines : Pomona, La Poste, Bolloré logistic,...
- les axes de circulation routière (RD172, chemin St Marcel-le-Neuf).

Le projet est concerné par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport Montpellier Méditerranée approuvé par le Préfet de l'Hérault le 15 février 2007.

Des mesures acoustiques de l'état initial ont été faites ; elles prennent en compte les 2 habitations situées respectivement au nord du projet et en bordure est du site en créant deux zones à émergence réglementée.

1.5.2.9 DÉCHETS

La quantité de déchets produits sera faible et ils présentent un caractère non dangereux. De ce fait l'impact du projet dans le domaine des déchets sera très faible.

Le projet respectera les plans existants :

- Plan d'actions départemental de gestion des déchets du BTP de l'Hérault établi en janvier 2003 ;
- Plan départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux de l'Hérault ;
- Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux de la région Languedoc-Roussillon adopté en décembre 2009.

1.5.2.10 TRANSPORTS

A proximité de la zone du projet, 3 réseaux routiers existent :

- l'autoroute A9 et la desserte locale A709 et leurs échangeurs ;
- la route RD66 reliant l'A709 à la mer (Carnon, Pérols) ;
- la RD189 reliant Mauguio nord avec la RD66 ;
- la RD172 reliant la zone de l'aéroport avec Mauguio sud.

Les données du trafic disponibles de ces axes routiers montrent que la RD66 et la RD189 supportent un trafic important provoquant des bouchons aux heures de pointe au niveau des giratoires de raccordement. L'accès à la zone de fret ne peut se faire que par deux trajets matérialisés sur le schéma ci-dessous.



Figure 79 : Possibilités accès au site (Extrait de l'étude d'impact consolidée p.222)

1^{er} trajet : en jaune. Depuis l'échangeur RD66/RD189, par la RD189 ; la traversée du hameau de Vauguières est très dangereuse sur 200 m environ.

2^{ème} trajet : en bleu. Depuis l'échangeur RD66/RD172.

Compte tenu de l'évolution prévisible du trafic en forte augmentation de tous les axes routiers, liée à la requalification des zones commerciales (Le Fenouillet) et au développement du secteur en général, le

Conseil Départemental de l'Hérault a proposé la création d'un « *barreau routier* » qui relierait directement la RD189 et la RD172.

Ce nouvel axe pourra servir ultérieurement de connexion entre le Nord du territoire, avec la Métropole à l'ouest, la communauté du Pays de l'Or à l'Est, et le Sud côté littoral.

Ce nouvel axe routier n'est pas compris dans ce projet mais doit être réalisé en 2020 et financé par 4 collectivités et la société aéroportuaire Montpellier Méditerranée.

Ce projet est apparu indispensable, au vu de l'activité de la plateforme de la société NEXIMMO, avec une prévision de :

- environ 100 poids lourds par jour, soit 200 mouvements par jour,
- environ 250 véhicules légers, soit 500 mouvements par jour.

En termes de trafic routier, l'impact de la plateforme NEXIMMO 106 représentera entre 1 % et 4,2 % du trafic selon la voirie considérée pour accéder au site.

1.5.2.11 ÉMISSIONS LUMINEUSES

Les émissions actuelles de la zone d'étude sont constituées principalement de l'éclairage public des hameaux de Vauguières le Bas et Vauguières le Haut, ainsi de celui de l'aéroport qui est prépondérant.

L'éclairage de la plateforme ne sera opérationnel que pendant le fonctionnement et l'exploitation de celle-ci.

Il est précisé que tous les projecteurs seront tournés vers le sol pour ne pas générer de pollution lumineuse.

L'impact du projet sur les émissions lumineuses peut être considéré comme négligeable.

1.5.2.12 HYGIÈNE – SANTÉ – SÉCURITÉ PUBLIQUE

Les déchets générés par la plateforme sont classés non dangereux (papier, carton, plastique) ; ils sont gérés comme tels par des procédures de recyclage.

Les bassins de rétention, ainsi que les fossés exutoires sont conçus pour éviter la stagnation de l'eau qui crée un environnement favorable à la prolifération des moustiques.

1.5.2.13 EFFETS CUMULÉS

L'étude recense tous les projets situés dans un rayon de 5 km depuis 2010 et ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale.

En **phase travaux**, les effets cumulés portent sur :

- les eaux souterraines et l'usage de l'eau : l'impact est qualifié de faible ;
- le paysage : l'impact sont qualifiés d'acceptable ;
- les nuisances sonores, atmosphériques et lumineuses : les effets sont à relativiser ;
- les déplacements, le transport : les déplacements vont se cumuler ;
- le milieu naturel : les impacts principaux concernent des « compartiments différents (habitats, outarde, sterne naine, ...) ». Les différents projets n'entraînent pas d'impacts cumulés.

En **phase exploitation**, les effets cumulés portent sur :

- les eaux souterraines : tous les projets concernés présentes des impacts résiduels faibles ;
- Le risque inondation : tous les projets concernés ont prévu des mesures pour ne pas aggraver les risques inondations dans la zone aéroportuaire ;
- les activités économiques : l'impact est plutôt positif ;
- le paysage : les effets sont qualifiés de globaux ;
- les déplacements : l'étude cite des projets qui peuvent entraîner des effets cumulés importants sur la circulation des routes :
 - RD66 pour les projets : ZAC des portes de l'aéroport, Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique ;
 - RD172 et chemins communaux pour les projets : Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique.

1.5.2.14 SYNTHÈSE ET ÉVALUATION DES MESURES PRISES POUR L'ENVIRONNEMENT

Pour chacun des aspects environnementaux, nous avons constaté que les différentes mesures prévues dans le projet permettaient de ramener l'impact sur l'environnement à un niveau qualifié de faible à acceptable, sauf pour les deux aspects qui sont développés ci-après.

Le milieu naturel

L'étude d'impact comprend un diagnostic écologique et une évaluation des incidences Natura 2000 qui ont été présentés pour avis au Conseil National de la Protection de la Nature. Le projet perturbe l'habitat d'une trentaine d'espèces de la faune protégée. L'espèce principale est l'Outarde Canepetière menacée d'extinction.

Des mesures d'atténuation sont proposées dans le dossier :

- **Mesures d'évitement :**
Elles consistent à maintenir un secteur arboré à l'Est de la parcelle.

- **Mesures de réduction :**

R1 : calendrier d'exécution des travaux. Du 1^{er} avril au 15 août, les travaux de débroussaillage, de décapage et de terrassement ne doivent pas débuter (période de reproduction de l'Outarde Canepetière).

D'autres mesures notées R2 à R9 sont classiques allant de l'accompagnement écologique du chantier jusqu'aux recommandations pour un débroussaillage respectueux de la biodiversité.

- **Mesures d'accompagnement :**

Plantations d'espèces végétales adaptées ;

Mises en place de nichoirs.

- **Mesures compensatoires :**

La seule espèce nécessitant de la compensation est l'Outarde Canepetière ; il s'agit de créer des espaces ayant un couvert favorable et ensuite de faire un entretien adapté.

L'objectif de compensation proposé et validé par NEXIMMO 106 et par les services instructeurs de la DREAL a été fixé à 22,3 hectares, répartis de la façon suivante :

- une tranche ferme de 12 ha sur l'opération Cossure située dans la plaine de la Crau ;
- 12 ha en acquisition foncière avec gestion de 30 ans sur le secteur de St Marcel Le Neuf à proximité du projet (au Sud) proposé par l'intermédiaire de la SAFER ;
- une tranche conditionnelle de 10,3 ha sur l'opération Cossure si l'acquisition locale n'aboutit pas.

Le coût estimatif des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement est de 14 500 €HT

Le coût estimatif des mesures compensatoires et d'accompagnement est de 900 000€HT

Les transports et les approvisionnements

Les axes principaux de circulation du secteur pour accéder au site sont l'autoroute A9 et A709, puis la RD66, la RD189 et la RD172. Les études de trafic ont montré que la RD66 et la RD189 étaient très chargées aux heures de pointe. C'est pourquoi les collectivités se sont mobilisées pour la création d'un barreau routier partant de la RD189 et desservant la zone logistique par le Nord. Les cinq collectivités suivantes participent au financement du projet pour une réalisation en 2020 : La Région Occitanie, Le Département de l'Hérault, La Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, La Commune de Mauguio-Carnon et La Société Aéroport de Montpellier Méditerranée.

1.5.3 L'ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

L'entrepôt logistique ne relève pas des rubriques 3000 à 3999 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. Ainsi le volet sanitaire est uniquement qualitatif et ne porte que sur l'air et l'eau.

L'évaluation des risques sanitaires montre que les émissions physico-chimiques seront les suivantes :

- pour l'air :
 - gaz de combustion de la chaudière au gaz naturel ;
 - gaz d'échappement des véhicules de transports.
- Pour l'eau :
 - eaux usées domestiques rejetées au réseau communal et traitées par la station d'épuration de MAERA ;

- eaux pluviales de toiture rejetées en bassin de rétention avant de rejoindre le milieu naturel ;
- eaux pluviales de voiries et parking traitées par séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre un bassin de rétention, puis le milieu naturel.

Le risque sanitaire présenté par le projet peut être qualifié de non significatif.

1.5.4 L'ÉTUDE DE DANGERS

L'étude de dangers a identifié tous les potentiels de dangers en s'appuyant sur :

- l'accidentologie sur les entrepôts de matières combustibles répertoriés dans une base ARIA (analyse, recherche et informations sur les accidents) maintenue par la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire ;
- les incidents associés aux panneaux photovoltaïques ;
- tous les risques naturels comme la foudre, les phénomènes météorologiques ;
- tous les risques technologique et ceux liés aux infrastructures de transport.

De tous les potentiels de dangers répertoriés, c'est l'incendie qui est le danger prédominant.

L'étude de dangers a permis de faire une analyse critique des risques du projet, afin de les réduire au strict minimum dans des conditions économiquement acceptables pour le maître d'ouvrage.

Les dispositions constructives du bâtiment respecteront les prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017. L'entrepôt sera compartimenté en 6 cellules de 6000 m² environ. La stabilité au feu du bâtiment a été portée à 60 minutes, alors que l'arrêté n'impose que 15 minutes. Les cellules sont séparées par des murs coupe feu 2h (REI 120) dépassant de 1m en toiture et de 0,5m en façade.

1.6 CAPACITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La société NEXIMMO 106 est une société par actions simplifiée SAS d'un capital social de 37 000€ dont l'activité principale est la promotion immobilière.

La société NEXIMMO 106 fait partie du groupe NEXITY, dont elle est filiale à 100 % et dont les différentes activités sont regroupées en 4 pôles :

- le pôle Immobilier d'entreprises : immeubles de bureaux, immeubles de grande hauteur (IGH), parcs d'activités, plateformes logistiques, commerces et hôtels ;
- le pôle Immobilier résidentiel ;
- le pôle Services et Réseaux : administration de biens, gestion de résidences étudiants pour les particuliers et pour les entreprises gestion, conseil et transaction immobilière, réseaux de franchises immobilières ;
- le pôle des autres activités : régénération urbaine, activités innovantes, projets digitaux, holding et participations financières.

NEXITY occupe une position de premier plan sur le marché de l'immobilier de bureaux et intervient depuis plus de 15 ans dans le domaine de la logistique et des parcs d'activités.

NEXIMMO 106 étant filiale à 100 % de NEXITY possède les capacités techniques qui lui permettront de gérer la construction de la plateforme.

Les capacités financières peuvent se résumer dans le tableau financier ci-dessous :

En milliers d'euros	2014	2015	2016	2017
CHIFFRE D'AFFAIRES	2 631 900	3 057 000	3 073 000	3 506 000
RÉSULTAT NET	125 000	220 000	266 000	320 500
ENDETTEMENT	172 881	102 302	316 588	343 000
CAPACITÉ AUTOFINANCEMENT	116 900	148 885	181 629	239 300

La société NEXIMMO 106 dispose des capacités financières qui lui permettent d'exploiter la plateforme logistique.

2 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1.1 Désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif

Par lettre du 25 octobre 2018, le Préfet de l'Hérault a demandé au président de Tribunal Administratif de Montpellier de désigner un commissaire enquêteur en vue de conduire une enquête publique relative à une demande d'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique dans la zone de fret de l' Aéroport de Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio (34130).

Il est précisé que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter a été instruit conformément aux dispositions du code de l'Environnement relatives à **l'autorisation environnementale unique** qui comprend la demande d'autorisation d'exploiter ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) ainsi que la demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Par **décision N° E18000154 / 34 en date du 26 octobre 2018**, Monsieur Denis CHABERT, magistrat délégué par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, a désigné Monsieur Claude ROUVIERE en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique sus visée.

En retour de sa désignation, le commissaire enquêteur a adressé au président du Tribunal Administratif de Montpellier une déclaration sur l'honneur attestant ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel au sens des dispositions de l'article L.123-5 du code de l'environnement. Une copie de cette attestation sur l'honneur figure en annexe du rapport.

2.1.2 Réunion avec la préfecture de l'Hérault

Suite à sa désignation, le commissaire enquêteur a pris contact avec Mme Albaret du bureau de l'Environnement de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales de la Préfecture de l'Hérault pour récupérer un exemplaire du dossier et avoir quelques informations d'ordre administratif sur celui-ci. Le dossier n'étant pas complet, puisqu'il manquait l'avis du Ministre de la Transition Écologique et Solidaire, m'a été remis en Préfecture le vendredi 2 novembre 2018, sans l'avis du ministre qui est arrivé le 9 novembre 2018. Les instructions de la Préfecture étant de pouvoir démarrer l'enquête dans les meilleurs délais, toutes les relations entre le maître d'ouvrage, la préfecture et le commissaire enquêteur se sont faites par courrier électronique et par téléphone.

De façon à établir un calendrier prévisionnel et préparer un projet d'arrêté préfectoral fixant les modalités de l'enquête, l'enquête a été fixée du lundi 3 décembre 2018 (8heures) au vendredi 4 janvier 2019 (17heures) pour une durée de 33 jours consécutifs.

2.1.3 Réunion avec le maître d'ouvrage société NEXIMMO 106 SAS

Des contacts avec le maître d'ouvrage ont permis de mettre en place un registre dématérialisé, de définir l'emplacement des panneaux supports de l'avis d'enquête publique sur site et de compléter la présentation du dossier d'enquête composé de 3 classeurs par des sommaires généraux pour une meilleure vision de la part du public.

Le registre dématérialisée choisi par le maître d'ouvrage pour les besoins de cette enquête comporte l'adresse suivante :

<https://www.democratie-active.fr/mauguio-logistique/>

Ce registre dématérialisé permet :

- la consultation de toutes les pièces du dossier d'enquête publique;
- la déposition d'une ou plusieurs observations par le public ;
- la consultation de toutes les observations déjà déposées par le public sur ce même registre.

Le registre électronique a été ouvert et accessible au public le lundi 3 décembre 2018 à 8h au vendredi 4 janvier 2019 à 17h.

Le commissaire enquêteur a eu un accès direct et personnalisé par code personnel sur le site du registre pour constater la conformité des documents mis à la disposition du public..

Le registre permet au commissaire enquêteur de disposer de l'ensemble des observations du public, de les traiter par thèmes, de connaître l'histogramme des appels ainsi que le nombre de consultations de documents du dossier.

2.1.4 Réunion avec la mairie de Mauguio

Des contacts ont été pris avec la mairie de Mauguio pour avoir son accord sur les dates de permanence du commissaire enquêteur et pour la date de contrôle et de paraphe des dossiers et du registre papier.

2.1.5 Arrêté d'ouverture d'enquête publique

En application de l'article R123-9 du code de l'environnement, le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société NEXIMMO 106 SAS, en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, un entrepôt logistique à Mauguio par **arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018**, modifié par **arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018**.

En effet une erreur matérielle s'est glissée dans la rédaction de l'adresse internet de la Préfecture dans l'arrêté du 13 novembre 2018.

L'arrêté fixe les modalités de déroulement de l'enquête en conformité avec l'article R123-9 du code sus-visé. En particulier il précise :

- ✓ les horaires d'ouverture de la mairie de Mauguio pour consultation des dossiers en mairie ;
- ✓ les horaires et les dates des permanences du commissaire enquêteur ;
- ✓ l'adresse électronique et le chemin d'accès pour la consultation des dossiers et la déposition des observations, propositions et contre-propositions sur le registre électronique dédié à la présente enquête.
- ✓ l'adresse électronique de la Préfecture sur lequel il est également possible de consulter le dossier.

2.1.6 Visite des lieux et entretiens divers

Le tableau ci-dessous synthétise toutes les visites et les entretiens que le commissaire enquêteur a eus avec les diverses autorités ou personnes participant à la préparation de l'enquête.

Date	Horaire	Lieu	Objet
02/11/18	9h00- 9h30	Préfecture de l'Hérault	Entretien avec Mme OUAHAB pour remise du dossier (en remplacement de Mme Albaret)
16/11/18	13h30-14h00	Sur le site de l'opération	Contrôle de la mise en place des panneaux supports de l'avis d'enquête
23/11/18	10h-11H30	Mairie de Mauguio	Service d'urbanisme de la mairie pour examiner les modalités pratiques concernant la mairie Contrôle et paraphe des dossiers et du registre papier à mairie de Mauguio
13/12/18	10h00 - 10h30	DREAL	Entretien téléphonique avec M. Romain CUNNIET instructeur du dossier à la DREAL
29/12/18	17h-17h30	Sur site	Contrôle des 4 panneaux positionnés sur site
07/01/19	10h00-10h30	Société NEXIMMO 106	Remise du PV de synthèse des observations du public au maître d'ouvrage en mairie de Mauguio
18/01/19	9h00-9h30	Préfecture de l'Hérault	Remise des 4 exemplaires du rapport d'enquête à Mme Albaret service Environnement de la Préfecture
18/01/19	10h30-11h00	Tribunal Administratif	Remise du rapport d'enquête à Mme Bosse au tribunal administratif de Montpellier

2.1.7 - Organisation des permanences

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête prévoit dans son article 2.2 quatre permanences en mairie de Mauguio les jours suivants :

- lundi 3 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- mercredi 12 décembre 2018 de 9h00 à 12h00
- jeudi 20 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- vendredi 4 janvier 2019 de 14h00 à 17h00.

D'autre part cet arrêté précise que « *en dehors de ces permanences, il est possible de prendre rendez-vous avec le commissaire enquêteur* ».

La mairie de Mauguio a mis à disposition du commissaire enquêteur la salle de réunion du conseil municipal située au rez de chaussée du bâtiment, bien accessible depuis l'accueil de la mairie. Elle s'est trouvée être très pratique, bien identifiée depuis l'accueil et très confortable pour présenter les plans et les divers documents du dossier au public.

2.1.8 - Demande de compléter le dossier et réponse du maître d'ouvrage

Le dossier soumis à l'enquête publique a été déclaré recevable par le service instructeur de la DREAL Occitanie et par la Préfecture de l'Hérault.

Après examen des dossiers, il est apparu que les dossiers, bien que complets, ne disposaient pas d'un sommaire qui récapitulait de façon claire la liste exhaustive des pièces de chaque dossier. A la demande du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage a ajouté un sommaire dans chaque dossier papier soumis à la consultation du public, ainsi que sur le registre dématérialisé.

D'ailleurs une remarque similaire a été faite par l'Autorité Environnementale dans son avis sur la forme du dossier qui aurait dû être « *réorganisé avec un plan cohérent et lisible* » pour la complète information du public.

2.1.9 – Entretien avec la DREAL

Un entretien téléphonique, sollicité par le commissaire enquêteur auprès de M. Romain CUNNIET de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) en tant que service instructeur du dossier, a eu lieu le jeudi 13 décembre 2018 pour aborder divers points qui devraient lui permettre de formuler son avis avec plus de clarté : annonce du départ d'Asics par la presse, création d'un barreau routier améliorant l'accès au site, l'Outarde Canepetière.

2.2 INFORMATION DU PUBLIC

Publicité dans la presse

La publicité légale faisant connaître l'ouverture de l'enquête au public a été faite par voie de presse par les services de la Préfecture de l'Hérault dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de l'Hérault.

PUBLICATIONS	1ère Insertion	2ème Insertion	3ème Insertion
Midi Libre	15/11/18	17/11/18	06/12/18
La Gazette de Montpellier	15/11/18	17/11/18	06/12/18

Une copie de ces six journaux référencés ci-dessus est jointe en annexe.

Les mairies de Mauguio et de Pérols ont fait publier l'ouverture de l'enquête par voie d'affichage sur les panneaux municipaux recevant les publications officielles de leur commune. Pour rappel le siège de l'enquête est à la mairie de Mauguio mais la commune de Pérols se situe dans le rayon de 2 km.

Les certificats d'affichage établis par les maires des communes de Mauguio et de Pérols sont joints en pièce annexe.

Affichage avis d'enquête sur site

D'autre part le maître d'ouvrage a fait procéder à un affichage de l'avis d'enquête sur quatre panneaux d'affichage au format A2 sur fond jaune implantés en périphérie du site et à l'embranchement de la RD172.

Plan d'implantation des 4 panneaux sur un plan masse avec leur position



Le maître d'ouvrage a fait constater par constat d'huissier la présence des 4 panneaux d'affichage de l'avis d'enquête sur site les jours suivants :

- vendredi 16 novembre 2018
- mercredi 12 décembre 2018
- mardi 8 janvier 2019

Les copies de ces procès-verbaux de constat d'huissier sont joints en annexe du dossier.

Le commissaire-enquêteur a constaté personnellement la présence des quatre panneaux support de l'avis d'enquête les jours suivants :

- ✓ vendredi 16 novembre 2018 soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête ;
- ✓ samedi 12 décembre 2018

Publicité dématérialisée

Sur le site internet de la mairie de Mauguio, l'avis d'enquête, ainsi que l'arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018 sont consultables et téléchargeables sur le site la rubrique « *enquêtes publiques* » depuis le novembre 2018.

Registre dématérialisé

En application du décret N° 2017-626 du 25 avril 2017 codifié à l'article R123-13 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a mis en place un registre dématérialisé permettant la consultation de toutes les pièces du dossier, la déposition des observations et la consultation des observations déjà déposées sur le site <https://www.democratie-active.fr/mauguio-logistique/>

Le commissaire enquêteur a eu accès au site par mot de passe personnel avant, pendant et après la période d'ouverture de l'enquête. Un message personnel lui était adressé quotidiennement sur les dépositions faites la veille par le public.

Ce registre n'a été accessible que pendant la stricte durée légale de l'enquête, soit du 3 décembre 2018 à 8h00 au 4 janvier 2019 à 17h00.

Le commissaire enquêteur a contrôlé l'ouverture du registre, l'accessibilité des pièces du dossier et son bon fonctionnement tous les jours d'ouverture de l'enquête, ainsi que sa fermeture le 4 janvier 2019.

Site internet des services de l'État

La préfecture de l'Hérault a publié sur son site internet les avis d'enquête et les dossiers complets.

Publicité complémentaire

Le commissaire enquêteur a demandé à la mairie de Mauguio de bien vouloir faire diffuser les dates de permanence sur les panneaux lumineux de la commune pendant l'enquête. Voir annexe 4.5 une photo d'un panneau lumineux prise le 20 décembre 2018.

Le journal quotidien Midi Libre a publié un article sur le projet le lundi 19 novembre 2018 qui est joint en annexe n° 6.

Le quotidien Midi Libre a publié le dimanche 2 décembre 2018 a publié un article intitulé « Asics ne viendra pas à Fréjorgues » joint en annexe 6.

L'hebdomadaire La Gazette de Montpellier du 6 au 12 décembre 2018 a publié un article intitulé « Aéroport : un oiseau fait fuir Asics » joint en annexe 6.

2.3 EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 3 décembre 2018 à 8h00 au vendredi 4 janvier 2019 à 17h00 sur une durée de 33 jours consécutifs.

Le siège de l'enquête étant la mairie de Mauguio, l'accueil a été assuré par le service accueil et le service urbanisme de la mairie tous les jours aux heures habituelles d'accueil du public :

- lundi et mercredi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30,
- mardi et jeudi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 18h30,
- vendredi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00,
- samedi de 10h00 à 12h00.

De plus l'arrêté préfectoral a prévu que les personnes désirant rencontrer le commissaire enquêteur en dehors de ses permanences pouvait prendre rendez-vous à la mairie de Mauguio pour obtenir un rendez-vous.

En dehors des permanences assurées par le commissaire enquêteur, le dossier et le registre papier d'enquête ont été déposés à l'accueil du service urbanisme avec toutes les facilités requises pour leur consultation par le public.

2.3.1 Permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie de Mauguio les jours suivants :

- lundi 3 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- mercredi 12 décembre 2018 de 9h00 à 12h00
- jeudi 20 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- vendredi 4 janvier 2019 de 14h00 à 17h00

Au cours de ces permanences, le commissaire enquêteur a reçu la visite de 2 personnes selon la répartition suivante :

- lundi 3 décembre 20180 personne
- mercredi 12 décembre 20181 personne
- jeudi 20 décembre 20180 personne
- vendredi 4 janvier 20191 personne

TOTAL2 **personnes**

2.3.2 Observations, propositions et contre-propositions recueillies au cours de l'enquête

Du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019, au total le bilan des observations, propositions et contre-propositions du public qui ont été déposées sur le registre papier et par lettre et sur le registre électronique se chiffre à 6 dépositions réparties de la façon suivante :

Dépositions sur le registre papier :	.....1	
Nombre de lettres ou pétitions déposées en mairie :	.....0	
Dépositions sur le registre électronique :	.....5	
Dépositions verbales auprès du CE :	.....0	
TOTAL	.....6	dépositions

2.4 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

Le vendredi 4 janvier 2018 à 17h00, constatant qu'aucune personne ne souhaitait plus le rencontrer, le commissaire enquêteur a clos et signé le registre papier en conformité avec l'article R123-18 du code de l'environnement et de l'article 4 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête.

Il a contrôlé également que la société chargée de la gestion technique du registre numérique avait fait de même pour éviter qu'il y ait des dépositions postérieures à la date de fin de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a récupéré le registre papier avec toutes les pièces annexes qui ont été déposées en cours d'enquête.

Pendant la durée de l'enquête aucun incident n'a été signalé. L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein et dans de très bonnes conditions.

2.5 NOTIFICATION DU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le lundi 7 janvier 2019 à 10 h à Mauguio, le commissaire enquêteur a notifié et commenté au maître d'ouvrage représenté par M. Jean Louis PAILLOT directeur opérationnel adjoint, **le procès-verbal de synthèse des observations du public** par une lettre d'accompagnement en deux exemplaires signés par les deux parties en lui demandant d'adresser **son mémoire en réponse pour le lundi 21 janvier 2019** au plus tard à 18h, comme le prévoit l'article R.123-18 du code de l'environnement.

L'exemplaire n°2 de la lettre de notification du procès-verbal de synthèse des observations du public signée par les deux parties est jointe en annexe, ainsi que le procès-verbal de synthèse des observations du public.

Le mémoire en réponse établi par le maître d'ouvrage a été réceptionné au domicile du commissaire enquêteur le **mardi 15 janvier 2019** par courrier électronique à 16h et par courrier papier le 17 janvier 2019. Le maître d'ouvrage a établi le mémoire en réponse directement sur le procès-verbal de synthèse qui lui a été adressé comme cela le lui avait été proposé.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage est joint en annexe.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), saisie par le Préfet de l'Hérault le 22 mars 2018, a émis un avis n° Ae 2018-29 du 13 juin 2018.

Analyse de l'Ae sur la présentation du projet et sur les enjeux environnementaux

Dans un document de 19 pages, l'Ae a émis un avis délibéré très détaillé comportant une vingtaine de recommandations portant sur le fond et la forme du dossier.

L'Ae rappelle qu'elle a déjà rendu plusieurs avis portant sur cette zone d'activité, dont le dernier avis en novembre 2016 sur le projet d'aéropôle logistique. Elle préconisait notamment de reprendre l'étude d'impact et de la faire porter sur l'ensemble des aménagements envisagés et en particulier sur le barreau routier nécessaire pour améliorer l'accès du site.

En synthèse, l'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux de ce projet :

- les **milieux naturels**, du fait de la proximité de nombreuses zones d'inventaires ou de protection et du site qui est fréquenté par l'Outarde Canepetière ;
- les **milieux aquatiques**, concernant le captage de Vauguières école ainsi que le site Natura 2000 de l'étang de l'Or ;
- les **déplacements** générés par le projet, et leurs effets induits en phase travaux et en phase exploitation ;
- les **émissions de gaz à effet de serre** liés aux transports ;
- le **risque inondation**, du fait de l'imperméabilisation d'une surface importante.

Sur la forme du dossier soumis à l'enquête, l'Ae constate que « *les différents éléments ajoutés au gré de l'évolution du projet ne sont pas regroupés au sein de chapitres autoporteurs. Il convient, pour la complète information du public, que l'ensemble du dossier soit réorganisé avec un plan cohérent et lisible.* »

L'Autorité Environnementale émet les principales recommandations suivantes :

- *étayer la démonstration des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet et la justification de l'absence de solutions alternatives, que les incidences sur les sites Natura 2000 et les espèces protégées rendent nécessaire ;*
- *faire figurer dans le dossier la description des aménagements routiers prévus par le Département, dont la réalisation s'avère nécessaire au bon fonctionnement du projet et reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble des aménagements du nord-est de l'aéroport de Montpellier et leur desserte ;*
- *préciser la localisation du site de compensation envisagé et prévoir de restaurer la cohérence du site Natura 2000 ;*
- *fournir les émissions totales de gaz à effet de serre du site, en tenant compte du transport des marchandises et en précisant les hypothèses de calcul de ces émissions.*

Réponse du maître d'ouvrage à l'analyse de l'avis de l'Ae :

1^{er} point : les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet :

Neximmo rappelle que ce point est traité au paragraphe 1.2 de l'étude d'impact et que l'absence de solutions alternatives a été étoffé au chapitre de l'étude d'impact.

2^{ème} point : les aménagements routiers :

Neximmo rappelle que ces aménagements d'intérêt public sont programmés par le Département de l'Hérault avec les participations financières de la Région Occitanie, de la Communauté d'Agglomération du pays de l'Or, de la commune de Mauguio et de la SA Aéroport de Montpellier Méditerranée.

Ces aménagements ont pour vocation de créer un barreau routier de liaison entre la RD172 et la RD189 mais aussi à se poursuivre vers le Nord pour développer l'urbanisme du secteur Sud de Montpellier.

3^{ème} point : la localisation du site de compensation :

La localisation des sites de compensation a été ajoutée au chapitre IX.4 du dossier CNPN.

4^{ème} point : les émissions totales de gaz à effet de serre :

Les hypothèses de calcul sont présentées dans le dossier et rappelées dans la réponse à l'Ae au § 2.3.2.4

Observations du commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage a répondu point par point aux recommandations de l'Ae. Sur la localisation des sites de compensation, le maître d'ouvrage a apporté des éléments précis et concrets qui ne figuraient pas dans l'étude d'impact d'origine.

3.2 CONCERTATION PRÉALABLE ET AVIS DES SERVICES CONSULTÉS

3.2.1 CONCERTATION PRÉALABLE

Les dossiers ne font pas mention d'une quelconque concertation avec le public.

Observations du commissaire enquêteur :

L'application des articles L.121-15-1 et L.121-16 du code de l'environnement permet au maître d'ouvrage de faire une concertation préalable pour associer le public et ainsi améliorer l'acceptabilité du projet lors de l'enquête publique. Mais dans le cas de la présente enquête, la concertation avec le public n'est pas obligatoire.

3.2.2 AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

Le Conseil National de la Protection de la Nature a été saisi de la demande d'autorisation environnementale le 19/03/2018 et a rendu son avis le 8 juin 2018.

Il a donné un avis défavorable en s'appuyant sur les principaux motifs suivants :

- les principes méthodologiques retenus dans cette étude sont jugés insuffisants dans l'état ;
- la mesure de réduction R1 propose un calendrier non compatible avec le cycle de L'Outarde Canepetière et propose d'interdire tout travail de débroussaillage et de terrassement entre le 1^{er} avril et le 15 août ;
- la méthodologie de dimensionnement des mesures compensatoires est bonne mais subsiste une incertitude sur l'aboutissement et la faisabilité de celles-ci.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage a donné des précisions sur les mesures compensatoires résumées ci-après :

Des mesures d'atténuation sont proposées dans le dossier :

- Mesures d'évitement :
Elles consistent à maintenir un secteur arboré à l'Est de la parcelle.

- Mesures de réduction :

R1 : calendrier d'exécution des travaux. Du 1^{er} avril au 15 août, les travaux de débroussaillage, de décapage et de terrassement ne doivent pas débuter (période de reproduction de l'Outarde Canepetière).

D'autres mesures notées R2 à R9 sont classiques allant de l'accompagnement écologique du chantier jusqu'aux recommandations pour un débroussaillage respectueux de la biodiversité.

- Mesures d'accompagnement :

Plantations d'espèces végétales adaptées ;

Mises en place de nichoirs.

- Mesures compensatoires :

La seule espèce nécessitant de la compensation est l'Outarde Canepetière ; il s'agit de créer des espaces ayant un couvert favorable et ensuite de faire un entretien adapté.

L'objectif de compensation proposé par NEXIMMO 106 et validé par les services instructeurs de la DREAL a été fixé à 22,3 hectares, répartis de la façon suivante :

- une tranche ferme de 12 ha sur l'opération Cossure située dans la plaine de la Crau ;
- 12 ha en acquisition foncière avec gestion de 30 ans sur le secteur de St Marcel Le Neuf à proximité du projet (au Sud) proposé par l'intermédiaire de la SAFER ;
- une tranche conditionnelle de 10,3 ha sur l'opération Cossure si l'acquisition locale n'aboutit pas.

3.2.3 AVIS DU MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Le ministre sollicité pour avis le 12 avril 2018 a rendu un avis favorable le 9 novembre 2018 avec 4 réserves :

1. « que les travaux de débroussaillage, décapage et terrassement soient interdits entre le 15 avril et le 15 août » ;
2. « qu'au plus tard à la date de signature de l'arrêté préfectoral, la société Neximmo 106 fournisse au service instructeur la preuve d'achat d'au moins 12 unités de compensation du site naturel de compensation Cossure géré par la Caisse des Dépôts et Consignation Biodiversité » ;
3. « qu'au plus tard un an à compter de la signature de l'arrêté préfectoral, la société Neximmo 106 fournisse au service instructeur la preuve d'achat d'au moins 12 ha, avec gestion compensatoire an solution locale (de type secteur de Saint Marcel-le-Neuf dans la commune de Mauguio), portant l'ensemble des compensations à au moins 24 ha... »
4. « que l'ensemble des autres mesures ERC du dossier de demande de dérogation applicables à l'outarde soit repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale ».

3.2.4 AVIS DE LA COMMUNE DE MAUGUIO

La commune de Mauguio a donné un avis favorable par délibération du conseil municipal daté du 17 décembre 2018.

3.2.5 AVIS DE LA COMMUNE DE PEROLS

La commune de Pérols ne donnera pas d'avis motivé sur ce projet, car le premier conseil municipal de l'année aura lieu le 05 février 2019.

3.3 OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Ce paragraphe est composé de quatre parties :

- Un préambule de synthèse,
- Un inventaire des observations sur le registre électronique, sur les registres d'enquête papier de la commune de Mauguio et la liste des lettres et documents reçus au siège de l'enquête, la mairie de Mauguio,
- La liste des questions posées par le public.
Pour une meilleure facilité de lecture, on trouvera successivement :
 - L'observation du public,
 - La réponse du maître d'ouvrage,
 - Les commentaires du commissaire enquêteur.
- La liste des questions posées par le commissaire enquêteur.

1 – PRÉAMBULE DE SYNTHÈSE

Cette enquête ouverte le lundi 3 décembre 2018 s'est terminée le vendredi 4 janvier 2019 au siège de l'enquête la mairie de Mauguio. Elle s'est déroulée sans incident et dans de très bonnes conditions. Une faible participation du public est constatée malgré tous les efforts d'information et de diffusion de l'avis d'enquête, tant par la voie officielle que par la publicité complémentaire.

2 – INVENTAIRE DES OBSERVATIONS SUR LES REGISTRES D'ENQUÊTE ET SUR LES LETTRES REÇUES AU SIÈGE DE L'ENQUÊTE

Du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019, au total le bilan des observations, propositions et contre-propositions du public qui ont été déposées sur le registre papier et sur le registre électronique se chiffre à 6 dépositions réparties de la façon suivante :

- | | | |
|---|--------------|--------------------|
| • Dépositions sur le registre papier : |1 | |
| • Nombre de lettres ou pétitions déposées en mairie : |0 | |
| • Dépositions sur le registre électronique : |5 | |
| • Dépositions verbales auprès du CE : |0 | |
| TOTAL |6 | dépositions |

Au cours de ses permanences, le commissaire enquêteur a reçu la visite de 2 personnes selon la répartition suivante :

•	lundi	3 décembre 2018	.....0	personne
•	mercredi	12 décembre 2018	.....1	personne
•	jeudi	20 décembre 2018	.....0	personne
•	vendredi	4 décembre 2018	.....1	personne
	TOTAL		.....2	personnes

3 - LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Il a été demandé au maître d'ouvrage d'apporter une réponse la plus argumentée possible aux questions posées ci-dessous .

Nota : Les questions issues des observations du public déposées sur le registre électronique sont numérotées RE... ;
Celles issues du registre papier RP...
Celles issues des lettres déposées au siège de l'enquête L...
Celles posées par le commissaire enquêteur CE...

REGISTRE ÉLECTRONIQUE

QUESTION RE 1 :

Essai n°1 de bon fonctionnement du registre électronique fait par le commissaire enquêteur pour mémoire le lundi 3 décembre 2018.

QUESTION RE 2 :

Observation n° 2 du 3 décembre 2018 - 10:10

Défavorable

Auteur : Jean Luc FOURNIER

À l'heure de la transition écologique, de l'attention particulière portée à la politique environnementale, comment une commune peut encore émettre l'idée de l'implantation de plus de 300 000 m² de hangars pouvant contenir des matières combustibles, voire dangereuses. Ceci sur un espace naturel qui aurait dû être consacré depuis de nombreuses années à l'agriculture (au moment où les terres agricoles se raréfient pour cause de LGV, doublement d'autoroutes et zones commerciales). Espace proche de l'aéroport (matières combustibles !?!?), proche d'une zone Natura 2000, de maisons individuelles, de domaines agricoles, d'un lieu -dit avec une école. Ceci est un vrai scandale environnemental qui, s'il se réalise, en plus du danger potentiel, générera à coup sûr dans son fonctionnement quantité de nuisances et de pollutions ne serait-ce que par les poids lourds qui alimenteront ces hangars, sans oublier les problèmes d'inondation possibles suite à cette bétonisation.

J'espère que le conclusion de votre enquête permettra de rendre raison à nos décideurs et ainsi enterrer définitivement ce projet scandaleux.

Je vous remercie de votre attention.

Réponse du maître d'ouvrage :

En préambule, l'argumentation des observations déposées s'attache d'avantage aux choix stratégiques d'affectation des sols retenu par le Plan local d'urbanisme de la Commune et le SCoT de la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or qu'au projet de plate-forme logistique. L'observation n'est donc pas présentée à une échelle pertinente.

Bien au contraire, le projet de plateforme logistique dont il est objet dans la présente enquête publique va tout à fait dans le sens d'une compacité de la consommation foncière prônée par la transition écologique évoquée par M FOURNIER. En effet, l'existence d'infrastructures importantes desservant ce site, le rend particulièrement adapté à l'accueil d'activités logistiques comme cela est déjà le cas et comme cela est le cas près d'installations aéroportuaires dans d'autres villes. La plate-forme ne fait qu'acter et concrétiser de

façon opérationnelle ces choix d'aménagement du territoire déjà consacrés depuis longtemps.

L'entrepôt est prévu pour stocker des produits et matières diverses (papier, carton, bois, articles de grande consommation par exemple), qui sont combustibles par nature et non par destination. Le projet présenté dans le dossier ne prévoit toutefois pas le stockage de matières dangereuses au sein de l'entrepôt.

Le site du projet est localisé en zones définies comme urbaine et à urbaniser dans le Plan Local d'Urbanisme de MAUGUIO ; elles ne sont pas dédiées à l'agriculture et :

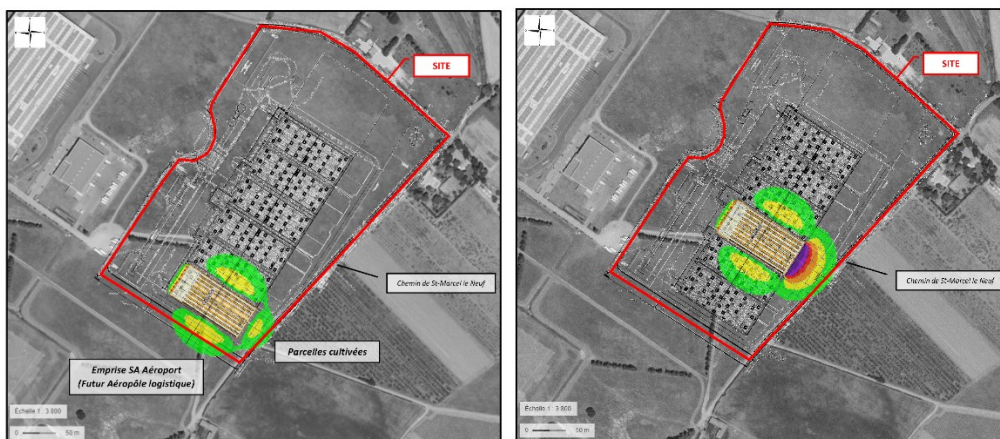
- Pour la zone à urbaniser (AUF) : à un développement urbain futur à vocation d'activités économiques et d'équipements liés au secteur aéroportuaire (extension de la zone de fret de l'aérodrome "Montpellier-Méditerranée"). Les objectifs de cette zone sont de conforter la vocation économique liée à l'aéroport (logistique et activités dédiées à l'aérien) d'une part et de favoriser les aménagements de qualité d'autre part ;
- Pour la zone urbaine (UF) : cette zone correspond au secteur aéroportuaire de VAUGUIERES / FREJORGUES (partie des terrains concédés de l'aérodrome de MONTPELLIER MEDITERRANEE située sur la commune de MAUGUIO-CARNON), ayant la même vocation que la zone AUF en matière de constructions et aménagements.

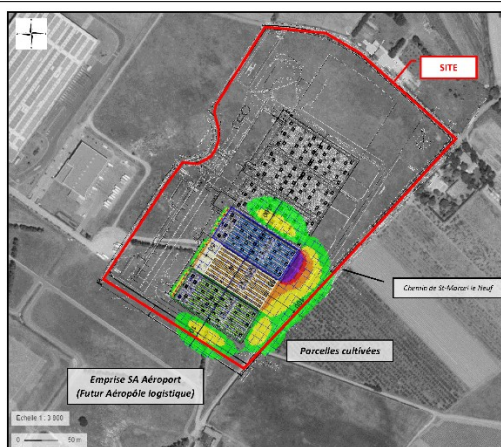
Le dossier d'enquête publique présente les potentiels de dangers liés aux produits susceptibles d'être stockés dans l'entrepôt à construire (§ 3.2 de l'étude des dangers). Le risque incendie associé à la présence de matières combustibles est présenté dans l'étude des dangers et les modélisations incendie sont présentées au chapitre 3.4.2.

En particulier ces modélisations montrent que ne sont susceptibles d'être atteints par les flux thermiques en cas d'incendie de l'entrepôt (voir figures ci-dessous et présentées dans le dossier) que :

- Une faible portion des terrains au Sud-est du site et constitués de parcelles cultivées, au-delà du Chemin de Saint-Marcel le Neuf, considérés comme terrains aménagés mais peu fréquentés ;
- Une petite portion du Chemin de Saint-Marcel le Neuf, à l'Est du site, très peu fréquenté également et exempt de constructions au droit des zones pouvant être intéressées par ces flux thermiques ;
- Une petite portion des parcelles au Sud et appartenant à la SA Aéroport de Montpellier. Ces parcelles, en plus de parcelles plus éloignées à l'Ouest, ont fait l'objet d'un Permis d'Aménager pour la réalisation de locaux d'activités et des entrepôts de petite ou moyenne capacité (projet d'Aéropôle logistique).

Le projet est en tout état de cause éloigné des pistes de l'aéroport (les premières pistes sont à plus de 200 m au Sud, donc non impactées par les flux thermiques modélisés).





Cartographies des accidents majeurs présentés dans le dossier

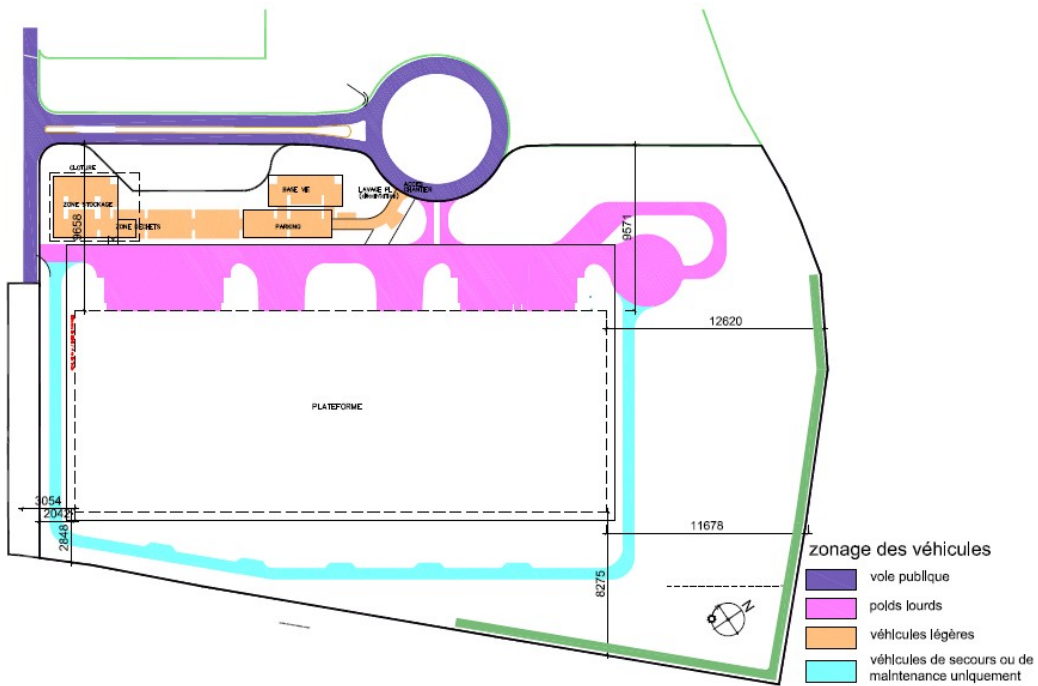
En tout état de cause, de nombreuses mesures de prévention et de protection sont prévues dans le cadre du projet et sont présentées dans l'étude des dangers : vérifications périodiques des installations (électriques notamment), plan de prévention, permis de feu, personnel formé, consignes de sécurité, contrôles techniques des véhicules, sprinkler dans tout l'entrepôt permettant une extinction automatique en cas de départ de feu, dispositions constructives limitant les effets d'un incendie sur les voisins, équipements de lutte contre l'incendie sur site (hydrants, réseau d'incendie armé...), alarmes avec report automatique, modes de manutention et de stockage présentant le meilleur compromis en terme de sécurité...

Le projet est localisé hors périmètre Natura 2000 représenté sur le secteur par la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Etang de Mauguio » et la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Etang de Mauguio ». Néanmoins, la présence d'impacts résiduels significatifs du projet sur l'Outarde canepetière induit la mise en place de mesures compensatoires pour cette espèce. Ces mesures seront en partie localisées au sein de la ZPS FR9112017 « Etang de Mauguio » où est inscrite l'Outarde canepetière. Le projet, via sa conception et la mise en place de compensation écologique en faveur de l'Outarde canepetière au sein de la ZPS, n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs de gestion et de conservation définis pour les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC FR9101408 et de la ZPS FR9112017 « Etang de Mauguio ». A noter que la proximité de la zone Natura 2000 a été prise en compte dans le dossier d'autorisation. Le projet a fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 pour les sites FR9112017 « Étang de Mauguio », concerné par l'application de la Directive « Oiseaux » et FR9101408 « Étang de Mauguio », concerné par l'application de la Directive « Habitats Faune Flore ». L'évaluation complète est donnée en Annexe 11 du Dossier d'Autorisation.

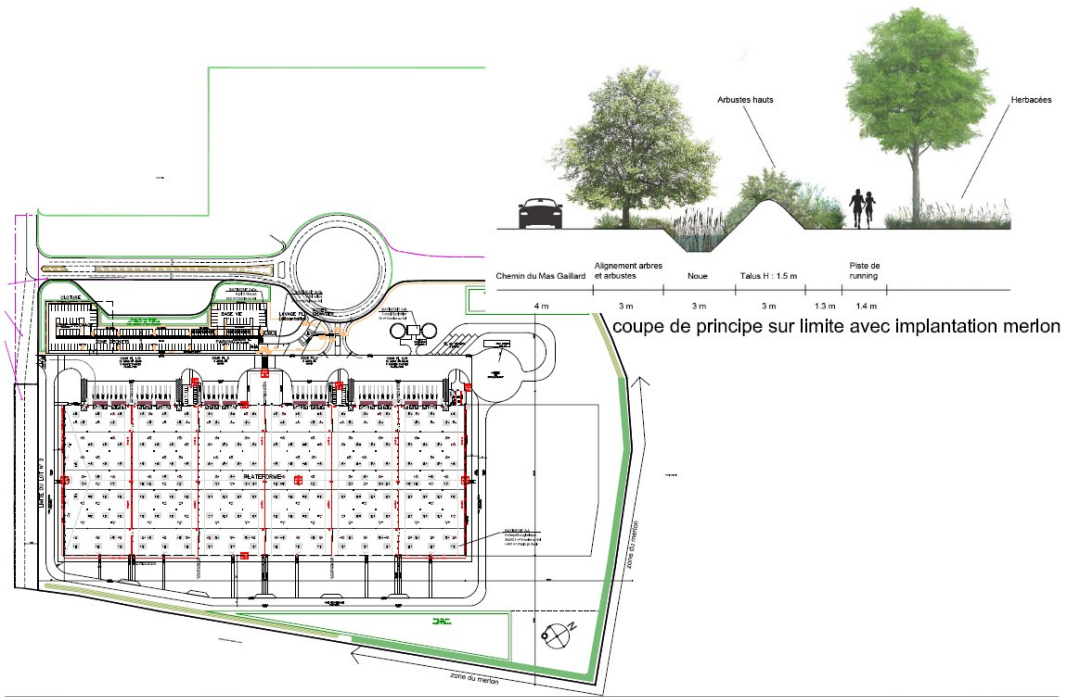
La proximité des habitations a également été prise en compte dans le dossier et les impacts ont été évalués. Un certain nombre de mesures sont prévues pour limiter les conséquences sur les habitations, en particulier :

- des merlons sont prévus en limites Nord et Est du terrain pour limiter l'impact visuel ; la parcelle sera largement arborée. Une vue ci-dessous montre le projet Avant/ Après.
- les circulations de véhicules inhérentes à l'activité générée par le futur site logistique se feront à l'intérieur du site, à l'opposé des habitations limitant ainsi les nuisances sonores associées au trafic. De plus, le bâtiment fera écran aux nuisances sonores provenant des véhicules desservant le site. Enfin, la voie de contournement passant à l'Est et au Nord de l'entrepôt sera interdite aux poids-lourds puisque dédiée exclusivement aux services de secours ;
- la vitesse de circulation sera limitée au niveau de la zone de fret, le chargement / déchargement sera réalisé moteur à l'arrêt et les camions feront l'objet de contrôles techniques périodiques. Aucun véhicule n'empruntera les chemins bordant le Nord et l'Est de notre terrain.

Les 3 plans ci-dessous illustrent ces mesures prises.




LOGISTIC PARK AIRPORT - NEXIMMO 106
masse zonage véhicules
PC  

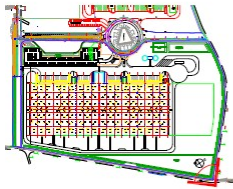



LOGISTIC PARK AIRPORT - NEXIMMO 106
plan masse avec implantation merlon
PC  



projet: merlon + densification des plantations

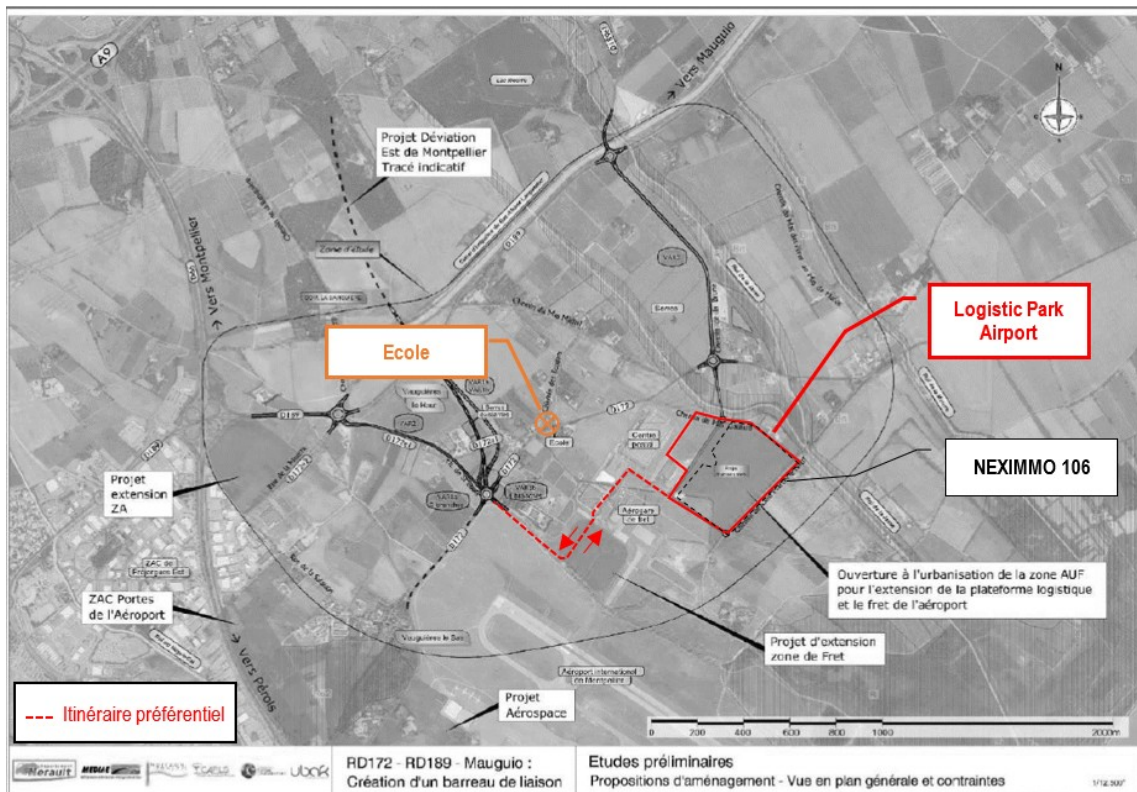
474 arbres seront plantés dans les espaces verts du projet. Environ les deux tiers de ces arbres seront plantés sur les limites Nord et Est du site.



situation existante

	PROJET LOGISTIC PARK AIRPORT - NEXIMMO 106 CONSTRUCTION D'UN ENTREPOT LOGISTIQUE Aéroport Montpellier Méditerranée 34130 MAUGUIO	TITRE Insertion du projet dans l'environnement lointain	

Les établissements recevant du public ont été recensés dans l'évaluation des risques sanitaires du dossier (pièce D). La première école est localisée à 600 m à l'Ouest. La figure suivante permet de localiser l'itinéraire préférentiel d'accès au site et l'école.



Cartographie de l'itinéraire préférentiel d'accès au site

→ Cette figure montre que le lieu-dit, donc l'école, n'est pas localisé sur l'itinéraire préférentiel d'accès au site : en marche normale, les poids-lourds ne seront pas amenés à emprunter la route de l'école pour se rendre sur le site.

Les incidences environnementales liées à la pollution sont analysées dans l'étude d'impact du dossier. Les impacts ont été évalués et quantifiés, notamment dans les domaines de l'eau et de l'air. Un certain nombre de mesures sont prévues et sont définies au chapitre 15.1 de l'étude d'impact consolidée. Le risque inondation est également pris en compte dans le dossier. Celui-ci est détaillé aux chapitres 4.1.2.4 et 4.1.2.5 de l'étude d'impact. L'étude d'impact consolidée du dossier présente les calculs des volumes de compensation à l'imperméabilisation des sols (§ 15.1.3.3). Parmi toutes ces mesures, on peut retrouver notamment :

Dans le domaine de l'eau :

Les arrivées d'eau seront équipées d'un compteur et d'un disconnecteur permettant d'éviter tout risque de retour de pollution dans le réseau public. Les eaux usées domestiques seront traitées en station d'épuration.

Le site ne sera pas à l'origine de rejets industriels (pas de process). Les eaux pluviales seront traitées en séparateurs d'hydrocarbures avant tamponnement dans des bassins. Ces bassins ont été dimensionnés strictement en conformité avec les textes applicables en vigueur pour pouvoir recueillir un volume d'eau équivalent à 120 l/m², ainsi que les eaux d'extinction incendie, de manière à ne pas disperser ces eaux polluées dans l'environnement.

Chaque bassin est équipé de pompes de relevage qui seront automatiquement stoppées en cas d'incident sur le site, permettant ainsi de prévenir tout transfert de pollution au milieu naturel. Des mesures in situ seront mises en place en cas de déversement accidentel (réseau d'eaux pluviales équipé d'une vanne de sectionnement pour maintenir sur le site tout déversement accidentel, procédure détaillant le mode opératoire en cas de déversement accidentel prévue...). Des analyses périodiques seront réalisées sur les eaux pluviales du site avant rejet.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales retenus sont des fossés ou noues enherbés, équipés de vannes permettant de piéger une pollution accidentelle par temps sec et d'un système de by-pass permettant de piéger une pollution accidentelle par temps de pluie.

Afin d'assurer les performances attendues, l'ensemble des équipements mis en place seront entretenus à minima annuellement. De plus, une alarme sera présente pour alerter l'exploitant en cas de dysfonctionnement du dispositif de traitement.

Dans le domaine de l'air :

Concernant l'impact sur l'air, l'activité même du site (entrepôt logistique) ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques et d'odeurs particulières. Il n'y aura pas de stockage ou transports de produits pulvérulents. Afin de limiter les émissions dues au trafic, un certain nombre de mesures sont prévues et développées dans le dossier (vitesse limitée sur le site et dans la zone, contrôles périodiques des camions, ...).

Observations du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette réponse, dont une grande partie des arguments font déjà partie du dossier soumis à l'enquête publique.

QUESTION RE 3 :

Observation n° 3 du 4 décembre 2018 - 19:50

Défavorable

Auteur : Marc DURRA

Je pense que la synthèse de l'agence environnementale résume parfaitement les risques et les aberrations de ce projet.

Comment peut-on concentrer sur un si petit périmètre autant de projets inutiles et coûteux pour le contribuable et l'environnement (gare de la Mogère, ligne IGV où ne circulent que quelques trains de marchandises et aucun train grande vitesse, le doublement de l'autoroute A9, la création d'une

nouvelle zone commerciale à quelques encablures, etc) ?

Pourquoi créer des hangars sur une zone de nidification d'une espèce en déclin comme l'outarde canepetière, alors qu'il existe des entrepôts logistiques disponibles sur le site Ecopark à Saint-Aunès ?

Pourquoi à l'heure de la transition écologique faire circuler des poids lourds sur réseau routier déjà saturé, qui plus est à proximité d'une école ?

Concernant l'outarde canepetière, je tiens à rappeler que lorsque son habitat disparaît, l'oiseau disparaît, et que vouloir nous faire croire que la solution serait de mettre à disposition quelques hectares de terres ici où là en compensation du "préjudice" est totalement ridicule : il est évident que les oiseaux suivront le chemin jusqu'à la terre promise afin de se reproduire dans la joie et l'allégresse ...

Enfin pour terminer, quels sont les risques d'inondation pour les riverains ? Comment vont s'évacuer les eaux pluviales qui naturellement s'écoulent vers l'étang de l'or ? Les personnes vivant au sud du projet doivent-elle déménager ? Trembler et croiser les doigts pour que tout ce passe bien à chaque alerte orange de météo-france ?

J'espère que la conclusion de votre enquête permettra de mettre un terme à ce projet honteux, qui ne sert que quelques intérêts particuliers, au détriment de l'intérêt général.

Réponse du maître d'ouvrage :

Intérêt du projet :

L'intérêt du projet est développé au chapitre 1 de l'étude d'impact du dossier. Une synthèse des éléments présentés dans le Dossier mis à l'Enquête Publique est reprise ci-dessous.

La SA Aéroport de Montpellier- Méditerranée (SA AMM) souhaite, en accord avec la commune de Mauguio et la communauté d'agglomération « Pays de l'Or », conforter la zone de fret existante afin de renforcer le rôle économique de l'aéroport.

L'intérêt du projet est multiple :

🚦 Au niveau de la zone aéroportuaire :

- Objectif de l'Etat et du gestionnaire de l'Aéroport de développer les activités de la plateforme (augmentation des retombées économiques fortes localement et valorisation des terrains pour l'installation d'activités tertiaires et logistiques).
- Les terrains localisés au Nord de l'aéroport sont dédiés au développement immobilier et l'aménagement logistique. Plusieurs activités logistiques sont déjà en place dans la zone de fret, bénéficiant d'aménagements adéquats et permettant encore un développement important
- Le maillage routier est très intéressant pour la concentration d'activités liées à la logistique et au transport (circuit de desserte aisé depuis les axes majeurs – A9, A709) avec de faibles nuisances pour la population et les autres activités de la zone.
- Les terrains qui environnent l'Aéroport sont affectés par des périmètres d'exposition aux nuisances du trafic aérien, qui rendent les fonciers uniquement exploitables en activités de type industriel ou logistique. Toute construction nouvelle en habitation permanente y est interdite.

🚦 Au niveau de l'agglomération de MONTPELLIER et du Pays de l'Or :

- Pertinence d'une zone logistique au sein de la zone aéroportuaire bénéficiant d'une desserte existante, aisée et intéressante ainsi qu'un positionnement stratégique dans l'agglomération de MONTPELLIER, propice aux activités notamment logistiques ;
- Projet d'aménagement routiers en cours de réflexion mené par la CA du Pays de l'Or, le Département, la Région et l'Aéroport. Ce projet facilitera les accès entre CA du Pays de l'Or et l'agglomération de Montpellier ;
- Création d'emplois directs et indirects ne nécessitant pas de qualifications élitistes, à proximité immédiate des bassins de population et plus généralement : maintien sur place de nombreux emplois qualifiés ou non, engagement sur le long terme et croissance de l'activité et de l'emploi à court, moyen et long terme ;
- Offre adaptée à la demande (plateforme logistique durablement facile d'accès, positionnement correspondant à un point de rupture de charge des marchandises aussi bien à l'échelle de l'agglomération Montpelliéraine que de l'échelle du territoire, située à la croisée de deux installations portuaires européennes majeures (Marseille et

Barcelone)...).

L'agglomération de MONTPELLIER manque cruellement de sites logistiques. La desserte de notre agglomération est principalement assurée par des sites implantés à des distances considérables comme BÉZIERS, PERPIGNAN, NÎMES, LYON ou MARSEILLE. Le projet va donc créer une offre absolument nécessaire à l'économie locale et attendue par le marché et les opérateurs économiques.

La principale raison environnementale de l'implantation du projet est liée à la réduction des distances parcourues par les marchandises pour la desserte des points finaux d'acheminement. Le projet répond aux besoins divers des logisticiens. En effet, le fait de posséder des entrepôts logistiques proches des agglomérations permet d'acheminer les marchandises de manière optimale avec des gros transporteurs voyageant à pleine charge. Ensuite, des unités plus petites, plus souples et adaptées à la desserte locale, moins énergétivores et moins polluantes sont utilisées pour desservir l'agglomération et les commerces de proximité. Les longues distances sont donc optimisées et mutualisées pour les marchandises jusqu'aux entrepôts, ensuite les trajets sont plus courts jusqu'à la destination finale. Les trajets à vide seront également réduits, rendant plus cohérente et soutenable toute la chaîne logistique.

Les terrains ont également fait l'objet d'une forte anthropisation. Le foncier disponible et l'accueil d'installations classées constituent des atouts forts pour l'implantation du site.

De plus, le projet porté par la société NEXIMMO 106 est en cohérence avec les grandes orientations des plans, schémas et programmes et notamment le SCOT du Pays de l'Or et le PLU de MAUGUIO.

Création du projet sur une zone de nidification de l'Outarde canepetière :

A l'échelle locale, la plateforme logistique aéroportuaire de Montpellier Méditerranée constitue un des rares sites identifiés sinon le seul à pouvoir accueillir un projet logistique de cette envergure sans avoir à construire une zone logistique ex nihilo, qui impacterait plus fortement la consommation des sols en raison de la nécessité de constituer une desserte routière appropriée.

A ce jour, il existe sur le territoire de l'agglomération Montpelliéraine quelques entrepôts logistiques souvent vétustes et inadaptés, hormis la plateforme Orchestra dans la zone de l'Ecoparc à Saint Aunès, seul bâtiment logistique moderne répondant aux dernières normes. Ce bâtiment de 36 000 m² a été construit sur mesure pour cette entreprise. Tous les autres bâtiments de ce parc d'activités sont de taille nettement plus petite, allant de 500 à 3 000 m² en moyenne (cf site www.bureauxlocaux.com et agences spécialisées). Les « entrepôts », c'est à dire les bâtiments supérieurs à 5 000 m² sont le produit le plus rare sur la métropole montpelliéraine au sens large. De Gallargues à Vendargues, de Saint Aunès à Castries, de Baillargues à Teyran, le stock disponible de ce type de produit immobilier est inexistant ! Les bâtiments d'activités sont rares et les demandes des PME et PMI locales, fortes de nombreux emplois à conserver ou à créer, très nombreuses.

Les plateformes logistiques normées les plus proches sont à Lunel et Sète, ce qui implique un exode économique et des emplois perdus. Toute l'activité non tertiaire doit pouvoir trouver sa place sur un territoire, et la proximité des grandes infrastructures est indispensable non seulement pour les entreprises utilisatrices, mais aussi pour l'ensemble des habitants d'un territoire pour diminuer les trajets et leur pollution associée. Le projet est également fortement attendu par les grands acteurs du commerce : les nouveaux modes de consommation impliquent de pouvoir acheminer, stocker et délivrer toutes sortes de marchandises.

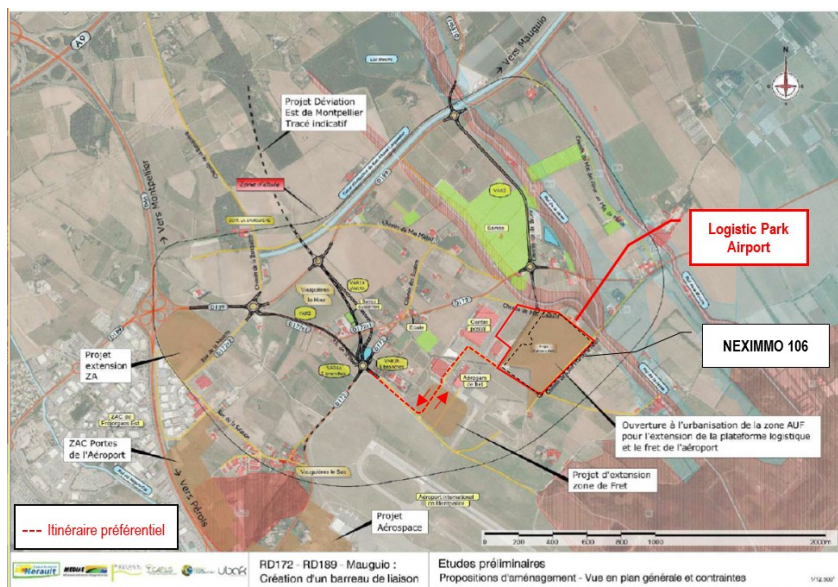
Concernant l'Outarde canepetière et la disparition de son habitat :

Sous certaines conditions, la réglementation en vigueur permet à un projet de construction et d'aménagement de disposer d'un processus dérogatoire à la destruction d'habitat d'espèce protégée. Cette dérogation s'accompagne ici par la mise en place d'une mesure compensatoire au plus proche de l'impact. Cette dernière, réalisée en partie sur Saint Marcel le neuf à moins de 700 mètres du projet, consistent en la conversion de 15 hectares d'habitats aujourd'hui non favorables à l'outarde en habitats attractifs à l'espèce. Un complément compensatoire est en cours de recherche via un consortium composé de scientifiques spécialistes de l'espèce, de la chambre d'agriculture de l'Hérault ainsi que de la SAFER. Pour rappel, le projet impacte 17 ha d'habitats d'Outarde canepetière.

Trafic :

L'impact sur le trafic est développé au chapitre 9.2 de l'étude d'impact consolidée. Les mesures prévues sont présentées au chapitre 15.1.8. Il est notamment prévu la création d'un barreau de liaison entre la RD 172 et la RD 189 pour l'extension de la zone de fret aux abords immédiats de l'aéroport de Montpellier. Ce projet est décrit au chapitre 9.2.1 de l'étude d'impact. Ces aménagements permettront entre autres

d'optimiser le flux de véhicules se rendant vers le site, ou vers la zone de fret de manière plus générale. La figure suivante, présentée dans le dossier, permet de localiser le projet de fuseau à l'étude ainsi que l'itinéraire préférentiel d'accès au site :



Une école est effectivement présente à environ 600 m à l'Ouest du site. Toutefois, celle-ci n'est pas localisée sur l'itinéraire préférentiel d'accès au site défini ci-dessus : les poids-lourds qui se rendront sur le site ne passeront donc pas à proximité de l'école.

Risque inondation :

Le risque inondation est pris en compte et développé dans le dossier, aux chapitres 4.1.2.4 et 4.1.2.5 de l'étude d'impact consolidée. La gestion des eaux pluviales de la plateforme est détaillée au chapitre 15.1.3.3.

Eaux pluviales de toiture :

Les eaux pluviales ruisselant sur les toitures seront collectées au niveau du bâtiment et déversées directement vers un bassin (noté BR1) pour infiltration. Le débit de fuite de ce bassin sera constitué d'un ensemble de pompes de relevage, ce qui permettra de calibrer le rejet de façon précise.

Conformément aux modalités d'application des calculs de compensation définis par la DDTM 34 (cf. détails au chapitre 15.1.3.3 de l'étude d'impact consolidée), les volumes de compensation à l'imperméabilisation ont été calculé par 2 méthodes (MISE 34 et méthode des pluies), et c'est le volume le plus important qui a été retenu (cf. note de dimensionnement disponible en Annexe 14 du dossier, pour plus de détails).

Au vu des résultats présentés en Annexe 14 pour le dimensionnement des bassins de rétention d'eaux pluviales, c'est la méthode « MISE 34 » qui a été retenue, celle-ci aboutissant à un volume de compensation global plus élevé que la méthode des pluies.

Le bassin d'infiltration des eaux de toiture (BR1) présentera les caractéristiques suivantes :

- Profondeur : entre 1,50 et 2 m,
- Volume : 4 900 m³,
- Exutoire : Fossé au Nord / Exutoire final : Etang de l'Or (via ruisseau de La Jasse),
- Débit de fuite : 0,029 m³/s (104,4 m³/h).

Eaux pluviales de voiries/parkings :

Les eaux pluviales ruisselant sur les voiries et parkings seront traitées par 2 séparateurs à hydrocarbures avant tamponnement dans les bassins.

D'une part, les eaux pluviales ayant ruisselé sur les voiries et parking PL transiteront par un séparateur d'hydrocarbures pour traitement, avant tamponnement dans un bassin (noté BR2). Elles seront ensuite rejetées vers un fossé de colature, avant de rejoindre le fossé au Nord-est puis d'être rejetées au milieu naturel (Etang de l'Or).

D'autre part, les eaux pluviales ayant ruisselé sur les voiries et parking VL transiteront par un second séparateur d'hydrocarbures pour traitement, avant tamponnement dans un bassin (noté BR3). Elles

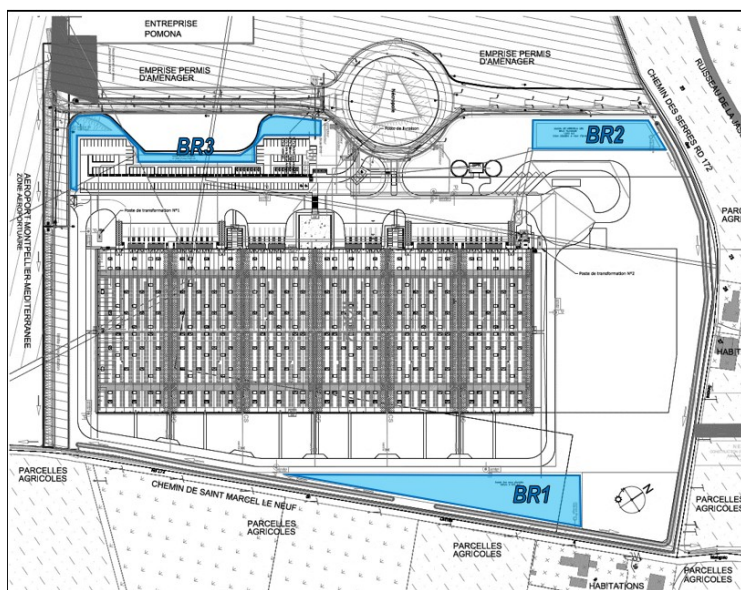
transiteront ensuite par un fossé de colature, avant de rejoindre le fossé en limite Sud-est du site, puis d'être rejetées au milieu naturel (Etang de l'Or).

Ces bassins ont été dimensionnés selon le même principe que le bassin d'infiltration des eaux pluviales de toitures (MISE 34).

Ainsi, ils présenteront les caractéristiques techniques suivantes :

- Pour le BR2 :
 - Profondeur : entre 1,50 et 2 m,
 - Volume : 1 400 m³, augmenté de 560 m³ pour la défense incendie,
 - Exutoire : fossé de colature puis fossé Nord-est / Exutoire final : Etang de l'Or (via ruisseau de La Jasse),
 - Débit de fuite : 0,008 m³/s (28,8 m³/h)
 - Surverse latérale en cas de pluie exceptionnelle vers le fossé de colature exutoire.
- Pour le BR3 :
 - Profondeur : entre 1,50 et 2 m,
 - Volume : 2 000 m³, augmenté de 560 m³ pour la défense incendie,
 - Exutoire : fossé de colature puis fossé Sud-est / Exutoire final : Etang de l'Or,
 - Débit de fuite : 0,011 m³/s (39,6 m³/h),
 - Surverse latérale en cas de pluie exceptionnelle vers le fossé de colature exutoire.

Les bassins de rétention qui seront créés sont localisés sur la figure suivante (en bleu) :



→ Ainsi, au vu des systèmes de récupération et de gestion des eaux pluviales correctement dimensionnés, le projet et son environnement local ne semble pas vulnérable de façon notable au risque inondation. Les personnes vivant au Sud du projet n'auront en aucun cas besoin de déménager.

Observations du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de ces réponses, dont une grande partie des arguments font déjà partie du dossier soumis à l'enquête publique.

QUESTION RE 4 :

Essai de bon fonctionnement N° 2 du registre électronique fait par le commissaire enquêteur pour mémoire le mercredi 2 janvier 2019.

QUESTION RE 5 :

Observation n° 5 du 2 janvier 2019 - 22:58

Défavorable

Auteur : MARCADIER CLAUDE

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Vous allez devoir rendre vos conclusions suite à l'enquête publique du projet d'extension de la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée.

Je suis habitant du secteur concerné et je serais donc impacté au quotidien par ce projet en habitant à proximité et en empruntant les routes de ce secteur.

Je vous demande donc de prendre en compte, en mon nom personnel, les demandes et observations suivantes qui tiennent compte de mon expérience pour vivre à côté de la zone déjà déjà existante :

Densité et dangerosité du trafic :

La circulation sur les D172, D172E1 et dans la traversée de Vauguières Le Haut, est devenue très dangereuse et accidentogène en raison de l'augmentation du nombre de véhicules qui y circulent. Dont principalement les véhicules qui l'empruntent pour éviter les embouteillages de la D189 et les camions et fourgons qui rejoignent ou sortent de la zone de fret, qui est un véritable cul de sac. Les déplacements des résidents du hameau de Vauguières le Haut se font donc actuellement au milieu d'un important trafic qui va encore s'accroître avec l'agrandissement de la zone de fret. En prévision de cette augmentation de circulation, je demande à ce que des aménagements soient réalisés pour dissuader les véhicules, qui rejoignent ou sortent de la zone de fret, de traverser le hameau de Vauguières le Haut.

Je refuse qu'encore plus de poids lourds et de fourgons traversent le hameau.

Pollutions dues au trafic routier :

Je demande également que le futur axe de circulation qui devrait être créé pour desservir la zone de fret (barreau D172-D189) soit le plus éloigné possible des habitations du hameau de Vauguières le Haut afin d'éviter les nuisances sonores, surtout la nuit où le trafic est très important, et éviter aussi la pollution due aux gaz d'échappement. Salutations.

Réponse du maître d'ouvrage :

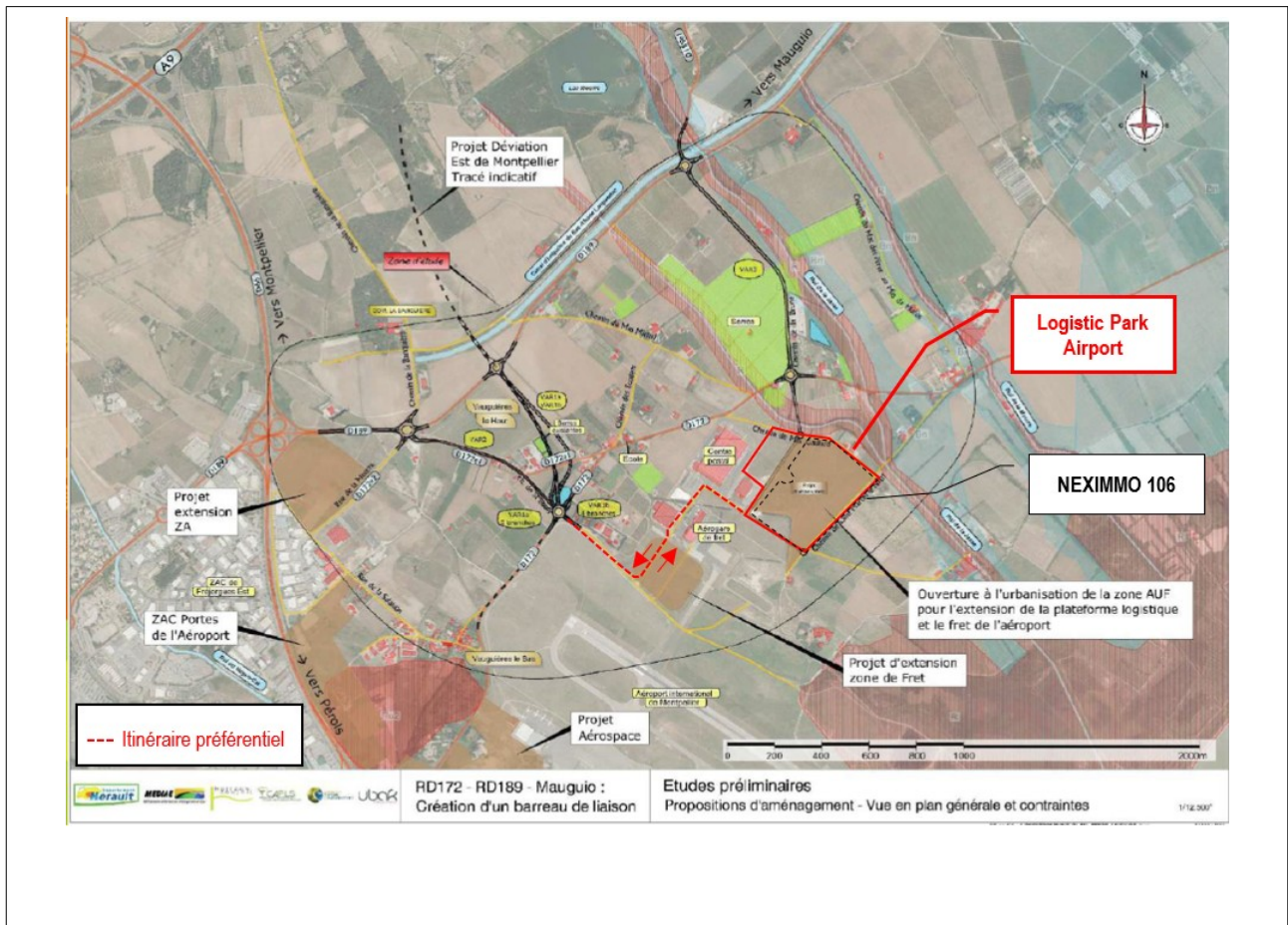
Concernant la densité et la dangerosité du trafic :

Les impacts et mesures prévues pour le volet trafic sont présentés dans l'étude d'impact consolidée, aux chapitres 9.2 et 15.1.8. Le projet de barreau de liaison entre la RD 172 et la RD 189 est défini dans ces chapitres. La figure suivante, présentée dans le dossier, permet de localiser le projet de fuseau à l'étude ainsi que l'itinéraire préférentiel d'accès au site :

En marche normale, les poids-lourds n'auront donc pas à passer par le hameau de Vauguières-le-Haut pour se rendre sur le site de la plateforme logistique. Par ailleurs, un certain nombre de mesures sont prévues pour limiter les conséquences sur les riverains et en particulier la circulation de véhicules inhérentes à l'activité du site se fera à l'intérieur même du site, à l'opposé des habitations limitant ainsi les nuisances sonores associées au trafic. De plus, la voie de contournement passant à l'Est et au Nord de l'entrepôt sera interdite aux poids-lourds puisque dédiée exclusivement aux services de secours.

Concernant les pollutions dues au trafic routier :

Afin de limiter les émissions dues au trafic, un certain nombre de mesures est prévu (vitesse de circulation limitée, chargement/déchargement moteur à l'arrêt, contrôles périodiques des camions et de leurs rejets...). Ces mesures sont décrites dans l'étude d'impact, au chapitre 15.1.4.



Observations du commissaire enquêteur :
Le commissaire enquêteur considère que la réponse est satisfaisante.

QUESTION RE 6 : du 4 janvier 2019 - 16:45

Défavorable

Auteur : Daniel Bourguet Organisation : La fabrique citoyenne du pays de l'or

Le projet tel que présenté comporte de nombreuses faiblesses:

- Concernant la zone de compensation environnementale, notamment pour ce qui concerne l'outarde, la promesse d'achat de 12 hectares à St Marcel seront-ils réellement colonisés par l'outarde? quelle étude à l'appui pour le démontrer ? Ces 12 hectares qui seront rendus zone naturelle étaient ils agricoles, seront ils donc prélevés aux surfaces cultivables ? Nous manquons d'éléments à ce sujet. Quels outils de suivis seront mis en place concernant l'outarde ?
- Concernant les eaux pluviales, les plans mis à l'étude par le symbo et par la région préconisent des surfaces de parking perméables, ce qui n'est pas pris en compte dans le présent projet. La proximité du milieu fragile qu'est la lagune de l'étang de l'Or nous fait craindre un risque de pollution liée notamment au lavage des sols en cas de fortes pluies et encore plus en période d'inondations. Pollution aussi des surfaces agricoles cultivées en aval dans le sens des écoulements des eaux. J'ai bien noté des mesure de récupération et de dépollution des eaux de ruissellements mais ces mesures ne peuvent pas être efficaces en zone méditerranéenne avec ses épisodes cévenols fréquents.
- Qu'est Il prévu pour dédommager les riverains les plus proches d'une dévaluation de la valeur de leur bien immobilier due à ce projet ?
- Le site n'est pas approprié pour recevoir 200 employés alors qu'il n'y aucun moyen de venir travailler sur ce site mis à part la voiture individuelle. Il n'est pas pensable aujourd'hui d'implanter une activité professionnelle de cette importance sans y intégrer le transport en commun et un réseau de déplacements doux d'autant que le site proposé se situant dans la zone de protection de

l'aéroport, il ne pourra jamais être édifié de zone de logements à proximité. En résumé cette espace naturel, enclavé, à l'écart des voies de communications et en lisière de la zone humide ne me parait pas approprié pour y implanter une zone de logistique de cette importance.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la zone de compensation environnementale (outarde) :

15 hectares d'habitats non favorables à l'outarde seront rendus favorables à l'espèce (Saint Marcel le neuf). Les retours d'expériences sur l'Outarde canepetière montrent que la compensation écologique fonctionne pour ce taxon dès lors que l'espèce est présente à proximité, que les parcelles présentent une quiétude reconnue et qu'une gestion adaptée est mise en œuvre. L'éligibilité des parcelles retenues sur Saint Marcel le Neuf a été validée par des scientifiques spécialistes de cette espèce. Les parcelles en déprise agricole depuis plusieurs années (vignes sur fils abandonnées) gardent leur vocation agricole avec la mise en pratique, par un exploitant agricole, de cultures extensives pleinement compatibles à la présence de l'Outarde canepetière. Un suivi d'efficacité de la mesure est mis en place sur une durée minimale de 30 ans. Un suivi technique s'assurera du respect du cahier des charges défini en faveur de l'Outarde. Un suivi naturaliste basé sur un protocole validé par les services instructeurs sera également mis en place (2 passages annuels aux années n+1, n+2, n+3, n+4 puis tous les 2 ans). Pour rappel la compensation est soumise à obligation de résultats, en cas de non atteinte des objectifs visés, le principe compensatoire devra être revu afin d'atteindre les objectifs fixés.

Concernant les eaux pluviales :

Le projet respecte les prescriptions du Plan Local d'Urbanisme en termes de stationnement. La compatibilité du projet aux documents d'urbanisme est détaillée au chapitre 2.2 de l'étude d'impact consolidée. Les règlements des zones AUF et UF sur lesquelles s'implante le projet ne prévoient pas de dispositions particulières quant à la perméabilité des aires de stationnement.

Concernant l'aspect pollution de l'eau, celui-ci est traité de manière approfondie dans l'étude d'impact au chapitre 4.3. Les eaux pluviales de voiries et parkings sont susceptibles d'entraîner des matières en suspension et de présenter des traces d'hydrocarbures, liés à la circulation des véhicules. L'estimation des flux associés à ces effluents, avant et après traitement, ainsi que l'évaluation de leur contribution à la concentration limite acceptable dans le cours d'eau pour le respect du bon état, est présentée dans le tableau 56 de l'étude d'impact consolidée (rappelé ci-dessous) :

Paramètres	Concentration sur voiries et parkings* (kg/ha/an)	Surface active (ha)	Flux de polluants (kg/an)	Rendement de l'équipement de traitement**	Flux rejeté par les eaux pluviales (kg/an)	Flux annuel bon état du milieu récepteur (Etang de l'Or) (kg/an)	Contribution des eaux pluviales
MES	660	2,24	1 479	99,9%	1,47	Non référencé	Faible
DCO	630		1 411		1,41	Non référencé	Faible
DBO ₅	90		202		0,2	Non référencé	Faible
Hydrocarbures totaux	15		34		0,03	-	-

*Source : Les eaux pluviales dans les projets d'aménagement – Constitution des dossiers d'autorisation et de déclaration au titre de la Loi sur l'eau (Régions Aquitaine et Poitou-Charentes – Octobre 2007)

** Equipement conforme à la norme NF EN 858-1

Les mesures et moyens mis en œuvre pour la gestion raisonnée des eaux pluviales ruisselant sur la plateforme logistique sont détaillés au chapitre 15.1.3 de l'étude d'impact consolidée. Plus précisément, la performance des installations de traitement prévues dans le cadre du projet est donnée au chapitre 15.1.3.4. Les ouvrages de gestion des eaux pluviales retenus sont des fossés ou noues enherbés, équipés de vannes permettant de piéger une pollution accidentelle par temps sec et d'un système de by-pass permettant de piéger une pollution accidentelle par temps de pluie.

Plus précisément, pour la plateforme exploitée par NEXIMMO 106 :

- Le bassin d'infiltration des eaux pluviales de toiture est dimensionné afin de pouvoir assurer un déversement dans le milieu naturel avec un débit de fuite de 0,029 m³/s. De plus, en cas d'orage exceptionnel, le bassin BR1 sera équipé d'une surverse latérale vers le fossé exutoire au Nord-est.
- Les séparateurs d'hydrocarbures mis en place pour le traitement des eaux pluviales de voiries et parkings sont dimensionnés pour pouvoir assurer le respect des valeurs suivantes :
 - Hydrocarbures : 10 mg/L,
 - Matières en suspension : 100 mg/L,

Afin d'assurer les performances attendues, ces équipements seront entretenus à minima annuellement. De plus, une alarme sera présente pour alerter l'exploitant en cas de dysfonctionnement du dispositif de traitement.

- Les bassins de tamponnement des eaux pluviales de voiries et parkings (BR2 et BR3) sont dimensionnés afin de pouvoir assurer un déversement dans milieu naturel avec un débit de fuite de :
 - 0,008 m³/s pour le BR2,
 - 0,011 m³/s pour le BR3.

De plus, en cas d'orage exceptionnel, ces bassins seront équipés d'une surverse vers le fossé de colature exutoire.

→ Ainsi, l'impact du site sur le milieu naturel est limité de façon qualitative et quantitative au vu des caractéristiques du projet et des mesures mises en œuvre.

Question du dédommagement des riverains les plus proches :

Un projet qui est bien conçu par une maîtrise d'œuvre et des bureaux d'études spécialisés et qui respecte l'exhaustivité des dispositions légales et réglementaires d'urbanisme et environnementales n'a pas à prévoir des frais de dédommagement pour les riverains les plus proches. De plus, l'impact visuel de la plateforme logistique sera fortement atténué par les dispositions esthétiques prises, à savoir la construction le long des voies ceinturant le site en vis-à-vis des habitations d'un merlon végétalisé et généreusement planté d'arbres et plantes arbustives entretenues (voir pages 5 et 6 du présent document). La parcelle, aujourd'hui aride, sera largement végétalisée et arborée, masquant également les installations existantes de La Poste ou de Pomona ou encore de la zone de Fret de l'Aéroport. De même, le projet n'aura aucun impact sur la quiétude des voisins, car aucun trafic de véhicules n'aura lieu sur les voies ceinturant le terrain. Les nuisances sonores liées à l'activité de la future plateforme seront inexistantes, car la circulation des poids lourds se fera sur la façade opposée aux habitations riveraines et en étant qui plus est masquée par le bâtiment lui-même. Le terrain est actuellement un « no man's land » propice aux rôdeurs et constitue une décharge sauvage de débris de toute nature. L'occupation par une plateforme logistique de cette qualité assainira considérablement la fréquentation, l'esthétique et la propreté de l'environnement et améliorera la quiétude des riverains.

Transport :

Comme indiqué au paragraphe 9.2.1 de l'étude d'impact, une étude des aménagements connexes à la RD66 est actuellement en cours pour le développement du secteur Sud de MONTPELLIER. Ces aménagements permettront entre autres d'optimiser le flux de véhicules se rendant vers le site, ou vers la zone de fret de manière plus générale.

A noter également que plusieurs axes de développement du service de transports en commun sont prévus :

- Le nouveau barreau routier dont l'étude de faisabilité est en cours, prévoit également une piste cyclable qui permettra de se relier aux voies cyclables du Nord du territoire et au réseau de la Métropole. La figure donnée ci-dessous (reprise de l'étude d'impact) est tirée de la fiche relative au schéma cyclable du Plan Global des Déplacements du Pays de l'Or, actuellement en cours d'élaboration.
- L'aéroport est desservi par une ligne de bus (n°120) exploitée par le syndicat mixte de transport en commun de l'Hérault, Hérault Transport, qui le relie à Montpellier (place de France, réseau TRAM lignes 1 et 4). Les collectivités, Métropole et agglomération du Pays de l'Or, ont mis en évidence dans leurs SCOT en révision, le besoin de créer une nouvelle desserte de l'aéroport pour le relier à la nouvelle gare LGV. Cette desserte sera interurbaine et doit être étudiée en partenariat avec Hérault Transport. La ligne desservira certainement le secteur économique de Fréjorgues qui est situé à proximité de l'aéroport.



Notons enfin, que le nombre d'emplois créés, dans un premier temps 200, ne justifie pas pour autant une desserte en transport en commun, qui fonctionne avec des densités d'emplois / m² bien plus conséquent. La mise en place d'une ligne de bus pour desservir cette zone serait bien trop coûteuse en rapport à la densité des emplois de ce secteur et pèserait sur les dépenses publiques. De surcroît, le fonctionnement en 2 équipes (La Poste Immo voisine du site) de 8 heures, parfois 3, dégrade encore la rentabilité espérée pour un transport en commun. Pour toutes ces raisons, les zones de logistique, de part une densité faible, ne permettront jamais une desserte aisée en transport en commun.

Aménagements cyclables projetés

Les aménagements cyclables projetés correspondent aux besoins recensés : à ce titre seul l'accès aux aéroports depuis le tram ligne 3, station Ecopole, a été identifié par le Département et la société aéroportuaire. Ces travaux sont progressivement réalisés par les différents maîtres d'ouvrages (la société aéroportuaire a réalisé le complément de cheminement doux jusqu'à l'entrée de la plateforme aéroportuaire en mi 2018, et le Département de l'Hérault réalisera le tronçon manquant jusqu'au tram avant fin 2019).

Observations du commissaire enquêteur :

Réponses bien argumentées dont la majorité des points figurent dans le dossier de consultation.

QUESTION RE 7 : du 4 janvier 2019 - 17:00

Défavorable

Auteur : anonyme

Encore une fois nous voyons l'imperméabilisation de sols en bordure de cultures et d'étangs protégés, ce qui semble illogique face aux événements climatiques prévisibles, s'il s'agit d'Amazon comme employeur nous verrons d'encore plus près la destruction des conditions de travail qui accompagne celle de l'environnement c'est consternant.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas que la société AMAZON occupe l'entrepôt logistique objet du présent projet. Le projet existe parce qu'un grand nombre d'entreprises implantées localement avaient besoin de ce type de bâtiment, quasiment inexistant sur les métropoles de Montpellier et Pays de l'Or. Vu les délais de

construction, nombre d'entre elles sont d'ores et déjà parties à Gérone, à Saint Martin de Crau, à Fos pour bénéficier d'un immobilier « aux normes » de sécurité et de qualité des lieux de travail propres à leur activité. Les prospects intéressés par ce projet sont des entreprises ayant déjà des installations en région, qui ont besoin de ces surfaces pour s'étendre, se développer, créer de nouvelles activités génératrices d'emplois qualifiés ou non.

Le projet s'implantant en limite d'espaces d'intérêt communautaire, il a fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 pour les sites FR9112017 « Étang de Mauguio », concerné par l'application de la Directive « Oiseaux » et FR9101408 « Étang de Mauguio », concerné par l'application de la Directive « Habitats Faune Flore ». L'évaluation complète est donnée en Annexe 11 du dossier d'autorisation. Le projet, via sa conception et la mise en place de compensation écologique en faveur de l'Outarde canepetière au sein de la ZPS, n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs de gestion et de conservation définis pour les espèces et habitats ayant justifié la désignation de la ZSC FR9101408 et de la ZPS FR9112017 « Etang de Mauguio ».

Le risque inondation est pris en compte dans le projet. Celui-ci est détaillé aux chapitres 4.1.2.4 et 4.1.2.5 de l'étude d'impact. La vulnérabilité du projet au changement climatique est également développée au chapitre 6.4 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact du dossier présente les calculs des volumes de compensation à l'imperméabilisation des sols (§ 15.1.3.3). Les bassins de rétention prévus dans le cadre du projet ont été dimensionnés correctement et selon les exigences du plan de prévention du risque inondation. Ils ont notamment été dimensionnés de sorte à assurer un déversement dans le milieu naturel à un débit de fuite adapté. De plus, en cas d'orage exceptionnel, les bassins seront équipés de surverse vers les fossés exutoires.

Observations du commissaire enquêteur :
La réponse est satisfaisante.

REGISTRE PAPIER ET LETTRES DÉPOSÉES AU SIÈGE DE L'ENQUÊTE MAIRIE DE MAUGUIO

QUESTION RP 1 :

Observation n° 1 du 4 janvier 2019

Auteur : MONTAHUT Jean - Mas Milles Feuilles VAUGUIERES Président de l'association – Comité de défense de Vauguières le Haut.

L'aéroport s'agrandit, c'est bien.

Les entreprises s'installent, c'est bien.

A t-on oublié que l'Aéroport Méditerranée (Fréjorgues) est un cul de sac. Pas de route. Pas de desserte, uniquement la D66 saturée.

Le giratoire Mendez France intègre le trafic :

- Autoroute 709 (Nîmes et Béziers)
- Infrastructure déjà en place : Zénith, Arena, Plages du Littoral
- Aéroport avec son giratoire inondable !!!

Alors arrêtons la démagogie avec des poids lourds supplémentaires sur nos routes !!!

Quand on sait que les routiers détestent les Rond-Point en l'occurrence entre la sortie de la zone de fret en l'entrée de l'autoroute 4 passages de rond-point sont nécessaires à franchir sur 3km.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le postulat de base consiste à nuancer la prise en compte des remarques adressées concernant la desserte viaire du site car elle dépasse le cadre strict de la demande nous concernant et a déjà été

appréhendée au titre de l'aménagement du parc d'activités (avec réserve expresse du Commissaire sur cet aspect suite à enquête publique). Cette réserve a été prise en compte par l'ensemble des acteurs institutionnels à travers les engagements pris pour réaliser le « barreau Est »

L'émergence récente de différents projets stratégiques, notamment axés sur les activités logistiques a mis en évidence la nécessité de planifier un certain nombre d'aménagements routiers pour accompagner l'urbanisation à venir du secteur Ouest de Mauguio et structurer le réseau viaire desservant les parcs d'activités aéroportuaires.

En particulier, l'extension de la zone de fret aux abords immédiats de l'aéroport de Montpellier situé à Mauguio – Carnon a mis en évidence la nécessité de la création d'un barreau de liaison entre la RD 172 et la RD 189.

Pour définir la nature des aménagements, des études préliminaires ont été co-financées par les 5 parties prenantes à l'aménagement du secteur ouest du Pays de l'Or et menées en partenariat dès 2016. Elles ont permis d'obtenir un consensus sur le choix d'un tracé routier (variante 1a).

Le Département a produit le 11 janvier 2018 un projet de convention relative aux modalités de participation financière à la réalisation du barreau de liaison entre la RD 189 et la RD 172 sur la Commune de Mauguio-Carnon. Ce projet de convention organise une répartition des participations financières entre les différents partenaires impliqués par le développement du secteur sud de Montpellier, à savoir la Région Occitanie, le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, la Société Aéroport de Montpellier Méditerranée et la Commune de Mauguio- Carnon.

Cette convention organise la réalisation des aménagements routiers suivants :

- Création d'une nouvelle voirie située à l'est de la RD 172 E1, avec un raccordement sur le giratoire existant de la RD172 et un nouveau giratoire à créer sur la RD189 ;
- mise à 2 voies de la RD189, entre la RD66 et le giratoire de la Banquière, dans le sens Mauguio vers Lattes comprenant l'élargissement des bretelles d'entrée à 2 voies du giratoire existant
- réalisation d'un aménagement de modes doux adapté au caractère semi-urbain de la zone, aux contraintes de sécurité et en cohérence avec le schéma du réseau cyclable en cours d'élaboration dans le cadre du Plan Global des Déplacements de l'agglomération du Pays de l'Or.

Le planning prévisionnel prévoit une phase AVP - concertation - enquêtes réglementaires durant les années 2018/2019 une phase PRO - DCE - acquisitions foncières (à l'amiable) en 2019 et une phase Travaux en 2020 et sur une durée totale de 6 mois.

Concernant les disponibilités en matière d'entrepôt logistique : Eu égard à l'échelle stratégique du projet, le site de Mauguio est en concurrence avec des sites situés en Espagne (Barcelone) et en Italie. A l'échelle locale, la plateforme logistique aéroportuaire de Montpellier Méditerranée constitue un des rares sites identifiés sinon le seul à pouvoir accueillir un projet logistique de cette envergure.

Observations du commissaire enquêteur :

La création du barreau routier, bien que ne faisant pas partie du périmètre de cette enquête, répond aux questions des habitants voisins de la plateforme. Il aurait été intéressant que le dossier soumis à l'enquête publique développe d'avantage les caractéristiques techniques de ce projet de barreau routier en accord avec le département de l'Hérault.

3.4 DEMANDES ET OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

QUESTION CE 1 :

Le coût du projet : à la demande de l'Autorité Environnementale, vous avez indiqué dans la réponse que le coût de revient du projet est estimé à environ 40 millions d'euros.

Confirmez- vous que ce prix comprend tous les frais d'études, les frais de maîtrise d'œuvre, l'aménagement du terrain, les VRD, les espaces verts, la construction et l'acquisition des terrains pour les mesures compensatoires ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le montant de 40 millions d'Euros est le coût prévisionnel des travaux, études, acquisition et entretien des mesures compensatoires en faveur de l'Outarde canepetière, aménagement de voiries, bassins de tamponnement des eaux de ruissellement, mesures esthétiques au regard des voisins (végétalisation qualitative des abords), réseaux divers et plus généralement toute dépense nécessaire à l'opération, incluant la certification environnementale BREEAM avec le niveau « very good ».

Observations du commissaire enquêteur :

Réponse claire et précise.

QUESTION CE 2 :**Capacité technique et financière du maître d'ouvrage :**

Je souhaiterais que vous complétiez le tableau financier du §1.3.5 du A – Présentation générale avec une colonne supplémentaire pour l'année 2017.

Réponse du maître d'ouvrage :

En millions d'€	2014	2015	2016	2017
Chiffre d'affaires	2.631	3.057	3.073	3.506
Résultat opérationnel	125	220	266	320.5
Endettement	172.8	102.3	316.5	343
Capacité d'autofinancement	116.9	148.8	181.6	239.3

Observations du commissaire enquêteur :

Cette réponse permet l'actualisation du tableau financier de l'étude d'impact.

QUESTION CE 3 :

La venue de ASICS sur la plate-forme. La presse locale a diffusé, le dimanche 2 décembre 2018, l'information comme quoi la société ASICS ne viendrait pas à la plateforme logistique de Montpellier Méditerranée.

Si elle ne venait pas, l'étude d'impact et surtout l'étude de dangers orientées en fonction des risques spécifiques à l'activité de cette société devraient probablement être actualisées en fonction de l'activité du nouvel exploitant.

Avez-vous des éléments qui peuvent être rendus publics sur ce point ?

Réponse du maître d'ouvrage :

ASICS est un de nos prospects pour l'utilisation de cette plateforme logistique. Ce dernier, après avoir signé un contrat, s'est retiré en raison de l'incompatibilité du délai de livraison avec les nécessités de son activité.

Il est à noter que le projet n'a pas été spécifiquement conçu pour ASICS, mais a été conçu pour répondre durablement à un usage de plateforme logistique, en prévoyant l'avenir et en surdimensionnant les équipements sécuritaires de l'entrepôt (défense incendie, protection contre la propagation des flux thermiques, etc...). Cela permet une conversion aisée pour n'importe quel utilisateur, sans nécessité de refaire toute la procédure d'autorisation et sans remettre en cause l'étude d'impact et l'étude de dangers.

Nous sommes déjà en discussions avancées avec un exploitant d'envergure européenne déjà présent à Montpellier et qui souhaite y rester en s'implantant sur cette zone. Ce prospect est d'ailleurs un gros client

d'entreprises locales employant des centaines de personnes.

Par ailleurs, nous avons également d'autres marques d'intérêt pour cette plateforme, provenant de sociétés nationales porteuses de nombreux emplois à créer.

Ceci est la preuve que ce projet de plateforme n'est pas seulement une nécessité pour de nombreuses entreprises, mais également un puissant activateur économique à l'échelle de tout un territoire qui souffre cruellement et injustement du chômage et de la pauvreté, notamment des personnes qui n'ont pas eu la chance de faire de longues études et qui peuvent accéder facilement aux emplois de la logistique, de la distribution et du transport.

Si des projets économiques de cette nature, dont le territoire a besoin, étaient plus rapides et plus simples à réaliser, c'est toute la collectivité qui y gagnerait !

Observations du commissaire enquêteur :

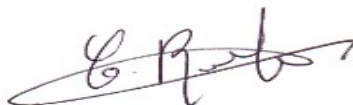
Il est vrai que les moyens mis en place pour assurer la sécurité incendie de ce projet sont bien dimensionnés et devraient permettre de répondre à de nombreux cas de figure d'exploitants différents. Cependant il reviendra à la direction de la DREAL qui gère les installations classées de vérifier que la sécurité mise en place est suffisante pour l'exploitant proposé par le porteur du projet.

3.5 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage est joint en annexe.

Cependant les réponses apportées aux questions du public et du commissaire enquêteur par le maître d'ouvrage ont été réparties à la suite des questions dans les paragraphes 3.3 et 3.4 ci-dessus.

Le commissaire-enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Rouviere', with a long horizontal stroke extending to the left.

Claude ROUVIERE

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

COMMUNE DE MAUGUIO

ooooo

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE PRÉSENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ NEXIMMO 106 SAS EN VUE D'ÊTRE AUTORISÉE A CRÉER UN ENTREPÔT LOGISTIQUE DANS LA ZONE DE FRET DE L'AÉROPORT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE



Enquête Publique du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019 prescrite par arrêté préfectoral n°2018-I-1229 du 13 novembre 2018 modifié par l'arrêté préfectoral n°2018-I-1241 du 14 novembre 2018 de la Préfecture de l'Hérault

ooooo

CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

**Le commissaire enquêteur
Claude ROUVIERE le 18 janvier 2019**

2ème partie : CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Notes préliminaires

Dans cette deuxième partie, le commissaire enquêteur présente ses conclusions et avis motivés établis à la suite de l'enquête publique concernant la demande d'autorisation de créer un entrepôt logistique par la société NEXIMMO 106, filiale du groupe NEXITY, au sein de la zone de fret logistique de l'aéroport Montpellier Méditerranée situé sur la commune de Mauguio.

L'entrepôt logistique destiné à la société ASICS stockera et distribuera des chaussures à destination de l'Europe du sud.

La bâtiment de stockage de l'entrepôt aura une superficie de 36 793 m² découpée en 6 cellules dont la hauteur de stockage avoisinera les 12 mètres ; des locaux techniques et des bureaux seront annexés au bâtiment principal. La toiture du bâtiment principal sera recouverte partiellement de panneaux solaires photovoltaïques.

Les produits stockés seront de nature diverse, mais contiennent des matières combustibles relevant de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées, du bois, des polymères relevant d'autres rubriques. Au regard de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ce dossier est soumis à autorisation.

La demande d'autorisation environnementale de ce dossier comprend une demande de dérogation « espèces et habitats protégés » en particulier pour l'outarde canepetière en reproduction sur les emprises.

Dans ce cadre, **les conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur pour la demande d'autorisation du projet NEXIMMO 106** sont présentés dans trois chapitres principaux :

1. Des généralités résumant le projet, la préparation, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ;
2. Des conclusions s'appuyant sur les enjeux majeurs de cette enquête ;
3. L'avis motivé du commissaire enquêteur sur la demande d'autorisation présentée par la société NEXIMMO 106 pour la construction d'un entrepôt sur la commune de Mauguio.

1 – GÉNÉRALITÉS

1.1 Contexte et objet de l'enquête

La présente enquête publique concerne la demande d'autorisation de créer un entrepôt logistique par la société NEXIMMO 106, filiale du groupe NEXITY, au sein de la zone de fret logistique de l'aéroport Montpellier Méditerranée. Le projet est situé sur la commune de Mauguio.

L'emprise du projet, sur un terrain de 17 ha, comportait jusqu'en 2004 des cultures agricoles. Depuis cette date le terrain est resté en friches. Lors de la 4^{ème} modification du Plan Local d'Urbanisme, approuvée le 12/11/2013, la commune a autorisé sur ces emprises la construction de bâtiments à vocation logistique.

L'État, principal actionnaire de la plateforme aéroportuaire et propriétaire des terrains, a donné la concession à la SA Aéroport Montpellier Méditerranée depuis 2009 jusqu'en 2038. Dans ce cadre, environ 80 sociétés, exerçant leur activité dans le secteur de l'aéronautique ou en relation avec ce secteur, sont implantées sur le site et emploient environ 1600 personnes.

L'entrepôt logistique sera destiné à la société ASICS qui stockera et distribuera des chaussures à destination de l'Europe du sud.

Les produits stockés seront de nature diverse, mais contiennent des matières combustibles relevant de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées, du bois, des polymères relevant d'autres rubriques. Au regard de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, ce dossier est soumis à autorisation.

1.2 CADRE JURIDIQUE

Les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure de cette enquête publique et principalement du code de l'environnement:

- ✓ les articles L.123-1 et suivants du code de l'Environnement,
- ✓ les articles L.512-1 et suivants du même code sur les installations classées,
- ✓ les articles L.181-1 et suivants du livre 1 – Titre VIII – sur l'Autorité Environnementale,
- ✓ les articles R.123-1 et suivants du même code,
- ✓ l'annexe à l'article R122 .2 (liste des projets soumis à étude d'impact)
- ✓ la nomenclature des installations classées

Tableau des installations classées applicables à ce dossier

Rubrique ICPE	Libellé simplifié	Situation du site	Classement	Rayon affichage
1510	Entrepôts couverts	Volume entrepôt : 491 584 m ³ Stock combustible : 50 190 tonnes	Autorisation	1 km
1530	Papiers, cartons, combustibles	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	1 km
1532	Bois	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	1 km
2663-1	Pneumatiques et produits contenant au moins 50 % de polymères à l'état alvéolaire ou expansé	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	2 km
2663-2	Pneumatiques et produits contenant au moins 50 % de polymères dans les autres cas et pour le pneumatiques	Volume matière stockable:112 926 m ³	Autorisation	2 km
2910-A	Combustion gaz, fioul, ...	Puissance thermique : 1,9 MW	Non classé	/
2925	Accumulateurs (ateliers de charge)	Puissance maxi : 150 KW	Déclaration	/
4734-2	Produits pétroliers spécifiques	Quantité inférieure à 50 tonnes	Non classé	/
4802-2	Gaz à effet de serre fluorés	Quantité inférieure à 300 kg	Non classé	/

Pour compléter l'examen du cadre juridique de ce dossier, il faut noter que :

- ✓ le commissaire-enquêteur est désigné par Madame le Président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER par décision N° E18000154 / 34 en date du 26 octobre 2018 visé par Monsieur Denis CHABERT, magistrat délégué par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier,
- ✓ Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique par arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur constate que les procédures qui s'appliquent à cette enquête ont bien été respectées.

1.3 NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet consiste en la création d'un entrepôt logistique au sein de la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio.

L'entrepôt de stockage occupera, au sol, une surface de 36 793 m² et d'un volume maximal de stockage de 491 584 m³. Il stockera au maximum une charge de 50 190 tonnes de produits. La plateforme de stockage s'implantera sur une zone de 12 ha, elle-même comprise dans une zone de 17 ha.

Le futur site peut se décomposer en plusieurs zones :

- De six zones de stockage d'articles de sport d'environ 6 000 m² chacune pour limiter le risque de propagation d'un incendie,
- D'une zone de stockage des palettes vides à l'extérieur du bâtiment,
- D'un local technique comprenant les transformateurs, tableau électrique général basse tension et chaufferie,
- De locaux administratifs : bureaux, vestiaires, sanitaires,...
- De deux locaux de charge batterie des chargeurs transpalettes à l'extérieur mais accolés au bâtiment,
- D'un local de sprinklage et deux 2 cuves en réserve d'eau incendie,
- D'une installation de panneaux solaires photovoltaïques pour la production et la distribution d'électricité sur le réseau public. L'installation sera conforme au référentiel APSAD D20 du 20 février 2013 « Procédés photovoltaïques – document technique pour la sécurité des bâtiments ».

L'effectif de l'établissement sera d'environ 80 personnes en période et 250 en pic d'activité.

Le volume du trafic de poids lourds engendré par l'activité de la plateforme est estimé à 100 camions par jour. Pour cela la plateforme disposera de 36 quais de chargement et déchargement des marchandises.

L'accès au site se fera par un rond point et une route d'accès qui seront créés dans le cadre du projet.

1.4 L'ÉTUDE D'IMPACT

La société NEXIMMO 106 projette d'implanter un entrepôt logistique qui sera exploité par la société ASICS pour le stockage d'articles de sport. La société ASICS a fait de la région montpelliéraine son centre d'activité pour toute l'Europe du Sud, puisqu'elle emploie plus de 110 collaborateurs répartis entre le centre de distribution à Gallargues-Le-Montueux et son siège pour la région situé à Lattes.

Les perspectives de développement l'ont conduite à envisager une extension ailleurs que sur le site de Gallargues qui ne le permettait pas.

D'autres positionnements géographiques ont été étudiés en plus de l'implantation du projet ; il s'agit de St Jean de Védas, Nîmes Grézan, St Martin de Crau et Barcelone.

Sur le plan social cette implantation doit permettre à ASICS de conserver ses collaborateurs de Gallargues et de pérenniser un effectif plus important qui n'intervenait que pour les périodes de pointes.

1.4.1 Environnement

URBANISME

La surface totale des parcelles est de 170 977 m² ; la surface occupée par le projet est de 122 581 m².

Les terrains sont implantés à cheval entre la zone UF correspondant au secteur portuaire de Vauguières / Fréjorgues et la zone AUF destinée au développement urbain futur à vocation d'activités économiques et d'équipements liés au secteur aéroportuaire.

La dernière modification du PLU de la commune de Mauguio n° 6 a été approuvée le 6 mars 2017.

Les articles AUF2 et UF2 du règlement stipulent que les constructions d'entrepôts et d'industries sont autorisées, à condition :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire et logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement et à la vocation de la zone ;
- que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes ou prévues ;
- que leur volume ou leur aspect extérieur soit compatible avec le milieu environnant.

Les constructions et aménagements sont autorisés dès lors que les équipements publics sont réalisés et qu'ils s'inscrivent dans le cadre d'une opération d'aménagement global

permettant de desservir l'ensemble de la zone de manière cohérente, dans le respect des orientations d'aménagement ».

Mais le PADD précise que le zone de l'aéroport doit « conforter le rôle de pôle économique de l'aéroport en permettant un développement plus étendu de sa zone d'activité, pas exclusivement lié à l'activité aéroportuaire ».

Des servitudes d'utilité publique sont liées au forage des écoles car la zone d'étude est incluse dans le périmètre de protection éloigné du forage.

D'autres servitudes aéronautiques et radioélectriques concernent la zone d'étude. Le projet respecte l'ensemble des dispositions et contraintes inhérentes à ces servitudes.

Le projet est donc compatible avec les orientations du SCoT du Pays de l'Or.

Le projet est également compatible avec la Loi Littoral puisque le règlement d'urbanisme de la commune de Mauguio et le SCoT du pays de l'Or en respectent les principes.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur constate qu'il subsiste une ambiguïté dans la conformité du projet au PLU de la commune de Mauguio ; en effet les articles AUF2 et UF2 du règlement stipulent que les constructions d'entrepôts et d'industries sont autorisées, à condition :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire et logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement ; »

Comme l'a fait remarqué l'Autorité Environnementale, cet entrepôt n'est pas lié à la fonction aéroportuaire, du fait que les marchandises sont approvisionnées depuis le port de Marseille par transport routier.

Pour être en conformité complète avec le PLU sans aucune ambiguïté, il faudrait que l'alinéa du PLU de la commune de Mauguio cité ci-dessus soit modifié de la façon suivante :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire ou logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement ; ».

ENVIRONNEMENT HUMAIN

Quelques habitations sont localisées en bordure du site au nord et à l'est ; Cependant le cœur de ville de Mauguio est situé à environ 4 km à l'est et celui de Pérols à 2 km au sud-ouest.

La création de la plateforme génère des emplois (228 ETP(équivalents temps pleins) à l'horizon 2025) dans une zone de forte activité dont la demande d'emplois est encore très importante.

RICHESSSES NATURELLES

Il ressort des études faites sur les richesses naturelles du site que la réalisation du projet aura un **impact qualifié de très fort sur l'outarde canepetière** du fait du risque de destruction des individus, de destruction de leur habitat et de leur lieu de reproduction.

PATRIMOINE CULTUREL

Monuments historiques : Le projet est implanté à plus de 500 m de tout monument historique.

1.4.2 EAUX

HYDROGÉOLOGIE

3 masses d'eau souterraines sont recensées au niveau de l'aire d'étude. Leur niveau qualitatif est globalement bon, sauf pour la masse d'eau FRDG102 dont l'état chimique est médiocre.

Vis à vis du risque inondation par remontée de nappe phréatique, le site ne présente pas de risque particulier.

HYDROLOGIE

Pour les eaux de surface, la masse d'eau de l'Étang de l'OR référence FRDT11a dispose d'un état chimique bon mais d'un état écologique mauvais à cause de l'eutrophisation du milieu, des pesticides et de l'hydrologie.

Bien que le site soit implanté en limite de la zone rouge de débordement du ruisseau de la Jasse, il n'est pas concerné par les zones inondables liées aux eaux de surface.

De même, il n'est pas concerné par le risque d'inondation par submersion marine. Mais la base cartographique « *georisques* » place le site dans le périmètre du Territoire à Risque d'Inondation (TRI) Montpellier-Lunel-Mauguio-Palavas.

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le projet est cohérent avec les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), ainsi que pour le contrat de milieu Etans de l'Or et du contrat milieu Salaison.

1.4.3 AIR

Les mesures réalisées en 2013 ont montré que la qualité de l'air était satisfaisante autour de l'aéroport, donc au niveau de la zone d'étude en étant bien en deçà des concentrations réglementaires de polluants.

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'aire urbaine de Montpellier a été révisé et approuvé par arrêté préfectoral du 20 octobre 2014. Il impose des contraintes dans l'exploitation de la plateforme en matière de chargement / déchargement des camions sur la plateforme et lors d'un pic de pollution de l'air. Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) du Languedoc-Roussillon a été approuvé par l'Assemblée Régionale le 23 juin 2013 et arrêté par le Préfet de Région le 17 juillet 2013.

1.4.4 CLIMAT ET ÉNERGIE

Selon le scénario retenu pour l'augmentation des températures d'ici la fin du siècle (2° à 4°C), le projet est vulnérable pour le risque « *hausse du niveau de la mer* ». Le projet doit respecter les grands objectifs du Plan de Gestion des Risques Inondations du bassin Rhône-Méditerranée repris dans la Stratégie Locale de Gestions des Risques Inondations (SLGRI).

SITUATION DU PROJET VIS -A-VIS DES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES

Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Pays de l'Or a été élaboré en juillet 2014. Les points concernant le projet ont été pris en compte, en particulier l'installation de panneaux solaires photovoltaïques

1.4.5 BRUIT

Le projet sera implanté dans une zone sensible à l'environnement pour les nuisances sonores existantes :

- l'activité aéroportuaire à proximité immédiate au sud ;
- les activités logistiques des sociétés voisines : Pomona, La Poste, Bolloré logistic,...
- les axes de circulation routière (RD172, chemin St Marcel-le-Neuf).

Le projet est concerné par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport Montpellier Méditerranée approuvé par le Préfet de l'Hérault le 15 février 2007.

Des mesures acoustiques de l'état initial ont été faites ; elles prennent en compte les 2 habitations situées respectivement au nord du projet et en bordure est du site en créant deux zones à émergence réglementée.

1.4.6 DÉCHETS

Le projet respectera les plans existants :

- Plan d'actions départemental de gestion des déchets du BTP de l'Hérault établi en janvier 2003 ;
- Plan départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux de l'Hérault ;
- Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux de la région Languedoc-Roussillon adopté en décembre 2009.

1.4.7 TRANSPORTS

A proximité de la zone du projet, 3 réseaux routiers existent :

- l'autoroute A9 et la desserte locale A709 et leurs échangeurs ;
- la route RD66 reliant l'A709 à la mer (Carnon, Pérols) ;
- la RD189 reliant Mauguio nord avec la RD66 ;

- la RD172 reliant la zone de l'aéroport avec Mauguio sud.

Les données du trafic disponibles de ces axes routiers montrent que la RD66 et la RD189 supportent un trafic important provoquant des bouchons aux heures de pointe au niveau des giratoires de raccordement.

Compte tenu de l'évolution prévisible du trafic en forte augmentation de tous les axes routiers, liée à la requalification des zones commerciales (Le Fenouillet) et au développement du secteur en général, le Conseil Départemental de l'Hérault a proposé la création d'un « **barreau routier** » qui relierait directement la RD189 et la RD172.

Ce nouvel axe servira de connexion entre le Nord du territoire, avec la Métropole à l'ouest, la communauté du Pays de l'Or à l'Est, et le Sud côté littoral.

Ce projet est apparu indispensable, au vu de l'activité de la plateforme de la société NEXIMMO, avec une prévision de :

- environ 100 poids lourds par jour, soit 200 mouvements par jour,
- environ 250 véhicules légers, soit 500 mouvements par jour.

1.4.8 ÉMISSIONS LUMINEUSES

L'éclairage de la plateforme ne sera opérationnel que pendant le fonctionnement et l'exploitation de celle-ci. Il est précisé que tous les projecteurs seront tournés vers le sol pour ne pas générer de pollution lumineuse. L'impact du projet sur les émissions lumineuses peut être considéré comme négligeable.

1.4.9 HYGIÈNE – SANTÉ – SÉCURITÉ PUBLIQUE

Les déchets générés par la plateforme sont classés non dangereux (papier, carton, plastique) ; ils sont gérés comme tels par des procédures de recyclage.

Les bassins de rétention, ainsi que les fossés exutoires sont conçus pour éviter la stagnation de l'eau qui crée un environnement favorable à la prolifération des moustiques.

1.4.10 EFFETS CUMULÉS

L'étude recense tous les projets situés dans un rayon de 5 km depuis 2010 et ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale.

En **phase travaux**, les effets cumulés portent sur :

- les eaux souterraines et l'usage de l'eau : l'impact est qualifié de faible ;
- le paysage : l'impact est qualifié d'acceptable ;
- les nuisances sonores, atmosphériques et lumineuses : les effets sont à relativiser ;
- les déplacements, le transport : les déplacements vont se cumuler ;
- le milieu naturel : les impacts principaux concernent des « compartiments différents (habitats, outarde, sterne naine, ...) ». Les différents projets n'entraînent pas d'impacts cumulés.

En **phase exploitation**, les effets cumulés portent sur :

- les eaux souterraines : tous les projets concernés présentent des impacts résiduels faibles ;
- Le risque inondation : tous les projets concernés ont prévu des mesures pour ne pas aggraver les risques d'inondations dans la zone aéroportuaire ;
- les activités économiques : l'impact est plutôt positif ;
- le paysage : les effets sont qualifiés de globaux ;
- les déplacements : l'étude cite des projets qui peuvent entraîner des effets cumulés importants sur la circulation des routes :
 - RD66 pour les projets : ZAC des portes de l'aéroport, Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique ;
 - RD172 et chemins communaux pour les projets : Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur constate que les effets cumulés de ce projet avec les autres projets recensés présentent des effets résiduels faibles, sauf pour :

- le milieu naturel avec un impact qualifié de fort pour l'avifaune et en particulier pour l'Outarde Canepetière ;
- les déplacements routiers.

1.4.11 SYNTHÈSE ET ÉVALUATION DES MESURES PRISES POUR L'ENVIRONNEMENT

Pour chacun des aspects environnementaux, nous avons constaté que les différentes mesures prévues dans le projet permettaient de ramener l'impact sur l'environnement à un niveau qualifié de faible à acceptable, sauf pour les deux aspects qui sont développés ci-après.

Le milieu naturel

L'étude d'impact comprend un diagnostic écologique et une évaluation des incidences Natura 2000 qui ont été présentés pour avis au Conseil National de la Protection de la Nature. Le projet perturbe l'habitat d'une trentaine d'espèces de la faune protégée. L'espèce principale est l'Outarde Canepetière menacée d'extinction.

Des mesures d'atténuation sont proposées dans le dossier :

- Mesures d'évitement :
Elles consistent à maintenir un secteur arboré à l'Est de la parcelle.

- Mesures de réduction :

R1 : calendrier d'exécution des travaux. Du 1^{er} avril au 15 août, les travaux de débroussaillage, de décapage et de terrassement ne doivent pas débuter (période de reproduction de l'Outarde Canepetière).

D'autres mesures notées R2 à R9 sont classiques allant de l'accompagnement écologique du chantier jusqu'aux recommandations pour un débroussaillage respectueux de la biodiversité.

- Mesures d'accompagnement :

Plantations d'espèces végétales adaptées ;

Mises en place de nichoirs.

- Mesures compensatoires :

La seule espèce nécessitant de la compensation est l'Outarde Canepetière ; il s'agit de créer des espaces ayant un couvert favorable et ensuite de faire un entretien adapté.

L'objectif de compensation proposé et validé par NEXIMMO 106 et par les services instructeurs de la DREAL a été fixé à 22,3 hectares, répartis de la façon suivante :

- une tranche ferme de 12 ha sur l'opération Cossure située dans la plaine de la Crau ;
- 12 ha en acquisition foncière avec gestion de 30 ans sur le secteur de St Marcel Le Neuf à proximité du projet (au Sud) ;
- une tranche conditionnelle de 10,3 ha sur l'opération Cossure si l'acquisition locale n'aboutit pas.

Le coût estimatif des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement est de 14 500 €HT

Le coût estimatif des mesures compensatoires et d'accompagnement est de 900 000€HT

Les transports et les approvisionnements

Les axes principaux de circulation du secteur pour accéder au site sont l'autoroute A9 et A709, puis la RD66, la RD189 et la RD172. Les études de trafic ont montré que la RD66 et la RD189 étaient très chargées aux heures de pointe. C'est pourquoi les collectivités se sont mobilisées pour la création d'un barreau routier partant de la RD189 et desservant la zone logistique par le Nord. Les cinq collectivités suivantes participent au financement du projet pour une réalisation en 2020 : La Région Occitanie, Le Département de l'Hérault, La Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, La Commune de Mauguio-Carnon et La Société Aéroport de Montpellier Méditerranée.

1.5 L'ÉVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

L'entrepôt logistique ne relève pas des rubriques 3000 à 3999 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. Ainsi le volet sanitaire est uniquement qualitatif et ne porte que sur l'air et l'eau.

Le risque sanitaire présenté par le projet peut être qualifié de non significatif.

1.6 L'ÉTUDE DE DANGERS

L'étude de dangers a identifié tous les potentiels de dangers en s'appuyant sur :

- l'accidentologie sur les entrepôts de matières combustibles répertoriés dans une base ARIA (analyse, recherche et informations sur les accidents) maintenue par la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire ;
- les incidents associés aux panneaux photovoltaïques ;
- tous les risques naturels comme la foudre, les phénomènes météorologiques ;
- tous les risques technologique et ceux liés aux infrastructures de transport.

De tous les potentiels de dangers répertoriés, c'est l'incendie qui est le danger prédominant.

L'étude de dangers a permis de faire une analyse critique des risques du projet, afin de les réduire au strict minimum dans des conditions économiquement acceptables pour le maître d'ouvrage.

1.7 LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Par lettre du 25 octobre 2018, le Préfet de l'Hérault a demandé au président de Tribunal Administratif de Montpellier de désigner un commissaire enquêteur en vue de conduire une enquête publique relative à une demande d'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique dans la zone de fret de l'Aéroport de Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio (34130).

Il est précisé que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter a été instruit conformément aux dispositions du code de l'Environnement relatives à **l'autorisation environnementale unique** qui comprend la demande d'autorisation d'exploiter ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) ainsi que la demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

Par **décision N° E18000154 / 34 en date du 26 octobre 2018**, Monsieur Denis CHABERT, magistrat délégué par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, a désigné Monsieur Claude ROUVIERE en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique sus visée.

Suite à sa désignation, le commissaire enquêteur a pris contact avec Mme Albaret du bureau de l'Environnement de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales de la Préfecture de l'Hérault pour récupérer un exemplaire du dossier et avoir quelques informations d'ordre administratif sur celui-ci. Le dossier n'étant pas complet, puisqu'il manquait l'avis du Ministre de la Transition Écologique et Solidaire, m'a été remis en Préfecture le vendredi 2 novembre 2018, sans l'avis du ministre qui est arrivé le 9 novembre 2018. Les instructions de la Préfecture étant de pouvoir démarrer l'enquête dans les meilleurs délais, toutes les relations entre le maître d'ouvrage, la préfecture et le commissaire enquêteur se sont faites par courrier électronique et par téléphone.

De façon à établir un calendrier prévisionnel et préparer un projet d'arrêté préfectoral fixant les modalités de l'enquête, l'enquête a été fixée du **lundi 3 décembre 2018 (8heures) au vendredi 4 janvier 2019 (17heures) pour une durée de 33 jours consécutifs.**

Des contacts avec le maître d'ouvrage ont permis de mettre en place un registre dématérialisé, de définir l'emplacement des panneaux supports de l'avis d'enquête publique sur site et de compléter la présentation du dossier d'enquête composé de 3 classeurs par des sommaires généraux pour une meilleure vision de la part du public.

Le registre dématérialisée choisi par le maître d'ouvrage pour les besoins de cette enquête comporte l'adresse suivante :

<https://www.democratie-active.fr/mauguio-logistique/>

Le registre électronique a été ouvert et accessible au public le **lundi 3 décembre 2018 à 8h au vendredi 4 janvier 2018 à 17h.**

Des contacts ont été pris avec la mairie de Mauguio pour avoir son accord sur les dates de permanence du commissaire enquêteur et pour la date de contrôle et de paraphe des dossiers et du registre papier.

En application de l'article R123-9 du code de l'environnement, le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société

NEXIMMO 106 SAS, en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, un entrepôt logistique à Mauguio par **arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018**, modifié par **arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018**.

En effet une erreur matérielle s'est glissée dans la rédaction de l'adresse internet de la Préfecture dans l'arrêté du 13 novembre 2018.

L'arrêté fixe les modalités de déroulement de l'enquête en conformité avec l'article R123-9 du code sus-visé.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête prévoit dans son article 2.2 quatre permanences en mairie de Mauguio les jours suivants :

- lundi 3 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- mercredi 12 décembre 2018 de 9h00 à 12h00
- jeudi 20 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- vendredi 4 janvier 2019 de 14h00 à 17h00.

D'autre part cet arrêté précise que « *en dehors de ces permanences, il est possible de prendre rendez-vous avec le commissaire enquêteur* ».

Après examen des dossiers, il est apparu que les dossiers, bien que complets, ne disposaient pas d'un sommaire qui récapitulait de façon claire la liste exhaustive des pièces de chaque dossier. A la demande du commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage a ajouté un sommaire dans chaque dossier papier soumis à la consultation du public, ainsi que sur le registre dématérialisé.

D'ailleurs une remarque similaire a été faite par l'Autorité Environnementale dans son avis sur la forme du dossier qui aurait dû être « *réorganisé avec un plan cohérent et lisible* » pour la complète information du public.

Publicité dans la presse

La publicité légale faisant connaître l'ouverture de l'enquête au public a été faite par voie de presse par les services de la Préfecture de l'Hérault dans deux journaux Midi Libre et La Gazette de Montpellier les 15 novembre 2018, 17 novembre 2018 et 6 décembre 2018.

Les mairies de Mauguio et de Pérols ont fait publier l'ouverture de l'enquête par voie d'affichage sur les panneaux municipaux recevant les publications officielles de leur commune. Pour rappel le siège de l'enquête est à la mairie de Mauguio mais la commune de Pérols se situe dans le rayon de 2 km.

D'autre part le maître d'ouvrage a fait procéder à un affichage de l'avis d'enquête sur quatre panneaux d'affichage au format A2 sur fond jaune implantés en périphérie du site et à l'embranchement de la RD172.

Registre dématérialisé

En application du décret N° 2017-626 du 25 avril 2017 codifié à l'article R123-13 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a mis en place un registre dématérialisé permettant la consultation de toutes les pièces du dossier, la déposition des observations et la consultation des observations déjà déposées sur le site <https://www.democratie-active.fr/mauguio-logistique/>

Ce registre n'a été accessible que pendant la stricte durée légale de l'enquête, soit du 3 décembre 2018 à 8h00 au 4 janvier 2019 à 17h00.

Le commissaire enquêteur a contrôlé l'ouverture du registre, l'accessibilité des pièces du dossier et son bon fonctionnement tous les jours d'ouverture de l'enquête, ainsi que sa fermeture le 4 janvier 2019.

Site internet des services de l'État

La préfecture de l'Hérault a publié sur son site internet les avis d'enquête et les dossiers complets.

Publicité complémentaire

Le commissaire enquêteur a demandé à la mairie de Mauguio de bien vouloir faire diffuser les dates de permanence sur les panneaux lumineux de la commune pendant l'enquête. Ce qui a été constaté par le commissaire enquêteur pour les permanences du 20 décembre 2018 et 4 janvier 2019.

Le journal quotidien Midi Libre a publié un article sur le projet le lundi 19 novembre 2018 qui est joint en annexe n° 6.

Le quotidien Midi Libre a publié le dimanche 2 décembre 2018 a publié un article intitulé « *Asics ne viendra pas à Fréjorgues* ».

L'hebdomadaire La Gazette de Montpellier du 6 au 12 décembre 2018 a publié un article intitulé « Aéroport : un oiseau fait fuir Asics ».

Le commissaire enquêteur considère que l'information du public a été faite de façon satisfaisante ; le registre dématérialisé a permis d'améliorer la communication avec le public.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 3 décembre 2018 à 8h00 au vendredi 4 janvier 2019 à 17h00 sur une durée de 33 jours consécutifs.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie de Mauguio les jours suivants :

- lundi 3 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- mercredi 12 décembre 2018 de 9h00 à 12h00
- jeudi 20 décembre 2018 de 14h00 à 17h00
- vendredi 4 janvier 2019 de 14h00 à 17h00

Au cours de ces permanences, le commissaire enquêteur a reçu la visite de 2 personnes selon la répartition suivante :

- lundi 3 décembre 20180 personne
- mercredi 12 décembre 20181 personne
- jeudi 20 décembre 20180 personne
- vendredi 4 janvier 20191 personne

TOTAL2 personnes

Du 3 décembre 2018 au 4 janvier 2019, au total le bilan des observations, propositions et contre-propositions du public qui ont été déposées sur le registre papier et par lettre et sur le registre électronique se chiffre à 6 dépositions réparties de la façon suivante :

Dépositions sur le registre papier :	.....1
Nombre de lettres ou pétitions déposées en mairie :	.....0
Dépositions sur le registre électronique :	.....5
Dépositions verbales auprès du CE :	.....0
TOTAL	.....6 dépositions

Le vendredi 4 janvier 2019 à 17h00, constatant qu'aucune personne ne souhaitait plus le rencontrer, le commissaire enquêteur a clos et signé le registre papier en conformité avec l'article R123-18 du code de l'environnement et de l'article 4 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête.

Il a contrôlé également que la société chargée de la gestion technique du registre numérique avait fait de même pour éviter qu'il y ait des dépositions postérieures à la date de fin de l'enquête.

Pendant la durée de l'enquête aucun incident n'a été signalé. L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein et dans de très bonnes conditions.

2 – CONCLUSIONS MOTIVÉES

2.1 – Conclusions générales

La présente enquête publique s'est déroulée normalement, sans incident notable et dans d'excellentes conditions.

Malgré une durée d'enquête portée à 33 jours consécutifs, la mobilisation du public a été faible.

Au total le public s'est exprimé uniquement par **cinq dépositions** faites sur le registre électronique, une déposition sur le registre papier et par **2 visites** au cours des permanences.

L'enquête se caractérise par les points suivants :

- ✓ une publicité légale et une information du public satisfaisantes ;
- ✓ une absence d'incidents pendant la durée de l'enquête ;
- ✓ une faible participation du public,

- ✓ un dossier complet qui comporte une étude d'impact de bonne qualité mais dont la constitution s'est faite par ajouts de documents successifs, ce qui n'a pas facilité sa lecture ;
- ✓ un projet qui a un impact peu significatif sur l'environnement, sauf pour l'avifaune qui subit un impact fort pour l'Outarde Canepetière ;
- ✓ les délais prescrits par l'arrêté préfectoral ont été respectés ;
- ✓ dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a répondu dans les délais prévus par la réglementation à toutes les observations du public et aux questions posées par le commissaire-enquêteur ;

2.2 – Conclusions sur les enjeux

Dans ce paragraphe, le commissaire-enquêteur a choisi tous les enjeux majeurs susceptibles d'intervenir tant sur le fond que sur la forme de l'enquête pour motiver ses conclusions.

Il sera examiné successivement les enjeux suivants :

- ✓ le respect de la réglementation ;
- ✓ l'information et la participation du public ;
- ✓ la conformité aux documents d'urbanisme ;
- ✓ les impacts sur l'environnement ;
- ✓ les effets sur la santé des riverains et la sécurité publique ;
- ✓ les effets sur le transport et la circulation autour du site ;
- ✓ les aspects d'ordre social et économique ;
- ✓ les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

1er enjeu : le respect de la réglementation

Le commissaire-enquêteur constate que :

Dans le paragraphe 1.3 du rapport, nous avons constaté la liste des textes régissant la présente enquête publique, à savoir :

- les textes régissant l'enquête publique au travers du code de l'environnement,
- les textes régissant l'étude d'impact issus du même code,
- en particulier, les articles L.123-1 et suivants du code de l'Environnement,
- les articles L.512-1 et suivants du même code sur les installations classées,
- les articles L.181-1 et suivants du livre1 – Titre VIII du même code sur l'Autorité Environnementale,
- les articles R.123-1 et suivants du même code,
- l'annexe à l'article R122 .2 (liste des projets soumis à étude d'impact)
- la nomenclature des installations classées et en particulier la rubrique 1510 entrepôts couverts.

Pour compléter l'examen du cadre juridique de ce dossier, il faut noter que :

- le commissaire-enquêteur est désigné par Madame le Président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER par décision N° E18000154 / 34 en date du 26 octobre 2018 visé par Monsieur Denis CHABERT, magistrat délégué par le Président du Tribunal Administratif de Montpellier,
- Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique par arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018.

Les propres analyses du commissaire-enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Toutes les procédures qui s'appliquent à cette enquête ont bien été respectées.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que la réglementation applicable à cette enquête a été intégralement respectée.

2^{ème} enjeu : l'information et la participation du public

Le commissaire-enquêteur constate que :

La publicité réglementaire dans la presse locale a été faite correctement et dans les délais. L'information du public sur site a été concrétisée par 4 panneaux supports de l'avis d'enquête positionnés aux abords des axes de circulation ceinturant le projet.

Une information contenant l'avis d'enquête a été maintenue sur le site des communes de Mauguio et de Pérols, depuis 15 jours avant le début de l'enquête jusqu'au 4 janvier 2019; un registre dématérialisé permettant la consultation du dossier et des observations déjà déposées et l'inscription d'une observation en continu 24h/24 pendant 33 jours a été mis en place.

Une information complémentaire de l'enquête a été faite par la mairie de Mauguio sur les panneaux lumineux d'information de la ville.

Cependant, malgré une très bonne information du public et une large publicité, l'enquête a connu une faible participation du public, puisque seulement 5 dépositions ont été faites sur le registre électronique et une déposition sur le registre papier a été faite au cours de la 4^{ème} permanence du commissaire enquêteur à la mairie de Mauguio.

Les propres analyses du commissaire-enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

La faible participation du public peut s'expliquer par le fait que :

- la zone logistique de l'aéroport Montpellier Méditerranée est éloignée du cœur de la ville de Mauguio de plusieurs km,
- les parcelles de la zone logistique devant héberger le projet ont été classées en UF et AUF au cours de la dernière modification n° 6 du PLU de la commune de Mauguio approuvée le 6 mars 2017 ; de ce fait les parcelles sont passées d'un statut de terres agricoles à terrains constructibles destinés à accueillir des constructions d'entrepôts logistiques,
- la majorité des personnes qui ont déposé une observation habitent dans des habitations proches ou du Hameau de Vauguières Le Haut proches du site.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que l'information du public a été faite dans les règles, mais que la faible participation du public peut s'expliquer par un accord tacite de la population considérant que les décisions majeures avaient été prises lors de la modification du plan local d'urbanisme de la commune de Mauguio.

3^{ème} enjeu : la conformité aux documents d'urbanisme

Le commissaire-enquêteur constate que :

L'étude d'impact du dossier présente l'ensemble des documents permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme en vigueur, ainsi qu'avec les plans, schémas et programmes opposables au projet.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête et dans le dossier sur ce sujet, le commissaire enquêteur relève que :

Le dossier est conforme avec tous les documents d'urbanisme et avec les plans, schémas et programmes opposables au projet :

- Le schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de Languedoc Roussillon.
- Le schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé le 15 décembre 2011.
- Le plan Climat Énergie Territorial (PCET) adopté le juillet 2014.
- Le plan Local d'Urbanisme de la commune de Mauguio (PLU) qui a été approuvé le 17/07/2006 et qui a fait l'objet de la modification n° 6 approuvée le 6 mars 2017.
- La loi Littoral.
- Les schémas de gestion des eaux (SDAGE et SAGE).
- Le guide du Photovoltaïque dans le département de l'Hérault.

Mais le commissaire enquêteur constate qu'il subsiste une ambiguïté dans la conformité du projet du PLU de la commune de Mauguio ; en effet les articles AUF2 et UF2 du règlement stipulent que les constructions d'entrepôts et d'industries sont autorisées, à condition :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire et logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement ; »

Comme l'a fait remarqué l'Autorité Environnementale, cet entrepôt n'est pas lié à la fonction aéroportuaire, du fait que les marchandises sont approvisionnées depuis le port de Marseille par transport routier. Pour être en conformité complète avec le PLU sans aucune ambiguïté, il faudrait que l'alinéa du PLU de la commune de Mauguio cité ci-dessus soit modifié de la façon suivante :

- « Qu'elles soient directement liées à la fonction aéroportuaire ou logistique de la zone ou qu'elles correspondent à une activité utile et nécessaire au fonctionnement ; ».

Dans sa réponse à l'Autorité Environnementale, le maître d'ouvrage a également apporté des éléments de réponse et justifié le fait que :

- le PADD du PLU de Mauguio précise que la zone de l'aéroport doit « conforter le rôle de pôle économique de l'aéroport en permettant un développement plus étendu de sa zone d'activité, pas exclusivement lié à l'activité aéroportuaire ».

Les propres analyses du commissaire-enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Sur le plan réglementaire, le projet est tout à fait conforme aux règles d'urbanisme, puisque les parcelles qui supportent le projet de ces installations sont classées en zone UF et AUF, dont le règlement autorise les constructions d'entrepôts.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que le projet est compatible avec tous les documents d'urbanisme, ainsi que son articulation avec les plans schémas et programmes qui y sont rattachés mais recommande que, pour lever toute ambiguïté, le PLU de la commune de Mauguio soit modifié en remplaçant le terme « aéroportuaire et logistique » par « aéroportuaire ou logistique » dans les articles UF2 et AUF2 des zones UF et AUF du règlement d'urbanisme.

4^{ème} enjeu : les impacts sur l'environnement

Le commissaire enquêteur constate que :

L'étude d'impact montre que l'une des principales atteintes à l'environnement est celle subie par le milieu naturel. Le diagnostic écologique et l'évaluation des incidences Natura 2000 expose que le terrain sur lequel est implanté le projet est occupé par une trentaine d'espèces de la faune protégée. L'espèce principalement impactée est l'Outarde Canepetière menacée d'extinction qui utilise cet espace comme habitat.

Nous avons vu ci-dessus que différentes mesures d'atténuation prévues dans le projet permettaient de ramener l'impact sur l'environnement à un niveau qualifié de plus faible pour l'Outarde Canepetière. Il s'agit de :

- Mesures d'évitement :
Elles consistent à maintenir un secteur arboré à l'Est de la parcelle.

- Mesures de réduction :

Du 1^{er} avril au 15 août, les travaux de débroussaillage, de décapage et de terrassement ne doivent pas débuter (période de reproduction de l'Outarde Canepetière).

D'autres mesures notées R2 à R9 sont classiques allant de l'accompagnement écologique du chantier jusqu'aux recommandations pour un débroussaillage respectueux de la biodiversité.

- Mesures d'accompagnement :

Plantations d'espèces végétales adaptées et mises en place de nichoirs.

- Mesures compensatoires :

La seule espèce nécessitant de la compensation est l'Outarde Canepetière ; il s'agit de créer des espaces ayant un couvert favorable et ensuite de faire un entretien adapté.

L'objectif de compensation a été fixé à 22,3 hectares, répartis de la façon suivante :

- une tranche ferme de 12 ha sur l'opération Cossure située dans la plaine de la Crau ;

- 12 ha en acquisition foncière avec gestion de 30 ans sur le secteur de St Marcel Le Neuf à proximité du projet (au Sud) ;
- une tranche conditionnelle de 10,3 ha sur l'opération Cossure si l'acquisition locale n'aboutit pas.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage fait remarquer que :

Des assurances d'acquisition des terrains de compensation sont apportées par le maître d'ouvrage :

- lettre de la SAFER Occitanie du 04 octobre 2018 avec avis favorable pour l'acquisition par Neximmo d'une parcelle de 12ha, à détacher de la parcelle DY21 situé à proximité du projet à St Marcel-le-Neuf ;
- lettre de Caisse des dépôts et Consignations Biodiversité du 6 juillet 2018 autorisant Neximmo à utiliser le site Naturel de Compensation de Cossure pour l'acquisition de 22 unités de compensation.

Les propres analyses du commissaire enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Le ministre sollicité pour avis le 12 avril 2018 a rendu un avis favorable le 9 novembre 2018 avec 4 réserves demandant au service instructeur de contrôler les acquisitions foncières de compensation et au préfet d'inclure dans l'arrêté préfectoral des restrictions sur les dates de démarrage des travaux et de détailler les autres mesures ERC³.

Le terrain de 12ha situé à St Marcel-le-Neuf est situé à quelques centaines de mètres du projet. On peut imaginer que les Outardes Canepetières pourront logiquement coloniser ce terrain, dans la mesure où ce terrain sera entretenu pour convenir aux spécificités de l'espèce selon les mesures de compensation décrites en détail dans le dossier et imposées dans l'arrêté préfectoral.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que les impacts sur l'environnement sont acceptables, bien que importants sur l'Outarde canepetière, mais que les mesures compensatoires permettent de rendre cette situation acceptable.

5^{ème} enjeu : les effets sur la santé des riverains et sur la sécurité publique

Le commissaire enquêteur constate que :

Des riverains ont fait des dépositions qui recourent plusieurs enjeux environnementaux qui sont traités dans l'étude d'impact.

Mme Marielle SICARD, riveraine, venue à la deuxième permanence a fait part de sa crainte de subir le bruit de l'entrepôt et des camions de livraison et aussi du risque inondation lié à l'imperméabilisation des sols.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage fait remarquer que :

Le risque inondation a été largement étudié dans le projet ; des bassins de rétention largement dimensionnés selon la méthode de la MISE³⁴ permettront un écoulement des eaux vers l'Étang de l'Or dans le cadre d'un écoulement des eaux de fréquence biennale.

Le risque bruit et vibrations sera traité en application de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée le 21 juillet 2017 sur 5 points de mesures, dont 2 points en zone à émergence réglementée (situés à proximité d'habitations riveraines au Nord et en bordure Est du site).

Les propres analyses du commissaire enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Des mesures acoustiques de l'état initial ont été faites ; elles prennent en compte les 2 habitations situées respectivement au nord du projet et en bordure est du site en créant deux zones à émergence réglementée. Des mesures acoustiques seront faites, si le projet se réalise, après 6 mois de fonctionnement.

Pour le risque inondation, il a été traité en application des règles fixées par la Police de l'Eau du département de l'Hérault qui sont plus exigeantes que la méthode des pluies.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que les effets sur la santé des riverains et sur

³ ERC = mesures Éviter, Réduire, Compenser.

la sécurité publique seront très faibles.

6^{ème} enjeu : les effets sur les transports et la circulation autour du site

Le commissaire enquêteur constate que :

Dans la déposition RE3, M. Marc DURRA se demande pourquoi, à l'heure de la transition écologique, faire circuler des poids lourds sur un réseau routier déjà saturé, qui plus est à proximité d'une école?

De même M. Jean Luc FOURNIER (RE2), M. Claude MARCADIER (RE5), M. Daniel BOURGUET (RE6) et M. Jean MONTAHUT (RP1) posent la question de l'inadaptation du réseau de transport existant au regard des difficultés de circulation actuelles avec l'apport de trafic en camions d'un tel projet et les perspectives d'aggravation de trafic avec tous les autres projets connus et à venir.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage fait remarquer que :

« Pour définir la nature des aménagements, des études préliminaires ont été co-financées par les 5 parties prenantes à l'aménagement du secteur ouest du Pays de l'Or et menées en partenariat dès 2016. Elles ont permis d'obtenir un consensus sur le choix d'un tracé routier (variante 1a).

Le Département a produit le 11 janvier 2018 un projet de convention relative aux modalités de participation financière à la réalisation du barreau de liaison entre la RD 189 et la RD 172 sur la Commune de Mauguio-Carnon. Ce projet de convention organise une répartition des participations financières entre les différents partenaires impliqués par le développement du secteur sud de Montpellier, à savoir la Région Occitanie, le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, la Société Aéroport de Montpellier Méditerranée et la Commune de Mauguio-Carnon.

Cette convention organise la réalisation des aménagements routiers suivants :

- *Création d'une nouvelle voirie située à l'est de la RD 172 E1, avec un raccordement sur le giratoire existant de la RD172 et un nouveau giratoire à créer sur la RD189 ;*
- *mise à 2 voies de la RD189, entre la RD66 et le giratoire de la Banquière, dans le sens Mauguio vers Lattes comprenant l'élargissement des bretelles d'entrée à 2 voies du giratoire existant*
- *réalisation d'un aménagement de modes doux adapté au caractère semi-urbain de la zone, aux contraintes de sécurité et en cohérence avec le schéma du réseau cyclable en cours d'élaboration dans le cadre du Plan Global des Déplacements de l'agglomération du Pays de l'Or. »*

Le planning prévisionnel prévoit une phase AVP - concertation - enquêtes réglementaires durant les années 2018/2019 une phase PRO - DCE - acquisitions foncières (à l'amiable) en 2019 et une phase Travaux en 2020 et sur une durée totale de 6 mois.

Les propres analyses du commissaire enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Le problème de la mauvaise adaptation des axes routiers et des réseaux de circulation pour desservir la plateforme logistique a déjà été abordé au cours d'une précédente enquête publique faite en 2014 sur une zone élargie dénommée Logistic Park. A la suite de cela, une étude diligentée par le Département de l'Hérault, en collaboration avec la Région Occitanie, la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or et la SA Montpellier Méditerranée a conclu à la création d'un barreau routier reliant directement la D189 et la D172 desservant la zone logistique depuis le giratoire.

La création de ce barreau routier ne fait pas partie du dossier de la présente enquête. Cependant l'Autorité Environnementale rappelle qu'elle a déjà rendu plusieurs avis portant sur cette zone d'activité, dont le dernier avis en novembre 2016 sur le projet d'aéropôle logistique. Elle préconisait notamment de reprendre l'étude d'impact et de la faire porter sur l'ensemble des aménagements envisagés et en particulier sur le barreau routier nécessaire pour améliorer l'accès du site.

Les dépositions du public ont porté en majorité sur cette problématique. C'est donc un sujet qui aurait mérité de faire partie du présent dossier.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que les quelques éléments contenus dans le dossier sur la création du barreau routier à la suite de la demande de l'Autorité Environnementale

sont positifs et devraient permettre de ne pas détériorer davantage les conditions de circulation aux alentours du site mais que cela devra être confirmé dans le cadre de l'étude du projet de barreau routier par le département de l'Hérault et de la concertation avec les habitants de la commune de Mauguio et en particulier avec ceux de Vauguières le Haut.

Il faudra aussi créer en parallèle du barreau routier des pistes cyclables pour les déplacements doux qui sont inexistantes dans tout le secteur et les relier autant que possible au réseau des pistes cyclables de l'Agglomération du Pays de l'Or et de la Métropole de Montpellier.

7^{ème} enjeu : les aspects d'ordre social et économique

Le commissaire enquêteur constate que :

Aucune déposition n'a porté sur le volet économique et social du projet.

Les propres analyses du commissaire enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

Le dossier d'enquête a mis en avant le maintien en poste des salariés de l'entrepôt actuel d'ASICS situé à Gallargues le Montueux, qui pourraient très facilement venir travailler à Mauguio. En plus du maintien en poste des salariés permanents, des recrutements pourraient être faits pour compléter l'effectif.

Sur le plan économique, la construction et la maintenance de cette structure vont générer des emplois locaux pour le secteur du bâtiment et du génie civil.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que les aspects d'ordre social et économique liés à l'implantation de cet entrepôt sont positifs.

8^{ème} enjeu : les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Le commissaire enquêteur constate que :

L'étude recense tous les projets situés dans un rayon de 5 km depuis 2010 et ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale.

Les effets cumulés du projet de création de la plateforme logistique avec les autres projets connus portent principalement sur les déplacements et les transports, tant en phase travaux qu'en phase exploitation. L'étude cite des projets qui peuvent entraîner des effets cumulés importants sur la circulation des routes :

- RD66 pour les projets : ZAC des portes de l'aéroport, Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique ;
- RD172 et chemins communaux pour les projets : Aéroport logistique, Entrepôt, le présent projet de plateforme logistique.

Les propres analyses du commissaire enquêteur sur ce sujet le conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations contenues dans le dossier et suite à sa propre analyse, le commissaire enquêteur considère que le projet pourrait avoir un effet plutôt négatif cumulé avec d'autres projets sur la circulation des axes routiers du secteur, compte tenu du fait que nous constatons déjà des difficultés de circulation aux heures de pointe quotidiennes. Mais que la création du barreau routier annoncé pour 2020 pourra atténuer localement ces difficultés.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES SUR LES ENJEUX MAJEURS :

Après avoir examiné successivement les enjeux majeurs, le commissaire-enquêteur considère que :

- la réglementation applicable à cette enquête a été intégralement respectée ;
- l'information du public a été faite dans les règles, mais que la participation du public s'est avérée faible malgré une intervention des riverains du projet ;

- le projet est conforme avec tous les documents d'urbanisme, ainsi que son articulation avec les plans schémas et programmes qui y sont rattachés mais recommande que, pour lever toute ambiguïté, le PLU de la commune de Mauguio soit modifié en remplaçant le terme « *aéroportuaire et logistique* » par « *aéroportuaire ou logistique* » dans les articles UF2 et AUF2 des zones UF et AUF du règlement d'urbanisme ;
- les impacts du projet sur l'environnement sont acceptables, bien que importants sur l'Outarde canepetière, mais que les mesures compensatoires permettent de rendre cette situation acceptable ;
- les effets sur la santé des riverains et sur la sécurité publique seront très faibles ;
- les quelques éléments contenus dans le dossier sur la création du barreau routier à la suite de la demande de l'Autorité Environnementale sont positifs et devraient permettre de ne pas détériorer davantage les conditions de circulation aux alentours du site mais que cela devra être confirmé dans le cadre de l'étude du projet de barreau routier par le département de l'Hérault et de la concertation avec les habitants de Vauguières le Haut et des alentours. Il faudra aussi créer en parallèle du barreau routier des pistes cyclables pour les déplacements doux qui sont inexistantes dans tout le secteur et les relier autant que possible au réseau des pistes cyclables de l'Agglomération du Pays de l'Or et de la Métropole de Montpellier ;
- l'impact du projet sur les aspects d'ordre social et économique est très positif ;
- le projet pourra avoir un effet plutôt négatif cumulé avec d'autres projets sur la circulation des axes routiers du secteur, compte tenu du fait que nous constatons déjà des difficultés de circulation aux heures de pointe quotidiennes.

3 – AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Après avoir vérifié le respect de la procédure de l'enquête publique conformément aux dispositions du Code de l'Environnement,

Après avoir contrôlé que l'enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation d'exploiter un entrepôt sur le site de l'Aéroport Montpellier Méditerranée s'était déroulée en conformité avec les dispositions de l'arrêté préfectoral n° 2018-I-1229 du 13 novembre 2018, modifié par arrêté préfectoral n° 2018-I-1241 du 14 novembre 2018 du préfet de l'Hérault et dans de bonnes conditions,

Après avoir étudié le dossier d'enquête publique et en particulier l'étude d'impact et contrôlé qu'il était conforme aux dispositions réglementaires en vigueur et à la rubrique 1510 pour les entrepôts couverts de la nomenclature des installations classées.

Après avoir pris connaissance de l'avis des administrations et de celui de l'Autorité Environnementale, du Conseil National de la Protection de la Nature,

Après avoir pris connaissance de l'avis de la mairie de Mauguio,

Après avoir pris connaissance de l'avis favorable du Ministre de la Transition Écologique et Solidaire du 9 novembre 2018 assorti de 4 réserves, dont les principales portent sur l'obligation pour la société Neximmo 106 de fournir des preuves d'achat des 12 unités de compensation du site naturel de compensation de Cossure dans la plaine de La Crau et la preuve d'achat de 12 ha avec gestion compensatoire sur le site de Saint Marcel-le-Neuf à proximité du projet, les preuves d'achats étant contrôlées par le service instructeur,

Considérant que le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public, en mairie de Mauguio, sur le site internet du registre dématérialisé <https://www.democratie-active.fr/mauguio-logistique/> et sur le site de la préfecture de l'Hérault pendant 33 jours consécutifs du lundi 3 décembre 2018 au vendredi 4 janvier 2019, que l'information du public a été parfaitement réalisée et que le public avait la possibilité de déposer ses observations par voie électronique,

Considérant que le dossier est conforme à tous les documents d'urbanisme, bien que le commissaire enquêteur ait recommandé ci-dessus de procéder à une légère modification des articles UF 2 et AUF2 du règlement d'urbanisme des zones UF et AUF du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Mauguio pour éviter tout recours inutile,

Considérant que les impacts du dossier sur l'environnement sont jugés faibles, sauf pour la présence de l'outarde canepetière sur le site de Fréjorgues qui est conditionné par le maintien de parcelles en friche qui seront acquises par le maître d'ouvrage au titre des mesures compensatoires,

Considérant que les avantages du projet sur le plan social et économique sont largement supérieurs aux inconvénients qu'il peut susciter,

Considérant que le maître d'ouvrage a pris en compte les avis émis par les services consultés et ceux émis par l'Autorité Environnementale,

le commissaire enquêteur émet

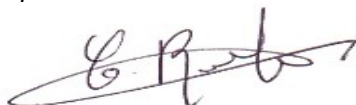
un AVIS FAVORABLE

A LA DEMANDE PRÉSENTÉE PAR LA SOCIÉTÉ NEXIMMO 106 SAS EN VUE D'ÊTRE AUTORISÉE A CRÉER UN ENTREPÔT LOGISTIQUE DANS LA ZONE DE FRET DE L'AÉROPORT DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE

avec une réserve :

Les quatre points de réserve mentionnés dans la lettre du MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE dans son avis favorable du 9 novembre 2018 devront être strictement respectés :

1. « *que les travaux de débroussaillage, décapage et terrassement soient interdits entre le 15 avril et le 15 août* » ;
2. « *qu'au plus tard à la date de signature de l'arrêté préfectoral, la société Neximmo 106 fournisse au service instructeur la preuve d'achat d'au moins 12 unités de compensation du site naturel de compensation Cossure géré par la Caisse des Dépôts et Consignation Biodiversité* » ;
3. « *qu'au plus tard un an à compter de la signature de l'arrêté préfectoral, la société Neximmo 106 fournisse au service instructeur la preuve d'achat d'au moins 12 ha, avec gestion compensatoire an solution locale (de type secteur de Saint Marcel-le-Neuf dans la commune de Mauguio), portant l'ensemble des compensations à au moins 24 ha...* »
4. « *que l'ensemble des autres mesures ERC du dossier de demande de dérogation applicables à l'outarde soit repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale* ».



**Le commissaire-enquêteur
Claude ROUVIERE**

ANNEXES DU RAPPORT

ooo

- ANNEXE 1 - 1.1 - Décisions du Tribunal Administratif
- 1.2 - Déclaration sur l'honneur
- ANNEXE 2 - 2.1- Arrêté Préfectoral 2018-I-1229 du 13 novembre 2018
- 2.2 - Arrêté Préfectoral 2018-I-1241 du 14 novembre 2018
- ANNEXE 3 - Note au service urbanisme de la mairie de Mauguio
- ANNEXE 4 - Publications dans la presse régionale
 - 4.1 - Midi libre 15 novembre 2018
 - 4.2 - Midi libre 06 décembre 2018
 - 4.3 - La Gazette du 15 au 21 novembre 2018
 - 4.4 - La Gazette du 06 au 12 décembre 2018
 - 4.5 - Panneau lumineux ville de Mauguio
 - 4.6 - Midi libre 19 novembre 2018
 - 4.7 - Midi libre 02 décembre 2018
 - 4.8 - Midi libre 17 novembre 2018
 - 4.9 - La Gazette du 06 au 12 décembre 2018
- ANNEXE 5 - 5.1 - Certificat d'affichage à la mairie de Mauguio
- 5.2 - Certificat d'affichage à la mairie de Pérols
- ANNEXE 6 - 6.1 - Constats d'huissier établis à la demande du maître d'ouvrage
- 6.2 - Constats d'huissier établis à la demande du maître d'ouvrage
- 6.3 - Constats d'huissier établis à la demande du maître d'ouvrage
- ANNEXE 7 - Délibération de conseil municipal de la ville de Mauguio
- ANNEXE 8 - Lettre de notification au maître d'ouvrage du procès-verbal de synthèse des observations et propositions du public
- ANNEXE 9 - Procès-verbal de synthèse des observations et propositions du public
- ANNEXE 10 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage
- ANNEXE 11 - Registre d'enquête publique
- ANNEXE 12 - Dossiers soumis à l'enquête publique en mairie de Mauguio, visés et paraphés par le commissaire enquêteur

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
MONTPELLIER

26/10/2018

N° E18000154 /34

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL
ADMINISTRATIF

Décision portant désignation d'un commissaire-enquêteur

Vu enregistrée le 25 octobre 2018, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet de l'Hérault demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique, portant sur les communes de Mauguio et Pérols, relative à la demande présentée par la société NEXIMMO 106 SAS (groupe NEXITY) en vue d'être autorisée à créer un entrepôt logistique dans la zone de fret de l'Aéroport de Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-5 ;

Vu la décision en date du 15 octobre 2018 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué M. Denis CHABERT, vice-président, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2018 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Claude ROUVIERE est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.


ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : L'indemnisation du commissaire-enquêteur sera assurée par la société NEXIMMO 106 SAS, responsable du projet, en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui lui sont dues.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet de l'Hérault et à Monsieur Claude ROUVIERE ; Copie en sera adressée à la société NEXIMMO 106 et aux maires des communes de Mauguio et Pérols.

Fait à Montpellier, le 26 octobre 2018.

Le magistrat-délégué,


Denis CHABERT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Montpellier, le 26/10/2018

TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MONTPELLIER

6, rue Pitot
CS 99002

34063 MONTPELLIER CEDEX 02

Téléphone : 04.67.54.81.00

Télécopie : cf site internet

Greffe ouvert du lundi au vendredi de
08h30 à 12h30 - 13h30 à 17h00

Monsieur Claude ROUVIERE
1, avenue du Moulin à Vent
34160 CASTRIES

Dossier n° : E18000154 / 34

(à rappeler dans toutes correspondances)

DECLARATION SUR L'HONNEUR

Enquête publique, portant sur les communes de Mauguio et Pérols, relative à la demande présentée par la société NEXIMMO 106 SAS (groupe NEXITY) en vue d'être autorisée à créer un entrepôt logistique dans la zone de fret de l'Aéroport de Montpellier Méditerranée sur la commune de Mauguio ;

Je soussigné, Monsieur Claude ROUVIERE, directeur des services techniques du CHU de Montpellier, retraité, demeurant 1, avenue du Moulin à Vent, CASTRIES (34160), désigné pour l'enquête publique susvisée, déclare sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement.

A Castries

Le 27 Octobre 2018

Signature

