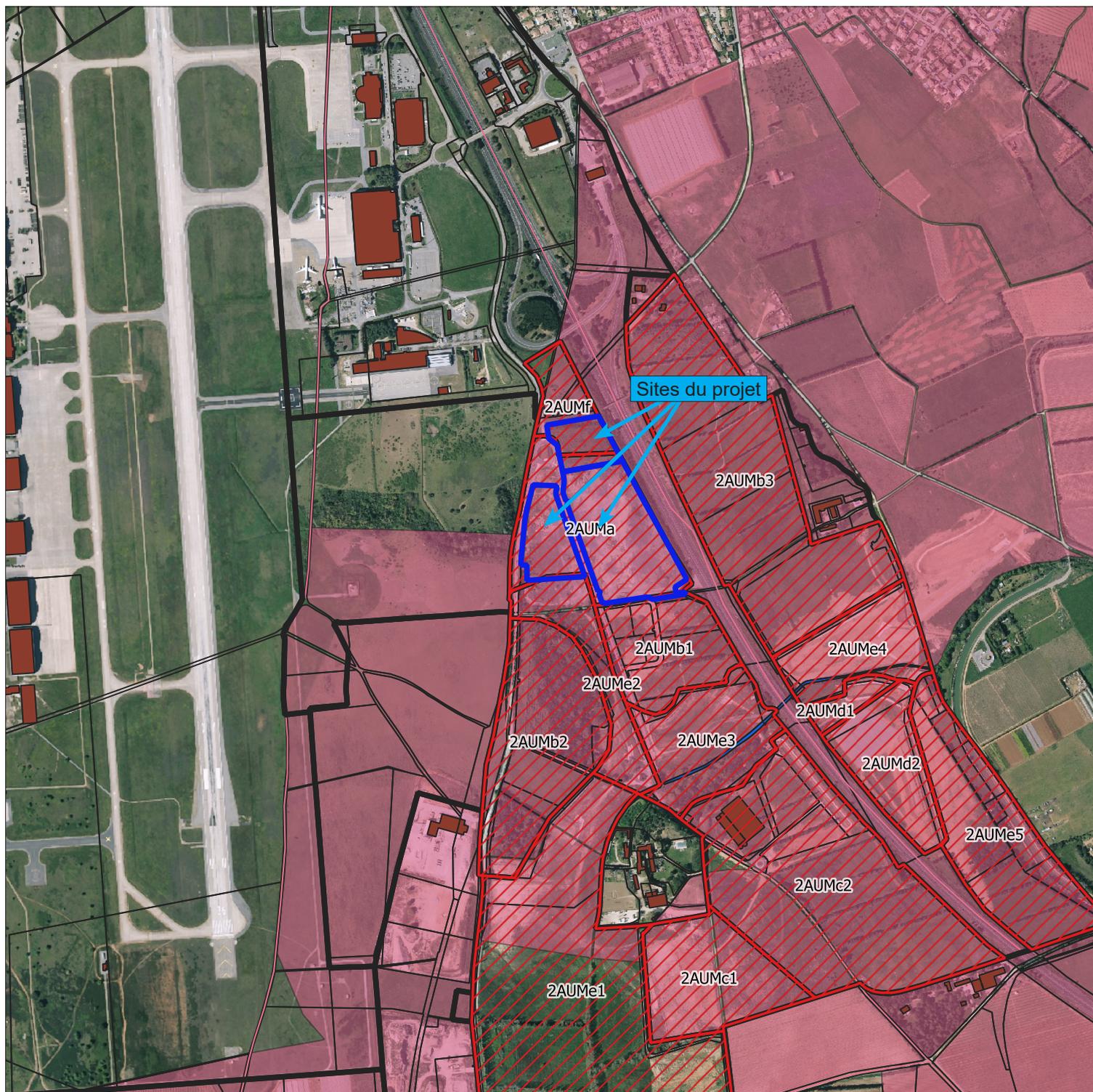


La zone AOC viticole de la plaine de la Costière sur le site du projet



Emprise de la ZAC MITRA.



Zone AOC viticole «Costières de Nîmes».

d. Etat initial et zones susceptibles d'être touchées

Le projet se situe dans une zone équipée, destinée à l'activité économique. Son terrain d'assiette est constitué :

- D'une ancienne base de stockage d'enrobé pour l'autoroute A 54 (pour l'essentiel de sa superficie),
- D'une zone de remblais, aux sols hétérogènes et accidentés.

Ces terrains ont déjà perdu leur intérêt agronomique. Ils ne représentent aucun potentiel agricole.

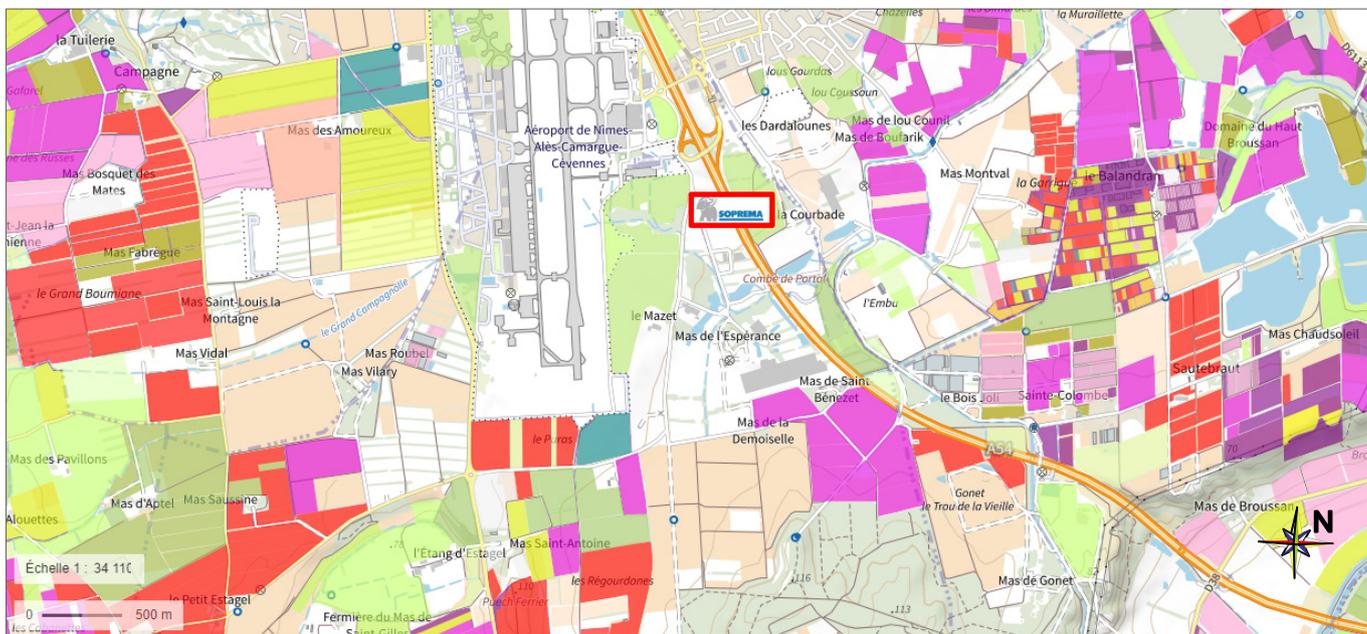
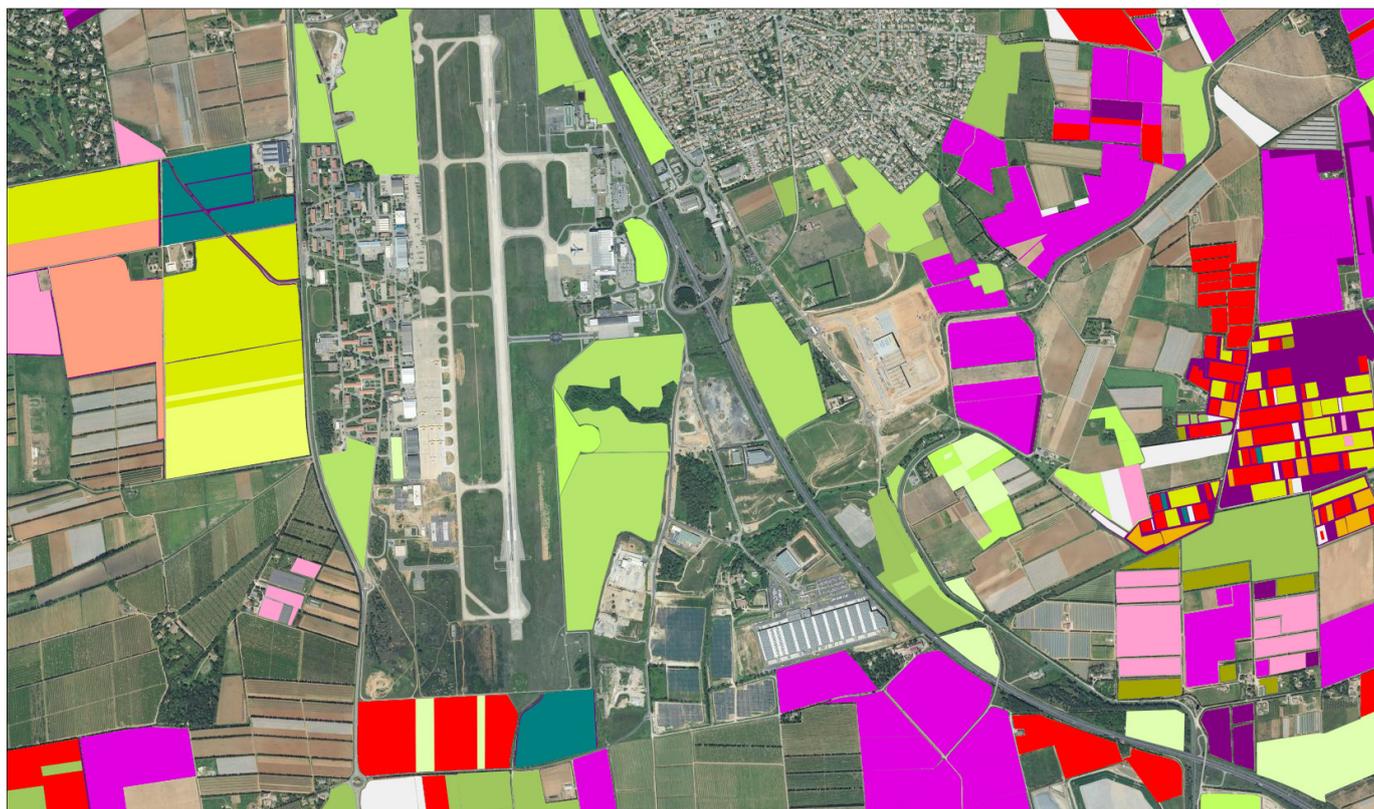


Figure 45 : l'espace agricole au voisinage du projet (source : GEOPORTAIL)



■ Blé tendre	■ Riz
■ Maïs grain et ensilage	■ Légumineuses à grains
■ Orge	■ Fourrage
■ Autres céréales	■ Estives et landes
■ Colza	■ Prairies permanentes
■ Tournesol	■ Prairies temporaires
■ Autre oléagineux	■ Vergers
■ Protéagineux	■ Vignes
■ Plantes à fibres	■ Fruit à coque
■ Semences	■ Oliviers
■ Gel (surface gelée sans production)	■ Autres cultures industrielles
■ Gel industriel	■ Légumes ou fleurs
■ Autres gels	■ Canne à sucre
■ Riz	■ Arboriculture
	■ Divers
	■ Non disponible

L'usine sera implantée en zone d'activités économiques. Cette zone est limitée à l'Ouest par l'aérodrome de Nîmes - Garons et à l'Est par l'autoroute A54.

Au-delà, de nombreuses parcelles agricoles sont recensées et représentaient, en 2018, 76,5% de la surface du territoire communal de Saint-Gilles (11 700 ha).

L'agriculture est orientée essentiellement vers le travail des vignes, les plantations de riz, les prairies fourragères et des vergers.

Le terrain d'assiette du projet n'est constitué d'aucune parcelle agricole déclarée à la PAC, ni simplement agricole.

Aux abords du site coté Ouest, les terrains ne sont pas cultivés mais utilisés pour la production de fourrage. La présence de l'usine n'aura pas d'incidence sur cette activité.

e. Incidences du projet et consommation d'espace agricole

Le projet ne consomme aucun espace agricole ni n'aura d'impact direct ou indirect sur l'exploitation et l'économie agricole. Cet impact s'est produit lors de la création de la ZAC.

5. LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS

a. Etat initial et caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées

DESSERTE DE LA ZONE ET COMPTAGES

La desserte de la ZAC Mitra est assurée par l'A54, qui la traverse (échangeur autoroutier Nîmes - Garons). D'autres infrastructures routières permettent l'accès à la zone d'étude :

- la départementale 42 à l'Ouest de l'aéroport, reliant Nîmes à Saint-Gilles,
- la départementale 442 A à l'Est de l'autoroute 54, qui traverse Garons pour rejoindre Saint-Gilles,
- la départementale 6113, également à l'Est de l'autoroute, reliant Bouillargues à Arles.

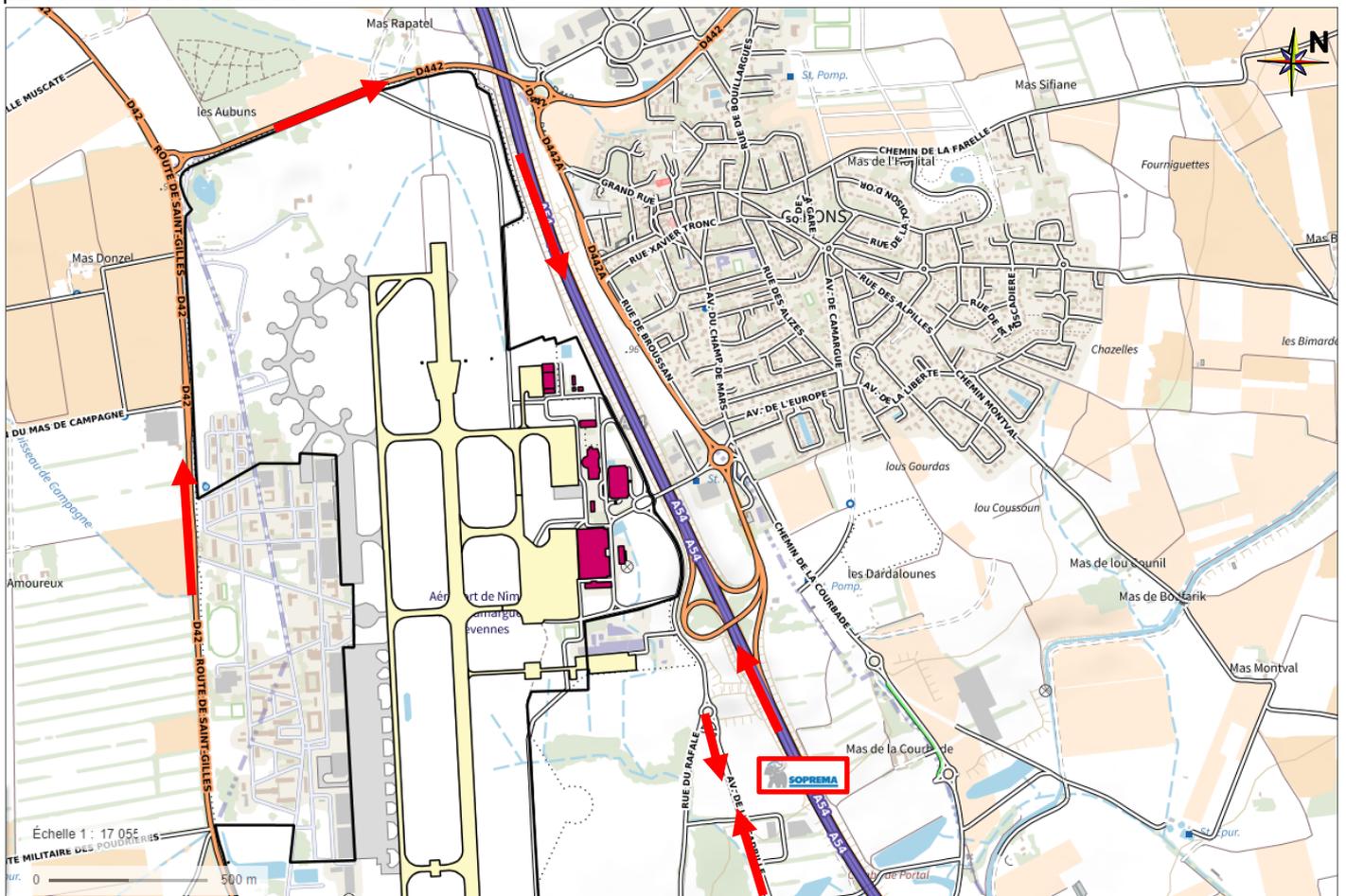
Le trafic journalier de ces axes routiers a fait l'objet de relevés indiquant les comptages suivants :

Comptage	A54	RD42	RD442 A	RD6113
En nb total de véhicules	40 500	8 140	8 567	12 510
En % de poids lourds (PL)	17,5 %	NC*	NC	NC
En moyenne journalière de PL	7 085	NC	NC	NC

*Non comptabilisé

ACCES A LA ZAC MITRA

La ZAC est desservie directement par l'autoroute A54 et par la RD442A. L'accès à la future usine s'effectue ensuite par l'avenue de l'escadrille.



Source : geoportail.gouv.fr, janvier 2021

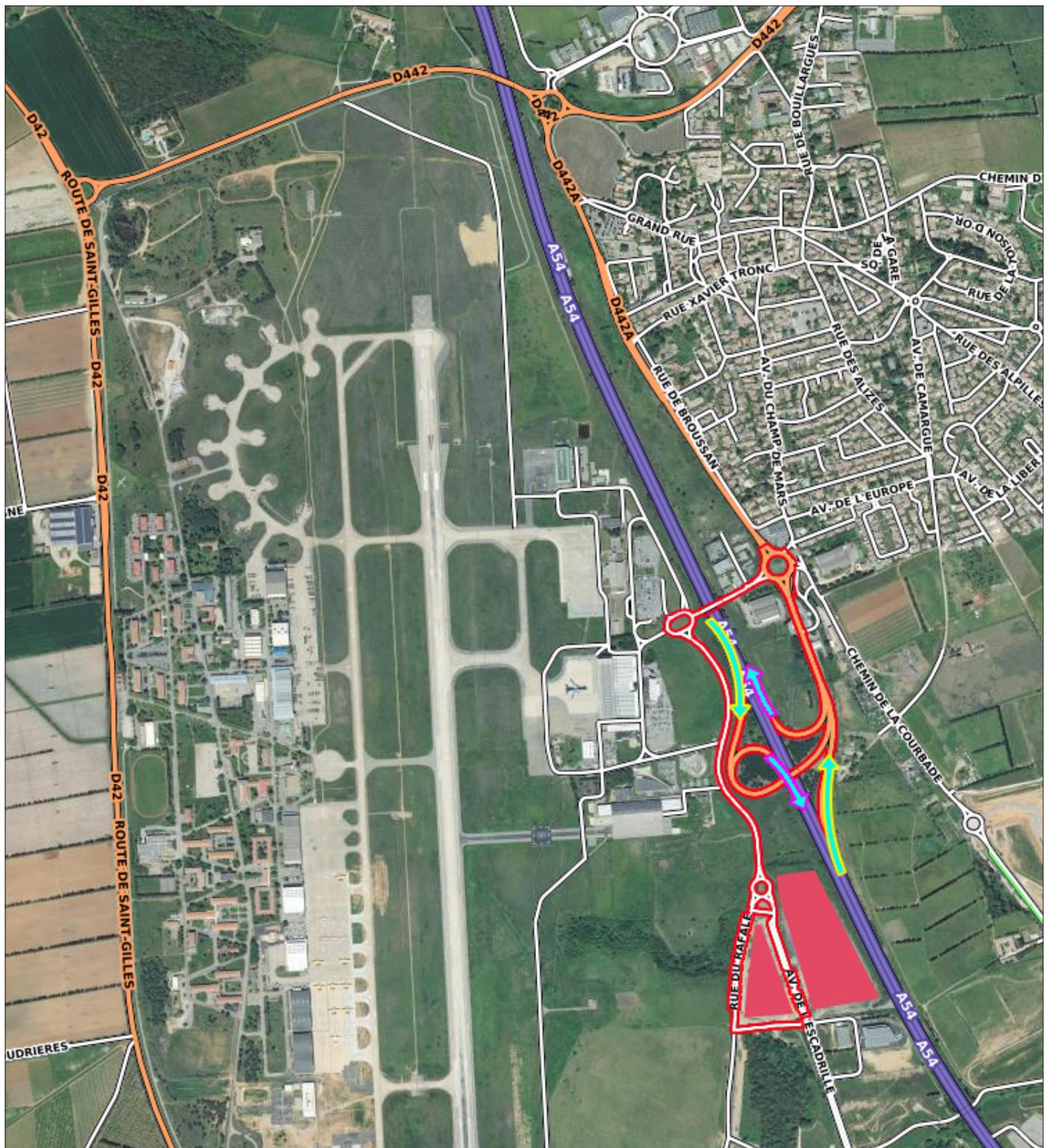
➔
Accès à la zone.

Accès principaux de l'usine

Le projet d'usines bénéficiera d'un accès quasi direct à l'A54, qui supportera l'essentiel du trafic camions induit par l'activité. Avec ce moyen de projection et de diffusion de la production, le trafic poids lourds induit ne transitera pas par des voies secondaires, au bénéfice de la protection du réseau et de la sécurité routière : pas d'injection de camions sur des voies non destinées à les recevoir ou supportant un trafic de nature différente (trajets pendulaires domicile travail autre que ceux propres à la ZAC MITRA, par exemple).

En terme de nuisance induites par le trafic lié à l'usine et au fonctionnement de l'usine : le projet se situe au milieu d'un ensemble dédié à l'activité économique. A l'exception du «Mas de l'Espérance» (chambres d'hôtes de prestige) anciennement mas vigneron, situé à un peu plus de 500 m de l'usine, les premiers groupes d'habitations sont situés à environ 800 m (zones d'habitat pavillonnaire de Garons). L'ensemble de ces logements est séparé du projet par l'autoroute.

Le contexte général de la ZAC est assez bruyant, notamment en raison des décollages - atterrissages des avions sur les pistes toutes proches de l'aéroport coté Ouest (un Plan soumis à un Plan d'Exposition au Bruit (PEB)). Coté Est, l'autoroute produit aussi des nuisances sonores importantes.



ACCES AU TERRAIN D'ASSIETTE DU PROJET

Trois accès sont prévus, sur le rond-point, avenue de l'Escadrille et rue du mirage.

L'accès via le rond-point permettra de rallier un parking poids lourds, lui-même connecté par une voie de desserte de l'usine : quais de chargement – déchargement coté Ouest du bâtiment puis aire de dépotage adjacent à l'usine avec retournement. L'accès par le Sud sera destiné aux VL et sans connexion avec les rotations de camions (pas de superposition des entrées / sorties du personnel dans l'usine et de la circulation des poids lourds).

En connectant l'accès technique de l'usine sur le rond-point (poids lourds) toutes les conditions de sécurité pour l'entrée - sortie des camions sur le réseau routier vers l'autoroute sont garanties.

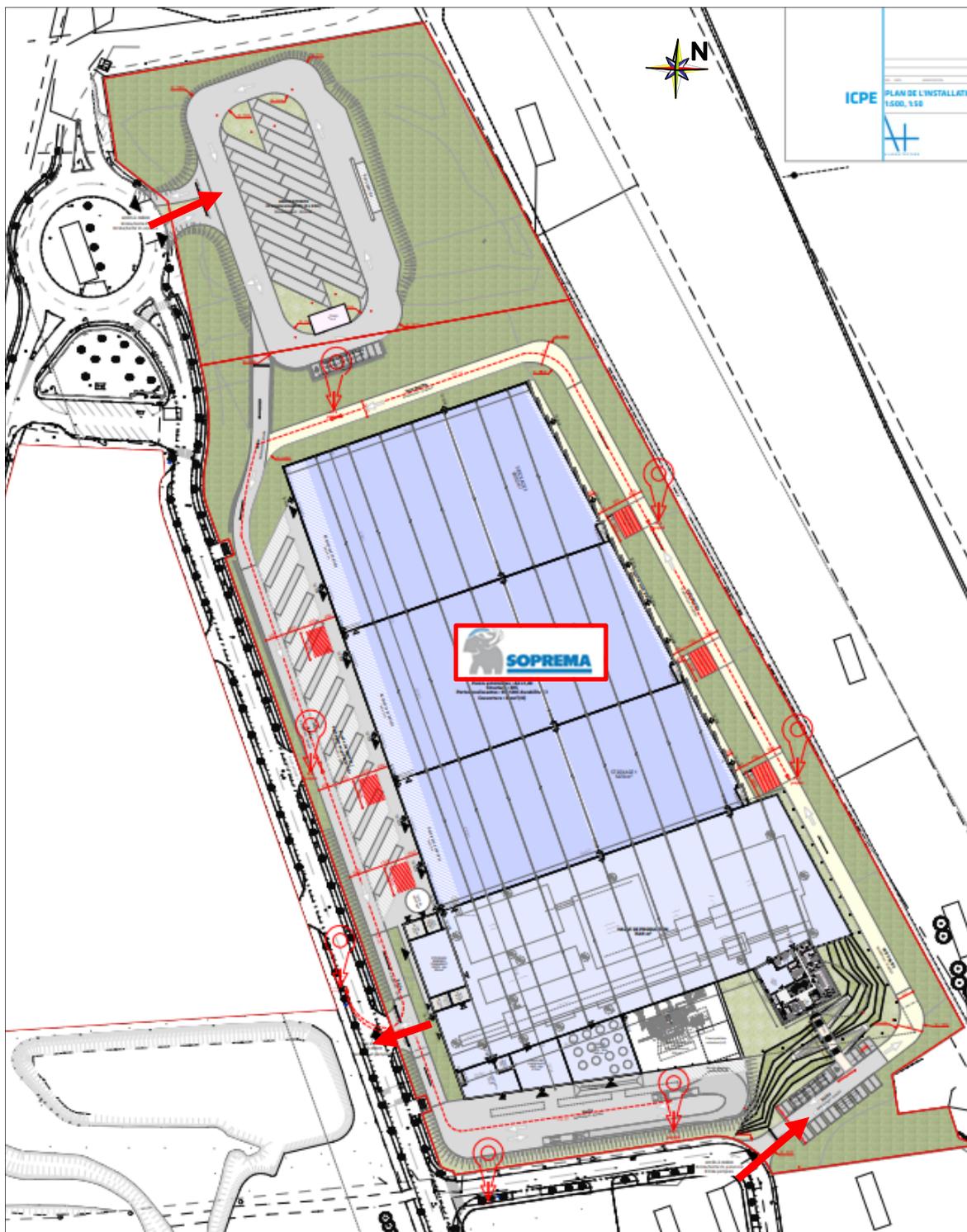


Figure 47 : plan d'accès au terrain d'assiette du projet

Accès à la zone.



b. Conclusions sur le trafic routier

Le projet d'implantation des usines se positionne sur un site non contraint dans son environnement proche. Aucun obstacle n'est à déplorer pour rejoindre le réseau principal, l'état et le gabarit des voies sont très satisfaisants et permettent de supporter une circulation assez importante de Poids Lourds.

Les conditions d'accessibilité à l'autoroute A54 sont étroitement liées aux flux circulatoires autour du giratoire avant de rejoindre le péage de l'autoroute. Dans un site n'ayant actuellement que peu d'entreprises, le giratoire permet de rejoindre l'A9 en moins de 2 minutes en moyenne.

Le positionnement du site, d'un point de vue des trafics, conditions de circulation et accessibilité apparaît très satisfaisant. Il n'apparaît aucune réserve quant au fonctionnement circulatoire lié au site et à son accessibilité.

Aucun des carrefours desservant le projet ne connaîtra de dysfonctionnement.

c. Axe ferroviaire

La ligne ferroviaire la plus proche de l'exploitation est la ligne à grande vitesse de contournement de Nîmes et de Montpellier mise en service en 2017. Cette ligne présente la particularité d'avoir un usage mixte (voyageurs et fret). Elle se situe à environ 3,5 km du projet.

d. Axe fluvial

Le canal le plus proche est le canal Canal du Bas-Rhône Languedoc, dit Canal Philippe Lamour à 600 m au Sud – est, dédié à l'irrigation.

Le canal de transports fluviaux le plus proche est le canal du Rhône à Sète, à environ 4,5 km.

Les avantages et inconvénients des différents modes de transport sont les suivants :

Mode de transport	Avantages	Inconvénients
Voie routière	Grande disponibilité sur les destinations	Gêne éventuelle occasionnée par la circulation des camions
Voie ferroviaire	Diminution des impacts liés au trafic des camions Capacité de transport plus importante (réduction du trafic)	Plus coûteux que la solution précédente Manque de flexibilité sur les destinations et les horaires
Voie fluviale	Diminution des impacts liés au trafic des camions Capacité de transport plus importante (réduction du trafic)	Manque de flexibilité sur les destinations

Les infrastructures fluviales sont éloignées du site et nécessiteront donc un transport par camion pour acheminer les produits jusqu'aux bateaux.

Cette solution ne réduit pas le trafic routier et imposent la traversée des communes.

Aucun embranchement fer n'est répertorié dans l'environnement du projet.

Seul le transport routier peut donc être envisagé.

e. Aéroport/Aérodrome

Les aéroports les plus proches sont :

- l'aéroport de Nîmes – Garons, à 200 m,
- l'aéroport de Nîmes Courbessac, à environ 10 km.

f. Autres modes de circulation

TRANSPORTS COLLECTIFS

La zone industrielle ne dispose d'aucune station d'arrêt pour ce type de transport (bus, gare).

6. LA QUALITE DE L'AIR

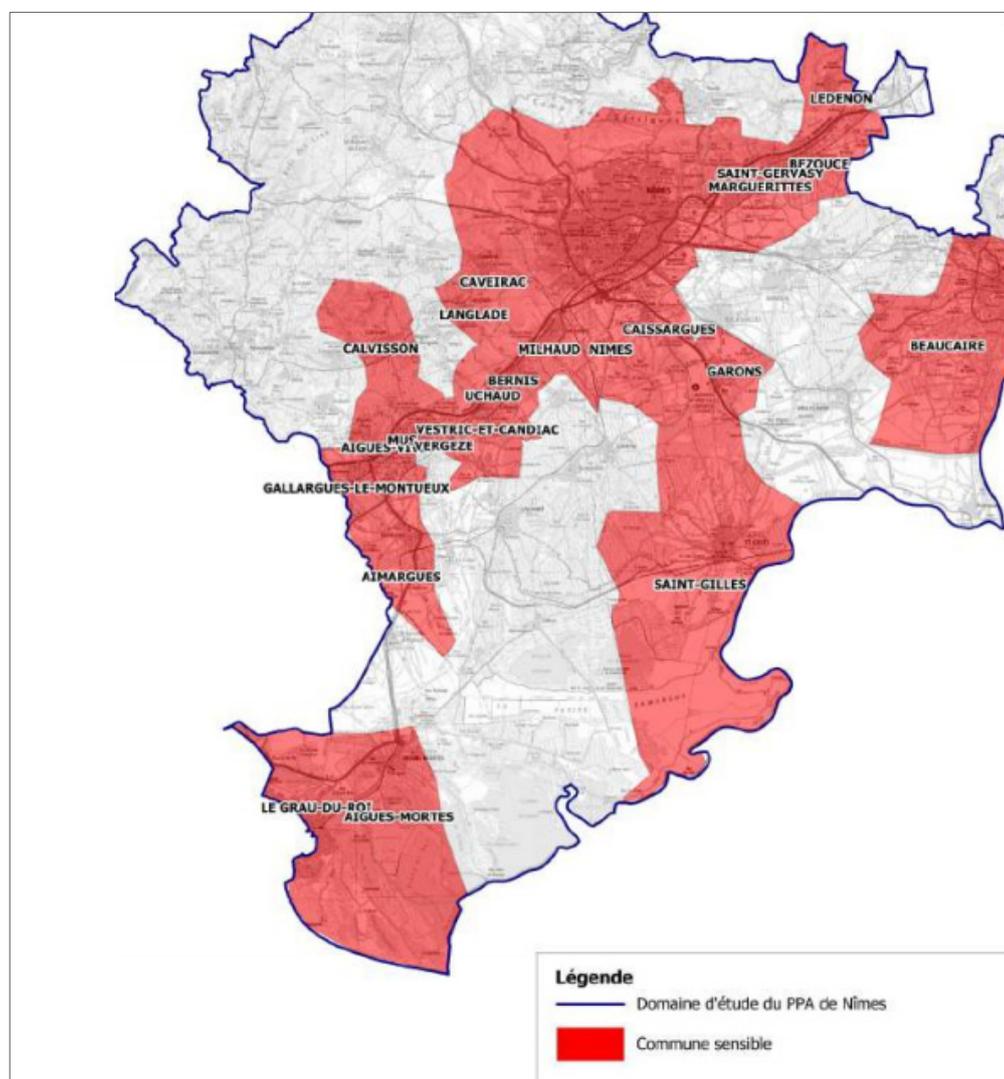
a. Les communes sensibles dans le périmètre du PPA

En France, la surveillance et l'information relatives à la qualité de l'air sont confiées dans chaque région à une Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA). En Occitanie, cette mission est confiée à AIR-Occitanie.

Trois stations de mesure sont installées sur la commune nîmoise. Ces stations de mesure fixes sont complétées par des outils de modélisation, des campagnes de mesures ponctuelles et des estimations objectives. L'utilisation conjointe et complémentaire de ces outils permet de définir la qualité de l'air à proximité du projet.

Le bilan de la qualité de l'air a démontré que les concentrations de certains polluants dépassent les seuils réglementaires en particulier à proximité des axes de trafic. Ces dépassements concernent surtout des polluants fortement émis par le transport sur la route : oxydes d'azote, ozone, particule, benzène.

Des zones sensibles pour la qualité de l'air ont été définies selon une méthodologie nationale et sont constituées par les parties du territoire où se superposent des niveaux de pollution importants en dioxyde d'azote (NO₂) et des enjeux humains ou écologiques vulnérables à la dégradation de la qualité de l'air.



Le projet prend place en zone sensible, au titre des concentrations élevées dans l'air pour les oxydes d'azote, l'ozone, les particules et le benzène.

Figure 48 : carte des communes sensibles dans le périmètre du PPA