

f. Le site d'implantation des usines et l'arrêté préfectoral de dérogation

A l'échelle de la zone d'étude investiguée par Naturalia (dont le site d'implantation des usines porté par la révision allégée ne constitue qu'une fraction) les relevés de terrain ont montré la présence d'une faune pour partie composée d'espèces remarquables. Quatorze espèces d'amphibiens et de reptiles ont été répertoriées :

- Pour les amphibiens (6 espèces) : Bufo spinosus ou Crapaud épineux, Epidalea calamita ou Crapaud calamite, Hyla meridionalis ou Rainette méridionale, Lissotriton helveticus ou Triton palmé, Pelodytes punctatus ou Pélodyte ponctué, Pelophylax ridibundus ou Grenouille rieuse,
- Pour les reptiles (8 espèces) : Coronella girondica ou Coronelle girondine, Lacerta bilineata ou Lézard à deux raies, Malpolon monspessulanus ou Couleuvre de Montpellier, Natrix maura ou Couleuvre viperine, Podarcis muralis ou Lézard des murailles, Tarentola mauritanica ou Tarente de Maurétanie, Timon lepidus ou Lézard ocellé, Zamenis scalaris ou Couleuvre à échelons.



Cependant, le site d'accueil des usines SOPREMA constitue le milieu le plus dégradé et le moins riche sur le plan faunistique et floristique. Il en va de même des terrains adjacents. L'incidence de l'installation de l'usine sur l'environnement naturel peut être ainsi qualifiée de négligeable à faible.



Dans un objectif de sauvetage de la population de lézard ocellé et des autres reptiles et amphibiens, un arrêté préfectoral DREAL-DBMC-2020-169-001 de dérogation aux interdictions relatives aux espèces de faune sauvage protégées a été pris en date du 17 juin 2020.

Le site d'implantation de l'usine a été de fait intégré dans ce programme de capture et de déplacement (en dépit des milieux naturels très pauvres qu'il abrite, très peu propice à la faune patrimoniale).

Les opérations de capture, déplacement et relâcher de spécimens de reptiles et amphibiens sont autorisées uniquement du 1er mars au 30 novembre, et ce, avant le 31 décembre 2021, soit en dehors des périodes de léthargie hivernale.

Ainsi, le terrain sera libre de tout enjeu écologique avant l'accueil de cette nouvelle usine.

Le périmètre parcellaire visé par le déplacement de ces espèces et la zone de relâcher sont présentés en page suivante.



2. LES PAYSAGES

a. Incidences du projet sur les paysages

Les usines projetées, compte-tenu de leurs prospects imposants vont nécessairement impacter les perspectives dans lesquelles elles seront visibles, elles modifieront la perception du paysage local par leur massivité.

La principale incidence paysagère du projet sera sa perception l'autoroute A54.

Coté Avenue de l'escadrille, positivement, le projet permettra d'apporter plus de lisibilité au paysage actuel, qui s'est étendue au fil du temps : l'espace initialement agricole, puis devenue aire de stockage d'enrobé pour les besoins techniques de l'autoroute, zone de remblais au Nord, est aujourd'hui partiellement en friches. Les bâtiments d'activités existants sont trop éloignés à la frange Sud pour structurer le paysage.

Le grand terrain vague fendu par l'avenue de l'escadrille, voie urbaine qui semble « suspendue » dans ce paysage renvoie l'image d'un relatif « désordre » avec des occupations du sol très différentes qui se juxtaposent sans réel liant.

Ainsi, en affirmant une destination claire, une urbanisation nette, le projet s'inscrira dans une forme de cohérence globale dans la composition paysagère : il ne sera pas créé de « nouveau point d'accroche » pour l'urbanisation au sein de la plaine, pas de mitage supplémentaire, mais une extension de la zone d'activités sur un modèle de construction épuré et accompagné d'une trame végétale intégratrice. Paradoxalement (compte-tenu des volumétries), cette occupation du sol sera moins « dérangent pour l'œil » qu'un vaste ensemble qui renvoie l'image d'une friche.

b. Parti paysager proposé

Le principal impact paysager occasionné par l'usine est sa perception depuis l'autoroute. L'usine fera face à des bâtiments d'activité de grands prospects, construits « coté Garons » de la ZAC MITRA.

Compte-tenu des prospects : une façade de 250 m de long sur une hauteur de 15 m, le parti d'aménagement n'est pas celui « du masque » de l'étiollement (peu crédible) du bâtiment dans le grand paysage, mais au contraire, celui de sa mise en scène :

Le long de l'autoroute, pleinement visible, en provenance d'Arles ou de Nîmes, le parti architectural et paysager est la mise en scène du bâtiment, au travers d'une image résolument contemporaine et qualitative, qui s'éloignent des codes de l'architecture industrielle « classique ».





Ainsi, au Sud du terrain d'assiette, le grand volume de la halle de production, tout en transparence, prendra de la hauteur à son extrémité Est afin de montrer aux véhicules circulant sur l'autoroute l'activité qui s'y déroule. Les locaux annexes à la production se déploieront sur les façades Sud et Ouest de celles-ci, avec des volumes simples et une écriture épurée liée à leur fonction très technique.

En proue du bâtiment, un grand auvent se déploiera, signal fort de cette usine. Le pavillon en R+1 viendra se glisser sous cet auvent, à la jonction avec la paroi vitrée de la halle de production. Ses façades seront ornées d'une double peau ajourée, telle un tressage en osier, donnant une singularité toute particulière à ce parallélépipède. Un aménagement paysager en restanques plantées de plantes méditerranéennes accentuera la qualité de cette entrée.



Enfin, le volume de stockage des produits finis se déployant sur 170 m de long, vient doucement se déformer grâce à de grandes « écailles » verticales, revêtues de bardage. Les failles ainsi engendrées, perçues depuis le Nord, apporteront la lumière naturelle dans la halle le jour et une fente lumineuse depuis l'autoroute la nuit. La façade côté ZAC reprendra le même bardage sur une façade plane, en phase avec l'aire de chargement des poids lourds qui la longera.



La cinquième façade sera également bien qualifiée. Elle sera revêtue de panneaux photovoltaïques cristallins permettant de produire de l'énergie solaire. Les quelques équipements techniques situées en toiture seront masqués depuis la voie publique grâce à des façades rehaussées. Le toit du pavillon sera surmonté d'arbres qui viendront passer à travers la grande trémie formée dans l'auvent.

3. L'AGRICULTURE

a. 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.

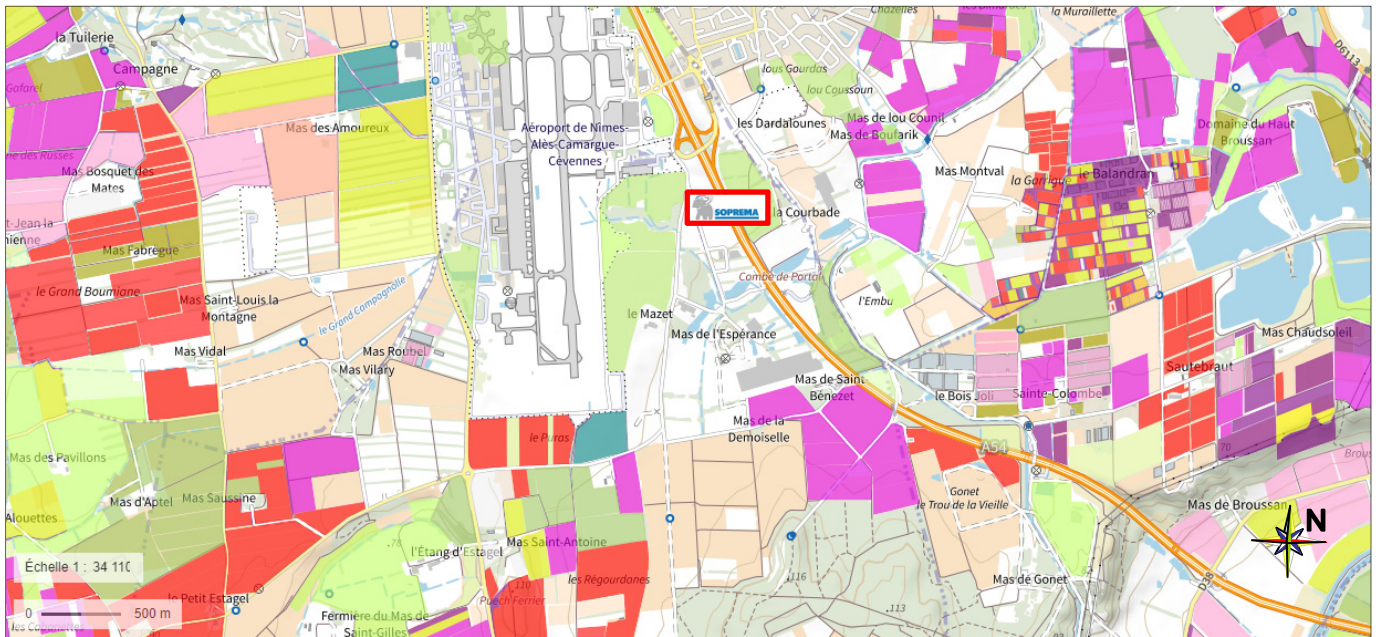
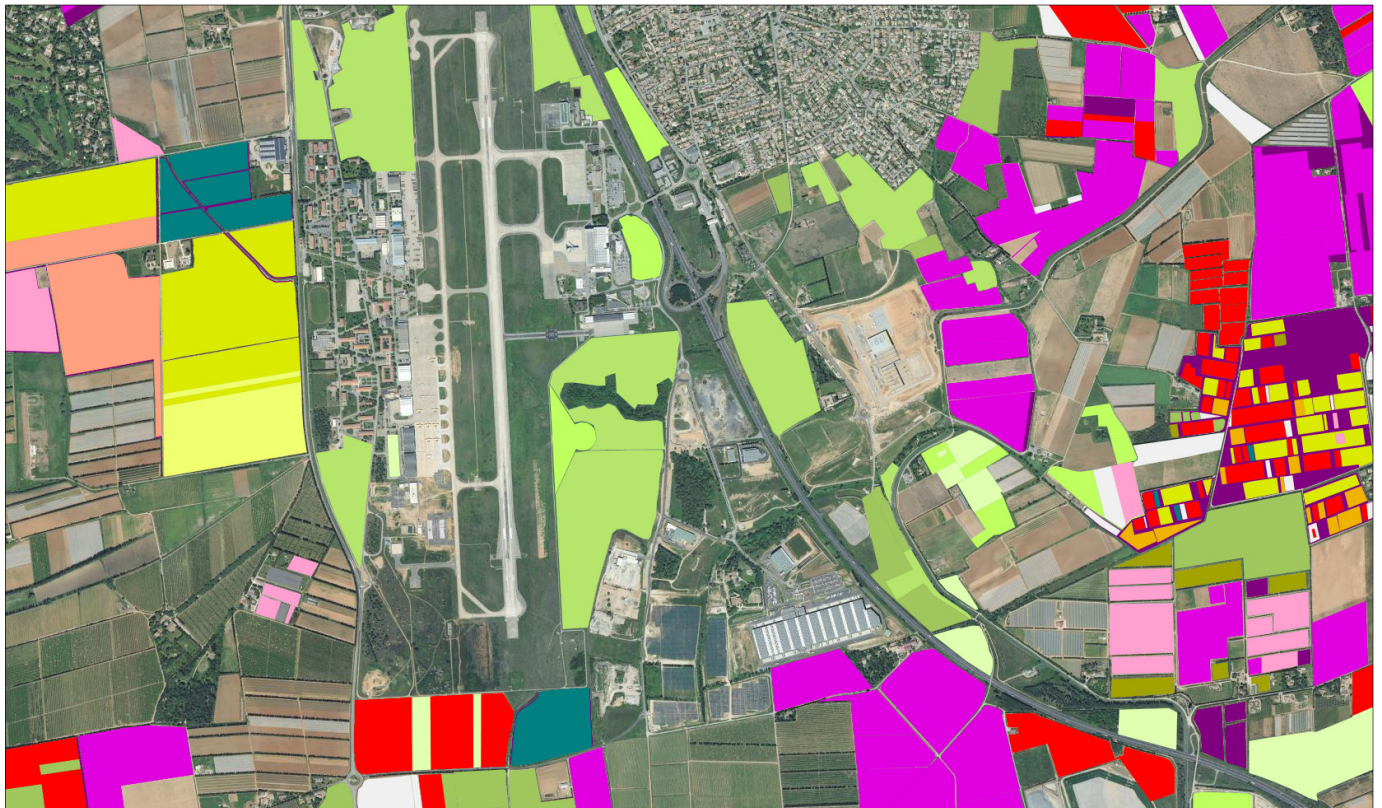


Figure 9 : l'espace agricole au voisinage du projet (source : GEOPORTAIL)



■ 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.

b. 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.

4. 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.

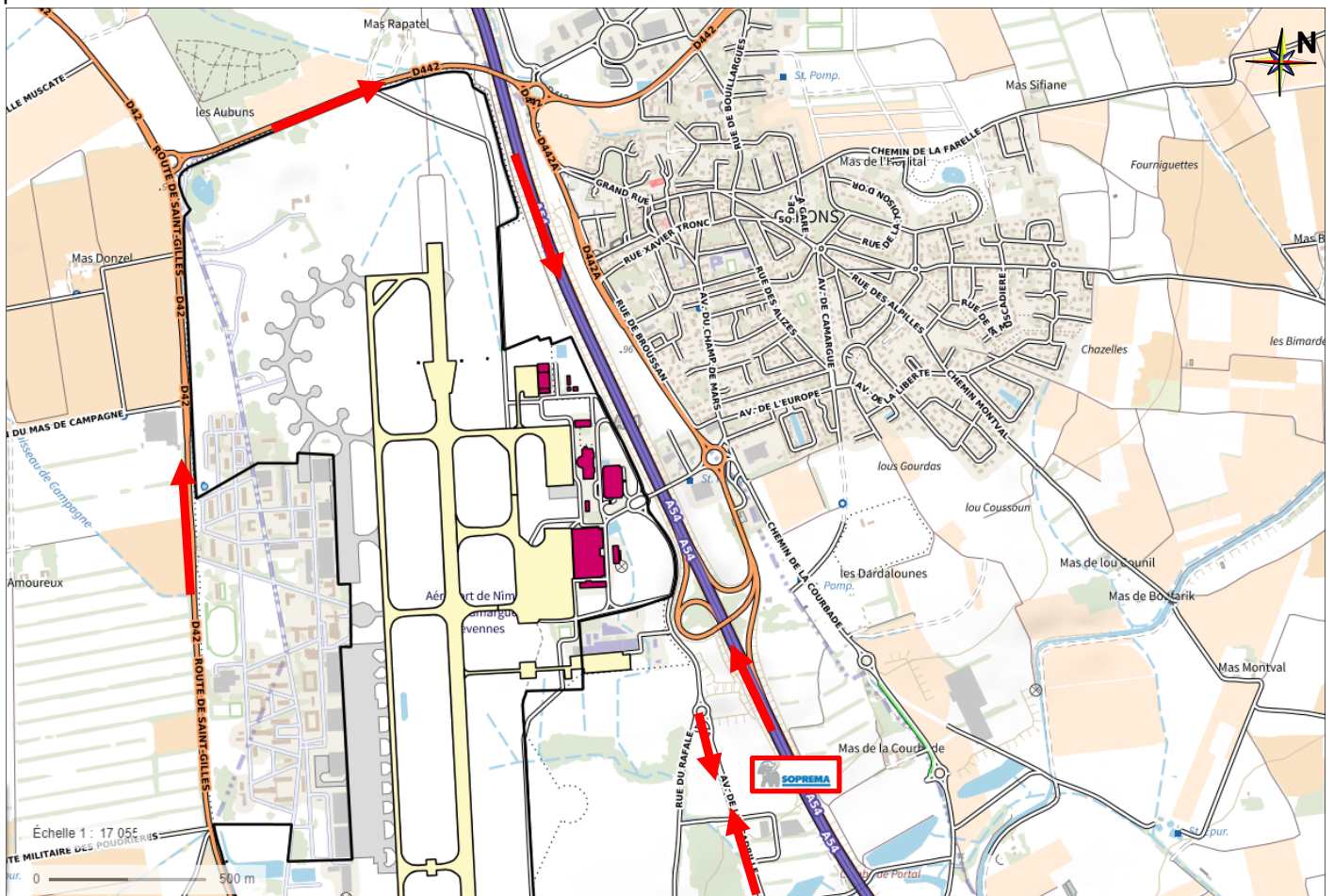
Le trafic journalier de ces axes routiers a fait l'objet de relevés indiquant les comptages suivants :

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

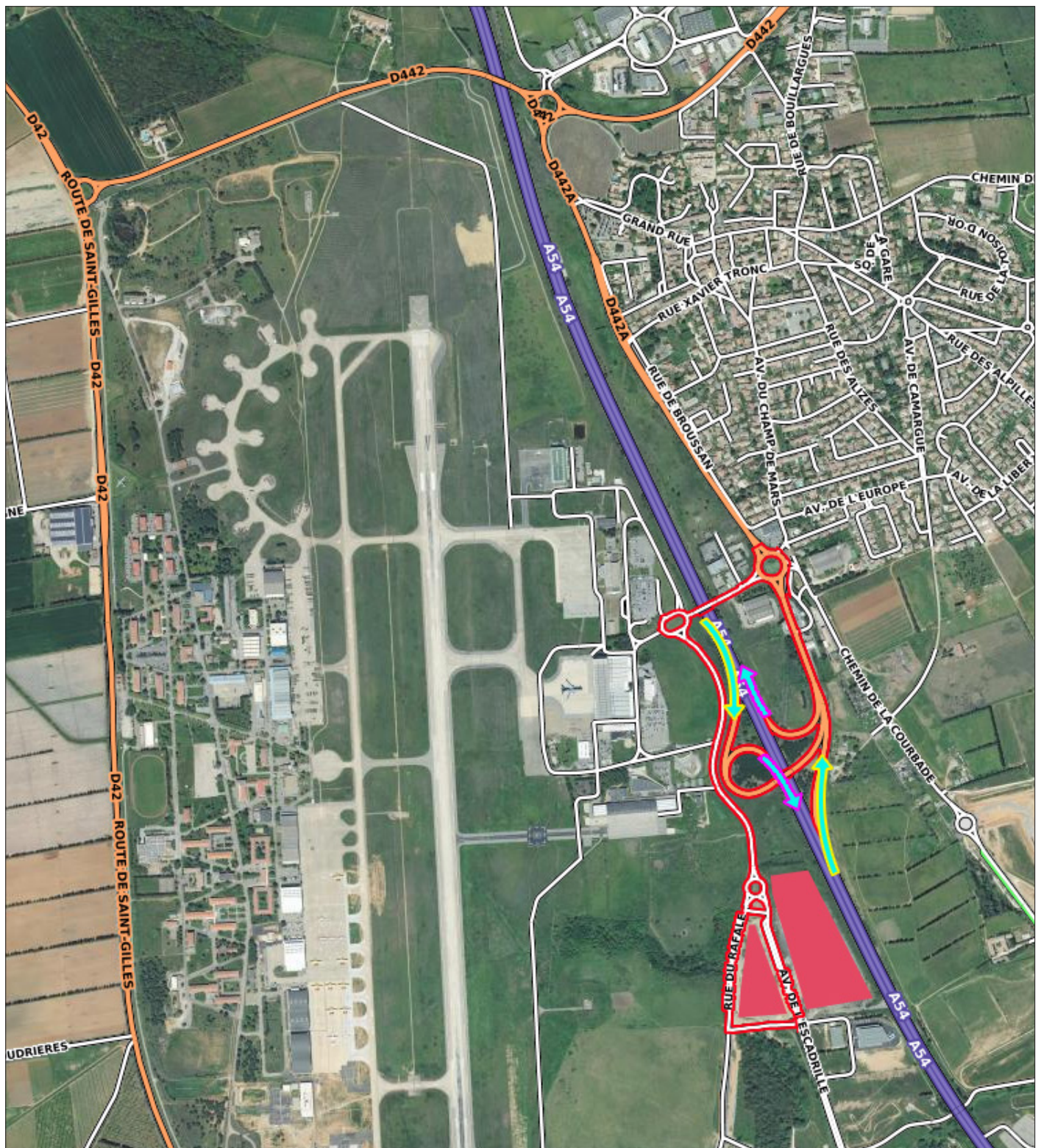
➔
Accès à la zone.

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 : quai 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.

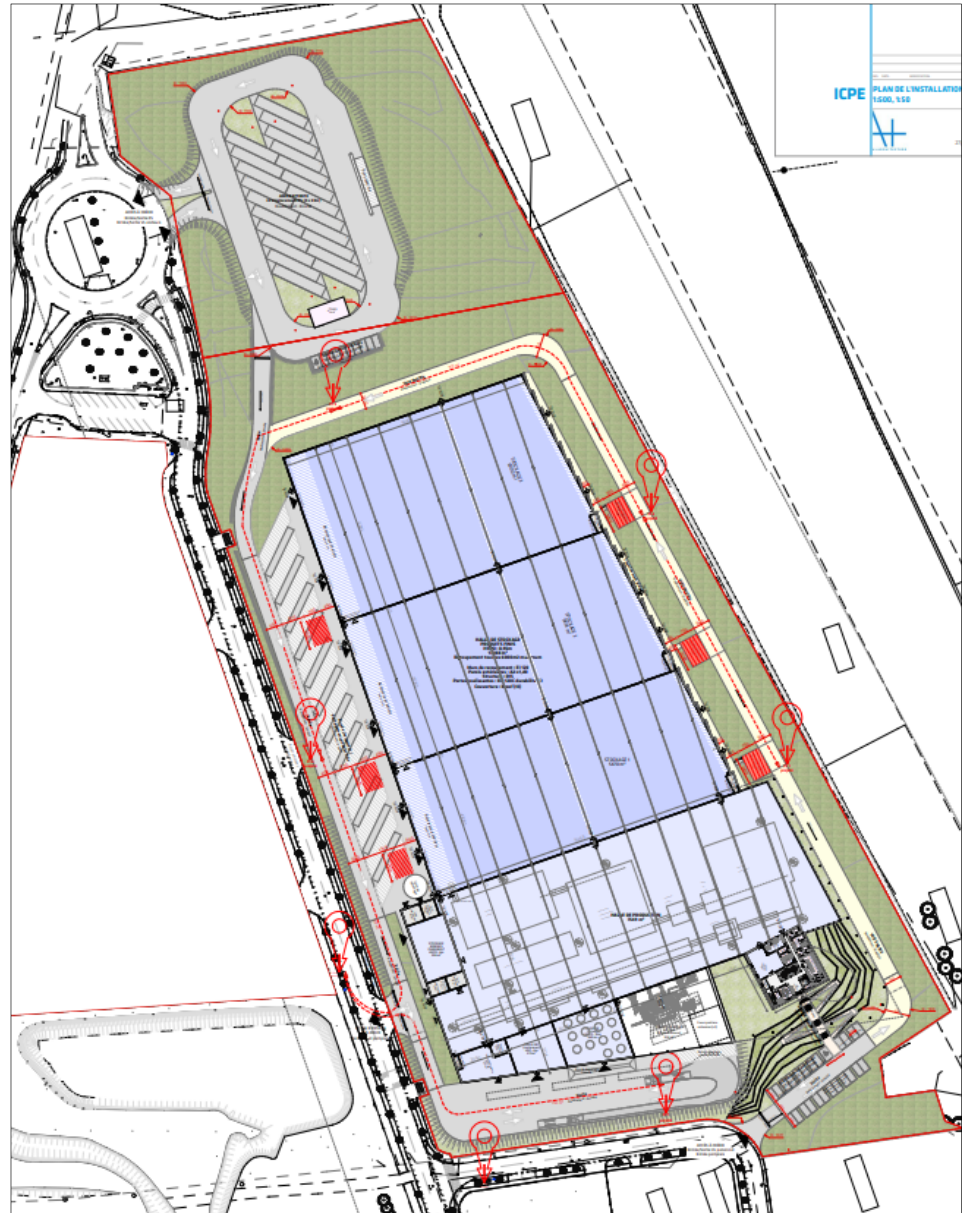


Figure 11 : plan d'accès au terrain d'assiette du projet

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.

5. LA QUALITE DE L'AIR

a. Rejet dans l'air

REJETS CANALISES

L'usine sera équipée de trois cheminées pour la totalité de sa ligne de production.

CARACTERISTIQUES DES EMISSAIRES

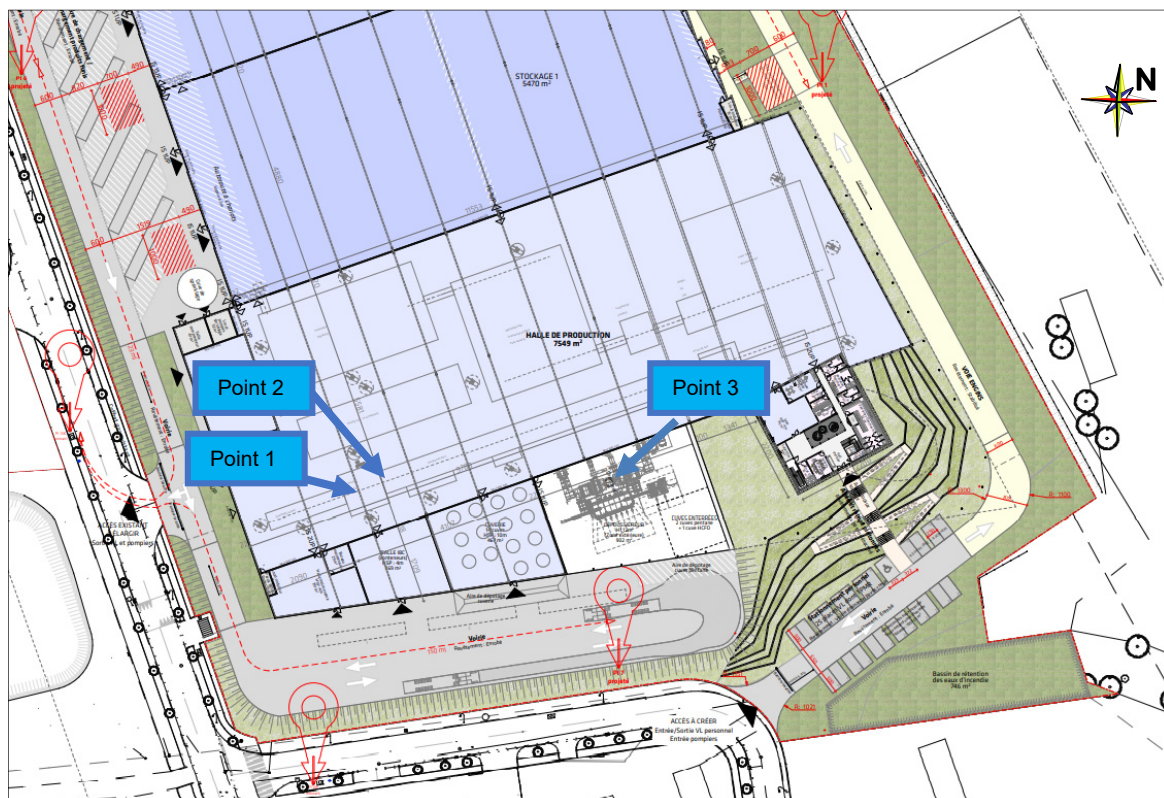


Figure 12 : localisation des émissaires (Source : Architecture A+)

CONCLUSION

Le projet n'aura donc pas d'incidence sur la qualité de l'air.

6. LE BRUIT

a. Bilan sonore et vibratoire

Le procédé de fabrication de panneaux en polyuréthane n'est pas source de nuisance sonore significative.

7. LES RISQUES NATURELS

Saint Gilles se trouve en zone de risque sismique de niveau 1 (aléa très faible).

Le terrain d'assiette du projet est pour (une partie très résiduelle), classé en zone inondable dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRi). Dans ce secteur, incompatible avec l'urbanisation, la construction est proscrite.

Aucun autre risque naturel n'impacte le terrain d'assiette du projet d'usine.

TRADUCTION REGLEMENTAIRE DU PROJET DANS LE PLU

Le projet de développement industriel s'inscrit dans la ZAC MITRA, destinée à l'activité économique. Le règlement en vigueur qui s'applique sur le terrain d'assiette du projet est pour l'essentiel compatible avec ce projet. Néanmoins, certaines de ses dispositions doivent évoluer pour permettre l'implantation d'usines. Ces évolutions sont proposées car l'appréciation de l'incidence du projet a pu être appréhendée dans le détail par l'étude d'impact. Cette étude a démontré l'intégration sous toutes ses dimensions de l'usine dans la ZAC, qu'il s'agisse d'une intégration fonctionnelle (dans la gestion des flux routiers, la capacité des réseaux...), d'une intégration environnementale, paysagère, ou au niveau des nuisances induites.

Règlement graphique du PLU - La ZAC MITRA



Zone 2AUM (emprise de la ZAC MITRA), ses secteurs et sous secteurs.



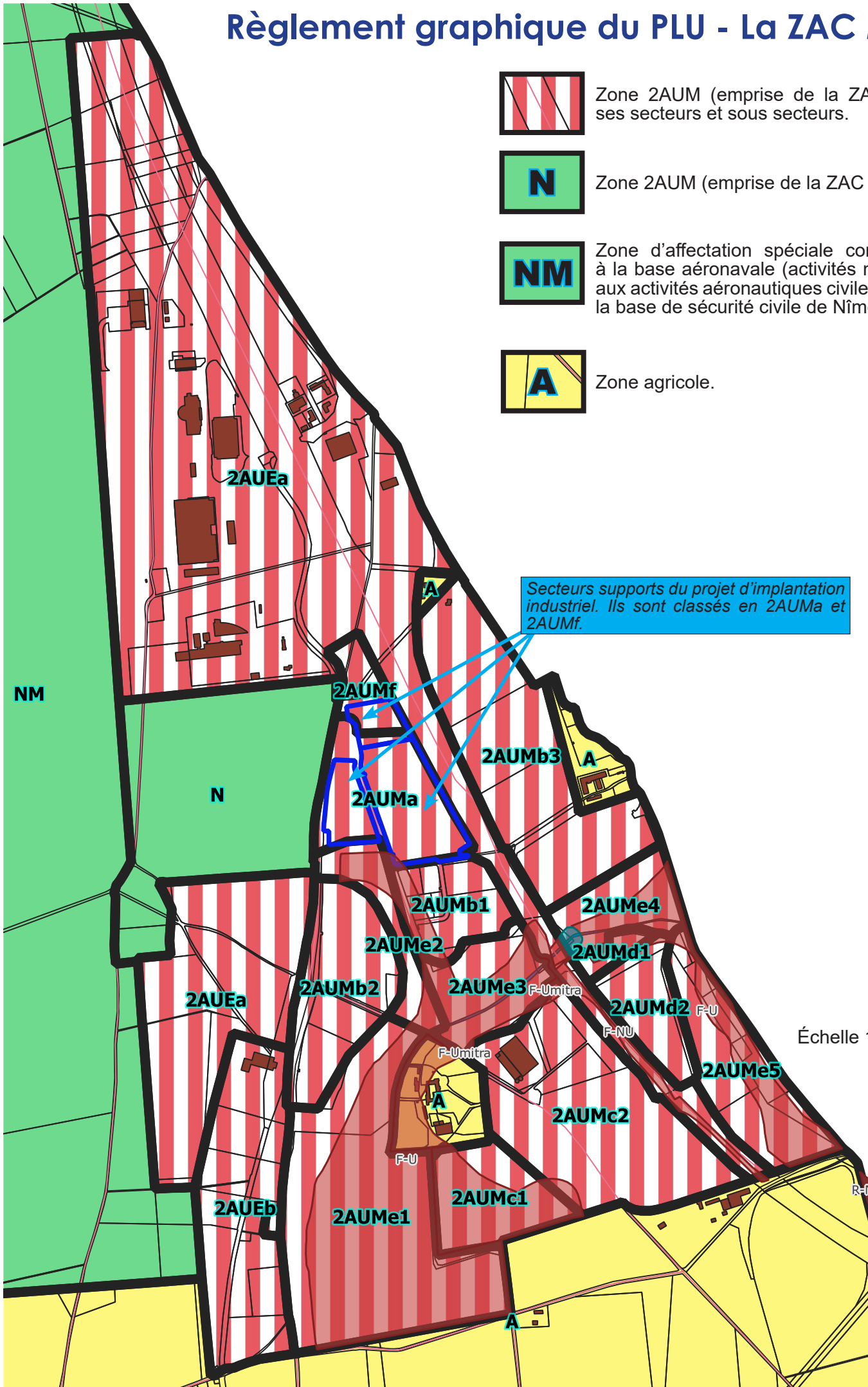
Zone 2AUM (emprise de la ZAC MITRA).



Zone d'affectation spéciale correspondant à la base aéronavale (activités militaires) et aux activités aéronautiques civiles, ainsi qu'à la base de sécurité civile de Nîmes Garons.



Zone agricole.



Secteurs supports du projet d'implantation industriel. Ils sont classés en 2AUMa et 2AUMf.

Échelle 1/12000°

1. MODIFICATIONS DES REGLES RELATIVES AUX OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES SOUS CONDITIONS (ARTICLE 2 DE LA ZONE 2AUM)

En terme d'occupation du sol, il s'agit de permettre les constructions à usage industriel et les occupations du sol associées (entrepôts et bureaux notamment) dans le secteur 2AUMa et les parkings dans le secteur 2AUMf.

Les règlements peuvent rester inchangés pour les secteurs 2AUMe2 et 2AUMB1 compte-tenu de leur surface très restreinte dans le terrain d'assiette du projet d'usine.

Par souci de cohérence avec le plan de la ZAC, sur lequel s'appuie le zonage du PLU (notamment dans la définition des ilots), il est proposé de ne pas modifier le zonage mais simplement le règlement écrit associé aux secteurs 2AUMa et 2AUMf, afin de les rendre compatibles avec le projet. Cette option est possible car :

- il n'existe qu'un seul secteur 2AUMa dans le PLU et que le projet d'usine consommera sa quasi-totalité. La modification du règlement de la zone 2AUMa n'aura donc pas de conséquence dans d'autres parties de la ZAC ni ne laissera de reliquat de terrain susceptible de recevoir d'autres occupations du sol que de l'activité industrielle (ces reliquats sont déjà occupés par une route et un carrefour giratoire),
- si le projet occupe pour partie la zone 2AUMf, dans ce secteur, il n'est prévu que des parkings, dont la réalisation demeure compatible avec un sous-sol partiellement composé de remblais. Par ailleurs, les parkings ne génèrent pas de surface de plancher. Ils sont donc sans conséquence sur le bilan de la ZAC (qui établit par définition, les participations financières des constructeurs à l'aménagement de la ZAC sur la base de la surface de plancher potentielle de chaque lot).

L'article 2AUM 1 n'interdisant formellement que des occupations et utilisations du sol qui ne rentrent pas dans les besoins du projet d'usine :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière, ou au stockage et à l'entretien de matériel agricole par les coopératives d'utilisation de matériel agricole agréées,
- les résidences mobiles de loisirs et les habitations légères de loisirs,
- les parcs résidentiels de loisirs,
- les dépôts à ciel ouvert (ferrailles, véhicules hors d'usage, etc...) hors activités professionnelles déclarées,
- les affouillements et exhaussements de sol ne respectant pas les conditions définies à l'article 2AUM2,
- les terrains de camping ou de caravaning,
- les garages collectifs de caravanes,
- le stationnement de caravanes isolées,
- les carrières et gravières.

Il n'est pas nécessaire de modifier l'article 2AUM1 mais uniquement l'article 2AUM2, afin de rendre possible l'implantation de l'activité industrielle projetée dans un secteur actuellement destiné à l'hôtellerie, la restauration, aux bureaux et aux services.