



SAINT GILLES

Plan Local d'Urbanisme

Révision avec examen conjoint n°1 du PLU en vue de l'implantation d'activités industrielles dans la ZAC MITRA

Résumé non technique



CROUZET URBANISME
4 impasse les lavandins – 26 130 Saint Paul Trois Châteaux
Tél : 04 75 96 69 03
e-mail : crouzet-urbanisme@orange.fr

SOMMAIRE

<i>Coordonnées du maître d'ouvrage</i>	1
<i>Objet de l'enquête publique</i>	1
<i>Objectifs poursuivis</i>	1
<i>Exposé des motifs</i>	3
1. Le choix de la ZAC MITRA pour l'implantation d'entreprises industrielles	3
2. Le projet et son terrain d'assiette	6
3. Description du projet	8
4. Impact direct du projet sur l'emploi	11
<i>Projet et environnement naturel</i>	12
1. L'étude naturaliste menée sur une partie de la ZAC MITRA	12
a. L'aire d'étude	13
b. Les habitats naturels	14
c. Descriptif des zones rudérales.....	15
d. Descriptif des zones de fourrés	15
e. Synthèse des enjeux floristiques et faunistiques	17
f. Le site d'implantation des usines et l'arrêté préfectoral de dérogation	22
2. Les paysages	24
a. Incidences du projet sur les paysages.....	24
b. Parti paysager proposé	24
3. L'agriculture	28
a. Etat initial et zones susceptibles d'être touchées	28
b. Incidences du projet et consommation d'espace agricole	29
4. Les transports et les déplacements	30
a. Etat initial et caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées	30
Desserte de la zone et comptages	30
Accès à la ZAC MITRA.....	30
Accès au terrain d'assiette du projet	32
b. Conclusions sur le trafic routier.....	33
5. La qualité de l'air	33
a. Rejet dans l'air	33
Rejets canalisés	33
Caractéristiques des émissaires.....	33

Conclusion.....	33
6. Le bruit.....	34
a. Bilan sonore et vibratoire	34
7. Les risques naturels	34
Traduction réglementaire du projet dans le PLU.....	34
1. Modifications des règles relatives aux occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions (article 2 de la zone 2AUm)	36

Table des illustrations « pleine page »

Figure 1 : carte de localisation du site du projet d'usines	2
Figure 2 : carte de localisation du site d'implantation de l'usine	5
Figure 3 : le projet au sein de la ZAC MITRA.....	7
Figure 4 : plan masse du projet / A+Architecture	9
Figure 5 : coupes sur le projet / Source : A+Architecture	10
Figure 6 : aire de l'étude et projet d'implantation d'usines.....	13
Figure 7 : carte des habitats naturels	14
Figure 8 : tableaux de synthèse des enjeux floristiques et faunistiques.....	17
Figure 9 : l'espace agricole au voisinage du projet (source : GEOPORTAIL)	28
Figure 10 : carte d'accès au terrain d'assiette du projet et des entrées/sorties sur l'autoroute	31
Figure 11 : plan d'accès au terrain d'assiette du projet	32
Figure 12 : localisation des émissaires (Source : Architecture A+)	33
Figure 13 : règlement graphique du PLU et projet.....	35

COORDONNEES DU MAITRE D'OUVRAGE

- Maitre d'ouvrage du projet : commune de Saint Gilles (Gard). Mairie, Place Jean Jaurès 30800 SAINT-GILLES.
- Responsable du projet : Monsieur le Maire de Saint Gilles.

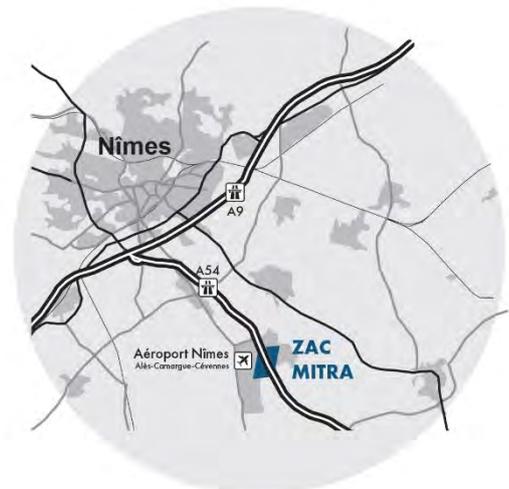
OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Grignan.

OBJECTIFS POURSUIVIS

La révision avec examen conjoint (dite « révision allégée ») du Plan Local d'Urbanisme de Saint Gilles a été mise en œuvre pour rendre possible l'implantation d'activités industrielles de fabrication de panneaux isolants destinés au bâtiment dans la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) MITRA, portée par Nîmes Métropole et déployée à Saint Gilles et Garons, de part et d'autre de l'A54, à l'entrée Sud de Garons et à l'entrée Nord de Saint Gilles.

La ZAC MITRA, à proximité immédiate de l'aéroport de Nîmes-Garons et à 7 km au Sud de Nîmes, la ZAC Mitra. Elle est essentiellement tournée vers les secteurs de la sécurité civile, de l'aéronautique, de l'industrie et de la logistique. Sa desserte est assurée par l'A54, qui la traverse (échangeur autoroutier Nîmes-Garons).



Source : SAT

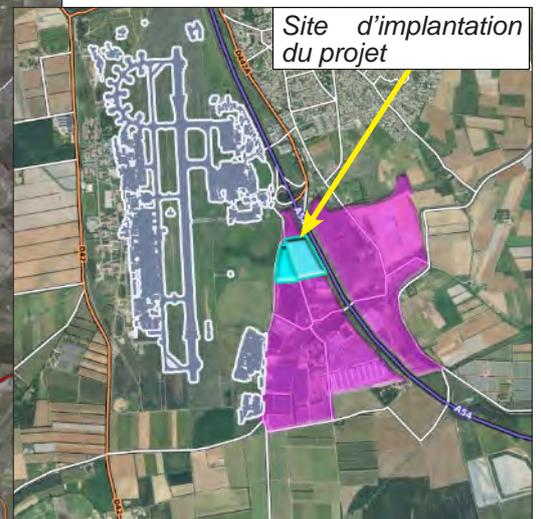
Si ce nouveau projet de développement industriel s'inscrit dans les perspectives et les enjeux de croissance économique définis par le PLU en vigueur, la nature et la destination des installations et des bâtiments projetés ne sont pas totalement compatibles avec le règlement défini par le PLU en vigueur.

La ville de Saint Gilles, en accord avec Nîmes Métropole a donc décidé de modifier son document d'urbanisme pour saisir l'opportunité d'accueillir des entreprises nouvelles de tailles significatives, dans un contexte local où le développement de l'activité économique et la création d'emplois durables, notamment pour les ouvriers, sont prioritaires à l'échelle communale comme intercommunale.

Localisation du projet



Le site d'implantation du projet industriel se situe au cœur de la ZAC MITRA, entre l'aéroport et l'autoroute, dans la pointe Nord du territoire de Saint Gilles.



EXPOSE DES MOTIFS

1. LE CHOIX DE LA ZAC MITRA POUR L'IMPLANTATION D'ENTREPRISES INDUSTRIELLES

La ZAC MITRA, portée par la Métropole nîmoise a été développée dans un objectif global de développement économique. Ce développement économique s'appuyait sur un panel assez large d'activités (industrie, bureaux, artisanat, logistique, hôtellerie en lien avec l'aéroport voisin...).

Dans la ZAC, un secteur avait été spécifiquement destiné à l'hébergement hôtelier, à la restauration (le secteur 2AUMa). Cette stratégie s'inscrivait dans une perspective de développement du trafic aérien à l'aéroport Nîmes Arles Camargue. Il s'agissait de capter une partie des retombées économiques du développement attendu des lignes passagers.

Depuis la création de la ZAC, l'économie de l'aéroport n'a pas évolué selon le schéma attendu : le trafic passager n'est pas vraiment monté en puissance et l'aéroport s'est plutôt orienté vers une destination plus technique de services (avec l'installation de l'aviation civile notamment). Dès lors, les perspectives de développement de l'activité hôtelière et plus largement, des services aux passagers sont devenues plus ténues et la question de la destination de la zone 2AUMa s'est posée.

Dans contexte et compte-tenu du manque d'emplois industriels localement, l'implantation d'activités industrielles (des usines SOPREMA notamment) a constitué une opportunité.

En parallèle, le site de ZAC MITRA offre un potentiel de développement important à SOPREMA. Il entre en résonance avec son plan de développement : si SOPREMA dispose d'une grosse unité de production au Sud de Paris (environ deux fois la capacité du projet de nouvelle usine à Saint Gilles). Pour assurer la croissance de l'entreprise, faire face à la demande croissante en panneaux isolants et permettre une meilleure adéquation site de production et aire de chalandise, la construction d'une nouvelle unité de production est nécessaire.

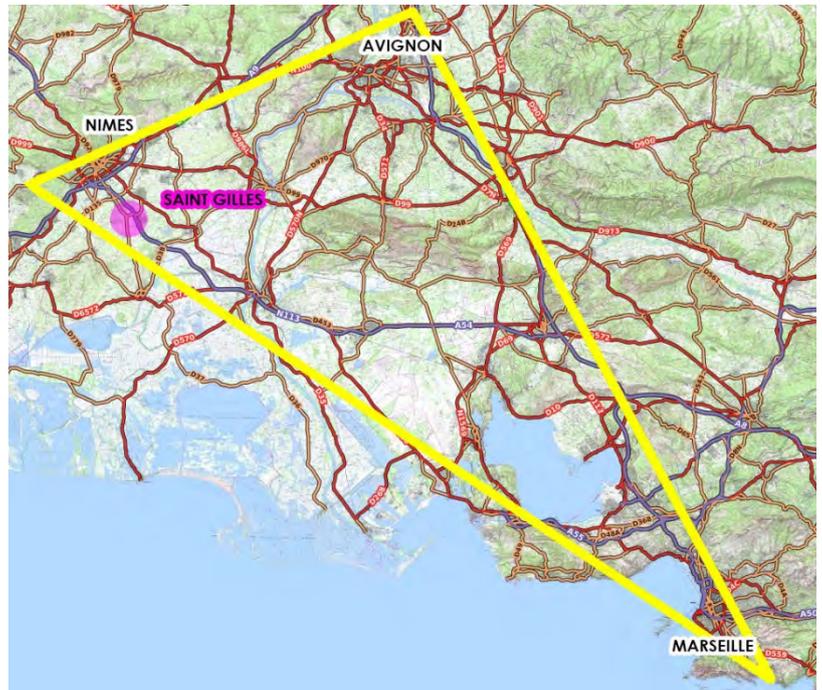
Faisant le constat qu'une part très significative des produits de l'entreprise est vendue dans le quart Sud Est de la France, SOPREMA a décidé de prospecter dans cette aire géographique pour trouver un site d'implantation de sa nouvelle usine qui permette :

- De réduire les coûts logistiques (les panneaux isolant produits sont légers mais volumineux) et ainsi réduire l'empreinte carbone de l'entreprise.
- D'ouvrir des opportunités sur des marchés nouveaux sur l'arc méditerranéen, où l'entreprise est très peu présente.

Des prospections ont donc été menées dans un « triangle » délimité au Nord, par Avignon (où SOPREMA dispose d'une usine de produits d'étanchéité), Nîmes et Marseille, dans un secteur géographique, qui, pour la nouvelle usine constituera une opportunité d'optimisation des flux **logistiques**, de réception et de livraison de ses produits, d'optimisation des flux dans le Sud de l'Europe.

Outre une situation géographique dans le « triangle » Avignon, Marseille, Nîmes, particulièrement intéressante au regard des objectifs, le site de la ZAC MITRA a été choisi en raison de la présence de main d'œuvre proche et d'un accès quasi direct sur le réseau autoroutier (Autoroute A54 via l'échangeur n°23 de Remoulins, connecté à l'A9 - La Languedocienne) qui offre une capacité de projection rapide des flux, tout en évitant au trafic induit par l'activité d'interférer avec le trafic automobile local.

Après avoir exploré le « triangle » Avignon – Nîmes - Marseille, les investigations ont identifié le site de la ZAC MITRA comme particulièrement adapté aux besoins.



Au sein de la zone initiale de recherche, l'entreprise a procédé par zooms successifs d'échelles régionales en fonction des facteurs suivants :

- facilité d'accès : proximité immédiate d'un péage d'autoroute,
- taille et forme du terrain adaptées,
- isolement par rapport aux zones d'habitat,
- absence de traversée de village par les flux induits par l'activité,
- planning administratif compatible avec les délais de mise en service souhaités,
- situation géographique au barycentre des flux à développer et à optimiser,
- impacts sur l'environnement limités,
- bassin d'emploi suffisant.

Compte-tenu des besoins forts de l'entreprise de disposer d'infrastructures de transports de grand débit et pouvant couvrir une vaste région, les recherches d'un site d'implantation pour le projet se sont concentrées autour de Nîmes :

- présence du nœud autoroutier d'échelle transfrontalière très proche de l'A9 et proche de l'A7,
- immersion de la région dans un bassin d'emplois dense.

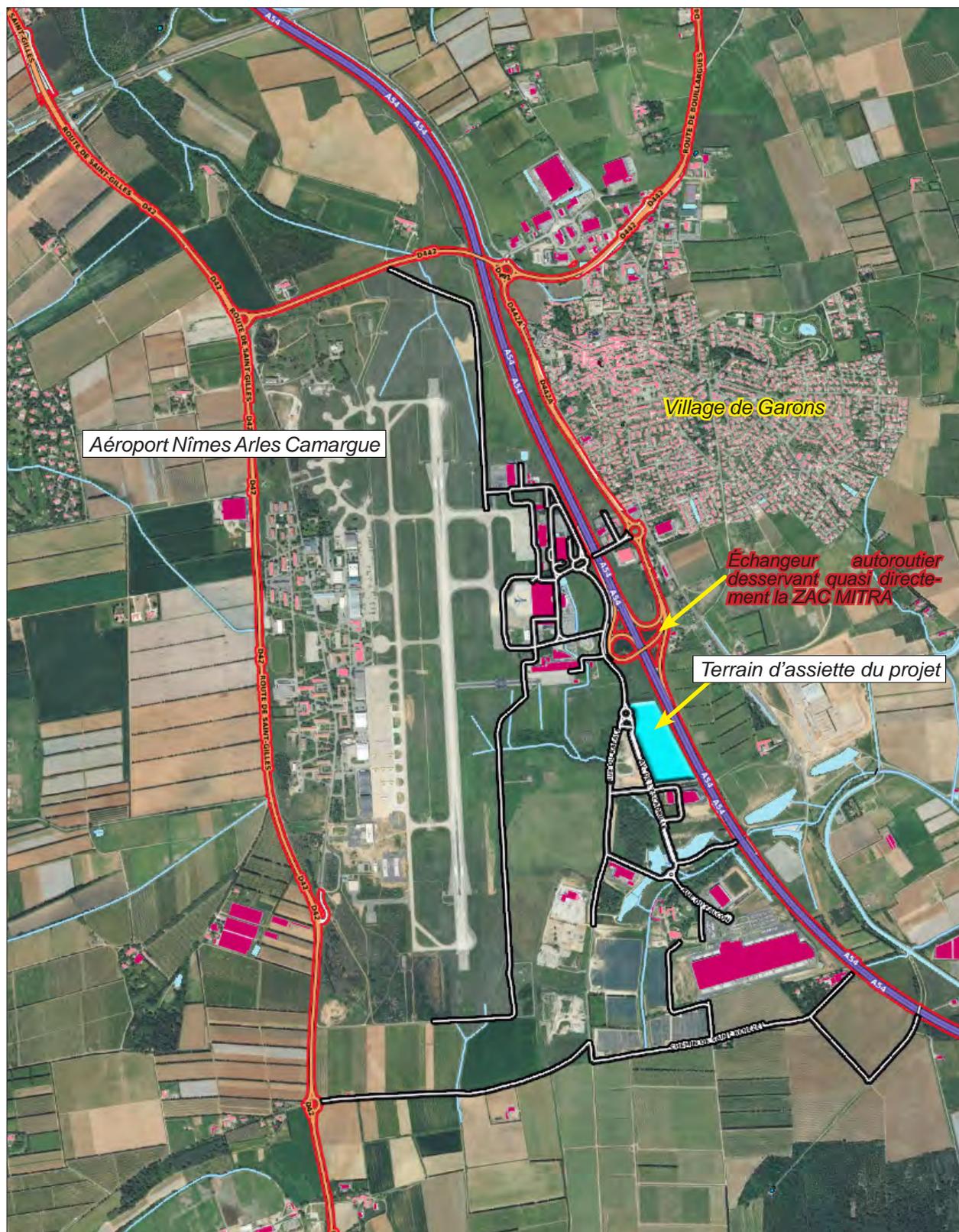
La ZAC MITRA et plus particulièrement le terrain choisi ont correspondu à l'ensemble des critères de recherche du fait :

- d'une localisation en ZAC, destinée spécifiquement à de l'activité économique,
- d'une très bonne desserte routière, sans traversée de zones d'habitations pour rejoindre des axes majeurs de circulation,
- d'une l'absence de zone d'habitat à proximité limitant les risques de gêne pour le voisinage,
- de la disponibilité d'employés potentiels,
- de la disponibilité d'un terrain dans une zone équipée de l'ensemble des réseaux nécessaires aux activités industrielles,
- d'une superficie foncière conséquente et adaptée au besoin.

Elle offre par ailleurs une vitrine sur l'autoroute, qui constitue une opportunité de visibilité commerciale importante pour l'entreprise.

En cohérence avec les politiques de développement économique de la métropole nîmoise, du SCoT Sud Gard et relayé concrètement par la création de la ZAC MITRA, le projet de développement industriel est en capacité d'apporter une aide à une préoccupation de fond pour le territoire : générer une quantité significative d'emplois pour pallier à l'essoufflement de l'activité industrielle.

Situation du projet



2. LE PROJET ET SON TERRAIN D'ASSIETTE

Le projet consiste en la construction d'usines de production de panneaux isolants dans un des îlots de la ZAC Mitra, entre l'aéroport Nîmes Arles Camargue et l'autoroute A 54. Le site d'implantations fait partie d'un vaste ensemble foncier quadrillé par des infrastructures de transports importantes (d'échelle européenne) et des activités industrielles et de logistique.

Cette situation géographique inscrit le projet dans un ensemble géographique dédié à l'économie et plus particulièrement à l'industrie, partagé entre les communes de Saint Gilles et de Garons.

Il ne s'agit donc pas de prélever, au-delà de ce que prévoyait le PLU en vigueur, des surfaces agricoles ou naturelles pour construire, mais, dans le prolongement des politiques économiques menées conjointement par la ville de Saint Gilles et la métropole nîmoise, d'installer une activité industrielle au sein d'un ensemble déjà en grande partie industrialisé, éloigné des zones d'habitat et équipé, dédié à l'accueil d'entreprises :

- Côté Est, l'ensemble du linéaire de propriété est mitoyen à l'autoroute. Cette façade offre un potentiel de visibilité très intéressante du bâtiment et de l'enseigne de l'entreprise au regard de l'intensité du trafic sur l'A54. Pour cette même raison, elle concentre aussi l'essentiel des enjeux d'intégration paysagère,
- Côté Nord et Nord – ouest, la ZAC est occupée par l'aéroport de Nîmes Garons.
- Côté Sud, les constructions, distantes de quelques dizaines de mètres, sont à usage de bâtiments d'activités.

Le projet s'inscrit dans la pointe Nord de Saint Gilles à :

- 1,4 km au Sud-est de Nîmes (30),
- 8 km au Nord-ouest d'Arles (13),
- 35 km au Sud-ouest d'Avignon (84).

La surface du terrain d'assiette du projet d'usine est d'environ de 6,5 ha, dans la partie Nord de la ZAC Mitra. Cette superficie représente moins de 8% du total des surfaces dédiées à l'accueil d'entreprises (pour une surface totale de la ZAC de 160 ha dont 20 ha dédiés à une centrale de production électrique photovoltaïque).

Le projet respecte donc l'échelle de la ZAC. Il ne constitue pas, au regard des activités attendues dans la ZAC et des surfaces moyennes des lots commercialisés une incongruité. Le projet s'inscrit dans un contexte paysager industriel et artificialisé, dans lequel il pourra s'insérer sans dénoter.

En cohérence avec les critères de sélection, le site est immédiatement opérationnel (desservi par les réseaux). Il dégage une emprise foncière d'un seul tenant suffisante pour les besoins (importants) du projet, immédiatement disponible, dans un secteur géographique qui bénéficie de la desserte quasi immédiate de l'A54, essentielle pour porter de manière sécurisée et rapide les flux de fret induits par l'activité projetée, dans un secteur éloigné des zones d'habitat (au bénéfice de nuisances quasi-nulles), qui en dehors de l'accès à l'autoroute, proprement dit (quasi immédiat) ne pèsera pas sur l'organisation du trafic routier local.



Figure 3 : le projet au sein de la ZAC MITRA

Le terrain était précédemment exploité en plateforme de fabrication d'enrobés pour l'autoroute. La partie Nord a fait l'objet de stockage de déblais divers, constituant une butte de terre d'environ 6 à 7 m de hauteur au droit du site.

Même s'il n'est pas bâti au sens strict du terme, Le sol n'est plus ni agricole ni naturel. Seules quelques espèces pionnières poussent çà et là, sans que l'on puisse parler d'écosystème reconstruit. Indépendamment du projet d'usine, les occupations du sol précédentes ont quasi-éteint la naturalité du site. Aucun enjeu écologique ou agricole n'y est présent.

Le terrain présente un relief étagé entre des altitudes approximatives + 89 m NGF au Nord et + 78 m NGF au Sud.



Le terrain d'assiette du projet est longé par l'autoroute A54 à l'Est et la rue de l'Escadrille à l'Ouest. Certains terrains voisins sont bâtis dans l'emprise de la ZAC Mitra (zone d'activités mixtes), d'autres ne sont pas encore occupés. Certains accueillent des espaces naturels (bois, champs).

Le lot 20 correspond aux parcelles B 1052 (51381 m²) et 1054 (740 m²), d'une superficie totale de 52.121 m². Il est exempt de toute construction. Le terrain a été nivelé dans le cadre de la ZAC ; une clôture provisoire clôt le terrain. Le lot 20b est constitué d'un merlon, levée de terre destinée à servir d'écran phonique entre la ZAC et l'autoroute. Le dénivélé du terrain est marqué (près de 7m entre les points hauts et bas du lot 20).



3. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet d'usines SOPREMA se déploie sur un terrain d'une surface de 65 199 m². Le terrain présente un relief étagé entre des altitudes approximatives + 89 m NGF au Nord et + 78 m NGF au Sud. Ce différentiel de 11 m sur plus de 300 m induit une pente générale descendante du Nord vers le Sud. La régularité de cette pente et la taille importante de l'unité foncière rendent cette dénivellation peu perceptible.

Le dénivélé du terrain a guidé l'implantation altimétrique du bâtiment.

L'usine sera organisée en 3 volumes :

- une halle de production et ses locaux annexes,
- une halle de stockage des produits finis,
- un pavillon abritant les locaux sociaux (bureaux, vestiaires) et un laboratoire.

Les accès au terrain sont au nombre de 3 :

- un accès à créer depuis le rond-point, vers un parking d'attente Poids Lourds (PL) et visiteurs,
- un accès existant à élargir avenue de l'Escadrille, en limite Ouest de l'usine,
- un accès à créer sur la rue du Mirage, vers le parking du personnel.



Figure 4 : plan masse du projet / A+Architecture

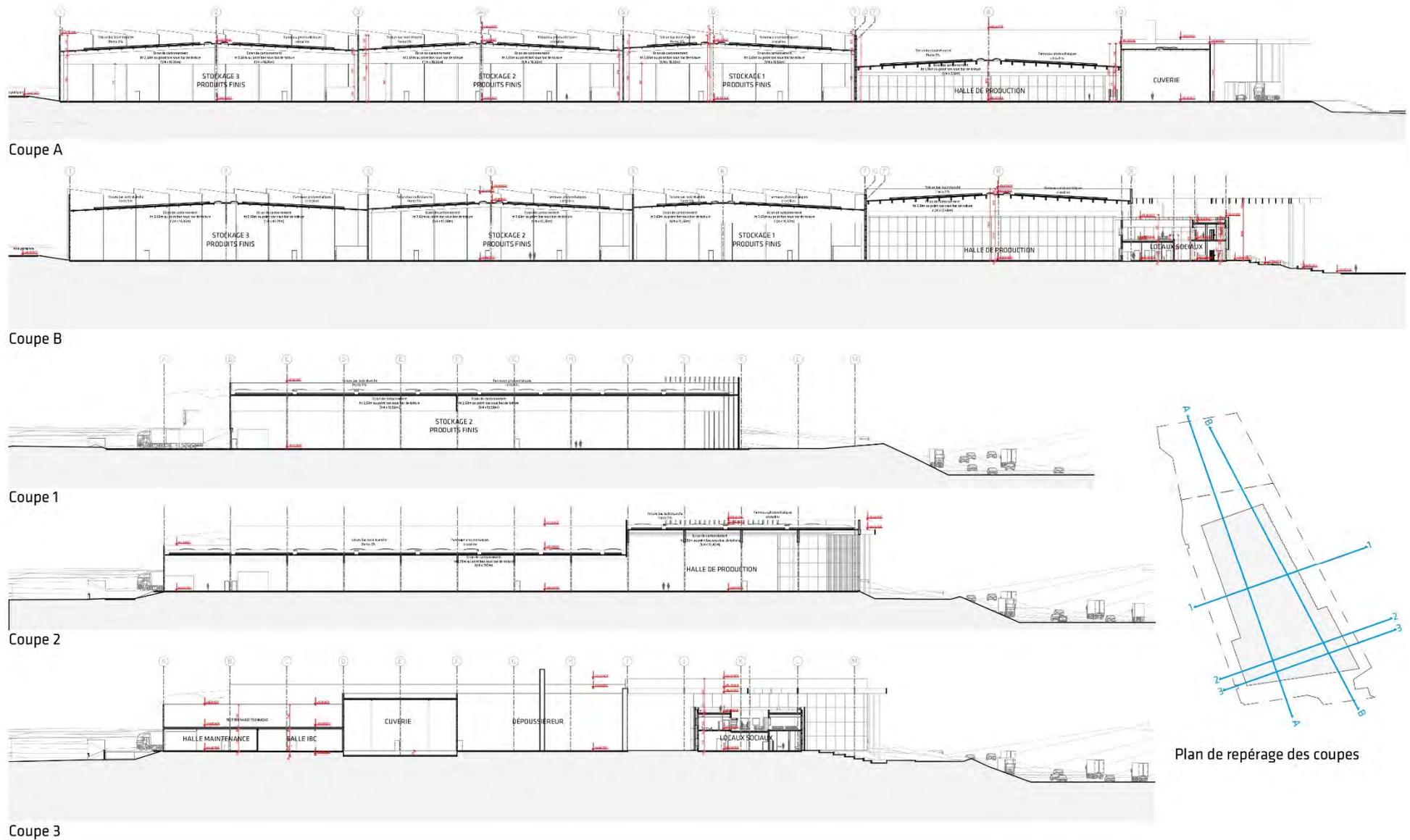


Figure 5 : coupes sur le projet / Source : A+Architecture



Projet architectural (vue depuis le Sud).

4. IMPACT DIRECT DU PROJET SUR L'EMPLOI

Le projet s'inscrit dans la stratégie de SOPREMA de se développer dans le quart Sud Est de la France et de s'ouvrir aux marchés espagnols et italiens. Le projet d'usines de panneaux isolants à Saint Gilles représente donc bien une création d'activités nouvelles, qui répond à l'ambition stratégique de l'entreprise de se développer. Il ne s'agit pas de la relocalisation d'un site existant (transfert d'emplois) mais bel et bien des créations « nettes » d'emplois.

L'opérateur prévoit la **création nette de 50 emplois à temps plein**.

La création de ce site ne générera **aucun** déplacement ni aucune suppression d'emploi sur un autre site exploité par SOPREMA. En phase chantier, le projet va également mobiliser des entreprises et donc des salariés. En se basant sur les ratios communément mesurés pour le type de construction projetée, on aura, sur une période d'environ 12 mois, qui correspond à la phase travaux, environ une trentaine de personnes mobilisées à temps plein sur le chantier en phase de pointe. Durant l'année de phase chantier, l'activité aura des retombées sur l'hôtellerie, la restauration notamment.

Les emplois induits sont à mettre en parallèle avec le nombre d'actifs et d'actifs ayant un emploi à l'échelle de la commune :

SAINT GILLES	2018
Nombre d'emplois dans la zone	3 394
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	4 422
Indicateur de concentration d'emploi	76,8
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	50,2

Le recensement INSEE comptabilisait en 2018 (source la plus récente disponible) pour Saint Gilles 3394 emplois dans la zone pour un taux de chômage de 21,4%, sensiblement supérieur à la moyenne nationale.

L'incidence directe du projet serait sensible et mesurable pour l'emploi : pour Saint Gilles le nombre d'emplois attendus correspond à 1,5 % du total des emplois actuellement occupés dans la commune.

Par le nombre d'emplois induits, le projet constituera un apport notable, avec un possible effet d'entraînement sur l'activité industrielle et commerciale locale.

Par ailleurs, si l'activité engendrera des emplois qualifiés de niveau « agents de maîtrise » et « cadres », dans la logistique ou la gestion de personnel, par exemple, elle proposera aussi des emplois n'exigeant pas de qualifications poussées. Ces emplois proposés participeront à un maillon essentiel de l'organisation de l'activité économique et sociale. Sans ce type d'offre, des personnes sans ou possédant de faibles qualifications, des jeunes étudiants devant travailler pour financer leurs formations, par exemple, se retrouvent grandement précarisés, voire marginalisés. Les emplois faiblement qualifiés offrent des opportunités de travail à des personnes qui n'ont pas pu suivre un cursus scolaire ou professionnalisant long, un moyen d'entrer dans le monde du travail. Ces emplois constitueront un vecteur important de lutte contre l'exclusion.

Le nombre d'emplois générés ponctuellement lors de phase chantier et surtout le nombre d'emplois créés durablement sur le site participera de manière mesurable et durable au gisement d'emplois local, notamment pour les catégories ouvrières, pour lesquelles le taux de chômage est élevé à Saint Gilles.

PROJET ET ENVIRONNEMENT NATUREL

1. L'ETUDE NATURALISTE MENEES SUR UNE PARTIE DE LA ZAC MITRA

Sur la période 2016 – 2017, le bureau d'études Naturalia a été chargé pour le compte du Syndicat Mixte de l'aéroport Nîmes – Alès – Camargue de réaliser un état initial écologique.

Le but de l'expertise faune - flore a été de choisir la solution qui concilie le mieux la réalisation de l'opération (la réalisation de la ZAC, bien au-delà du site du projet porté par la révision allégée) avec la préservation de l'environnement. Conformément à la circulaire d'application n° 93-73 du 27 septembre 1993, elle se base sur l'analyse de l'état initial comprenant des investigations de terrain intégrant les milieux naturels, la faune et la flore, en plus de la consultation de données bibliographiques. Cette étude réglementaire correspond donc à l'expertise des milieux naturels, de la faune et de la flore dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement afin de déterminer les modalités de réalisation de cette opération dans le souci du moindre impact environnemental. Cette prestation est régie par le Code de l'Environnement (R122-1 à R122- 16).

Le rapport a constitué un diagnostic écologique de l'aire d'étude, qui comprend notamment le site des usines SOPREMA projetées, **mais pas seulement**. Il visait à fournir au maître d'ouvrage un état initial de l'environnement basé sur des recherches bibliographiques et la réalisation d'investigations de terrain intégrant la faune, la flore et les milieux. Il a également dégagé les enjeux faunistiques et floristiques connus ou potentiels sur le site du projet.

a. L'aire d'étude

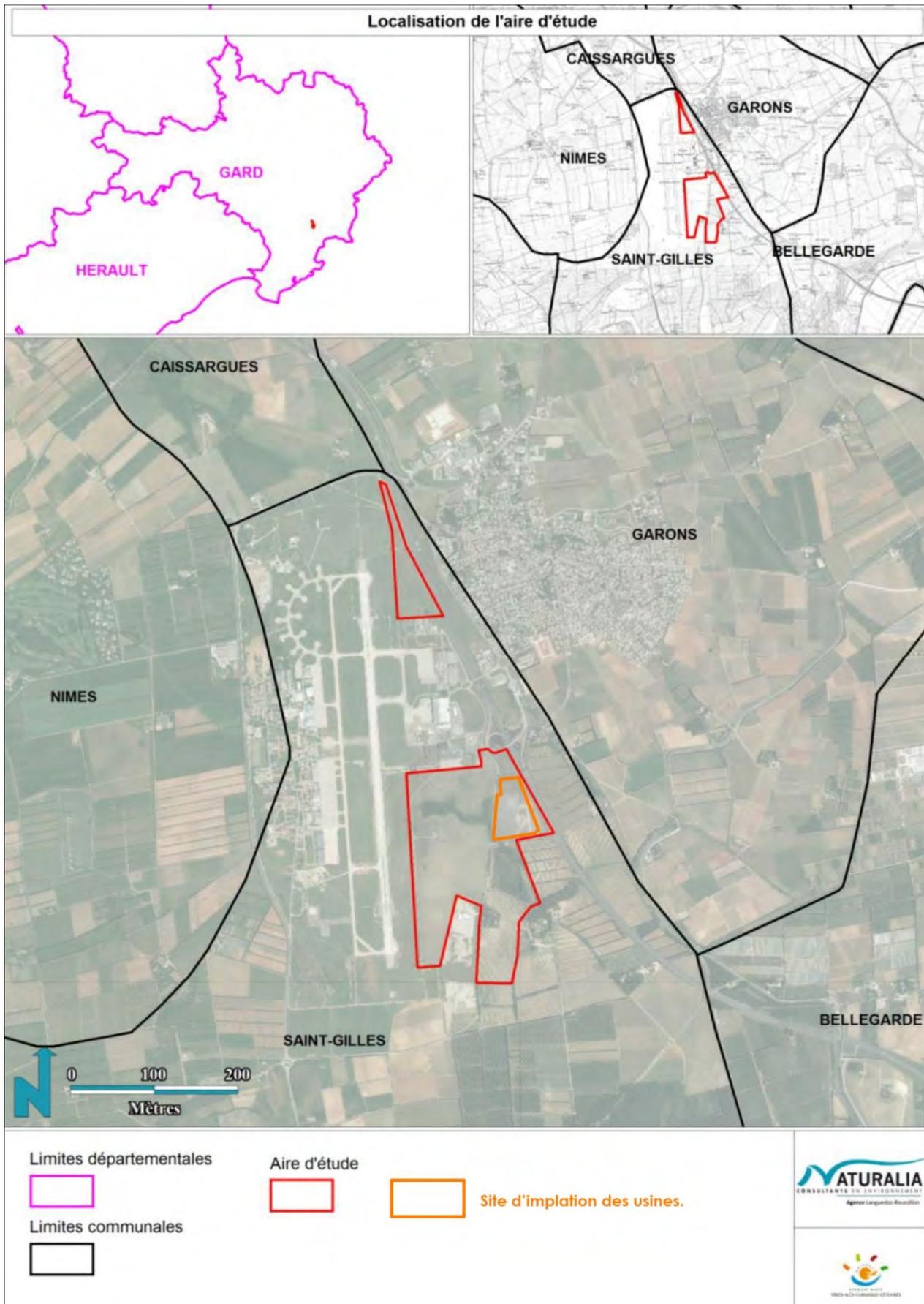


Figure 6 : aire de l'étude et projet d'implantation d'usines

b. Les habitats naturels



Figure 7 : carte des habitats naturels

Le site du projet SOPREMA est pour l'essentiel formé de zones rudérales (85%), d'une petite zone de friches rudérales (12,9%) et de quelques fourrés (2,1%).

c. Descriptif des zones rudérales

Les zones rudérales sont généralement le résultat de la profonde altération des milieux naturels et semi-naturels, suite à l'altération anthropique des sols. Elles sont colonisées dans une première phase par de nombreuses plantes pionnières introduites ou nitrophiles à stratégie opportuniste et à faible valeur patrimoniale, avec la présence quasi systématique d'espèces invasives.



Dans une phase finale, les zones rudérales sont colonisées par des espèces ligneuses, évoluant ainsi vers la dynamique des milieux naturels voisins.

Cet habitat est relativement bien représenté à l'ouest ainsi que sur les pistes et leurs abords sur le site d'étude. Il est alors possible d'observer des espèces banales telles que la Renouée des oiseaux *Polygonum aviculare*, l'Herbe à Robert *Geranium robertianum*, l'Avoine barbue *Avena barbata* ou encore le Laiteron maraîcher *Sonchus oleraceus*. Cet habitat en partie d'origine anthropique est fortement perturbé et peu diversifié ; il présente un **enjeu local de conservation négligeable**.

Terrains en friche rudéralisés (Code CORINE Biotopes: 87.1 x 87.2) : formation en mosaïque présentant les mêmes caractéristiques que les habitats de friches et de garrigues à *Helichrysum* décrits précédemment. Toutefois, les friches y sont bien plus représentées en raison de la forte dégradation des milieux dans les secteurs où elles se situent. À ce titre, cette mosaïque d'habitat présente un faible enjeu local de conservation

d. Descriptif des zones de fourrés

Les zones de fourrés sont des formations pré- ou postforestières la plupart du temps décidues. Elles sont généralement caractéristiques de la zone de forêts décidues, mais elles colonisent aussi des stations fraîches, humides ou perturbées de la zone forestière sempervirente méditerranéenne. Il est possible de retrouver ponctuellement cet habitat sur le site d'étude, notamment au niveau des limites parcellaires. Il correspond à un stade de recolonisation de la chênaie. On retrouve alors des espèces arbustives telles que le Prunellier *Prunus spinosa*, l'Aubépine *Crataegus monogyna* ou le Lentisque *Pistacia lentiscus*.

Ces dernières présentent dans la plupart des cas sur le site d'étude, une strate herbacée typique des terrains en friches en raison de l'origine post-culturelle de cette formation. Cet habitat relativement courant en France se retrouve fréquemment sur la zone d'étude, notamment dans les zones de déprise agricole. A ce titre il présente un **enjeu local de conservation faible**.

Les milieux repérés présentent des enjeux locaux de conservation négligeable (pour l'essentiel des surfaces, à faible (pour des micro secteurs au sein de la zone).

Code Corine	Intitulé Corine biotope ou propre à l'étude	Code Natura 2000	Intitulé Natura 2000	Zone humide	Dét. ZNIEFF	Surface de l'aire d'étude	Statut sur l'aire d'étude	Enjeu intrinsèque	Enjeu local
31.8	Fourrés	-	-	p.	Non	1,06 ha	Formation post-culturelle peu diversifiée, dégradée	Faible	Faible
87.1	Terrains en friche	-	-	p.	Non	62,45 ha	Habitat post-culturel assez diversifié, dégradé	Faible	Faible
87.1 x 87.2	Terrains en friche rudéralisés	-	-	p.	Non	2,15 ha	Friches dégradées	Faible	Faible
87.2	Zones rudérales	-	-	p.	Non	9,34 ha	Habitat fortement dégradé, déstructuré	Faible	Négligeable

Les milieux repérés présentent des enjeux locaux de conservation négligeable (pour l'essentiel des surfaces, à faible (pour des micro secteurs au sein de la zone).

e. Synthèse des enjeux floristiques et faunistiques

Le tableau suivant présente la synthèse des espèces patrimoniales et protégées sur l'aire d'étude.

Les éléments concernant le site d'implantation des usines apparaissent en caractères cyan. Toutefois, pour toutes les espèces relevées, il s'agissait de présence ponctuelle. En terme d'habitat, pour toutes ces espèces, les enjeux sont négligeables à faibles.

Figure 8 : tableaux de synthèse des enjeux floristiques et faunistiques

Légende : PN : Protection Nationale / LC : Préoccupation Mineure / NT : Quasi menacée / AS : A surveiller / D : en déclin / VU : Vulnérable / E : en danger / DHFF : Directive Habitats-Faune-Flore / DOI : Directive Oiseaux Annexe

	Habitats / Espèces	Protection	Natura 2000	Dét ZNIEFF	Liste Rouge		Enjeu intrinsèque	Statut et enjeu sur la zone d'étude
					régionale	nationale		
Habitats naturels	31.8 Fourrés	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	31.831 Roncier	-	-	-	-	-	Faible	Négligeable
	31.831 x 87.1 x 87.2 Mosaïque de ronciers et de friches	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	32.47 Garrigue à Thym	-	-	-	-	-	Faible à Modéré	Fort à très fort « ...dernière [thymée] des costières où croissent 10 espèces d'orchidées » (Bulletin n°9 SFO, 2012)
	34.36 x 87.1 Ourlets à Brachypode de Phénicie enrichés	-	-	-	-	-	Faible	Modéré (car habitat intimement lié aux garrigues à Thym à proximité)
	45.312 Taillis de Chêne vert	-	9340	-	-	-	Modéré	Modéré
	45.312 x 41.39 x 41.7 Boisement mixte	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	51.1 x 89.23 Bassin à phragmites	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	83.14 Vergers à Amandiers	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	84.1 Alignements d'arbres	-	-	-	-	-	Négligeable	Négligeable
	84.3 Bosquet	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	86 Pistes et bâti	-	-	-	-	-	Négligeable	Négligeable
	87.1 Terrains en friche	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	87.1 x 87.2 Terrains en friche rudéralisés	-	-	-	-	-	Faible	Faible
	87.2 Zones rudérales	-	-	-	-	-	Faible	Négligeable
89.22 Fossé	-	-	-	-	-	Faible	Faible	

	Habitats / Espèces	Protection	Natura 2000	Dét ZNIEFF	Liste Rouge		Enjeu intrinsèque	Statut et enjeu sur la zone d'étude
					régionale	nationale		
Flore	Ophrys bombyx	Nationale		Strict	NA	VU	Fort	Très fort
	Ophrys brillant	Régionale		Strict	DD	NT	Fort	Fort
	Orchis lacté	-		Strict	EN	VU	Fort	Très fort
	Orchis papillon	-			EN	NT	Modéré	Fort
	Stipe capillaire	-		Strict			Modéré	Modéré
Oiseaux	Alouette des champs		DO-II		LC	NT	Non hiérarchisé	Reproduction
	Alouette lulu	Art. 3	DO-I		LC	LC	Faible	Reproduction
	Bouscarle de Cetti	Art. 3			LC	NT	Faible	Reproduction
	Bruant proyer	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
	Bruant zizi	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
	Bruant des roseaux	Art. 3			-	EN	Modéré	Hivernage
	Busard Saint-Martin	Art. 3	DO-I		EN	LC	Modéré	Hivernage
	Buse variable	Art. 3			LC	LC	Faible	Transit / alimentation
	Chardonneret élégant	Art. 3			VU	VU	Faible	Reproduction
	Choucas des tours	Art. 3	DO-II		LC	LC	Faible	Transit / alimentation
	Cigogne blanche	Art. 3	DO-I	Stricte	NT	LC	Modéré	Transit / alimentation
	Circaète Jean-le-Blanc	Art. 3	DO-I	A critères	LC	LC	Fort	Transit / alimentation
	Cisticole des joncs	Art. 3			LC	VU	Faible	Reproduction
	Corneille noire		DO-II		LC	LC	Non hiérarchisé	Transit / alimentation
	Coucou geai	Art. 3		Remarquable	NT	LC	Modéré	Reproduction
	Étourneau sansonnet		DO-II		LC	LC	Non hiérarchisé	Reproduction
	Faucon crécerelle	Art. 3			LC	NT	Faible	Transit / alimentation
	Fauvette mélanocéphale	Art. 3			LC	NT	Faible	Reproduction
	Grimpereau des jardins	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
	Guêpier d'Europe	Art. 3		Remarquable	NT	LC	Modéré	Reproduction
Héron garde-boeufs	Art. 3		A critères	LC	LC	Modéré	Transit / alimentation	

Habitats / Espèces	Protection	Natura 2000	Dét ZNIEFF	Liste Rouge		Enjeu intrinsèque	Statut et enjeu sur la zone d'étude
				régionale	nationale		
Hirondelle de fenêtre	Art. 3			LC	NT	Faible	Transit / alimentation
Hirondelle rustique	Art. 3			NT	NT	Faible	Transit / alimentation
Huppe fasciée	Art. 3		Remarquable	LC	LC	Modéré	Reproduction
Linotte mélodieuse	Art. 3			NT	VU	Modéré	Reproduction
Martinet noir	Art. 3			LC	NT	Faible	Transit / alimentation
Merle noir		DO-II		LC	LC	Non hiérarchisé	Reproduction
Mésange à longue queue	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
Mésange bleue	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
Mésange charbonnière	Art. 3			LC	LC	Faible	Reproduction
Milan noir	Art. 3	DO-I		LC	LC	Modéré	Transit / alimentation
Oedicnème criard	Art. 3	DO-I	A critères	LC	LC	Fort	Reproduction
Outarde canepetière	Art. 3	DO-I	A critères	NT	CR	Fort	Reproduction et hivernage
Perdrix rouge		DO-II-III		DD	LC	Non hiérarchisé	Reproduction
Petit-duc Scops	Art. 3			NT	LC	Modéré	Reproduction
Pie bavarde		DO-II		LC	LC	Non hiérarchisé	Reproduction
Pigeon ramier		DO-II-III		LC	LC	Non hiérarchisé	Reproduction
Pipit farlouse	Art. 3			VU	VU	Modéré	Hivernage
Pipit rousseline	Art. 3	DO-I	Remarquable	VU	LC	Modéré	Reproduction
Roitelet huppé	Art. 3			LC	NT	Faible	Transit / alimentation
Rollier d'Europe	Art. 3	DO-I	A critères	NT	NT	Modéré	Reproduction
Rossignol philomèle	Art. 3			LC	LC	Faible	Transit / alimentation
Rougegorge familier	Art. 3			LC	LC	Faible	Transit / alimentation
Sterne hansel	Art. 3	DO-I	Stricte	VU	VU	Fort	Transit / alimentation
Tarier pâtre	Art. 3			VU	NT	Faible	Transit / alimentation
Verdier d'Europe	Art. 3			NT	VU	Faible	Transit / alimentation

	Espèce	Protection	Natura 2000	Dét ZNIEFF	Liste Rouge		Enjeu intrinsèque	Statut et enjeu sur la zone d'étude
					régionale LR	nationale		
Amphibiens	Rainette méridionale	PN	DHFF - IV		LC	LC	Faible	Reproduction, hibernation, alimentation
	Crapaud commun	PN			LC	LC	Faible	Reproduction, hibernation, alimentation
	Crapaud calamite	PN	DHFF - IV		LC	LC	Faible	Reproduction, hibernation, alimentation
	Triton palmé	PN			LC	LC	Faible	Reproduction, hibernation, alimentation
	Pélodyte ponctué	PN			LC	LC	Faible	Reproduction, hibernation, alimentation
	Grenouille rieuse	PN		Introduit	NE	LC	Négligeable	Reproduction, hibernation, alimentation
Reptiles	Lézard des murailles	PN	DHFF - IV		LC	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Lézard ocellé	PN		Det stricte	VU	VU	Très fort	Hibernation, reproduction, alimentation
	Psammodrome d'Edwards	PN		Det stricte	VU	NT	Fort	Hibernation, reproduction, alimentation
	Couleuvre de Montpellier	PN			NT	LC	Modéré	Hibernation, reproduction, alimentation
	Couleuvre à échelons	PN			NT	LC	Modéré	Hibernation, reproduction, alimentation
	Seps strié	PN			VU	LC	Modéré	Hibernation, reproduction, alimentation
	Tarente de Maurétanie	PN			NE	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Lézard vert	PN	DHFF - IV		LC	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Orvet fragile	PN			LC	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Couleuvre vipérine	PN			LC	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Couleuvre à collier	PN	DHFF - IV		LC	LC	Faible	Hibernation, reproduction, alimentation
	Invertébrés	Petit Mars changeant	-	-	déterminante	-	LC	Faible
Lucane cerf-volant		-	DHFF - II	-	-	LC	Faible	Reproduction, alimentation, hivernage
Grand capricorne		PN	DHFF - II et IV	déterminante	-	LC	Modéré	Reproduction, alimentation, hivernage
Mammifères (hors chiroptères)	Hérisson d'Europe	Art. 2			-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Ecureuil roux	Art. 2			-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Genette commune	Art. 2	DH-V		-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Lapin de garenne	Art. 2			-	NT	Modéré	Transit / alimentation / reproduction
Chiroptères	Pipistrelle pygmée	Art. 2	DH-IV		-	LC	Modéré	Transit / alimentation

	Espèce	Protection	Natura 2000	Dét ZNIEFF	Liste Rouge		Enjeu intrinsèque	Statut et enjeu sur la zone d'étude
					régionale LR	nationale		
	Pipistrelle commune	Art. 2	DH-IV		-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Pipistrelle de kuhl	Art. 2	DH-IV		-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Sérotine commune	Art. 2	DH-IV		-	LC	Faible	Transit / alimentation
	Noctule de Leisler	Art. 2	DH-IV	A critère	-	NT	Modéré	Transit / alimentation
	Murin de Daubenton	Art. 2	DH-IV		-	LC	Faible	Transit / alimentation

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.

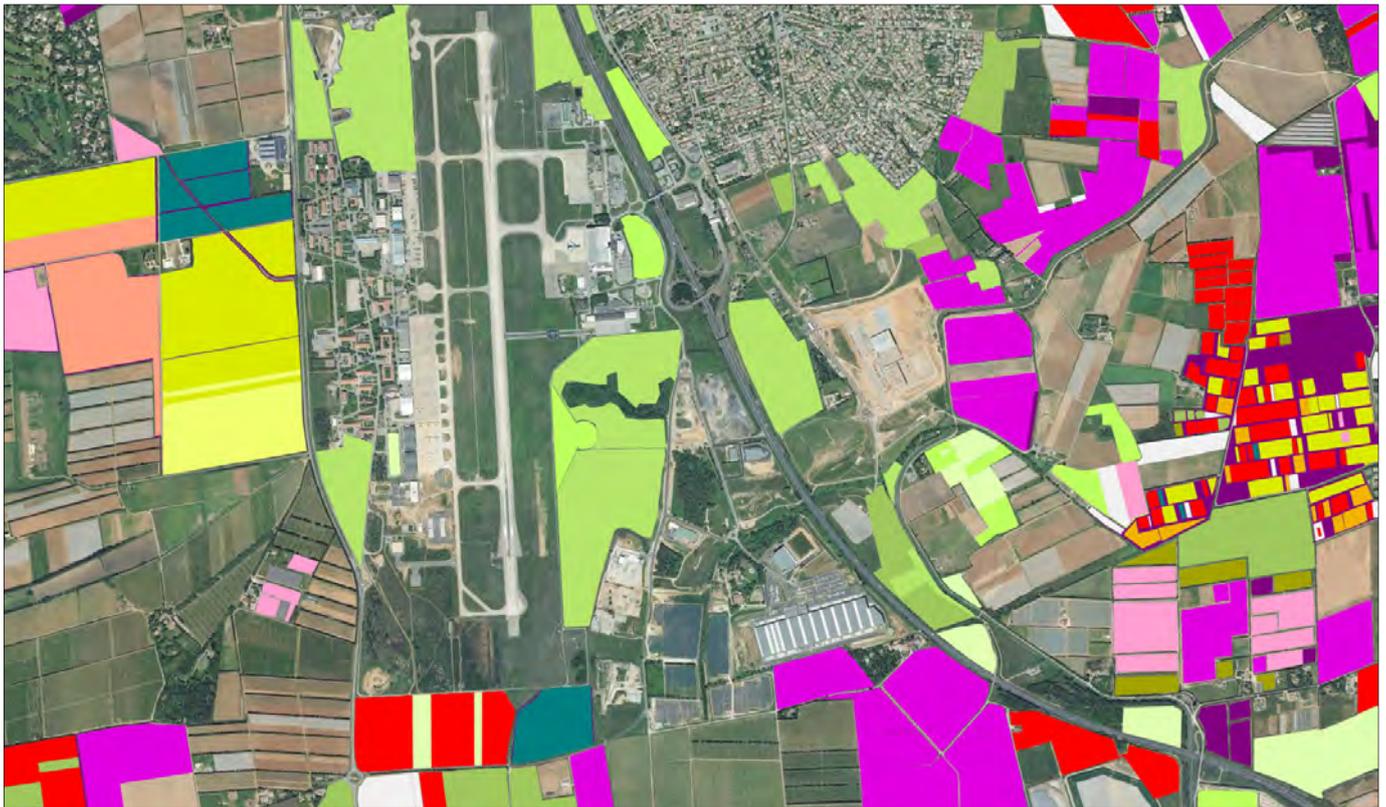
En proue du bâtiment, un grand auvent se déploiera, signal fort de cette usine. Le pavillon en R+1 viendra se glisser sous cet auvent, à la jonction avec la paroi vitrée de la halle de production. Ses façades seront ornées d'une double peau ajourée, telle un tressage en osier, donnant une singularité 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.



■ 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.

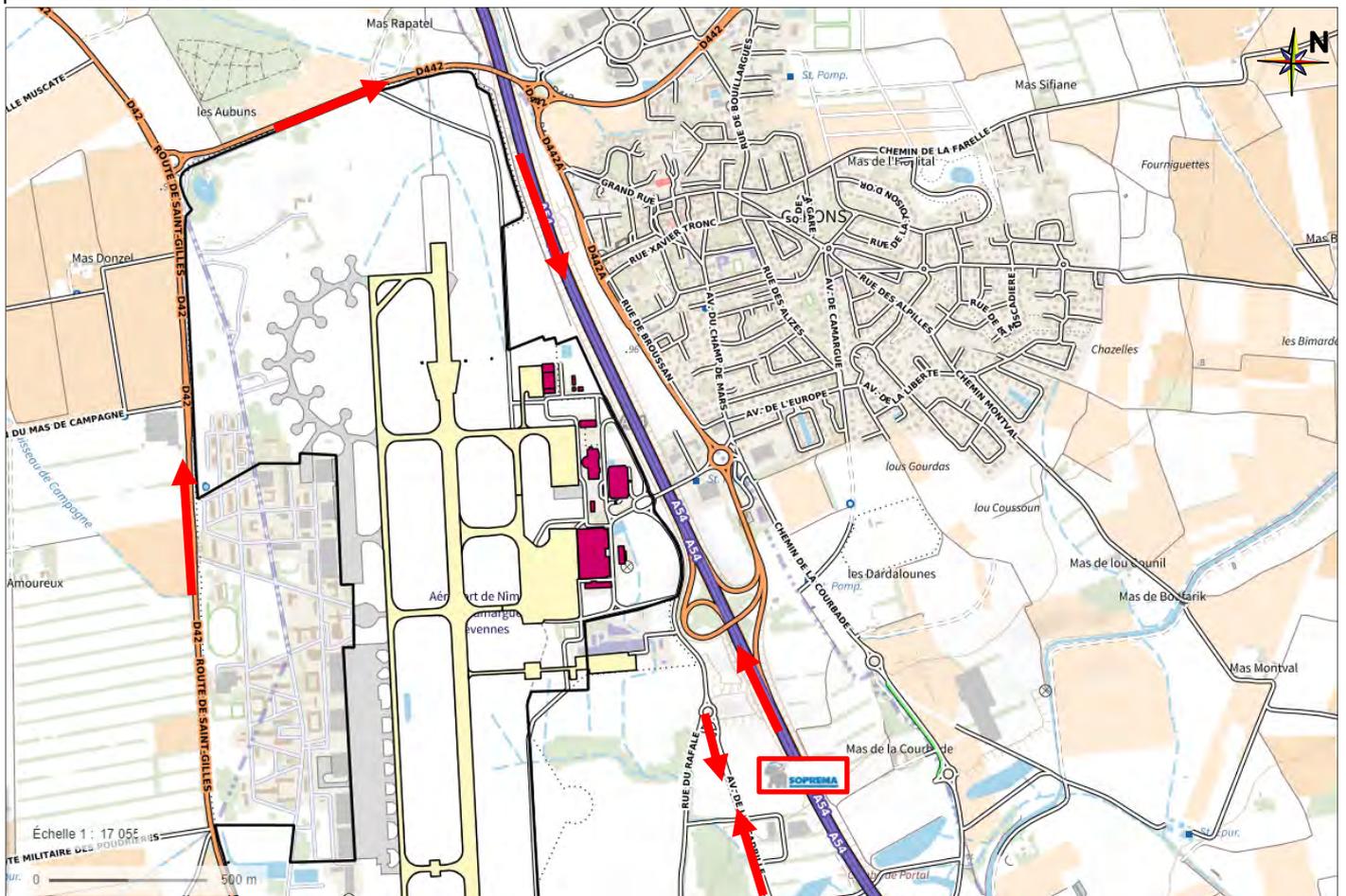
Le trafic journalier de ces axes routiers a fait l'objet de relevés indiquant les comptages suivants :

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

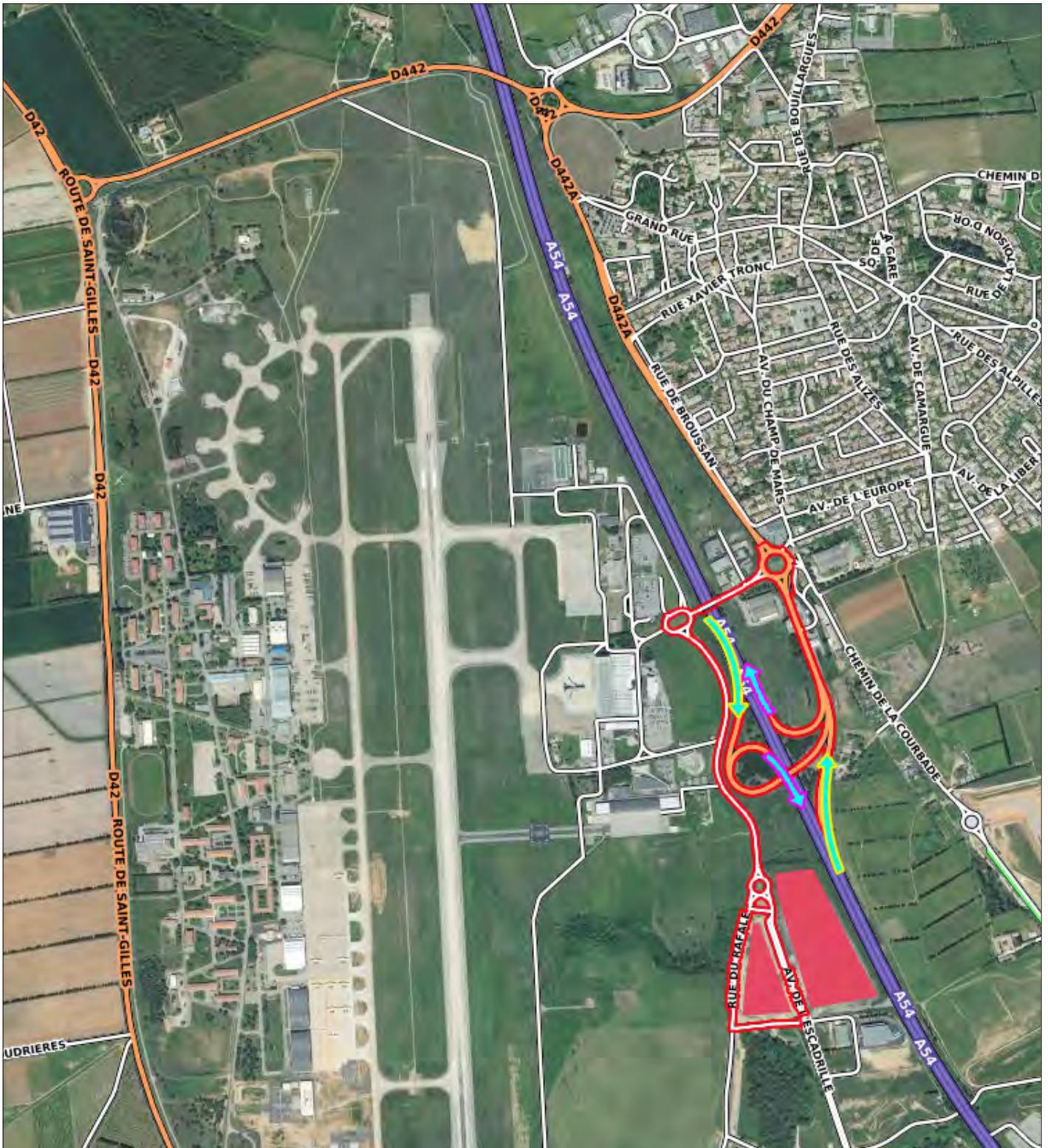
➔
Accès à la zone.

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.

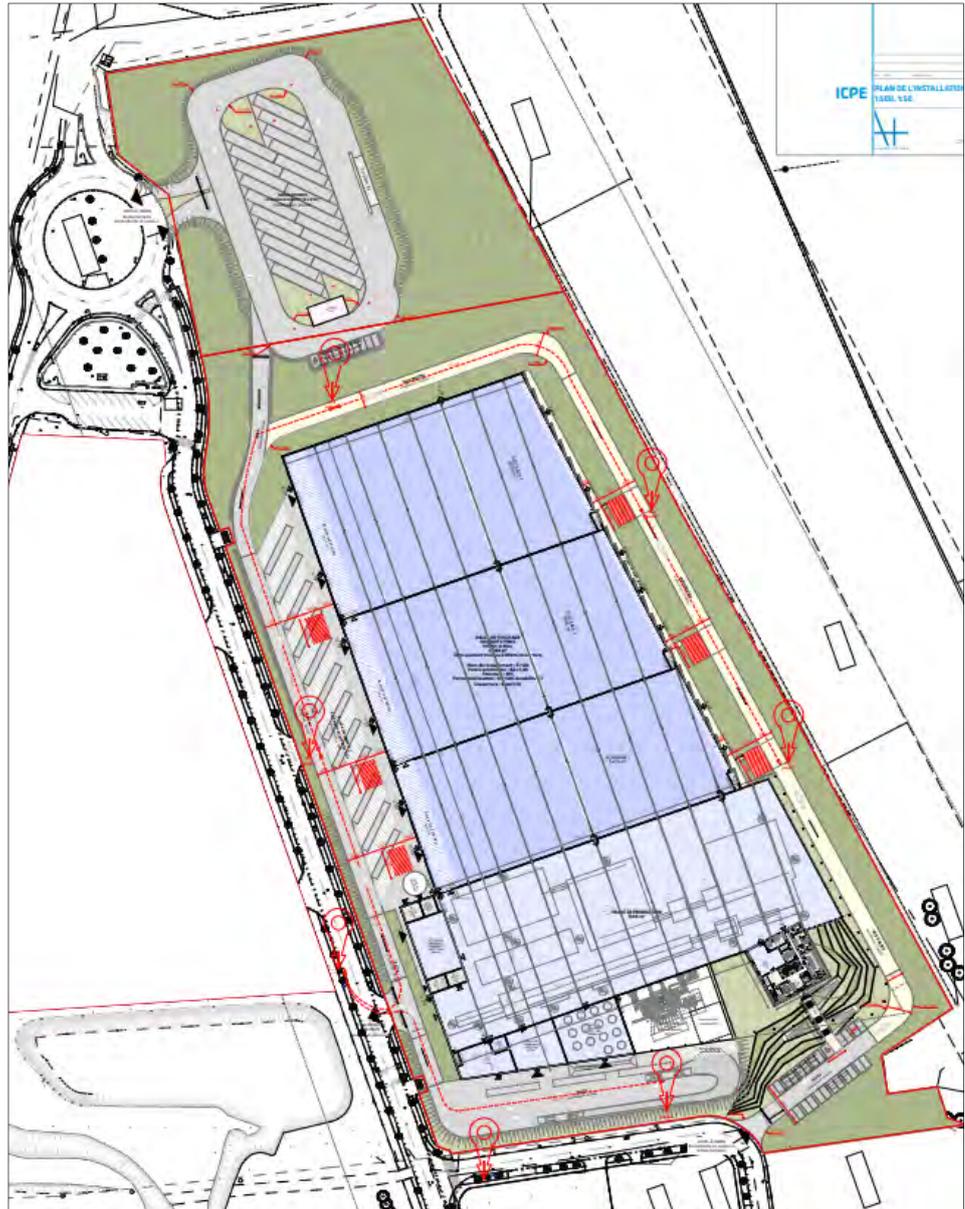


Figure 11 : plan d'accès au terrain d'assiette du projet

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

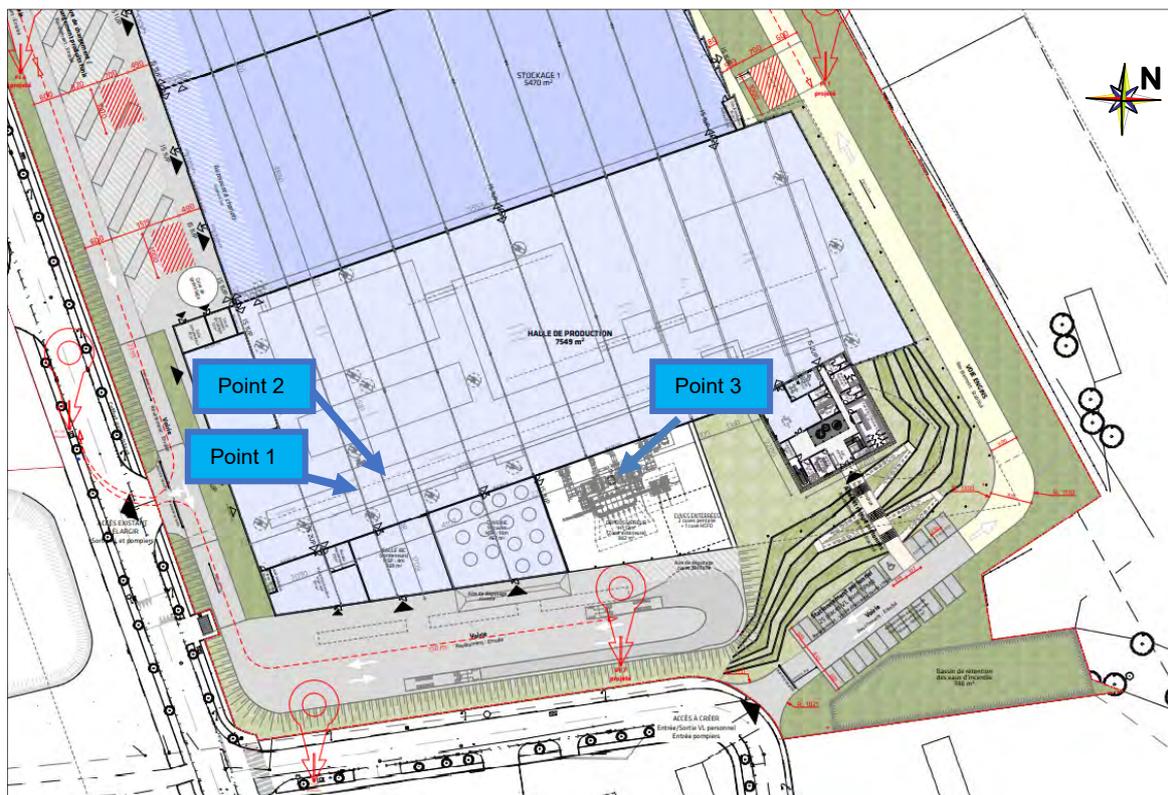


Figure 12 : localisation des émissaires (Source : Architecture A+)

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



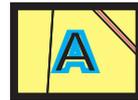
Zone 2AUM (emprise de la ZAC MITRA), ses secteurs et sous secteurs.



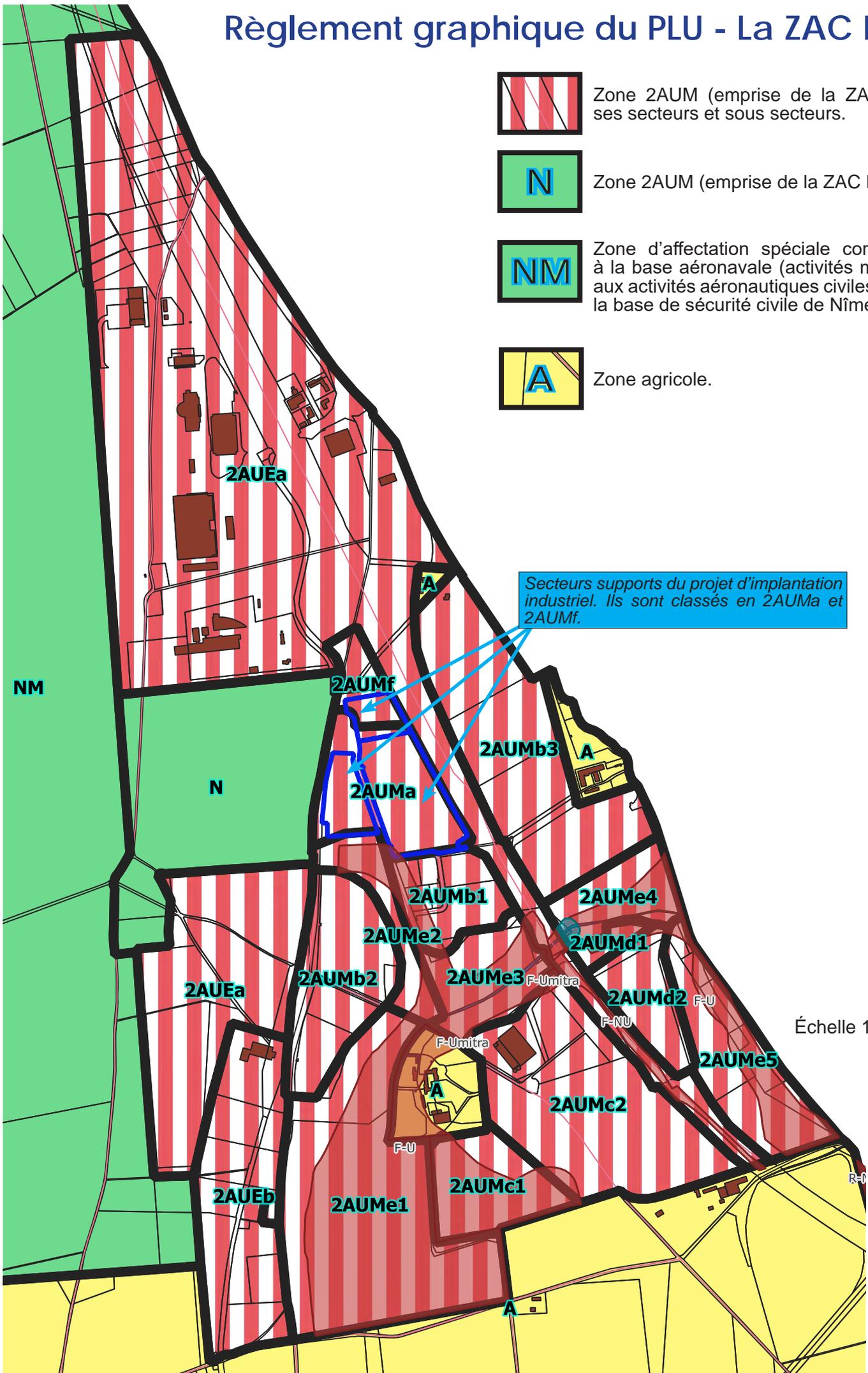
Zone 2AUM (emprise de la ZAC MITRA).



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.



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 caravanning,
- 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.