



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande d'autorisation environnementale Neximmo 106 sur la commune de Mauguio (34)**

**n°Ae : 2018-29**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 juin 2018, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la demande d'autorisation environnementale Neximmo 106 sur la commune de Mauguio (34).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Christine Jean

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Annie Viu

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 22 mars 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 avril 2018 :

- le préfet de département de l'Hérault, et a transmis une contribution en date du 4 juin 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé, et a transmis une contribution en date du 23 avril 2018.

Sur le rapport de Marie-Hélène Aubert et Éric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé ici que pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122-13).**

**Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

La société Neximmo 106, filiale du groupe Nexity, souhaite réaliser un bâtiment d'entreposage sur le site de l'aéroport de Montpellier, d'une surface artificialisée de 122 581 m<sup>2</sup> sur une parcelle de 170 977 m<sup>2</sup>, située à proximité de l'étang de l'Or. Le bâtiment, dont la surface au sol est de 36 793 m<sup>2</sup> pour un volume de 491 584 m<sup>3</sup>, pourra accueillir au maximum 50 190 tonnes de marchandises. Les matériaux entreposés sont des articles de sport (chaussures, textiles...) de la société japonaise Asics.

L'Ae a déjà rendu plusieurs avis portant sur cette zone d'activités, dont le dernier en novembre 2016 sur l'aéropôle logistique (dont aucun lot n'a trouvé preneur à ce jour), jouxtant le bâtiment faisant l'objet du présent avis. Elle recommandait notamment, conformément à une réserve du rapport de la commission d'enquête préalable à cette première autorisation, de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble des aménagements envisagés, dont le barreau routier nécessaire à la desserte du site (encore à l'étude), ce qui n'a pas été fait.

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet portent sur :

- les milieux naturels, du fait de l'anthropisation d'un site situé à proximité de nombreuses zones d'inventaires ou de protection, et fréquenté par l'Outarde canepetière ;
- les milieux aquatiques, concernant aussi bien le captage du puits de Vauguières-École que l'étang de l'Or, zone vulnérable en situation d'eutrophisation et site Natura 2000, qui constituera l'exutoire final des rejets d'eau pluviale ;
- les déplacements générés par le projet, et leurs effets induits (bruit, pollution de l'air), en phase travaux comme en phase d'exploitation ;
- les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports connectés à la plateforme ;
- le risque d'inondation, du fait de l'imperméabilisation d'une surface importante, sur un bassin fortement soumis à ce risque.

Sur la forme, 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'Ae recommande principalement de :

- 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.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte du projet

Le projet stratégique 2015–2019 de la société anonyme Aéroport de Montpellier<sup>2</sup> prévoit l'aménagement d'une plateforme logistique accolée à la zone de fret, déjà existante, de l'aéroport sur la commune de Mauguio (Cf. figure 1 ci-dessous). Cette plateforme ne présente pas de lien directement fonctionnel avec l'activité aéroportuaire. Ce projet s'inscrit au sein des activités de type économique développées par Aéroport de Montpellier et prévues au schéma de cohérence territoriale (Scot) du Pays de l'Or et au plan local d'urbanisme de la ville de Mauguio.

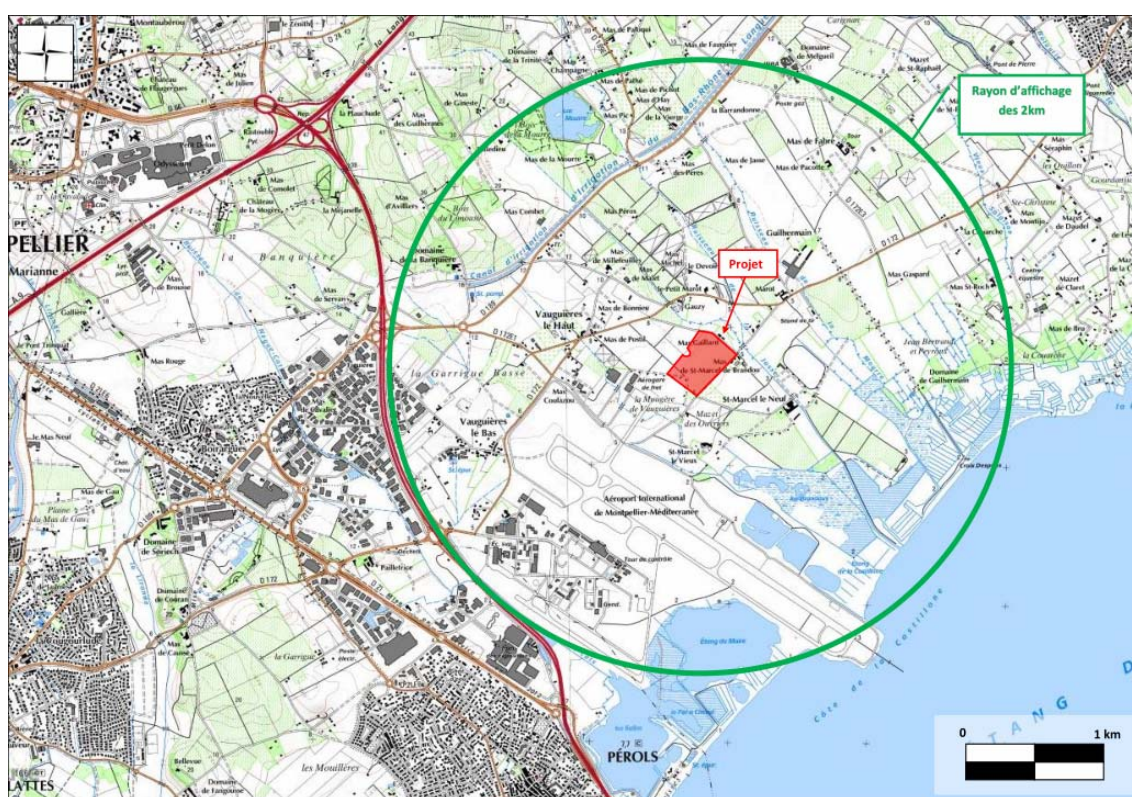


Figure 1 : Situation du projet Neximmo 106 sur la carte IGN au 1/25 000<sup>ème</sup> (Source dossier)

La présentation du « projet de la société Neximmo 106<sup>3</sup> » fournit peu d'explications sur le contexte qui justifie l'intérêt de développer sur ce site de telles activités logistiques. Il est indiqué que l'avantage du site est lié à son excellente desserte<sup>4</sup> du fait du réseau routier et de la présence de l'aéroport. Le dossier de demande de dérogation au régime strict de protection des espèces indique que : « L'Agglomération de Montpellier [...] compte des centres commerciaux, dont les groupes de distribution sont obligés de gérer leurs stocks à partir de bases logistiques situées sur Nîmes ou Béziers, induisant de nombreux déplacements sur des distances importantes. »

<sup>2</sup> Le site de l'aéroport de Montpellier est concédé par l'État à la société anonyme Aéroport de Montpellier jusqu'en 2038 pour une surface totale de 475 ha.

<sup>3</sup> Dans la suite de cet avis, l'objet du dossier est présenté sous la dénomination « projet Neximmo 106 », même s'il ne constitue qu'une partie incomplète d'un projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

<sup>4</sup> Sur ce point, voir les développements dans les parties § 1.3, § 1.4 et § 2.1.6.1, repris du dossier

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La société Neximmo 106, filiale du groupe Nexity, souhaite réaliser un bâtiment d'entreposage sur le site de l'aéroport de Montpellier. La surface artificialisée est de 122 581 m<sup>2</sup> sur une parcelle de 170 977 m<sup>2</sup>. Cette parcelle, dont l'altitude varie entre 5 et 7,5 m au dessus du niveau de la mer, est située à proximité de l'étang de l'Or (appelé également étang de Mauguio). Le bâtiment dont la surface au sol est de 36 793 m<sup>2</sup> pour un volume de 491 584 m<sup>3</sup> pourra accueillir au maximum 50 190 tonnes de marchandises dans six cellules de stockage dites sèches. Les matériaux entreposés sont des articles de sport (chaussures, textiles...) de la société japonaise Asics, dont les caractéristiques, en termes de réglementation, sont présentés dans le tableau 1.

Matériaux	Rubrique de la nomenclature des installations classées
Matières combustibles	1510
Papiers et cartons ou matériaux combustibles analogues	1530
Bois ou matériaux combustibles analogues	1532
Polymères, relevant de la rubrique	2663-1
Polymères autres (articles de sport, textiles, chaussures...)	2663-2

Tableau 1 : Type de matériaux entreposés dans le bâtiment

Le dossier indique que : « L'entrepôt de stockage sera certifié BREEAM<sup>5</sup>, niveau "very good". » Cette certification constitue une norme de qualité environnementale dont le dossier ne justifie pas l'emploi. Les rapporteurs ont été informés oralement que la certification Breeam, d'origine britannique, était mieux reconnue sur le plan international. L'Ae observe qu'elle est peu employée en France, où la certification HQE fait référence. Celle-ci présente d'ailleurs des éléments complémentaires, notamment en matière de confort du bâtiment et de santé.

Il est précisé dans le chapitre sur la description du projet Neximmo 106 que l'entrepôt emploiera 80 personnes de façon permanente et 250 en période de pic d'activité. Le chapitre visant la démonstration de l'intérêt public majeur du projet, qui justifierait la demande de dérogation au régime strict de protection des espèces, ne traite que des questions d'emploi. À cet égard, il indique que le projet stabilisera les 100 emplois de la société Asics, déjà présents dans l'agglomération de Montpellier, et permettra la création de 400 à 500 emplois directs et indirects. Soixante de ces emplois sont mentionnés comme devant être créés dans le cadre de l'installation d'une société de messagerie sur un lot distinct de la parcelle occupée par le projet Neximmo 106, les 320 à 420 autres créations n'étant pas précisées.

Lors de la rencontre entre le maître d'ouvrage, les pouvoirs publics et les rapporteurs, le représentant de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation et du travail de la région Occitanie a indiqué que l'engagement de la société Asics, en contrepartie d'une subvention de 500 k€, portait sur 50 créations nettes d'emplois en contrat à durée indéterminée et le maintien de 105 emplois déjà présents dans le département. Le représentant de la société Asics a souligné que sa société investissait sur le long terme dans la région et envisageait une croissance qui porterait probablement le nombre d'emplois à plus de 200 à l'horizon 2020, sans en préciser la nature par rapport à l'activité de l'entrepôt et les cinquante emplois créés pour sa gestion, alors que ces éléments permettraient de crédibiliser cette annonce.

Les rapporteurs ont constaté lors de leur visite que cette question de l'emploi, sur un territoire où le taux de chômage est élevé, motivait un soutien des pouvoirs publics au projet. Compte tenu des

<sup>5</sup> Building Research Establishment Environmental Assessment Method



impacts résiduels sur les espèces protégées, il importe cependant d'étayer plus solidement la démonstration de l'intérêt public majeur du projet.

***L'Ae recommande d'étayer plus solidement la démonstration des raisons impératives d'intérêt public majeur, nécessaire à une éventuelle dérogation au régime de protection des espèces protégées.***

L'entrepôt sera recouvert de 18 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques, représentant une puissance maximale de 3,7 MWc<sup>6</sup>. L'Ae observe qu'il n'est pas prévu de production de chaleur ou de froid et que, bien que produisant de l'électricité, l'entrepôt utilisera du gaz ou du fioul pour plusieurs de ses activités (chariots élévateurs, pompes d'incendie, chauffage des bâtiments...).

Le maître d'ouvrage louera le bâtiment à la société Asics pour une durée de 12 ans. Dès la fin de sa construction, le bâtiment sera vendu à une société spécialisée. Le coût du projet n'apparaît pas dans le dossier d'étude d'impact.

***Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser le coût du projet.***

### ***1.3 Compatibilité avec les plans, schémas et programmes***

Le projet Neximmo 106 est situé sur les zones AUF et UF du plan local d'urbanisme de la ville de Mauguio. Le règlement du PLU, rappelé dans le dossier, stipule que sur ces zones les constructions d'entrepôts et d'industrie 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 ».*

Le dossier ne comporte pas de dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. En toute rigueur, l'activité n'étant pas liée à la fonction aéroportuaire, il convient de modifier le plan local d'urbanisme en indiquant clairement que les zones AUF et UF concernées sont consacrées à l'activité aéroportuaire ou logistique<sup>7</sup>.

Le [schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation de la Région Occitanie](#)<sup>8</sup> ne mentionne pas l'insuffisance de la métropole en matière de plateformes logistiques arguée par le maître d'ouvrage. En revanche, il insiste sur l'association de la logistique avec l'intermodalité des transports et les plateformes portuaires, ce qui ne paraît pas particulièrement cohérent avec le choix de développement sur le site de l'aéroport.

La Région a justifié cette contradiction et fait parvenir aux rapporteurs un courriel indiquant comment son soutien au projet s'inscrivait dans ce schéma : « *Le SRDEII, Schéma Régional de Développement Economique, Innovation et Internationalisation, présente en toute première orientation le soutien à la création d'emploi [pour rappel, les taux de chômage des départements Hérault et Gard étaient respectivement de 13,9 % et 13,6 % fin 2016 (Source INSEE).] La Région Occitanie et*

<sup>6</sup> Le méga Watt (MW) représente une puissance électrique de un million de Watts, on indique MWc pour signifier qu'il s'agit d'une puissance de crête, c'est-à-dire la puissance électrique maximale délivrée par les panneaux en situation optimale d'ensoleillement et de fonctionnement des panneaux.

<sup>7</sup> Pour l'Ae, le terme « aéroportuaire et logistique » implique que les deux adjectifs s'appliquent concomitamment. Or, bien que située sur un terrain aéroportuaire, la plateforme n'a pas de lien spécifique avec l'activité aérienne.

<sup>8</sup> Ce schéma fait partie des plans que les Régions doivent mettre en place suite à la loi du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale et à la loi du 7 août 2015 portant la nouvelle organisation territoriale de la République.

*les collectivités de son territoire agissent de concert pour soutenir les projets créateurs d'emplois durables et soutenir les emplois existants avec, pour tous les projets structurants, endogènes ou exogènes, la prise en compte forte des critères environnementaux et d'éthique sociale.* » Elle a également souligné auprès des rapporteurs la proximité avec « *la future gare TGV Montpellier-Sud de France qui abritera à terme un pôle d'échange multimodal* ». Néanmoins, il ne semble pas qu'une liaison de fret ferroviaire fasse partie de ce projet multimodal.

Le dossier indique que le projet Neximmo 106 est compatible avec le Scot de l'étang de l'Or, notamment son article « V.2. Favoriser une implantation stratégique des zones d'activités » en indiquant que « *le projet s'implante dans une zone d'ores et déjà dédiée à l'activité de logistique* », mais il ne démontre pas l'intérêt stratégique de la proximité de l'aéroport<sup>9</sup>. Paradoxalement, il apparaît contradictoire avec le projet de [Scot de la métropole de Montpellier](#) qui privilégie la logistique en lien avec les modes de transport alternatifs à la route, notamment ferroviaire et portuaire.

Un tableau explicite les liens de compatibilité du projet avec le schéma régional climat, air, énergie. La compatibilité avec l'orientation 4, « *Favoriser le report modal vers la mer, le rail et le fluvial pour le transport de marchandises* », est justifiée par les termes suivants « *implantation du projet à proximité d'axes routiers importants (A9, routes départementales RD66, RD21, RD189 et RD172) permettant sa desserte aisée* », qui lui sont exactement contraires. L'Ae ne souscrit donc pas à l'affirmation de compatibilité, même en prenant en compte des éléments complémentaires apportés aux rapporteurs et absents du dossier.

Enfin, aucun des plans et programmes nationaux concernant la qualité de l'air, la lutte contre le changement climatique et la sobriété énergétique, n'est cité dans l'analyse de compatibilité du dossier.

***L'Ae recommande de démontrer la cohérence de l'installation du projet Neximmo 106 sur la plateforme aéroportuaire de Montpellier eu égard aux dispositions en matière de transport et de logistique des schémas de développement territorial de la Région Occitanie et de la métropole de Montpellier, ainsi que des plans et programmes concernant le climat, l'air et l'énergie.***

## **1.4 Procédures relatives au projet**

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae est une demande d'autorisation environnementale de la société Neximmo 106 au titre des installations classées pour la protection de l'environnement sur le site de Mauguio (34). Le terrain a fait l'objet d'une demande de permis d'aménager en 2014 comportant une étude d'impact.

Le dossier indique que l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, soumet ce type d'installation à examen au cas par cas. La décision de soumission à évaluation environnementale a été prise par l'Ae le 8 août 2017 et publiée à la même date<sup>10</sup>.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été réceptionné une première fois par l'Ae le 8 novembre 2017, postérieurement à sa suspension par le préfet de l'Hérault le 30 octobre 2017. Cette suspension était justifiée par la nécessité d'apporter des compléments concernant la partie du dossier relative à une demande de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et

<sup>9</sup> Pour la Région : « *en tant qu'aéroport international, celui-ci permettra un accès facilité à la plate-forme logistique, tant à ses représentants du Board ASICS Europe B.V. (Pays-Bas) qu'à ses clients internationaux.* »

<sup>10</sup> [Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur la création d'une plateforme logistique sur la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée \(34\)](#)

3° de l'article L. 411-1 du code de l'environnement (protection stricte des espèces et des habitats) en ce qui concerne l'Outarde canepetière, oiseau protégé.

Ces compléments portaient sur :

- la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur auxquelles le projet doit répondre pour pouvoir être autorisé ;
- la démonstration de l'absence de site alternatif pour l'activité projetée ;
- la qualité des études qui ont permis de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur les espèces protégées.

À l'occasion de cette suspension de la procédure, l'Ae avait rappelé qu'elle recommandait dans son avis 2016-78 de novembre 2016, après l'avis 2014-101 concernant le projet Thalium sur la même zone, que le projet de l'aéropôle logistique, le projet de "Logistic Park Airport"<sup>11</sup> et leur desserte fassent l'objet d'une étude d'impact globale<sup>12</sup>. L'Ae confirmait ainsi l'analyse qui l'avait conduite à soumettre le projet à évaluation environnementale et qui était exprimée de la façon suivante : « *En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la création d'une plateforme logistique sur la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée, présentée par NEXIMMO 106, n° F- 076- 17- C-0064, étant un élément constitutif du projet « Logistic Park Airport », est de fait soumise à évaluation environnementale. L'étude d'impact correspondante est celle du projet « Logistic Park Airport », dont l'Ae estime en conséquence l'actualisation nécessaire.* »

L'Ae a parallèlement été destinataire d'une demande d'examen au cas par cas relatif à l'installation d'ombrières<sup>13</sup> sur le parc de stationnement de la plateforme logistique objet du présent avis. Pour l'Ae, cela suggère une difficulté persistante de compréhension des dispositions du code de l'environnement relatives à l'évaluation environnementale, notamment de la part du maître d'ouvrage. L'ensemble des dossiers évoqués ci-dessus fait partie d'un seul projet. Le code de l'environnement prévoit dans un tel cas que l'étude d'impact est mise à jour progressivement, permettant en conséquence de justifier les différents choix d'aménagement et d'appréhender l'ensemble des impacts de façon cohérente, ce qui n'est manifestement pas le cas dans ces dossiers successifs. Les diverses opérations qui concourent à la réalisation du projet doivent donc être regroupées au sein du projet unique que constitue la plateforme logistique et sa desserte, dont les impacts doivent être évalués globalement.

Les discussions avec le maître d'ouvrage et les pouvoirs publics lors de la visite des rapporteurs, notamment celles qui ont porté sur la cohérence en matière d'aménagement du territoire, la compensation des impacts sur les espèces protégées et la desserte de l'entrepôt, ont d'ailleurs confirmé, à plusieurs reprises, qu'une vision globale du projet et de ses impacts permettrait une meilleure compréhension de celui-ci et qu'elle faisait défaut dans le dossier.

L'Ae avait également observé dans son avis précédent que la commune de Mauguio était soumise à la loi littoral, qui prescrit que l'extension de l'urbanisation doit être réalisée en continuité des agglomérations et villages existants. Une dérogation est possible pour les constructions, aména-

---

<sup>11</sup> Objet de l'[avis 2014-101 de février 2015](#).

<sup>12</sup> [Avis 2016-78 de novembre 2016](#) page 7, repris en synthèse de l'avis : "L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble des aménagements du nord-est de l'aéroport de Montpellier et de leur desserte."

<sup>13</sup> Structure (en bois, métal, PVC...) destinée à apporter de l'ombre.



gements et installations nécessaires au fonctionnement des aérodromes, ce qui n'est pas le cas pour le projet Neximmo 106.

Enfin, situé en grande proximité de l'étang de l'Or, et de plusieurs autres sites Natura 2000<sup>14</sup>, le dossier comporte une évaluation des incidences Natura 2000, qui figure dans un document annexe non référencé dans l'étude d'impact.

***L'Ae réitère sa recommandation, déjà émise dans les recommandations de ses avis antérieurs, portant sur le projet global d'aménagement de la zone, de reprendre l'étude d'impact pour la faire porter sur l'ensemble des aménagements du nord-est de l'aéroport de Montpellier et de leur desserte.***

### ***1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- les milieux naturels, du fait de l'anthropisation d'un site situé à proximité de nombreuses zones d'inventaires ou de protection, et fréquenté par l'Outarde canepetière ;
- les milieux aquatiques, concernant aussi bien le captage du puits de Vauguières-École que l'étang de l'Or, zone vulnérable en situation d'eutrophisation et site Natura 2000, qui constituera l'exutoire final des rejets d'eau pluviale ;
- les déplacements générés par le projet, et leurs effets induits (bruit, pollution de l'air), en phase travaux comme en phase d'exploitation ;
- les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports connectés à la plateforme ;
- le risque d'inondation, du fait de l'imperméabilisation d'une surface importante, sur un bassin fortement soumis à ce risque.

Le site est également vulnérable au risque de submersion marine accru par les changements climatiques.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Sur la forme, le dossier est assez complexe, car les différents éléments ajoutés au gré de l'évolution du projet Neximmo 106 ne sont pas regroupés au sein de chapitres autoporteurs. Par exemple, les impacts sur les milieux naturels sont détaillés dans le dossier de demande de dérogation et plusieurs éléments, dont l'évaluation des incidences Natura 2000, apparaissent dans les annexes sans que le corps principal du texte n'y fasse référence. Il en résulte des incohérences. Il serait souhaitable, pour la complète information du public, que l'ensemble du dossier soit réorganisé avec un plan cohérent<sup>15</sup>.

***L'Ae recommande de reprendre entièrement le dossier afin de porter à la connaissance du public un ensemble cohérent qui l'informe convenablement sur les impacts environnementaux du projet.***

<sup>14</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>15</sup> Les rapporteurs ont cependant appris que les exemplaires imprimés pour l'enquête publique seraient déjà prêts, ce qui laisse douter de la prise en compte des recommandations et remarques reprises dans le présent avis.

## 2.1 Analyse de l'état initial

### 2.1.1 Qualité de l'air et santé

L'étude d'impact se base sur des données recueillies de 2003 à 2013 par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air : Air-LR et indique que : « *Ces études montrent une qualité de l'air satisfaisante autour de l'aéroport de Montpellier, donc au niveau de la zone d'étude, sans dépassement des valeurs limites réglementaires* ». Néanmoins, il est indiqué que les valeurs limites réglementaires et les objectifs de qualité ne sont pas respectés à proximité du trafic routier dans l'agglomération de Montpellier pour l'ozone, les particules PM10<sup>16</sup> et PM2,5 et les oxydes d'azote.

La consultation du rapport d'activité 2016 d'Air-LR<sup>17</sup> montre que cette situation de 2013 est toujours valable en 2016. Pour le benzène, substance cancérigène, les concentrations atmosphériques à proximité du trafic sont également supérieures à l'objectif de qualité<sup>18</sup> de 2 µg/m<sup>3</sup>. Il ne semble pas apparaître d'amélioration de la situation au cours des dernières années.

Enfin, il convient de noter que l'agglomération de Montpellier figure parmi les seize zones administratives de surveillance de la qualité de l'air concernées par l'arrêt du Conseil d'État du 12 juillet 2017<sup>19</sup>, où les concentrations en particules fines et en dioxyde d'azote excèdent les valeurs limites fixées à l'annexe XI de la directive du 21 mai 2008<sup>20</sup>.

### 2.1.2 Eaux et milieux aquatiques

Les trois masses d'eaux souterraines qui concernent le site sont en bon état quantitatif. L'une d'entre elles est en état chimique médiocre ; il s'agit de la masse d'eau « Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète » qui se situe au droit du site. L'objectif pour cette nappe est d'atteindre le bon état chimique en 2027 au titre de la directive cadre sur l'eau. Cette masse d'eau présente un intérêt majeur pour l'alimentation en eau potable de la zone littorale. Le site est situé au sein du périmètre de protection éloigné du forage de Vauguières-Le-Haut situé à 650 m au Nord-ouest. Il est en aval hydraulique de ce forage.

Les eaux de surface sont représentées par plusieurs ruisseaux de petite taille et l'étang de l'Or dont l'état chimique est mauvais (données de 2009) avec un objectif de bon état en 2021. Le dossier ne fournit pas de données plus récentes que celles de 2009<sup>21</sup> sur la qualité des eaux et n'indique pas les paramètres qui expliquent le mauvais état chimique<sup>22</sup>. Il n'est pas non plus fourni d'information sur l'état écologique de l'étang de l'Or.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial concernant les eaux de surface par l'état écologique des eaux basé sur des données récentes et par une indication des causes des dégradations observées.***

---

<sup>16</sup> On note le taux de particules en suspension dans l'air en fonction de leur taille : PM10 pour les particules de taille inférieure à 10 µm et PM2,5 pour celles dont la taille est inférieure à 2,5 µm.

<sup>17</sup> [AIR Languedoc-Roussillon - Rapport d'activité 2016](#)

<sup>18</sup> L'Ae rappelle que l'objectif de qualité d'une substance cancérigène ne correspond pas à un seuil d'effet sanitaire mais à une probabilité d'induire un cancer de 1/100 000 ce qui est jugé suffisamment faible pour protéger la population.

<sup>19</sup> [Conseil d'État, 6ème - 1ère chambres réunies, 12/07/2017, 394254, Publié au recueil Lebon](#)

<sup>20</sup> Directive n° 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

<sup>21</sup> Les rapporteurs ont été informés oralement qu'il s'agirait d'une faute de frappe et que les données datent de 2013, ce qui mérite d'être vérifié et confirmé par écrit.

<sup>22</sup> Dans son avis sur un premier projet d'entrepôt logistique sur ce site l'Ae avait relevé des problèmes de métaux lourds et une forte eutrophisation.

### 2.1.3 Milieu naturel

Les zones de protection naturelles sont recensées précisément dans le dossier, à l'aide de tableaux et de cartes. L'étude « faune-flore » réalisée dans le cadre du permis d'aménager de la ZAC en septembre 2014, en cours de mise à jour, est présentée en annexe du dossier, sans focus particulier sur le projet Neximmo 106.

Le projet est situé à proximité immédiate et à l'amont hydraulique de sites naturels sensibles d'étangs, de marais et de plaines qui accueillent une forte richesse biologique d'espèces, comme la ZSC et la ZPS de l'étang de Mauguio.

Les terrains accueillant le projet ne sont pas inclus dans une zone de protection naturelle, mais les habitats de l'Outarde canepetière notamment y sont présents. Un dossier de demande de dérogation au régime de protection des espèces, figurant *in extenso* en annexe de l'étude d'impact, a ainsi été déposé, en réponse aux demandes de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). Il devrait être examiné par le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) lors d'une de ses prochaines sessions en juin 2018, a-t-il été indiqué aux rapporteurs.

### 2.1.4 Risques naturels

Le site est situé à quelques mètres au dessus de la nappe et en limite d'une zone où elle affleure. Néanmoins le risque d'inondation par remontée de nappe n'est pas jugé fort sur ce site, dont le dossier ne mentionne pas la situation par rapport aux plans de prévention des risques d'inondation et des risques littoraux, bien qu'une copie du PPRI de la commune de Mauguio soit annexée au dossier. Il n'est pas non plus fait référence à la cartographie des territoires à risque d'inondation dont la commune de Mauguio fait partie.

### 2.1.5 Énergie et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier mentionne bien l'objectif national de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Il y est également montré que les transports routiers et non routiers contribuent aux trois quarts des émissions de gaz à effet de serre de la communauté d'agglomération du pays de l'Or.

### 2.1.6 Milieu humain

#### 2.1.6.1 Transports

Le transport routier à proximité du projet est organisé autour de trois réseaux routiers : l'autoroute A 9 et ses échangeurs, les routes RD 66, RD 21 et RD 189 qui constituent le réseau primaire sur la zone, et la RD 172 et les chemins qui en constituent le réseau secondaire.

Le dossier indique que la desserte du site du projet est possible par la RD 172, via l'échangeur de Pérols/Mauguio (rond point RD 66/RD 172), déjà saturé à la moindre difficulté selon le dossier. La RD 189, qui traverse le hameau de Viguières, ne peut en effet être empruntée par des poids lourds pour des raisons de sécurité.

Le plan figure 2 extrait du dossier est exactement le même que celui présenté dans le dossier précédent concernant l'aéropôle logistique de Montpellier, sur lequel l'Ae a rendu l'avis n°2016-78 en novembre 2016<sup>23</sup>. Celui-ci recommandait de « *compléter l'ensemble de l'étude d'impact par la prise en compte de la desserte qui sera finalement retenue* », des aménagements routiers envisa-

<sup>23</sup> *Op. cit.* note 12

gés alors par le Département de l'Hérault s'avérant indispensables à la réalisation des projets logistiques sur la zone. Déjà, suite à un précédent avis de l'Ae en 2014, sur le projet Thalium, l'enquête publique avait émis un avis favorable, sous réserve qu' « *au moment de la délivrance des permis de construire, permettant de programmer la date de mise en service des bâtiments, le réseau de la voirie routière publique du secteur puisse recevoir les flux supplémentaires de déplacement engendré par le programme* ».

Le dossier évoque de façon succincte les aménagements projetés, qui ne sont toujours pas réalisés. Le maître d'ouvrage a indiqué néanmoins aux rapporteurs, lors de leur visite, que le Département avait retenu une option définitive notamment pour le barreau routier, par une délibération prise en février 2018, et qu'une étude de faisabilité avait été lancée. Selon cette délibération transmise aux rapporteurs suite à leur visite, il est prévu que les travaux soient réalisés en 2020. La Région a également informé les rapporteurs de son soutien financier de 587 687,50 € (soit 25 %) à ces travaux.

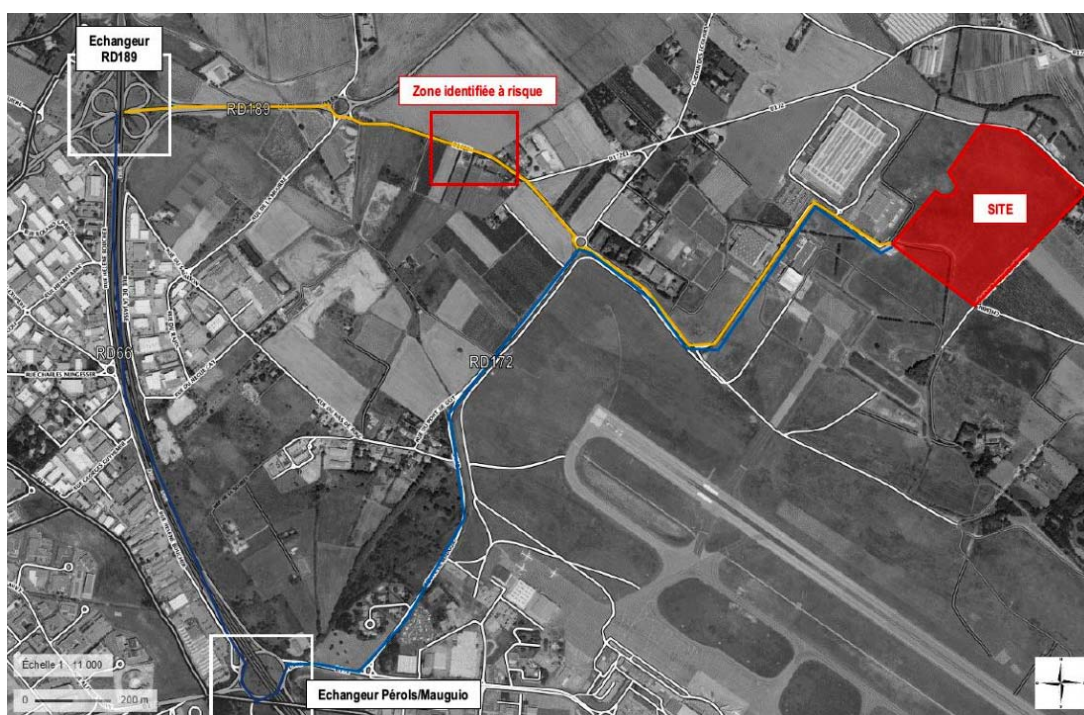


Figure 2 : Illustration des accès au site sur une photographie aérienne (Source dossier)

***L'Ae recommande de faire figurer dans le dossier la description et l'évaluation des impacts des aménagements routiers prévus par le Conseil départemental sur la zone, dont la réalisation s'avère nécessaire au bon fonctionnement du projet, et le calendrier de leur réalisation par rapport à celui envisagé pour le projet présenté par Neximmo.***

Le dossier souligne également, comme pour le projet de l'aéropôle logistique en 2016, que les transports en commun existants ne desservent pas la commune de Mauguio et s'arrêtent au plus près à Montpellier Est. Les modes de déplacement actifs (vélo, marche à pied...) sont peu développés également. Les collectivités locales ont pris récemment des décisions pour y remédier.

***L'Ae recommande de préciser la nature et le calendrier des améliorations envisagées en matière de transports en commun et de déplacements actifs (extension de la ligne de tramway, arrêts de bus supplémentaires, trottoirs et chemins piétonniers...).***

### 2.1.6.2 Nuisances sonores

Des mesures acoustiques ont été effectuées aux limites de la parcelle pour caractériser l'ambiance sonore du site. Le bruit mesuré est supérieur à 45 dB (A), ce qui limite réglementairement la possibilité d'émergence sonore à 5 dB le jour et 3 dB la nuit.

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

L'analyse des variantes examinées par le maître d'ouvrage liste les trois sites alternatifs suivants qui ont été évalués par la société Asics pour l'implantation de cette plateforme.

- Saint-Martin de Crau : l'implantation sur ce site éloigné n'a pas été retenue pour des raisons sociales et environnementales. Il aurait impliqué le licenciement d'une grande partie des employés du site de Gallargues de la société Asics<sup>24</sup>. Le site présente au moins les mêmes enjeux environnementaux que le site de Mauguio et, les études environnementales n'étant pas encore réalisées, le maître d'ouvrage a préféré ne pas poursuivre l'investigation.
- Le site de Saint-Jean de Védas, au sein de la ZAC de la Lauze, est l'objet d'un recours administratif concernant les espèces et habitats protégés, qui faisait porter un risque d'allongement des délais d'autorisation qui a justifié son abandon.
- Le site de Nîmes, au sein de la ZAC Grégan, a été attribué à un concurrent qui *in fine* n'a pas obtenu l'autorisation pour absence de transparence hydraulique.

Les raisons du choix, eu égard aux impacts sur l'environnement et la santé humaine, sont centrées sur les espèces et habitats protégés et les questions de transparence hydraulique. Les incidences sur la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas évoquées dans le dossier. L'Ae observe d'ailleurs qu'il ne semble pas avoir été envisagé l'implantation de l'entrepôt sur une plateforme ferroviaire ou portuaire<sup>25</sup> et note l'absence d'argumentaire quant à la proximité de l'aéroport, le fret aérien ne paraissant pas devoir jouer un rôle décisif<sup>26</sup> dans l'importation d'articles de sport.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des variantes par l'examen des avantages et inconvénients des sites en termes de pollution de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre et de mieux justifier les choix modaux du projet au regard de ces solutions d'implantation sur une plateforme aéroportuaire ou portuaire.***

## ***2.3 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation***

### **2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier**

Le dossier présente une liste des mesures qui seront prises pour limiter les impacts pendant les travaux, prévus sur une durée d'environ un an à partir de février 2018. Cette description est essentiellement qualitative. Ainsi, par exemple, il est indiqué que « *le calendrier des travaux sera adapté de sorte à limiter les impacts sur la faune et la flore* », sans que soit fourni, au sein de l'étude d'impact, un calendrier des phases sensibles des différentes espèces présentes et des tra-

<sup>24</sup> L'éloignement de ce site de son centre de Gallargues aurait amené, d'après le dossier, la société Asics à « *préférer* la réunification des activités Europe en Allemagne ».

<sup>25</sup> Voir note 8

<sup>26</sup> Le maître d'ouvrage a souligné lors de la visite que cet entrepôt très innovant loué à une société internationale de premier plan verrait son attractivité renforcée par la proximité de l'aéroport facilitant les déplacements des cadres de la société.



vaux qui seraient compatibles avec ces phases<sup>27</sup>. Ce calendrier apparaît dans le dossier de dérogation au régime de protection des espèces sans pour autant qu'il y soit fait référence. L'Ae s'interroge également sur le retard pris par le projet Neximmo 106 dont il convient de revoir la date de début, prévue en mars 2018, et le phasage. Il n'est pas non plus précisé la nature des dispositifs de rétention des eaux, ni la fréquence des arrosages destinés à empêcher l'envol de poussières, ni le nombre de camions mobilisés pour l'apport de matériaux et l'emport de déblais.

***L'Ae recommande de reprendre le chapitre de l'analyse des impacts en phase travaux en y intégrant des données précises et quantitatives, de lister les phases sensibles pour les espèces fréquentant le site ou ses abords, et de mettre à jour le calendrier des travaux. Elle recommande en outre au pétitionnaire de préciser de quelle manière ces éléments seront traduits dans les cahiers des charges des entreprises chargées de réaliser les travaux.***

## 2.3.2 Impacts permanents

### 2.3.2.1 Milieux naturels et espèces protégées

L'essentiel des informations de l'étude d'impact relatives aux milieux naturels sont présentées dans un chapitre consacré à la demande de dérogation au régime de protection des espèces. Il s'agit du fac-similé de deux imprimés Cerfa comportant de nombreuses informations succinctes et redondantes, ce qui ne facilite pas l'appropriation du sujet par le public. La liste des espèces protégées apparaît ainsi deux fois dans les fiches Cerfa, puis est intégralement reprise dans le résumé non technique de ce sous-dossier et enfin dans le corps de celui-ci.

Le dossier mentionne la présence de deux sites du réseau Natura 2000, les ZSC et ZPS « Étang de Mauguio ». L'évaluation des incidences sur ces sites conclut : « *Au regard du projet de plateforme logistique, des incidences significatives de celui-ci sur l'Outarde canepetière, espèce décrite dans le Formulaire Standard de données de la ZPS FR9112017, des mesures de réduction qui devront être appliquées et du niveau des impacts résiduels suite à l'application de ces mesures, L'Évaluation Appropriée des Incidences conclut à des incidences significatives qui pourront nuire aux objectifs de conservation des espèces et habitats d'espèces ayant justifié la désignation de la ZPS FR9112017 "Étang de Mauguio" ».* Cette conclusion est valide aussi bien à l'échelle du projet qu'en prenant en compte l'état de conservation des populations et des habitats naturels à l'échelle de la zone biogéographique pertinente.

Dès lors, l'autorité décisionnaire ne pourra autoriser le projet que dans la mesure où il est démontré cumulativement, en application des articles R. 414-23 à R. 414-25 du code de l'environnement :

- qu'il présente des raisons impératives d'intérêt public majeur ;
- après examen des solutions alternatives envisageables, l'absence d'alternative et les raisons de cette situation ;
- que les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation, l'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires ;
- que la Commission Européenne en a été informée.

L'étude conduite pour la dérogation au régime de protection des espèces confirme la présence d'un impact résiduel sur l'Outarde canepetière. L'impact initial fort du fait de la destruction

---

<sup>27</sup> Si ces informations ne sont pas fournies au stade de l'étude d'impact, on voit mal comment les entreprises chargées des travaux pourront planifier leurs activités de manière à éviter les impacts.

d'individus devient un impact résiduel qualifié dans le dossier de « *modéré en raison de la destruction d'habitats de reproduction et d'hivernage pour un effectif important d'Outarde canepetière* ». L'Ae rappelle que la dynamique d'une population dépend de façon égale de sa survie et de sa reproduction. Il y a donc lieu de requalifier comme « fort » l'impact résiduel sur l'Outarde canepetière, ce qui aurait l'avantage d'être cohérent avec l'évaluation des incidences Natura 2000.

Le cahier des charges des mesures compensatoires est présenté ; il est adapté au traitement de la question de la dérogation au régime de protection des espèces. Des terrains, sur lesquels sera conduite une gestion favorable à l'outarde, seront acquis dans une zone agricole. Le dossier indique qu'« *une acquisition est à l'étude actuellement sur la commune de Mauguio. Si celle-ci n'aboutit pas, la recherche de foncier se reportera sur le secteur de Marsillargues, Saint-Sériès, Saint-Christol, Restinclières et Asper* ». Les rapporteurs ont été informés oralement que la compensation serait mutualisée pour l'ensemble des installations logistiques du site de l'aéroport. Sur ce point, la notion de projet et d'impact global a été respectée.

***Eu égard aux incidences du projets sur les sites Natura 2000, l'Ae recommande, sous réserve de la démonstration de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet et de la justification de l'absence de solutions alternatives, de préciser la localisation et la nature du site de compensation envisagé et de prévoir de restaurer la cohérence du réseau Natura 2000.***

#### 2.3.2.2 Trafic généré par l'activité

Le dossier se contente de reprendre les estimations (concernant l'ensemble de la zone aéroportuaire, et non la zone de fret spécifiquement) de trafic existant effectuées par l'étude d'impact du projet antérieur d'aéropôle logistique, auxquelles sont ajoutées les estimations de trafic généré par le projet Neximmo 106. Un tableau récapitule, voie par voie, puis en distinguant véhicules légers et poids lourds, la contribution du futur site au trafic existant, qui oscille selon Neximmo entre 0,1 % (A 9) et 3 % (RD 172 vers Viguières). Le dossier estime par conséquent que le flux de véhicules générés par l'implantation de l'entrepôt (100 PL/jour, 250 VL/jour maximum) s'insérera aisément sur les axes identifiés.

L'étude d'impact de l'aéropôle logistique se montrait cependant moins confiante en 2016, en pointant notamment :

- l'augmentation des temps de parcours pour les usagers de l'aéroport en phase travaux ;
- la saturation aux heures de pointe de la RD 66 Nord et de la RD 189 dont les réserves de capacité sont quasi nulles ;
- la saturation ponctuelle du carrefour RD 66/RD 172 et de la sortie de l'aéroport (RD 172 est) ;
- et en évoquant les effets cumulés non négligeables des différents projets envisagés sur la circulation routière du secteur nord-est de l'aéroport.

Ces difficultés prévisibles, anticipées par le Département, ne sont pas évoquées dans le présent dossier, qui compte sur la mise en œuvre des aménagements routiers prévus, encore à l'étude à ce stade, pour les résoudre. Le traitement des impacts générés par le trafic supplémentaire induit paraît donc insuffisant.

***L'Ae recommande de présenter le futur plan de circulation du site pour les véhicules légers et pour les poids lourds, tenant compte des choix de nouvelle voirie du département de l'Hérault.***

Par ailleurs, les mesures compensatoires présentées sont surtout des préconisations de stationnement et des consignes de circulation destinées aux chauffeurs, concernant exclusivement

Neximmo 106. Des mesures incitatives pour éviter l'usage du véhicule personnel et rationaliser les trajets logistiques auraient pu utilement être proposées à l'échelle de la zone dans son ensemble.

***L'Ae recommande de développer des mesures (plans de déplacement interentreprises, plateforme de co-voiturage par exemple) permettant d'éviter ou de réduire l'usage du véhicule individuel, et d'optimiser l'organisation des livraisons sur l'ensemble de la zone logistique aéroportuaire.***

#### 2.3.2.3 Qualité de l'air et santé

Les impacts sur la qualité de l'air proviennent du trafic des poids lourds induit par l'approvisionnement de l'entrepôt et les livraisons vers les commerces. Le trafic lié à la plateforme logistique est estimé entre 0,5 à 10,7 % du trafic selon la voie considérée. Le dossier en déduit que les émissions seront limitées et ne procède à aucune modélisation de la part de l'entrepôt dans la pollution à venir de l'agglomération de Montpellier.

L'Ae considère que l'imprécision des prévisions et la gravité des impacts des transports sur la qualité de l'air, principaux responsables des émissions de benzène et d'oxydes d'azote et d'une part significative des émissions de particules fines, justifie de compléter l'étude d'impact par une évaluation quantitative du surcroît de pollution induit par la plateforme dans l'agglomération de Montpellier. Une évaluation des risques sanitaires en conséquence de cette pollution devrait également être produite.

***L'Ae recommande de procéder à une évaluation quantitative des impacts induits par la plateforme logistique sur la qualité de l'air et sur la santé humaine.***

#### 2.3.2.4 Énergie et gaz à effet de serre

Le dossier ne précise pas quelles seront les émissions de gaz à effet de serre liées au fonctionnement du site. Il indique que le bâtiment sera conçu pour fournir plus d'énergie qu'il n'en consomme, hors transports. Outre les efforts d'isolation consentis par le maître d'ouvrage, la couverture du toit du bâtiment par des panneaux solaires devrait produire en moyenne annuelle 4 366 MWh d'énergie électrique. Il est indiqué que cela correspond à des rejets de gaz à effet de serre en équivalent CO<sub>2</sub> de « 1 471 tonnes, soit les rejets annuels de 37 camions ».

Le dossier ne met pas cette production et cet évitement d'émission de gaz à effet de serre en regard de la consommation énergétique du bâtiment lui-même, afin de calculer une production nette. Il ne rapporte pas non plus les émissions de 37 camions au nombre de camions fréquentant annuellement le site<sup>28</sup> et n'explique pas comment les calculs ont été réalisés. Il importe en particulier de vérifier que les émissions évitées tiennent compte du cycle de vie des panneaux solaires et de qualifier le nombre de camions, non pas en fonction de la moyenne de leurs rejets annuels, mais en fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement par les camions pour approvisionner le site et les commerces de destination.

***L'Ae recommande de fournir les émissions totales de gaz à effet de serre du site, en tenant compte des transports et en précisant les hypothèses de calcul de ces émissions.***

#### 2.3.2.5 Nuisances sonores

L'étude d'impact identifie une série de sources de bruit lié à l'activité du site et fournit la liste des mesures qui seront prises pour réduire les émergences sonores : merlon planté, vitesse des camions limitée, déchargement moteur à l'arrêt, fermeture des locaux de travail. Il est indiqué que des mesures seront effectuées trois mois après la mise en service afin de vérifier le respect de la

---

<sup>28</sup> Le chapitre sur le trafic généré indique que 100 camions et 250 véhicules légers fréquenteront quotidiennement le site.

réglementation. L'Ae considère que ces dispositions sont suffisantes, sous réserve d'être correctement appliquées, dans la mesure où elles s'inscrivent dans le cadre du plan d'exposition au bruit de l'aéroport, qui limite drastiquement l'implantation d'habitations à proximité du site.

### 2.3.2.6 Risques naturels

Le dossier fournit les estimations de la Commission européenne en ce qui concerne la régionalisation des effets du réchauffement climatique. Le site se situe dans une zone où un réchauffement de 3,5 à 4°C est attendu à l'horizon 2100, ce qui pourrait entraîner, selon le dossier, une montée des eaux pouvant atteindre 8,9 m NGF pour un réchauffement de 4°C (voir figure 3 ci-dessous ci-dessous). Le dossier indique qu'en conséquence « *dans les décennies à venir, et selon la hausse des températures à la surface du globe, la zone du projet, localisée dans une commune littorale, pourrait être submergée partiellement voire totalement par les eaux (scénarios +2 à +4°C)* ».

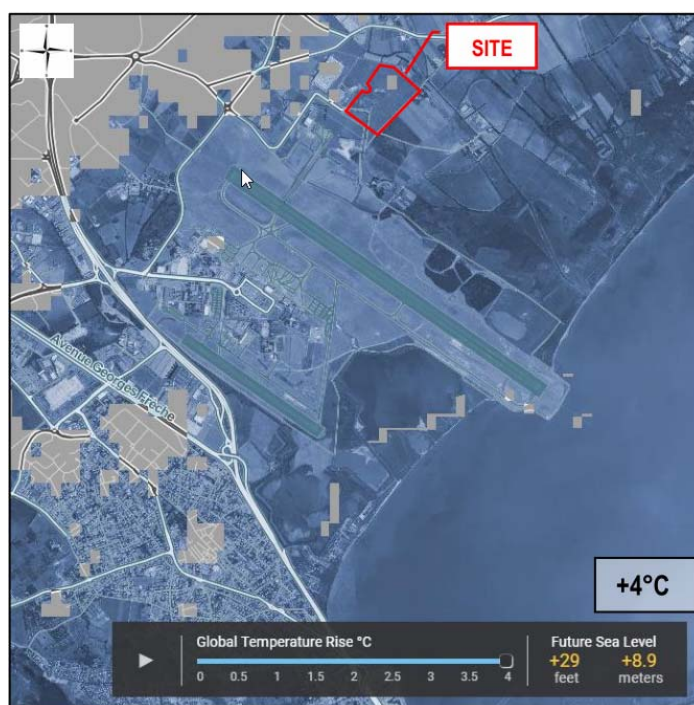


Figure 3 : Simulation du niveau de la mer sur le site à la fin de siècle pour un réchauffement de 4°C, par l'organisation "Climate central" reprise dans le dossier.

L'évaluation du risque d'inondation se borne à constater que le site n'est pas situé dans une zone inondable par remontée de nappe et par les eaux de surface. Si la vulnérabilité aux submersions marines est signalée, comme indiqué ci-dessus, ce type d'événement n'est pas probabilisé. Or l'Ae souligne que la remontée du niveau de la mer devrait accroître le risque de submersion marine bien avant que l'ensemble du site soit submergé, d'autant que la région subit le couplage d'épisodes de pluies dits « cévenols » se produisant en situation de vent de secteur sud, susceptible d'accroître momentanément le niveau de la mer (phénomène de « surcotes ») et d'entraver le ruissellement des eaux de pluies elles mêmes abondantes.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des risques d'inondation par submersion marine en quantifiant cet aléa au fil de l'évolution prévisible du réchauffement climatique.***

L'impact du site sur les inondations, du fait notamment de l'imperméabilisation des surfaces qu'il induit, est prévenu par l'application stricte des recommandations de la direction départementale des territoires en matière de dimensionnement des bassins de rétention, soit 120 l par m<sup>2</sup> imperméabilisé et l'application des méthodes de calcul préconisées pour le calcul du débit de fuite. Il conviendrait par ailleurs de présenter le traitement des eaux de ruissellement à l'échelle de la

zone d'activité dans son ensemble, et pas seulement à l'échelle du site faisant l'objet du présent avis.

### 2.3.2.7 Risques technologiques

Une étude de danger est jointe au dossier, qui aborde les questions de risque technologique notamment les risques d'incendie et d'explosion. La méthodologie est cohérente avec l'identification des dangers d'une part et leur probabilité d'occurrence d'autre part, afin de déboucher sur une caractérisation des risques. Il est fait appel notamment aux retours d'expérience des installations similaires, ce qui constitue une bonne pratique. L'ensemble des marchandises susceptibles d'être présentes est recensé et pris en compte. Les risques spécifiques liés à la présence de panneaux photovoltaïques ont été caractérisés en s'appuyant sur une étude récente de l'Ineris et du CSTB.

Le bâtiment est mis à disposition de la société Asics pour une durée de 12 ans ; cette société a affiché un potentiel de croissance important. Il serait utile d'aborder la manière dont les risques pourront évoluer à l'avenir. Il a été indiqué aux rapporteurs que cet entrepôt innovant serait largement automatisé, cependant la question des risques éventuels liés à ce type d'innovation n'est pas abordée. De même, il faut probablement s'attendre à des modifications dans le type des marchandises entreposées du fait de l'évolution des technologies, des pratiques sportives et des besoins des clients.

***L'Ae recommande d'explicitier comment l'évolution des risques dans le temps sera mise à jour, notamment du fait du faible retour d'expérience sur les aspects innovants de l'entrepôt.***

### 2.3.2.8 Risques sanitaires

Le dossier comporte une évaluation des risques sanitaires réalisée conformément à la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation. Elle porte sur les rejets dans l'air et dans les eaux des activités du site et n'appelle pas sur ce point de remarque de l'Ae.

En revanche, le dossier ne comporte pas d'évaluation du risque de prolifération des moustiques dans les bassins de rétention, ni *a fortiori* de proposition de moyens de la réduire. L'Ae avait déjà souligné ce risque lors de son avis sur le « *Logistic Park airport* » : « *Le moustique tigre Aedes albopictus, vecteur de maladies tropicales comme la dengue ou le chikungunya est maintenant implanté de manière permanente dans la région Languedoc-Roussillon. La présence de bassins, si elle ne s'accompagne pas de procédures d'entretien très strictes, est susceptible de favoriser la reproduction de ces insectes. Le risque est accru par la présence de l'aéroport, donc de passagers de retour des pays porteurs des virus pathogènes dont le vecteur est le moustique tigre.* » Ce risque n'a pas disparu, des cas de dengue ou de chikungunya sont même apparus dans la région récemment et l'aéroport constitue un point d'entrée des vecteurs<sup>29</sup>. Une action spécifique pour lutter contre ces maladies vectorielles est inscrite au plan régional santé-environnement d'Occitanie. Cette remarque de l'Ae est donc toujours d'actualité.

***L'Ae réitère sa recommandation d'évaluer le risque de prolifération des moustiques tigres du fait de la construction de bassins de rétention et de prévoir les mesures de réduction nécessaires pour le limiter.***

---

<sup>29</sup> [Le guide méthodologique du ministère de la santé de 2014](#) indique : « *Tout nouvel aménagement dans et autour de l'emprise du point d'entrée doit intégrer une réflexion sur le risque vectoriel, afin de prendre toute mesure visant à ne pas créer de zone à risque (zone susceptible de recueillir des eaux stagnantes en particulier).* »



## ***2.4 Suivi des mesures et de leurs effets***

L'étude d'impact ne comporte pas de chapitre récapitulatif des différentes mesures de suivi, ce qui serait souhaitable afin de permettre la vérification de la complète réalisation de cette obligation réglementaire. Divers suivis sont indiqués au fil de l'étude d'impact, comme la quantité et la qualité des eaux rejetées, le bruit et les déchets. Le suivi écologique de la mesure compensatoire est décrit dans le dossier de demande de dérogation au régime de protection des espèces.

***L'Ae recommande de regrouper dans un seul chapitre autoporteur l'ensemble des informations concernant le suivi environnemental du projet.***

## ***2.5 Résumé non technique***

Le résumé non technique est relativement succinct puisqu'il consacre une page à la description du projet Neximmo 106, huit à l'étude d'impact et six à l'étude de dangers. Les impacts sont décrits sous la forme d'un tableau. Il n'est pas fait mention des éléments ajoutés suite à la demande du préfet concernant les espèces protégées, l'absence d'alternative, la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet et la description des mesures compensatoires.

***L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par un résumé des informations complémentaires apportées à la demande du préfet et de prendre en compte dans ce résumé les conséquences des recommandations du présent avis.***