

ANNEXE 7

P.V DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE A

La construction et l'exploitation d'un entrepôt par la S.A.S TERRA2 dans la ZAC des Portes du Tarn à Buzet-sur Tarn et Saint-Sulpice-la-Pointe

Procès-verbal de synthèse des observations du public

L'enquête publique unique qui s'est déroulée du 3 septembre au 19 octobre 2018 concerne :

- **les demandes de permis de construire** déposées par la société TERRA2, représentée par M.Jean-Michel JEDELE directeur général, dans les mairies de Buzet-sur-Tarn et Saint-Sulpice-la-Pointe en vue de la construction d'un entrepôt
- **la demande d'autorisation environnementale** déposée par la même société relative à l'exploitation de cet entrepôt au titre des rubriques 1510.1, 1530.1, 1532.1, 2662.1, 2663.1.a, 2663.2.a (autorisation), 2910.A.2 (déclaration avec contrôle périodique), 2925 et 1511 (déclaration) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement

L'article R123-18 du code de l'environnement dispose :

« Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse... Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. »

Le présent procès-verbal rapporte de façon synthétique les observations du public recueillies durant l'enquête publique (Partie 1).

Quelques questions ou demandes de précisions du commissaire enquêteur suivent cette synthèse (Partie 2).

Bilan de la participation du public

Une quarantaine de personnes se sont déplacées en mairies de Buzet sur Tarn et Saint Sulpice La Pointe pour rencontrer le commissaire enquêteur lors des six permanences, avec une fréquentation croissante au fil de l'enquête.

Environ 120 personnes ont assisté à la réunion publique organisée dans le cadre de l'enquête le mercredi 10 octobre 2018 à 19h30 à la salle Spénale à Saint Sulpice La Pointe en présence des responsables du projet.

Parmi les présents on peut citer : les présidents des communautés de communes Val d'Aigo M.Dumoulin et Tarn Agout M.Bonhomme, le directeur général du SPLA « Les portes du Tarn » M.Chorro, des élus notamment M.Joviadi maire de Buzet sur Tarn et M.Bernardin maire de Saint Sulpice la Pointe, des représentants d'associations notamment Europe Ecologie les Verts, Saint Sulpice Active et Citoyenne, Parti de Gauche 81, des habitants des communes concernées et de communes proches.

Bilan comptable des observations du public

95 observations écrites ont été émises par le public durant l'enquête. Elles se répartissent ainsi :

- **12 observations** ont été déposées ou inscrites directement sur le registre d'enquête déposé en mairie de Buzet sur Tarn

- **13 observations** ont été déposées ou inscrites directement sur les registres d'enquête déposés en mairie de Saint Sulpice La Pointe (7 observations sur le registre n°1 et 6 observations sur le registre n°2), en dehors des courriers postaux et des observations émises par voie électronique, imprimées et agrafées dans ces deux registres.
- **70 observations** ont été émises par mail (via l'adresse mail indiqué sur l'avis d'enquête),
- 1 observation a été formulée par courrier postal (envoyée aussi par mail donc comptabilisée avec les mails)

Soit un total de 95 observations.

Les quatre vingt quinze observations émanent pour :

- 73% de particuliers, dont une grande partie d'habitants de Saint Sulpice
- 20% d'associations ou de partis politiques
- 7% de collectivités ou d'élus

Parmi les associations et partis politiques, se sont exprimés :

France Nature Environnement, Europe Ecologie Les Verts Lavaur-Graulhet-Saint Sulpice, Et Pourquoi Pas, Un œil sur Villemur, Saint-Sulpice Active et Citoyenne, Parti de Gauche 81, Groupes de France Insoumise Couffouleux et Saint Sulpice, Initiatives Citoyennes de Montastruc.

La liste des personnes s'étant exprimés figure en annexe.

Les observations étant nombreuses, elles ont été regroupées par thèmes, :

- 1- Le projet dans la ZAC
- 2- Le choix du site – La nature du projet
- 3- La société Terra2 -Le montage de l'opération- Le financement
- 4- Le projet par rapport aux objectifs environnementaux nationaux et internationaux. L'impact sur le climat (GES)
- 5- La gestion de l'énergie
- 6- Le trafic induit par le projet
- 7- Les nuisances sonores
- 8- L'impact sur la qualité de l'air
- 9- L'imperméabilisation des sols
- 10- La pollution lumineuse
- 11- L'impact du projet sur la faune, la flore , les milieux naturels
- 12- L'impact sur le paysage
- 13- L'emploi
- 14- La sécurité
- 15- Les dangers liés au projet
- 16- Les modalités de l'enquête
- 17- Autres sujets

Parmi les personnes qui se sont exprimées, la majorité est défavorable au projet, principalement pour les raisons suivantes :

- L'augmentation du trafic des poids lourds que va générer l'activité de l'entrepôt logistique et les nuisances induites par ce trafic (sonores, qualité de l'air, sécurité,..)
- Les impacts générés par le trafic des poids lourds sur les conditions de circulation
- La discordance entre les orientations environnementales fixées initialement pour la ZAC et le projet
- La nature du projet
- La part des énergies renouvelables dans le projet
- L'impact visuel du projet, ses dimensions, sa localisation dans la ZAC
- L'impact du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels
- Les doutes vis-à-vis des prévisions d'emplois .

Quelques rares personnes ont exprimé un avis favorable, invoquant l'aspect économique, la création d'emplois, les impôts et taxes dont pourraient bénéficier les communes, la dynamique que pourrait entraîner le projet pour l'arrivée d'autres entreprises sur le reste de la ZAC.

1 -Le projet dans la ZAC

Il s'agit d'un des sujets le plus fréquemment abordé par le public .

La ZAC a été présentée lors de sa création et de sa déclaration d'utilité publique comme un projet innovant et soucieux de l'environnement offrant un « *mode de gouvernance intégrée avec optimisation de la gestion des flux de matières et d'énergies des entreprises.* »

Une large majorité du public exprime sa déception ou son vif mécontentement, considérant que le projet ne répond pas aux principes fondateurs de la zone, à savoir une démarche exemplaire axée sur le développement durable.

Une large partie du public trouve que le projet ne répond pas aux orientations fixées au départ pour la ZAC et principalement aux orientations environnementales qui devaient être mises en œuvre.

Parmi les mesures les plus fréquemment citées par le public :

- **L'absence de recours aux énergies renouvelables** et principalement l'absence de l'énergie photovoltaïque .
Concernant une éventuelle mise en place ultérieure du photovoltaïque –information qui a été indiquée lors de la réunion publique mais qui ne figure pas au dossier -, les observations suivantes ont été formulées :
 - la structure du bâtiment est-elle prévue pour supporter des panneaux photovoltaïques ?
 - pourquoi ne pas l'avoir prévu dès la conception initiale ?
 - il s'agit d'un effet d'annonce qui ne sera en fait pas réalisé dès lors qu' aucun engagement n'a été pris.
 - le risque incendie pourrait en entraver la réalisation
- **L'absence d'utilisation de la voie ferrée** pour le transport des marchandises, qui pourrait réduire le trafic routier, l'impact carbone, les émissions de GES ,...
- **L'absence d'optimisation du réseau d'énergie**, notamment du réseau de chaleur mutualisé
Lors de la réunion publique a été évoquée une mise en service à horizon 2022 .
Un raccordement ultérieur à la mise en service du bâtiment - qui serait prévue pour 2020- reste pour certains une hypothèse irréaliste et irréalisable tant sur le plan technique que financier.
- L'absence ou le manque de cohérence entre les objectifs d'écologie industrielle affichés pour la ZAC et le projet
- Le projet ne correspond pas au type d'activités industrielles prévues au départ pour la ZAC (secteurs de l'aéronautique, électronique, informatique, recherche. ...).
Certains craignent que l'activité de plateforme logistique n'apporte des difficultés pour l'avenir de la ZAC et estiment qu'elle risque de dissuader des entreprises appartenant à des secteurs « de pointe » de s'installer dans la ZAC alors que telle était pourtant à l'origine la vocation de la ZAC
- L'absence de services mutualisés entre les entreprises implantées dans la ZAC notamment quant au stationnement et au transport en commun des salariés et de logistique quant au partage des camions
Des représentants d' Europe Ecologie les Verts proposent une mutualisation des parkings pour l'ensemble de la ZAC , qui seraient situés sur une partie de la parcelle dédiée à cet usage, et qui pourraient être évolutifs en fonction des besoins . La mise en place de ces parking répondrait à un objectif de mutualisation des services prévue pour la ZAC .
- Pas d'interconnexion au commerce local
- Certains remettent en question le bien-fondé même de la ZAC, au motif du taux d'occupation des zones d'activité déjà existantes situées à proximité.

- Des questions relatives au calendrier de la ZAC : quand seront construits les bâtiments de bureaux ? les activités de loisirs, le cinéma ?

2- Le choix du site – La nature du projet

Le choix du site

De nombreuses personnes critiquent le choix du site d'implantation, son éloignement des principaux axes vers Paris, Bordeaux ou Lyon . Son implantation en bordure de l'autoroute Toulouse-Albi, qui ne constitue pas selon eux un axe majeur dans le réseau routier national, impliquera un détour pour rejoindre le périphérique toulousain, constitutif d'impacts environnementaux supplémentaires.

Quelques personnes craignent que le projet n'entraîne une concurrence commerciale vis-à-vis des commerces du centre-ville de Saint-Sulpice. Ils proposent de le déplacer sur la partie de la ZAC plus au sud, dédiée aux services et commerces .

D'autres personnes souhaiteraient que le site du projet soit déplacé plus au sud, en bordure de l'autoroute pour réduire les déplacements des poids lourds à l'intérieur de la zone, et les nuisances associées à ce trafic.

La nature du projet

Le projet vis à vis des accords passés

Plusieurs associations, comités d'habitants , et particuliers rappellent le protocole d'accord signé le 12 mars 2015 entre la commune de Saint-Sulpice (Mme Rondi maire de St Sulpice), la Communauté de communes Tarn Agout (M. Bonhomme président de la CCTA) et M. Carcenac président du CD81 et de la SPLA 81 qui stipulait que :

« Les partenaires décident de ne pas implanter de plate-forme logistique non rattachée à une activité industrielle validée par le comité d'agrément, ainsi que le refus de plate-forme logistique de massification (peu d'emploi à l'hectare).

Cet accord n'a selon eux pas été respecté dès lors que la plate-forme logistique de Terra2 n'est pas rattachée à une activité industrielle.

La destination du projet

Plusieurs associations contestent l'activité de logistique portée par le projet , qui ne répond pas selon eux au programme défini dans l'avenant au cahier des charges de cession des terrains (CCCT n°2) de la ZAC d'octobre 2017 qui prévoit l'exercice « *d'activités industrielles* » sur le terrain.

Autres questions relatives à la destination du projet :

Quelle sera l'activité pratiquée dans cet entrepôt ? Quels produits et marchandises y seront stockés ?
L'activité qui sera exercée dans l'entrepôt étant inconnue, comment peut-on en estimer avec exactitude les impacts ? Comment apprécier son opportunité vis-a-vis des besoins ?
Comment apprécier l'adéquation du projet avec le bassin d'emploi ?
Le bâtiment sera-t-il exploité par une seule ou par plusieurs entreprises ?
Une durée minimale des contrats de location est-elle prévue ?

3- La société JMG-Le montage de l'opération- Le financement

Précisions sur la fiabilité financière

Des précisions sont demandées sur la qualité de la filiale de JMG PARTNERS de la société Terra 2 et sur le taux de détention du capital de Terra 2 par JMG PARTNERS.

Des observations sont faites sur le faible montant du capital de la SAS TERRA2 au regard du montant de l'investissement global. Certaines personnes citent les informations comptables publiées sur le site société.com indiquant des déficits importants en 2016 pour les sociétés JMG et Terra Nobilis.

De nombreuses personnes se plaignent de ce que le dossier ne donne pas suffisamment d'informations quant aux capacités financières de la société TERRA2 .

Des précisions sont demandées sur le montant du coût global et sur le coût détaillé par poste .

4-Le projet vis-à-vis des objectifs environnementaux régionaux,nationaux et internationaux **L'impact du projet sur le climat (GES)**

La majorité des observations font état de l'absence ou de la faiblesse de prise en compte dans le projet des préoccupations environnementales, du développement durable, de l'utilisation des énergies renouvelables et des économies d'énergie.

De nombreuses personnes estiment que le projet :

- est en contradiction avec les objectifs régionaux de développement durable, ou à l'opposé des principes de transition écologique
- va l'encontre des objectifs gouvernementaux et du plan climat régional de diminution des émissions de gaz à effet de serre.
- ne répond pas aux objectifs du GIEC qui, dans son rapport du 8 octobre 2018, appelle à « *une transition rapide, de grande envergure et de grande portée en matière d'énergie, d'usage des sols, de transport et de systèmes industriels.* » mais au contraire contribue à aggraver les conséquences de la hausse globale des températures .

5-La gestion de l'énergie

Le public déplore l'absence de recours aux énergies renouvelables pour limiter les impacts environnementaux des consommations énergétiques, , en particulier le recours de l'énergie photovoltaïque, et limiter les émissions de gaz à effet de serre .

Cette déception est exacerbée par les promesses de gestion énergétique exemplaire présentées lors de la création de la zac.

Est souvent citée également l'absence de raccordement au réseau de chaleur, pourtant largement mis en avant lors de la création de la ZAC .

L'estimation de la consommation d'énergie n'est pas quantifiée . Les systèmes automatisés permettant le stockage et l'exploitation du bâtiment consomment une énergie importante. Aucune production in situ n'est prévue à ce jour.

Le label La certification BREEAM

Pourquoi ne pas avoir recherché la certification HQE française, plutôt que BREEAM ?

La certification BREEAM serait selon certains moins exigeante que d'autres référentiels de qualification , comme HQE(Haute Performance Energétique)

6-Le trafic induit par le projet

6.1- L'évaluation du trafic engendré par le projet

L'estimation du trafic induit par le projet apparait pour une large partie du public comme étant sous-estimée dans le dossier, étant donné la taille de l'entrepôt et le nombre de quais.

L'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC est jugée trop ancienne (2013) et devrait être actualisée, certaines hypothèses de l'étude n'étant aujourd'hui plus valides :

- l'utilisation, pour une partie de la zone, de l'embranché fer est abandonnée
- la taille très importante de l'entrepôt de JMG et la nature de ses activités n'a pas été prise en compte .

Certaines personnes demandent une étude de trafic actualisée prenant en compte les créneaux horaires de pointe du projet (5h /7h et 17h /19h) . Ils considèrent que l'étude d'impact du trafic de la ZAC n'est pas valable , les hypothèses de l'étude reposant sur un postulat de trafic des activités industrielles quasi inexistant aux heures de pointe (vendredi 17/18h et samedi 15/16h).

Les bases de calcul et les sources qui ont conduit à une estimation dans le dossier de 250 poids lourds /jour et de 300 véhicules légers /jour ne sont pas citées dans le dossier.

L'étude d'impact réalisée par ITER dans le cadre de la ZAC a estimé le trafic poids lourds à 300 PL par jour alors que le projet évalue son propre trafic à 250 PL par jour. Une nouvelle étude est demandée pour réviser en conséquence les données qui ont servi d'hypothèses de calcul pour évaluer le trafic de la ZAC et ses incidences sur l'environnement.

6.2- Les itinéraires du trafic

L'augmentation du trafic sur la D630

Le trafic PL depuis Montauban, Agen ou Paris s'effectuera en grande partie par la D630 plutôt que par l'A68 pour les raisons suivantes :

- Le passage des 2 péages pour rejoindre l'A62 allonge le trajet (temps d'attente au péage) et le rend plus onéreux.
- La rocade toulousaine étant saturée , le trajet sera plus long.

Les conséquences du projet sur le trafic de la D630 , sur la traversée de Buzet, sur la traversée du centre-ville de Bessières n'ont pas été étudiées, ni celles liées aux conséquences de cette augmentation du trafic au niveau notamment des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

L'augmentation du trafic sur l'autoroute

Concernant l'autoroute A68, le trafic des poids lourds engendré par le projet va contribuer à augmenter la saturation déjà existante des péages, et créer des ralentissements supplémentaires ,voire des arrêts en particulier au niveau de la montée précédant la sortie vers Garidech et l'accès depuis Verfeil .

La topographie de l'A68, très vallonnée, et le fait que cet autoroute ne comporte que deux files de circulation par sens oblige souvent les automobilistes, à l'heure actuelle, à circuler sur la seule file de gauche, la file de droite étant bloquée aux heures de pointe par les poids lourds en train de gravir à allure réduite les portions d'autoroute en déclivité.

L'activité induite par le projet va conduire à l'aggravation de cette situation.

Les accès au site

Certaines personnes proposent que les accès au site pour les poids lourds s'opèrent plutôt sur la voie située au sud de la parcelle afin de raccourcir la distance par rapport à l'échangeur de l'autoroute.

Les autres questions sur ce thème :

- Une étude spécifique a-t elle réalisée pour évaluer le trafic induit par l'exploitation de l'entrepôt ? À quelle date et par quel bureau d'études ?
- -une limitation de circulation des poids lourds sur la D630 est-elle envisageable pour obliger les poids lourds à emprunter l'autoroute ?

7-Les nuisances sonores

Les observations relatives aux nuisances sonores concernent uniquement celles liées au trafic des poids lourds.

Des dispositifs visant à réduire les nuisances sonores sont demandés pour protéger du bruit du trafic les zones d'habitations situées à proximité (type merlon ou mur anti-bruit).

Des riverains de la D630 se plaignent également de l'incidence de l'augmentation du trafic des PL que va générer le projet sur la D630 , notamment au niveau du passage dans Buzet, et de l'augmentation des nuisances liée à ce trafic (bruit, pollution,dangérosité,...).

Est demandé que soient envisagés des aménagements en bordure de cette voie - de type merlons - sur la traversée de la commune de Buzet.

Il est fait état des nuisances sonores liées au trafic des PL amplifiées non pas par la vitesse, mais par les accélérations, décélérations, et changements de vitesse, notamment au niveau des ronds points et dans la montée pour franchir la voie ferrée.

8-L'impact sur la qualité de l'air

Un complément de l'étude d'impact sur le volet « Air et Santé » en vue d'évaluer l'impact du trafic lié au projet sur la qualité de l'air et la santé humaine est demandé par certaines personnes dès lors que l'étude « air et santé » réalisée par BURGEAP en 2013 dans le cadre de la création de la ZAC ne s'attachant qu'à l'évaluation des polluants liés au seul trafic automobile des visiteurs et non pas au trafic généré par les activités.

Cette étude devrait préciser la production de particules fines et ultrafines induite par le trafic des poids lourds inhérent au projet, pour évaluer les conséquences sur la santé pour les riverains et au-delà, en prenant en compte notamment la topographie, les distances des zones habitées, la diffusion avec des vents dominants d'Ouest.

D'une façon plus générale, le public s'est plaint de façon récurrente de la diffusion du dioxyde de carbone, de la pollution atmosphérique, de la diffusion de particules fines liées au trafic des poids lourds.

A ces observations est très souvent associé le fait que le projet n'a prévu aucune utilisation des voies ferroviaires traversant la ZAC.

Le directeur de l'école Emile Masio à Buzet fait observer l'impact du trafic lié au projet Terra2 sur la santé des enfants de 0 à 6 ans, en raison de la localisation de l'école en bordure de la RD630 ;

9-L'imperméabilité des sols

Les surfaces de sol imperméabilisées sont jugées excessives.

Selon certaines personnes, la densité des constructions est insuffisante par rapport à la surface du terrain et au regard des règles du PLU et conduit à une consommation excessive et inutile du foncier.

Gestion des eaux pluviales

« Le projet est en contradiction avec la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages avec le combat contre l'artificialisation croissante des sols. »

« Les surfaces imperméabilisées occupent la majeure partie de la parcelle les conséquences en matière d'eaux pluviales et l'impact sur le sol et le sous-sol ne sont pas suffisamment compensés. »

Le Groupe La France Insoumise demande la mise en œuvre de mesures d'atténuation afin de limiter les dommages liés à l'imperméabilisation des sols par la mise en œuvre de revêtements perméables sur les voies de circulation et sur les parkings.

10-La pollution lumineuse

Quelques observations concernent la pollution lumineuse du projet, notamment l'éclairage continu des zones de déchargement.

11-L'impact du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels

- Deux associations de protection de la nature et de l'environnement agréées (FNE Midi-Pyrénées et Nature en Occitanie) portent des observations sur l'incidence du projet sur plusieurs espèces protégées, dont la présence est indiquée dans le dossier mais sans que des réponses aux principes d'action de prévention et de correction ne soient prévues en vue d'atteindre l'objectif réglementaire d'absence de perte de biodiversité. (*Agrion de Mercure, Triton palmé, Grenouille rieuse, Bruant proyer, Bergeronnette printanière,...*).

Par ailleurs ces associations relèvent l'absence dans le dossier de demande au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement au vu de l'impact qu'aurait le projet sur plusieurs espèces et habitats protégés.

Est également signalée l'absence d'information dans l'étude d'impact sur la présence de plusieurs espèces de rapaces protégées sur le plan national et sur l'omission de la présence constatée de l'*Elanion blanc* sur le terrain en limite sud de la parcelle du projet. (l'observation est jointe en annexe au P.V)

L'étude d'impact ne permet donc pas selon ces associations, d'aborder les incidences du projet sur l'avifaune et les mesures prévues pour pallier celles-ci (E,R,C) ; le dossier de demande d'autorisation ne répond donc pas selon eux aux exigences du code de l'Environnement, notamment au contenu des évaluations environnementales.

- Plusieurs particuliers considèrent que l'étude d'impact présente des lacunes concernant l'avifaune car basée sur un temps de prospection trop bref et trop ancien (datant de juin 2010), Ils estiment que la mise à jour de l'étude en lien avec le projet est insuffisante car trop brève (un seul passage réalisée le 2 aout 2017 pour cette mise en jour).

Ces personnes demandent une mise à jour de l'étude d'impact pour compléter l'inventaire écologique du site et réévaluer les enjeux présents aujourd'hui. Les enjeux identifiés en 2010 sur le site alors occupé par une activité agricole ne seraient aujourd'hui plus les mêmes, comme en témoigne l'observation faite par des membres de LPO et France Nature Environnement. d'espèces remarquables

En effet il a été signalé la nidification de l'Elanion blanc (*Elanus Caeruleus*) sur le terrain en limite sud de la parcelle, ainsi que la présence de plusieurs espèces sensibles sans que ne soit apportée de mise à jour.

Ont été demandées des explications sur le non-respect des mesures compensatoires édictées dans l'arrêté préfectoral, en lisant en page 85 de l'étude d'impact : « *Afin de pouvoir démarrer les travaux à tout moment , la société TERRA2 s'assurera d'empêcher la nidification d'espèces sur la zone du projet.* »

12-L'impact sur le paysage

Les observations concernent les dimensions du bâtiment qui sont jugées démesuré, excessives, trop massives,,...

« Le bâtiment va constituer une barrière physique au milieu de la zone. »

Certains pensent que le bâtiment n'est pas adapté à l'image d'une entrée de ville.

13-L'emploi

L'évaluation du nombre d'emplois qui serait créés par le projet apparait très souvent au public comme surestimée.

De nombreuses personnes sont sceptiques ou remettent en question les chiffres annoncées, notamment avec la mécanisation et la robotisation des procédés de stockage utilisés dans ce type d'entrepôt.

Le ratio nombre d'emploi surface sur lequel est estimé le nombre d'emplois créés est remis en question, en comparaison avec des zones logistiques autour de Toulouse (Colomiers, Tournefeuille, Castelnaud-Estretefonds,..).

La taille de l'entrepôt renforce l'idée que le chiffre annoncé est surestimé, les effectifs n'étant pas proportionnels à la taille de façon linéaire.

Est également cité le fait que :

« Les emplois seront pourvus par des personnes extérieures aux communes concernées directement par le projet »

« Le ratio d'emplois par hectare auquel prétend le projet ne pourra être atteint qu'en cas d'exploitation de la totalité des locaux et cette hypothèse est incertaine. »

« Les emplois créés seront précaires étant donné le turn-over prévisibles des locataires successifs. »

« Les emplois créés seront peu qualifiés, peu rémunérés. »

« Le niveau de qualification des emplois ne correspondra pas au bassin d'emplois »

Concernant les impacts du projet sur la santé , les observations suivantes ont été formulées :

.....

Les conditions de travail des salariés dans ce type de projet sont souvent médiocres. Des études démontreraient que le nombre de maladies professionnelles et d'accidents du travail de salariés d'entrepôt logistique serait extrêmement élevé, plus encore que dans le BTP (CPAM 2009 cité)

Les questions suivantes ont également été posées :

- Sur quelles bases de calcul s'appuie l'estimation du nombre d'emplois créés ?
- Quelle est l'estimation du nombre d'emplois en équivalent temps plein ?
- Répartition d'emplois par poste dans les entrepôts et dans les bureaux
- Quelle sera la durée des contrats de location ?

14-La sécurité

Des précisions sont demandées sur les moyens de défense extérieure contre l'incendie, les débits disponibles sur le réseau AEP de la ZAC et, dans le cas où ils ne seraient pas encore opérationnels, l'échéance prévue de leur réalisation .

Une personne (Mme Mathieu-l62) s'inquiète du nombre (réduit à un) et de la localisation des accès aux engins de secours

Le directeur de l'école élémentaire Emile Massié à Buzet demande si des aménagements de sécurité sont prévus en bordure de la RD630, cette voie jouxtant cette école à une quinzaine de mètres seulement.

15-Les dangers liés au projet

Les observations concernent le risque incendie lié à l'exploitation du bâtiment.

L'étude relative à la dispersion des fumées en cas d'incendie (étude Flumilog) conclut à l'absence de risques à hauteur d'homme. Mais qu'en est il des risques toxiques et des conséquences pour l'homme dans l'hypothèse de personnes se trouvant dans les étages des habitations, dans les locaux des futurs bâtiments tertiaires qui sont prévus le long du boulevard , et des futures entreprises mitoyennes?

L'évaluation relative aux dispersions des fumées fait état, suivant de multiples hypothèses, de colonnes de fumées pouvant se propager entre 5m et 280m de hauteur sur plusieurs dizaines de mètres. Les fumées toxiques pourraient-elles atteindre les collines entourant la plaine où se situent le projet, les habitations riveraines, les futurs immeubles de bureaux ?

17- Les modalités de l'enquête

- Manque de publicité

La publicité de l'enquête est jugée par certains comme étant insuffisante. Les habitants n'ont pas été suffisamment informés. Les affichages sur la ZAC et autour sont insuffisantes, peu visibles.

Il n'y a pas eu de concertation préalable au projet.

Le report de la date de réunion n'a pas été suffisamment diffusé.

A été signalé que l'avis préfectoral de prolongation de l'enquête n'a pas été visible sur le site internet de la mairie de St Sulpice pendant la journée du jeudi 11 octobre 2018, lendemain de la réunion publique.

- Demande de réunion publique

Plusieurs observations émanant d'associations, de collectifs, de collectivités territoriales ainsi que de particuliers ont demandé la tenue d'une réunion publique dans le cadre de l'enquête.

- Accès aux dossiers

A été signalée aux services préfectoraux l'interruption durant le week-end du 6 et 7 octobre 2018 de l'accès par internet au dossier d'enquête.

17-Divers

Certains riverains se plaignent de la perte de valeur de leur bien du fait des nuisances induites par le projet.

Le projet va-t-il avoir un impact positif sur l'avenir de la zone ou bien la cataloguer comme zone logistique ?

D'autres questions du public :

L'entrepôt sera-t-il desservi par le gaz ?

Il a été indiqué qu'une des cellules de l'entrepôt permettra de stocker du froid. S'agira-t-il de froid positif ou négatif ?

La hauteur du bâtiment sera-t-elle de 16,78 m. ou bien de 13,95m ?

Des précisions sont demandées sur l'utilisation des quais (nombre de rotations par jour en moyenne)

Partie 2 -

Demande de précisions du commissaire enquêteur sur certains points du dossier .

I- Questions du commissaire enquêteur

1-Autorisation d'exploiter et titulaire/exploitant/utilisateur(s)

Terra2 est le demandeur de l'autorisation d'exploiter au regard de la législation des installations classées et en sera donc le titulaire.

Dans le tableau page 136 de l'étude d'impact concernant les différentes mesures d'évitement, réduction ou compensation des effets négatifs sur l'environnement, une partie d'entre elles est attribuée « à la charge du futur exploitant » et non pas à la charge de Terra2.

Des dispositions contractuelles sont-elles prévues vis-à-vis du (ou des) « futur exploitant », notamment en cas de défaillance de celui-ci? vis-à-vis des prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter?

Quel sera le statut de Terra 2 ?

Demeura-t-il responsable, pendant la location, du respect des prescriptions environnementales ? des contrats de maintenance technique relatifs notamment aux réseaux de défense incendie, de détection incendie, de la chaufferie, de l'entretien des espaces verts, etc... ?

Pouvez-vous m'apporter des précisions sur ces points ?

2-Trafic généré par le projet

L'étude de trafic présentée en annexe 7 de l'étude d'impact concerne l'étude de la ZAC des portes du Tarn dans son ensemble (2013) . Elle a été réalisée à partir de comptages effectués en 2011 et 2013.

1-a-Disposez vous d'une actualisation de l'étude de trafic ou/et de données plus récente, notamment d'un comptage fixe et directionnel depuis la mise en service du nouvel échangeur et du réseau de voies principales de la ZAC?

-Il est indiqué p.104 de l'étude de l'impact que le projet générera un trafic moyen de 250 camions/poids lourds par jour et de 300 véhicules légers par jour.

Sur quelles bases de calcul sont établies ces estimations ? Les configurations de stockage en double-quais ou simple quai ont-elles été prises en compte dans cette estimation et de quelle façon ? Les possibilités de compartimentage des cellules (6 cellules) et d'occupation éventuelle par plusieurs sociétés (jusqu' à 6 ?) ont-elles été étudiées et quelles en sont les incidences sur le trafic généré ?

3--Garanties financières

Pouvez vous préciser les engagements de garanties financières dont dispose la société TERRA2 vis-à-vis de ses sociétés mères ?

4-Le réseau de chaleur mutualisé

.....

La chaleur produite sera issue de quelle source d'énergie ? A quelle échéance le réseau de chaleur sera-t-il opérationnel ? Des travaux ont-ils déjà été engagés ?

Toutes les entreprises auront-elles l'obligation de s'y raccorder ? Y aura-t-il des dispositions dérogatoires accordées aux bâtiments terminés avant que le réseau de chaleur ne soit opérationnel ?

5- Suivi des mesures environnementales

Pouvez vous me communiquer les résultats des mesures effectuées dans le cadre de ce suivi?(page 133)

En page 132 de l'étude d'impact il est fait état de la mise en place d'un réseau de mesure d'impact et d'un système informatique de collecte des données de flux et de traitement de ces données .

A quelle date ce réseau sera-t-il opérationnel ? De quelles prérogatives l'aménageur dispose-t-il vis-à-vis des entreprises en cas de constat d'inefficacité des mesures adoptées ?

6-Volet paysager du permis de construire

Pouvez-vous préciser la superficie du terrain qui sera en pleine terre et la localiser sur le plan paysager PC2a ?

7-Gestion de l'énergie

Par quels moyens sera assuré le système de chauffage et de rafraichissement de l'entrepôt, des bureaux?

Quelles sont les mesures prévues en vue de la réduction des consommations d'énergie au niveau de l'éclairage, du chauffage, du rafraichissement, de l'isolation du bâtiment ?

8-Explosion chaufferie

La modélisation de l'explosion de la chaufferie conclut à une insuffisance de la surface des parois soufflables pour protéger le local chaufferie en cas d'explosion. Quelles dispositions sont prévues à cet effet?

II-Avis des services de l'Etat

1.a-Concernant l'avis de l'ARS :

La présence d'ambrosie a-t-elle été évaluée ?

Quelles sont vos propositions de lutte en cas de détection ?

Quelles sont les mesures envisagées pendant la phase chantier ?

Quelles sont les mesures envisagées contre la prolifération des moustiques tigres ?

1.b- Concernant l'avis du SDIS :

Avez-vous des précisions à apporter sur les moyens de secours (« position du premier point d'eau incendie existant trop éloigné du projet »)


Le réseau d'alimentation en eau permet-il aujourd'hui d'assurer les besoins en eau pour assurer la défense incendie (volume, débit) ?

Le 31 octobre 2018

Isabelle Zuili
Commissaire Enquêteur

Remis en mains propres, le

31 octobre



Signature du responsable du projet M.

JEDECE par Michel

ou de son représentant M.