

ANNEXE 8

**MEMOIRE EN REPONSE DE TERRA2
AU P.V DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

MEMOIRE EN REPONSE :

Enquête publique unique
Du 03 septembre 2018 au 19 octobre 2018

Concernant :

La demande d'autorisation environnementale
(au titre des ICPE)

La demande de Permis de construire

Plateforme logistique TERRA 2 – ZAC des Portes
du Tarn (81 & 31)

Préambule :

La société TERRA 2 a déposé : le 06 décembre 2017 un dossier de demande d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE pour la construction d'un bâtiment logistique sur la ZAC des Portes du Tarn (81 & 31).

Suite à l'instruction du dossier ICPE par la DREAL du Tarn, unité interdépartementale Tarn-Aveyron, la préfecture du Tarn a organisé une enquête publique unique portant sur l'autorisation environnementale et les demandes de permis de construire selon l'arrêté préfectoral du 06 aout 2018 et du 01 octobre 2018 (concernant la prolongation de l'enquête publique).

L'enquête s'est tenue du 03 septembre 2018 au 19 octobre 2018 sous la direction de la commissaire enquêteur Mme. Zuili.

Dans le procès-verbal du 31 octobre 2018 remis en main propre au maitre d'ouvrage, le commissaire enquêteur invite la société TERRA 2 à produire un mémoire en réponse aux différentes observations qui ont été faites sur le projet.

Les réponses aux observations sont produites ci-après.

PARTIE I - Réponses aux observations formulées par le public lors de l'enquête publique.

Au total 95 observations ont été faites dont seulement 13 dans les registres d'enquête mis à disposition dans les mairies. Deux observations sont favorables au projet. S'agissant des 93 autres, elles ne représentent qu'une très petite part de la population directement concernée par le projet soit environ 42 000 habitants représentant les populations des deux intercommunalités Val Aïgo et Tarn Agout.

En accord avec la commissaire enquêteur, et pour plus de clarté, nous avons répondu aux observations reprenant les grands thèmes repris dans le Procès-verbal de synthèse des observations, qui ressortent des questions/observations formulées lors de l'enquête publique.

Nos réponses sont complétées, pour les points qui ne concernent pas le projet TERRA 2 mais la ZAC des Portes du Tarn dans son ensemble, par une réponse de l'aménageur qui est jointe en ANNEXE 01 au présent mémoire.

1- Le projet dans la ZAC :

Obs : *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 entraver la réalisation*

R1 : La possibilité de la mise en place d'une centrale photovoltaïque est inscrite dans le dossier de permis de construire PC4 notice de présentation : « Suivant l'évolution de la réglementation sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie radiative du soleil et le résultat des Appels d'Offres de l'Etat sur les Centrales Photovoltaïques lauréates, ce bâtiment pourra être équipé de panneaux photovoltaïques en toiture. »

En effet, afin d'être en mesure de revendre de l'énergie sur le réseau de distribution, le producteur de cette énergie doit avoir préalablement été choisi lors des appels d'offre de la CRE (commission de régulation de l'énergie). Il est précisé que pour pouvoir répondre à ces appels d'offres, il est nécessaire que le permis de construire du projet soit obtenu.

Le projet sera équipé d'une centrale photovoltaïque visant à couvrir une partie des besoins propres en électricité du bâtiment, permettant ainsi de développer une solution d'autoconsommation.

Par ailleurs, en fonction des possibilités offertes par les lois Pacte et Elan en cours de discussion et de la faisabilité technico-financière d'une telle solution, la société TERRA 2 étudiera avec l'aménageur de la ZAC, la possibilité de réaliser de « l'autoconsommation collective » visant à pouvoir alimenter les futurs bâtiments voisins.

TERRA

Dans la perspective de réalisation d'une centrale photovoltaïque en toiture, les différentes dispositions constructives seront prises en compte : surcharge d'environ 20 kg/m², isolant en toiture de classe C, autres prescriptions techniques arrêtées en coordination avec les services d'incendie.

Obs : *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, ...*

R2 : le terrain d'assiette du projet TERRA 2 n'est techniquement pas embranchable fer. Par ailleurs, les bâtiments de logistique et de distribution directement embranchés sur le réseau ferré ne répondent pas à la demande des entreprises utilisatrices, à quelques rares exceptions près (activités à faible valeur ajoutée de type brasserie par exemple, dont la livraison par train complet permet une massification importante qui intéresse les opérateurs ferroviaires). A contrario, les flux de marchandises dans des containers pour des liaisons longues distances qui transitent entre deux terminaux rail-route sont extrêmement pertinentes : par exemple, pour des flux d'importation arrivant au port de Marseille, la liaison ferrée quotidienne entre ce site et le terminal de transport combiné situé à Fenouillet/St Jory, à environ 35 km du site des Portes du Tarn est très pertinente, l'acheminement terminal se faisant ensuite par la route.

Obs : *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.

R3 : la réalisation d'un réseau de chaleur dans la ZAC reste à ce jour un projet qui est toujours en cours d'étude. Lorsque ce projet sera validé, et en fonction de la date à laquelle il serait réalisé, nous examinerons les conditions techniques, juridiques et financières d'un raccordement du bâtiment au réseau de chaleur.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

Obs : *L'absence ou le manque de cohérence entre les objectifs d'écologie industrielle affichés pour la ZAC et le projet.*

R4 : La notion d'écologie industrielle a pour objectif de réduire l'impact des activités économiques sur l'environnement dans le cadre d'une démarche globale visant en particulier à une gestion optimisée des ressources et de l'énergie. Les composantes du projet de ZAC, intègrent cet objectif d'écologie industrielle, par exemple sur les points suivants :

- mobilité : co-voiturage, transports en commun depuis la gare,
- réseau de chaleur
- réseau d'eau brute limitant la consommation d'eau potable lorsque cela n'est pas nécessaire, pour les usages suivants : eau sanitaires, réseau incendie privatif et eau d'arrosage des espaces verts

TERRA

- réseau de noues paysagères qui assurent le traitement des eaux pluviales tout en participant à la création de corridors écologiques pour la faune et la flore.

Le projet TERRA utilisera ces différents services dans le cadre de la future activité.

Par ailleurs, la conception de notre projet intègre également les points suivants qui relèvent de l'écologie industrielle :

- Solution de terrassement - traitement du sol visant d'une part à traiter au liant (chaux/ciment) le sol en place, permettant ainsi de ne pas apporter depuis l'extérieur de matériaux, et calage altimétrique du projet permettant un équilibre des déblais- remblais de l'opération visant à ne pas apporter ni évacuer de matériaux hors du site.
- Raccordement sur le réseau d'eau brute pour les usages suivants : eau sanitaires, réseau incendie privatif et eau d'arrosage des espaces verts
- Mise en place d'une centrale photovoltaïque réduisant ainsi les besoins énergétiques, et utilisant les énergies renouvelables
- Démarche BREAAAM VERY GOOD Assurant la performance énergétique du bâtiment : éclairage par LED, surisolation des bâtiments, recyclage de l'eau de pluie pour les sanitaires, bornes de recharges pour véhicules électriques...

Obs : *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

R5 : le dossier de création de ZAC ainsi que le dossier de réalisation ont clairement prévu dans la programmation, très diverse, la réalisation de plate-forme de distribution à valeur ajoutée : cf pages 107, 109, 121, 160, 164, de l'étude d'impact de juillet 2011 version 3 ci-annexées et pages 15, 114, 116 de l'étude d'impact du dossier de réalisation du 31 juillet 2013. Ces extraits figurent en ANNEXE 02

Le projet TERRA 2 vise à proposer sur le marché, une offre de bâtiment qui concernera aussi bien les chargeurs industriels, les distributeurs ou les entreprises de e.commerce et/ou leurs prestataires, en cohérence avec les éléments annoncés lors de la création de la ZAC.

En cohérence avec cette programmation à vocation « industrielle », incluant tout aussi bien la production industrielle, la distribution à valeur ajoutée que l'activité classique, les PLU des deux communes de Buzet et St Sulpice ont été mis en compatibilité avec le projet de ZAC et autorisent notre projet.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

Obs : *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*

TERRA

mise en place de ces parking répondrait à un objectif de mutualisation des services prévue pour la ZAC.

R6 : Il est aujourd'hui difficile de mutualiser les services alors que pour l'heure, une seule entreprise utilisatrice est implantée dans la ZAC. La mise en place de services mutualisés trouvera du sens dès lors qu'une masse critique d'entreprises suffisante sera présente sur la ZAC . La mutualisation des stationnements, qui relève du parti d'aménagement de la ZAC, n'est pas prévu dans la ZAC et donc non imposée dans celle-ci, ce qui peut s'expliquer par son échelle : notre seul terrain fait plus de 615 m de long, 250 m de large en moyenne et comporte plus de 300 places VL réparties sur deux parkings. La mutualisation de parking en quelques endroits dans la ZAC aurait inévitablement pour effet d'éloigner le personnel de son lieu de travail, ce qui serait néfaste à leur confort d'usage.

Concernant les transports en commun : L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

Pour ce qui est du partage des camions, cela dépendra du schéma logistique de l'utilisateur du bâtiment.

Pour ce qui est la mutualisation d'un parking à l'échelle de la ZAC, nous ne pensons pas que cette solution soit viable. En effet, dans le schéma de fonctionnement des bureaux et des parcs d'activités, les salariés se garent au plus proche de leur lieu de travail et non à plus de 500m.

Obs : *Pas d'interconnexion au commerce local*

R7 : Cette observation est hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête TERRA 2 : notre projet est à vocation de logistique à valeur ajoutée, et n'a donc pas de relations avec le commerce local.

Obs : *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.*

R8 : Cette observation est hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête TERRA 2.

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

R9 : Cette observation est hors sujet par rapport à l'objet de l'enquête TERRA 2.

2- Le choix du site – La nature du projet

Obs : *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.*

R10 : Nous considérons que le site d'implantation du projet est tout à fait pertinent par rapport à sa vocation de plate-forme de distribution. En effet, situé au Nord-Est de Toulouse, le parc d'activités « Les Portes du Tarn » intègre la zone d'influence économique toulousaine qui est la quatrième métropole française. Elle bénéficie d'un dynamisme économique et d'une très grande attractivité au niveau national. Par ailleurs, la croissance économique y est environ deux fois plus élevée que la moyenne nationale, avec de nombreux secteurs d'activités fortement représentés et en croissance.

Face à cette situation de croissance, le foncier économique disponible et réellement opérationnel des Portes du Tarn est parfaitement adapté pour l'accueil de grands projets. La croissance de la métropole concerne aussi la démographie avec une croissance très supérieure à la moyenne nationale, faisant ainsi de cette région : un bassin d'emploi permettant de disposer de la main d'œuvre nécessaire et un bassin de consommation qui justifie l'implantation de plateforme de distribution. Enfin, la qualité de la desserte autoroutière avec un nouvel échangeur sur l'A68 raccordé directement au périphérique de Toulouse justifie le choix du site.

Obs : *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.*

R11 : Le projet de TERRA 2 ne comprend pas de surface commerciale. Aussi, il ne fera pas concurrence aux commerces du centre-ville.

Obs : *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.*

R12 : le dossier de création et de réalisation de la ZAC alloue aux terrains situés en bordure d'autoroute, une vocation de loisir et commerces incompatible avec notre projet. A l'inverse, le terrain d'assiette de notre projet correspond bien à la vocation « industrielle » de notre projet.

Obs : *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.

R13 : nous n'avons pas connaissance de l'existence de ce protocole. Comme indiqué ci-dessus, notre projet de plate-forme de distribution à valeur ajoutée est cohérent avec la ZAC des Portes du Tarn, le PLU et la promesse de vente conclue avec l'aménageur après

accord du Syndicat Mixte, Maitre d'ouvrage de la ZAC et unique autorité compétente en la matière.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

Obs : *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.*

R14 : le programme de construction défini à l'article 3, titre I du CCCT et son avenant, « activités industrielles », renvoie à la définition qui en est faite dans les documents de la ZAC, à savoir production et distribution à valeur ajoutée (cf. ci-dessus).

Par ailleurs, le titre I susvisé du cahier des charges de cession de terrain n'est pas un document opposable par les tiers, mais seulement par l'aménageur comme ceci est stipulé à l'article 1.3 du CCCT qui le précise.

Obs : *Quelle sera l'activité pratiquée dans cet entrepôt ?*

R15 : L'activité qui sera exercée dans le bâtiment n'est pas précisée connue à ce stade du projet. Toutefois, cette activité sera conforme à celle décrite dans le dossier de demande d'autorisation unique et en particulier s'agissant de la nature des produits stockés qui sera conforme aux rubriques de la nomenclature ICPE demandées, soit 1510, 1511, 1530, 1532, 2662, 2663.1, 2663.2. Il s'agit de stockage de bien manufacturés de l'industrie et/ou de la grande distribution (par exemple des articles de sport, des textiles, des jouets, des meubles, du matériel électroménager, de l'alimentaire...), de leur préparation de commandes (activités de picking manuel/automatisé), de conditionnement à façon, de packaging, de gestion des retours, de service après-vente...

L'activité sera encadrée par l'arrêté préfectoral qui sera délivré en fin de procédure. La nature des marchandises stockées pourra évoluer dans le temps, tout en restant conforme à l'arrêté préfectoral. Le respect de la conformité des produits stockés peut faire l'objet de contrôle par la DREAL.

Obs : *Quels produits et marchandises y seront stockés ?*

R16 : Les marchandises seront conformes à la définition indiquée dans le dossier de demande : biens d'équipement ou de la grande distribution, et à la nomenclature des ICPE (1510, 1511, 1530, 1532, 2662, 2663.1, 2663.2)

Obs : *L'activité qui sera exercée dans l'entrepôt étant inconnue, comment peut-on en estimer avec exactitude les impacts ? Comment apprécier son opportunité vis-à-vis des besoins ?*

R17 : Afin d'estimer au mieux les impacts, les scénarios majorants ont été pris en compte pour définir les impacts et les risques du projet. Ceux-ci sont basés sur des retours d'expérience sur des sites existants de nature équivalente (cf point sur les trafics par exemple), ou s'agissant des risques d'incendie par exemple, sur les modélisations FLUMILOG mises en place par le Ministère de l'Ecologie.

Vis-à-vis des besoins, notre projet a été conçu sur la base de notre expérience et notre connaissance du marché national des plates-forme logistique et des recommandations des agents immobiliers spécialisés dans ce domaine.

Obs : *Comment apprécier l'adéquation du projet avec le bassin d'emploi ?*

R18 : le secteur des Portes du Tarn bénéficie d'un bassin d'emploi pertinent par rapport à la vocation de notre projet de plate-forme de distribution. En effet, il bénéficie :

- D'un bassin de population proche d'environ 42 000 habitants situé dans les deux intercommunalités sur lesquelles est implanté le projet.
- D'une accessibilité aisée depuis la Métropole Toulousaine, que ce soit par la route ou en transports en commun, facilitant ainsi l'accès à un très grand nombre de futurs salariés du site,
- D'une croissance de la démographie annuelle la plus élevée de la Métropole Toulousaine, offrant ainsi la possibilité à ces nouveaux habitants de trouver un emploi localement,
- D'une forte évaporation des salariés du secteur vers la Métropole : le projet pourrait ainsi leur offrir l'opportunité de trouver un emploi plus proche de leur domicile.

Les données sur l'emploi figurent en ANNEXE 03

Obs : *Le bâtiment sera-t-il exploité par une seule ou par plusieurs entreprises ? Une durée minimale des contrats de location est-elle prévue ?*

R19 : Le bâtiment pourra être exploité par une ou plusieurs entreprises. La conception technique et fonctionnelle du bâtiment permet cette divisibilité qui est fondamentale dans la durée, pour permettre à ce bâtiment d'avoir une grande flexibilité d'utilisation dans le temps. La durée des contrats de location est généralement de 9 ans mais peut varier en fonction des discussions avec le preneur.

3- La société Terra2 - Le montage de l'opération- Le financement :

Obs : *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 TERRA 2.*

R20 : TERRA 2 est une filiale contrôlée par JMG Partners à 62,07%, et dont JMG Partners est la présidente.

JMG PARTNERS est un groupe immobilier spécialisé dans le développement de bâtiments logistiques dont les maisons mères financent le développement des opérations immobilières réalisées en direct ou filialisées.

TERRA

JMG Partners va développer, en France, à court terme, pour le compte d'utilisateurs ou de grands investisseurs plus de 650 000 m² de bâtiments logistiques, générant un chiffre d'affaires de 400 Millions d'Euros environ.

TERRA 2 porte donc le projet des Portes du Tarn ainsi que d'autres projets de développement en France.

Elle a donc financé sur ses fonds propres les premières études et démarches administratives (PC, dossier ICPE, ...) du projet des Portes du Tarn. Au fur et à mesure des besoins, les sociétés mères de TERRA 2, qui disposent de capacités financières significatives, apportent les fonds nécessaires au projet.

TERRA 2 a clôturé son premier exercice, les charges de création et de gestion de la première année ont donc pesées sur le résultat, notamment car le projet des Portes du Tarn a pris du retard.

Les programmes immobiliers sont filialisés pour des raisons de financement bancaire. En effet, la réalisation d'un projet tel que celui des Portes du Tarn, qui représente plusieurs dizaines de millions d'investissement, à vocation à être cédé par TERRA 2 à un investisseur institutionnel qui en assurera donc le financement (sur fonds propres et/ou financement bancaire).

JMG PARTNERS a actuellement trois opérations en cours représentant près de 100.000 m² de bâtiments qui sont organisées dans ce schéma. Ils sont tous financés.

Les banques souhaitent avoir un véhicule ad hoc par projet, ce qui leur permet de mieux se garantir (hypothèque, nantissement de parts, engagements divers de la société et de ses actionnaires, garantie financière d'achèvement) en contrepartie de l'accord de financement.

Tous les programmes immobiliers sont donc montés de la sorte à la demande des banques, les sociétés mères de TERRA 2 sont également engagés pour contre garantir le financement à l'établissement financier. Pour illustrer notre capacité à réaliser ce genre de projet, nous vous invitons à regarder sur notre site internet les annonces de lancement des bâtiments du Groupe JMG Partners.

Afin de garantir la réalisation du projet jusqu'à son terme, TERRA 2 produira une garantie financière d'achèvement du bâtiment, émise par une banque de premier rang.

Enfin les sociétés mères de TERRA 2 bénéficient de capitaux propres de l'ordre de 80 M€.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Préfecture a jugé satisfaisant la capacité financière de TERRA 2 à mener le projet.

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

R21 : Le montant global de l'investissement immobilier est de l'ordre de 45 M€. Ce montant pour Le cout détaillé par poste n'a pas à être divulgué et est à notre avis sans lien avec l'objet de l'enquête publique.

4- Le projet par rapport aux objectifs environnementaux nationaux et internationaux. L'impact sur le climat (GES)

Obs : 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.

R22 : Le projet TERRA 2 s'inscrit et est conforme aux textes de lois qui lui sont opposables à savoir : les règlements d'urbanismes et le code de l'environnement pour ce qui relève de l'autorisation environnementale au titre des ICPE. Il bénéficie par ailleurs d'une certification environnementale BREAAM qui témoigne de l'ambition du projet en termes de développement durable et de transition énergétique, ainsi qu'indiqué dans les réponses ci-dessus.

S'agissant des objectifs du GIEC, ceux-ci n'ont pas encore été déclinés de façon « prescriptive » à un projet comme celui que nous portons. Néanmoins, le projet répond aux objectifs du GIEC notamment au travers des dispositions suivantes :

- La mise en place d'une toiture de couleur claire permettant de réduire de plus de 10°C la température des toitures.
- La réduction significative des consommations de chauffage par rapport à un projet classique du fait de l'isolation de l'entrepôt.
- La réduction des consommations d'éclairage artificiel du fait de la mise en place d'un système FULL LED performant à l'intérieur et à l'extérieur.
- L'apport d'éclairage naturel a également été réfléchi afin de réduire les consommations électriques. Le nombre de lanterneaux de l'entrepôt a été augmenté. Ils ont par ailleurs été prévus de manière à optimiser l'éclairage naturel et minimiser les déperditions en période hivernale.
- Les émissions de CO2 induites par les consommations énergétiques, mais également par les produits de construction et la construction elle-même seront déterminées.

5- La gestion de l'énergie

Obs : 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.

R23 : cf. réponse N° 01

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

R24 : cf réponses N°01 et N°03

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

R25 : cf. réponse N° 03

Obs : *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.*

R26 : En page 4/17 du cerfa de demande de permis de construire est indiqué le besoin en puissance électrique, soit 2000 kVA.

Par ailleurs la puissance de la chaudière est indiquée dans le dossier ICPE (partie AU 4 p.9) : l'entrepôt disposera d'une chaufferie gaz d'une puissance de 5 MW.

Concernant une production d'énergie in situ, cela est indiqué ci-dessus dans les réponses N°01 avec la mise en place d'une centrale photovoltaïque pour de l'autoconsommation.

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

R27 : La certification BREEAM est un standard international plébiscité par les investisseurs et utilisateurs internationaux alors que HQE est purement Français. Ce référentiel est donc plus en phase avec nos clients qui sont pour l'essentiel des grands comptes internationaux.

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

R28 : Le BREEAM au niveau VERY GOOD n'est pas moins contraignant que la certification HQE Bâtiment Durable. Ce qu'il faut savoir c'est qu'il y a 5 niveaux de certification BREEAM : PASS-GOOD-VERY GOOD-EXCELLENT-OUTSTANDING. La certification HQE propose quant à elle 4 niveaux de certification : PERFORMANT- TRES PERFORMANT-EXCELLENT-EXCEPTIONNEL. Cette opération sera de niveau BREEAM VERY GOOD. Ce niveau est plus exigeant que le niveau Très Performant de la certification HQE Bâtiment durable et moins exigeant que le niveau Excellent. Les exigences environnementales des 2 certifications sont sensiblement les mêmes.

6- Le trafic induit par le projet

Obs : *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.*

R29 : Pour ce qui est du trafic VL, le trafic est lié au nombre d'emplois prévu sur le site et est donc cohérent (300 places de parking). Pour ce qui est de l'estimation du trafic PL, celle-ci provient de retours d'expérience et de ratios communément employés pour ce type de projet. Afin d'illustrer ce propos, ci-dessous un tableau comparatif des ratios de PL pour des projets de taille et nature comparable (les sources ayant permis l'élaboration du tableau ci-dessous figurent en ANNEXE 04).

Comparatif des ratios pl/j pour différents entrepôts logistiques							Application de ces ratios
Programme	n°	ville	Source	Surface	Trafic (en pl/j)	ratio (pl/j/10 000m²)	nb Pl pour 70 000 m²
FM Logistic	1	Ressons sur Matz (60)	Exploitant / etude d'impact p.27	76 300	150	19,66	138
FM Logistic	2	Crépy-en-Valois (60)	Exploitant / résumé etude d'impact p.11	116 400	300	25,77	180
CARREFOUR	3	Aulnay-sous-Bois (93)	Exploitant / etude d'impact p.48	59 000	230	38,98	273
TEREVA	4	Pusignan	mail Exploitant	32 000	70	21,88	153
AMAZON	5	Colombier	Exploitant / Etude de trafic p.27	161 511	501	31,02	217
Denjean Logistique	6	Grand Sud Logistique	Exploitant / Etude d'impact p.159	47 188	100	21,19	148
Leroy Merlin	7	REAAU	Exploitant / Avis de l'AE p.9	71 348	250	35,04	245
Action	8	Labastide St Pierre	Exploitant / Avis de l'AE p.6	40 000	134	33,50	235
AIRBUS	9	Cornebarrieu	Exploitant / rapport enquete publique p.4	48 000	179	37,29	261
MOYENNE				651 747	1914	0,0029	206
Autre données	n°	Source				ratio (pl/j/10 000m²)	nb Pl pour 70 000 m²
ZAC des portes du Tarn	10	dossier de création de ZAC				20,00	140
CD VIA	11	Mail BET spécialisé		300*85%			255

Comme nous pouvons le constater, ces données sont très diversifiées et ont pour source :

- Des dossiers de demande d'autorisation déposés directement par des exploitants dans des secteurs différents (grande distribution, acteurs du e-commerce, logisticiens, chargeur industriel) : les pièces jointes sont des données extraites directement des dossiers, ou rapportées dans l'avis de l'autorité environnementale ou de rapports de commissaire enquêteur
- L'étude d'impact relative à un dossier de création de ZAC réalisée par un BET spécialisé
- L'étude de trafic réalisée par un BET spécialisé ainsi qu'un mail d'un BET qui intervient sur toute l'Île de France

La moyenne des ces trafics fait ressortir une valeur de 29 PL/j/10000 m² de SP, qui appliquée à notre projet, ferait un trafic de 210 PL/j.

Ces éléments confirment que notre estimation de 250 de pl/j pour le projet des Portes du Tarn est tout à fait cohérente et correspond bien à une valeur haute, corroborée par ces éléments justificatifs

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

Obs : 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.

R30 : L'étude de trafic de la ZAC a été faite dans la perspective de la ZAC et en fonction de sa programmation. Comme indiqué dans la réponse N°29, deux études d'impact sur le volet trafic ont été réalisées, l'une en juillet 2011 à l'occasion de la création, l'autre en juillet 2013 à l'occasion de la réalisation. L'analyse a bien porté sur une projection des différents flux à l'horizon 2040, et sur la base d'une programmation (page 6/42 de l'étude ITER jointe à ce dossier en ANNEXE 06) toujours valide à ce jour et dans laquelle notre projet s'inscrit parfaitement. Notre projet sera le seul projet de plate-forme logistique de distribution sur la ZAC conformément aux engagements pris par l'aménageur. Notre

estimation de trafic, qui est un maximum, est donc cohérente avec l'estimation de trafic prise dans l'étude de trafic (cf. ANNEXE 05 pour l'extrait du dossier d'étude d'impact de la ZAC de juillet 2011).

Par ailleurs, l'utilisation de l'embranchement fer dans la ZAC reste possible sur les terrains au nord de la voie ferrée.

Obs : *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).*

R31 : comme précisé dans l'étude d'impact des trafic, les horaires de pointe des flux de camions sont en décalés par rapport aux heures de pointe de la ZAC, considérées dans ladite étude à celle du vendredi à 17 h et du samedi 15 h, résultant de la fréquentation du pôle commerces-loisirs prévu dans la ZAC

La mise à jour de l'étude de trafic de la ZAC, qui n'est pas du ressort de TERRA 2, n'est donc à notre avis pas du tout justifié.

Obs : *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.*

R32 : cf. réponse N°29 pour les estimations de trafic.

Obs : *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.*

R33 : cf. réponse N°29 pour la cohérence de notre projet et de son trafic induit par rapport aux études de trafic de la ZAC. Page 7/42 de l'étude ITER (cf ANNEXE N°06), il apparaît clairement que les hypothèses de génération de trafic VL et PL prennent bien en compte la composante « activités industrielles et logistiques » de la ZAC dont notre projet fait partie.

Nous précisons par ailleurs que cette étude s'intéresse tout particulièrement aux heures de pointe du vendredi fin d'après-midi et samedi début d'après-midi, à l'heure de grande affluence de fréquentation du futur pôle commerce-loisir prévu dans la ZAC, estimé à environ 800 véh/h. Cette démarche a pour objet de vérifier l'adéquation des aménagements routiers prévus avec cette fréquentation. Il va de soi que cette adéquation, confirmée par les conclusions de l'étude 5 (cf paragraphe 6.4, page 32/42), permet aussi de conclure qu'en dehors des heures de pointe, le trafic dans la ZAC est cohérent avec les aménagements routiers prévus (gabarit des voies, réserves de capacité des giratoires...)

Obs : *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.

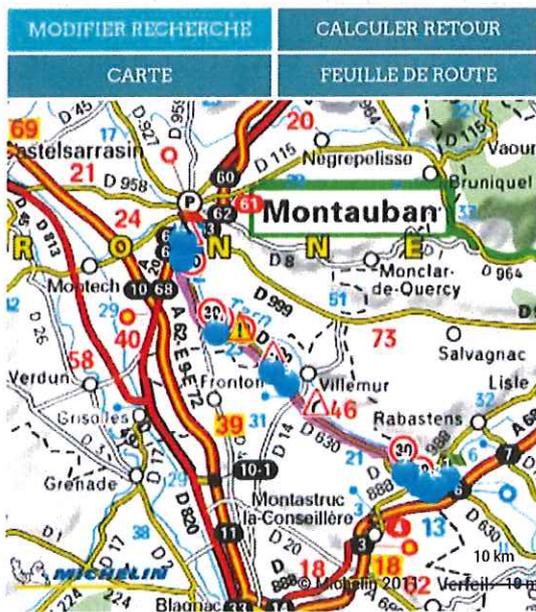
R34 : Nous considérons ces affirmations erronées. En matière de transports de flux logistiques, le critère essentiel est celui de la rapidité des déplacements et de la réduction du temps de transport, plus que celui du nombre de kilomètres parcourus et du budget associé. C'est pour cette raison que les PL utilisent les autoroutes. Or comme indiqué dans notre dossier, les flux logistiques les plus importants sont situés sur les créneaux horaires 5 h - 7 h le matin et 20 h - 22 h le soir, plages horaires pendant lesquelles la rocade toulousaine n'est pas saturée.

La crainte exprimée est qu'une partie significative des flux de PL empruntent la RD630 entre la ZAC et Montauban, plutôt que l'A68 et la rocade Toulousaine. Nous avons donc simulé les temps de parcours PL aux horaires précités depuis la sortie de l'A68 jusque Montauban par ces deux itinéraires.

Il en ressort les éléments suivants :

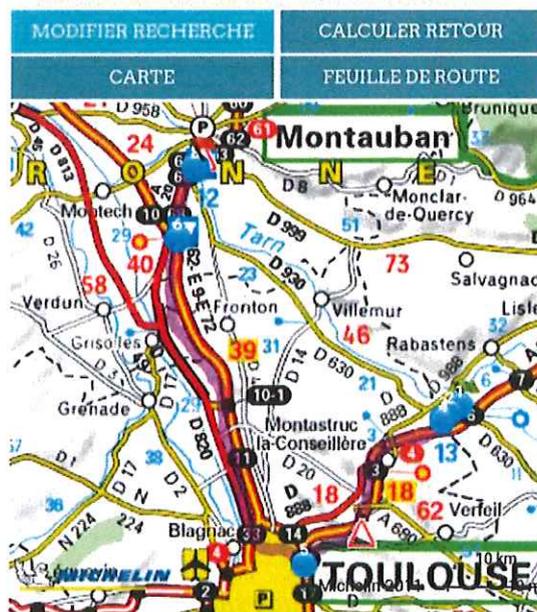
Itinéraires

Distance : 41.33km dont 0.73 km sur autoroutes
 Temps : 01H03 | Impact trafic : +00H00
 Coût estimé : 7.54 EUR
 Péage : 0 EUR | Carburant : 7.54 EUR



Itinéraires

Distance : 72.82km dont 65.05 km sur autoroutes
 Temps : 00H53 | Impact trafic : +00H12
 Coût estimé : 24.89 EUR
 Péage : 15.5 EUR | Carburant : 9.39 EUR



L'itinéraire le plus rapide aux heures de pointe des flux logistiques entre la ZAC et Montauban est celui empruntant l'A68, la rocade toulousaine et l'A20 : 53 min (compris 12 min d'impact trafic résultant des bouchons) contre 1h 03 par la RD 630.

Par ailleurs, l'itinéraire par l'autoroute est de plus beaucoup plus sécurisant que celui par la RD630 qui comporte de nombreux ronds-points et quelques traversées de villes peu adaptées à du trafic PL. C'est la raison pour laquelle l'A68 sera bien l'axe utilisé en très grande majorité pour les flux de notre projet, la RD630 ne l'étant que de façon très marginale (3 à 4 % selon l'étude de trafic ITER, page 15/42 en ANNEXE 06).

Enfin, pour les itinéraires vers et depuis le sud, notamment le Languedoc et l'Espagne, ceci ne pourrons se faire que part l'autoroute A68

Obs : *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.*

R35 : ces éléments ne relèvent de TERRA 2 mais de la ZAC. Il est à noter que le Maire de Buzet s'est rapproché également du Conseil Départemental de Haute-Garonne, propriétaire et gestionnaire de la RD630, pour envisager différentes mesures visant à limiter les impacts résiduels : protections phoniques et visuelles par merlons ou murs, réduction de la vitesse permettant de réduire le bruit et les émissions de CO2.

Obs : *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 cette 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.

R36 : la question de l'A68 n'est pas du ressort de TERRA2. Comme indiqué précédemment, nous précisons que les heures de pointes de flux logistiques sont en décalés par rapport aux heures de pointe.

Obs : *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.*

R37 : La voie située au Sud de la parcelle n'est pas une voie de circulation mais une liaison piétonne et une noue paysagère destinée à recueillir les eaux pluviales.

Obs : *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 ?*

R38 : Comme indiqué dans la réponse N°29, l'évaluation du trafic induit a été réalisée sur la base de retour d'expérience pour ce type de projets. Elle est par ailleurs corroborée par les hypothèses prises par EGIS dans l'étude d'impact du dossier de création de ZAC (20 PL/j/10.000 m² de SP) jointe en ANNEXE 05, et par le mail du cabinet CDVIA (bureau d'étude spécialisé) jointe en ANNEXE 04.

Obs : *une limitation de circulation des poids lourds sur la D630 est-elle envisageable pour obliger les poids lourds à emprunter l'autoroute ?*

R39 : il n'appartient pas à TERRA de traiter cette question qui relève du Conseil Départemental de Haute Garonne.

7- Les nuisances sonores

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

Obs : *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 D 630, notamment au niveau du passage dans Buzet, et de l'augmentation des nuisances liée à ce trafic (bruit, pollution, dangerosité,...). 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

R40 : Dans le cadre de l'étude d'impact du projet TERRA 2, une étude acoustique a été menée dont les résultats figurent p. 31 de l'étude d'impact. Une cartographie sonore de l'état initial du site a été réalisée sur la parcelle en 2017. Conformément à l'arrêté préfectoral du 11/04/2017 régissant les dispositions applicables au ICPE relevant des rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663, l'émergence autorisée sur le site sera de 5dB le jour et 4dB la nuit. Pour ce qui est du bruit sur les voies environnantes, ce point ne concerne pas l'enquête publique mais la ZAC.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

8- L'impact sur la qualité de l'air

Obs : *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.*

R41 : L'étude BURGEAP réalisé en 2013 dans le cadre de la création de la ZAC comprend bien l'évolution des polluants liés à toutes les formes de trafic compris les PL. En effet, le terme « automobile » en page 9 de l'étude ne se réfère pas uniquement aux voitures mais à tous les types de véhicules. On peut ainsi lire p. 15 que l'étude se base sur « les émissions liées au trafic routier » Par ailleurs, l'annexe 04 de l'étude BURGEAP (caractéristique des tronçons pris en compte), fait bien apparaître le trafic PL qui représente en moyenne 6 % du trafic.

L'activité projetée par TERRA 2 n'est pas de nature industrielle au sens où aucun process de production utilisant des produits chimiques ou des machines générant des rejets dans l'atmosphère.

Par ailleurs, il est à noter que l'impact de la pollution due au trafic sur la plateforme sera faible par rapport à la pollution atmosphérique liée à la présence de l'autoroute qui génère 21 500 vl/j et 1 770 pl/j (comptage Etude ITER présent en ANNEXE 06)

Obs : 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.

R42 : Le dossier d'étude d'impact (p.91) précise les émissions de polluants pour les gaz d'échappement sur le site :

	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
Trajet urbain	960	11 280	3 480	9 720

Obs : 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.

R43 : Notre projet d'inscrit parfaitement dans le cadre de la ZAC dont l'affectation de terrains à usage industriel et logistique induit nécessairement des flux de PL. Le trafic des poids lourds du projet TERRA2 ne représente qu'une très petite partie de l'ensemble des flux de la ZAC qui, d'après l'étude de trafic ITER, sont estimés à 17.600 veh/jour le samedi.

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

R44 : cf. réponse N° 02 sur l'embranchement fer ci-dessus.

Obs : 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 ;

R45 : cette question renvoie plus globalement à la question de la ZAC et de ses impacts. L'école Emile Masio, qui se situe à environ 2.5km du projet TERRA 2 sur la commune de Buzet, sera très marginalement impacté au regard du trafic actuel par les flux induits par le projet TERRA2.

9- L'imperméabilisation des sols

Obs : *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.*

R46 : Ci après un rappel des surfaces du projet :

Surface de terrain : 164 204 m²

Surface de plancher : 69 703 m², soit un COS de 42 %

Surface d'emprise bâtiment : 69 747 m² soit un CE de 42 %

Surface d'espace vert : 40 382 m²

Surface voirie + bâtiment = 123 822 m² (75% d'imperméabilisation)

Le projet est conforme aux :

- règlements des PLU qui donnent un coefficient maximum (en non minimum) d'emprise au sol (CES) pour le bâtiment de 60%
- CCCT qui octroie les droits à construire et dans le cas présent : 70 350 m²
- dossier loi sur l'eau de la ZAC qui limite à 80% les surfaces imperméabilisée sur le projet

De plus, les règles relatives aux installations classées (arrêté d'avril 2017) imposent des prescriptions en matière de gestion des risques nécessitant d'inscrire les différents périmètres dans les limites du terrain ce qui limite de fait la possibilité d'une densification plus importante du bâtiment sur la parcelle.

Obs : *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.*

R47 : la question de l'artificialisation des sols n'est pas le sujet de l'enquête publique TERRA2. Cette question relève de la ZAC qui aujourd'hui existe. Il est à noter que les deux CDPNAF du Tarn et de la Haute Garonne, ont émis un avis favorable dans le cadre de l'étude de compensation agricole relative à la ZAC. Notre projet est par ailleurs conforme à l'arrêté préfectoral relatif à la loi sur l'eau.

Obs : *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 compensées.*

R48 : La conception du schéma hydraulique des eaux pluviales de notre projet (collecte, traitement, régulation et tamponnement dans des bassins, débit de fuite, rejet dans le réseau public) est conforme à l'arrêté Loi sur l'eau de la ZAC. Par ailleurs, les eaux pluviales de toiture et de voirie sont rejetées après traitement dans les noues infiltrantes de la ZAC permettant de restituer après régulation et épuration au milieu les eaux de pluies récoltées.

Obs : *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.*

R49: la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement ne permet pas de telles dispositions. Selon l'arrêté du 11 avril 2017 (1.6.4 Eaux pluviales) : « *Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées, notamment par ruissellement sur les voies de circulation, aires de stationnement, de chargement et déchargement, aires de stockage et autres surfaces imperméables, sont collectées par un réseau spécifique et traitées par un ou plusieurs dispositifs séparateurs d'hydrocarbures correctement dimensionnés ou tout autre dispositif d'effet équivalent* » : l'infiltration de telles eaux via des voiries drainantes n'est donc pas possible. Comme précisé ci-dessus, la conception du fonctionnement hydraulique permet de renvoyer dans le sous-sol les eaux pluviales.

10- La pollution lumineuse

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

R50 : Conformément au CCCT, aux obligations liées à la certification BREEAM et aux engagements pris dans le dossier d'étude d'impact (p 106), le projet TERRA 2 visera à limiter la pollution lumineuse et notamment :

- Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes et à la réalisation des rondes de surveillance, et seront réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.
- Par ailleurs, les éclairages seront orientés vers le bas de sorte qu'ils n'éclairent pas la voûte céleste.
- enfin, l'éclairage sera éteint en dehors des heures d'ouverture du site.

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

Obs : *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.*

R51 : La ZAC a fait l'objet d'une étude d'impact complète faune flore (4 saisons), et d'un dossier de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées. Cette demande a été suivie d'un arrêté inter préfectoral en date du 10 novembre 2014, aux termes duquel un ensemble de mesures de compensations écologiques ont été prescrites (cf. ANNEXE 07 qui est l'annexe 03 de l'arrêté préfectoral). Les actions nécessaires et imposées par l'arrêté susvisé, visant à réduire l'impact sur la faune et la flore, ont été mises en œuvre par l'aménageur, qui poursuit les investigations sur le terrain dans le cadre de campagnes régulières et de visite de terrain effectuées avec les services de l'Etat concerné

en charge de la biodiversité. L'incidence de notre projet est donc d'ores et déjà prise en compte par le travail effectué par l'aménageur en amont.

L'aménageur dans son courrier joint complète notre réponse.

Obs : 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)

R52 : Le dossier de demande d'autorisation unique a été déposé le 06/12/2017. Les premières observations de l'Elanion blanc ont été faites en début d'année 2018, donc notre dossier ne pouvait viser cette espèce. De plus, l'Elanion blanc a été repéré dans un bosquet d'arbre situé en dehors de la parcelle TERRA 2 ainsi que cela résulte du plan présenté en ANNEXE 08 établi par le géomètre. Ce repérage a été fait également par l'aménageur dans le cadre des compléments d'investigations visés ci-dessus et présenté en ANNEXE 09. Si des actions sont nécessaires, elles s'effectueront dans le cadre de la ZAC en coordination avec les services de l'Etat.

L'aménageur dans son courrier joint complète notre réponse.

Obs : 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 août 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.

R53 : L'étude d'impact sur la faune et la flore présentée en annexe 9 du dossier ICPE est complète et couvre tous les groupes d'expertises. Il est rappelé que notre projet s'intègre dans le projet de ZAC qui a fait l'objet de l'ensemble des études et procédures administratives nécessaires, ayant abouti à l'arrêté préfectoral du 21 novembre 2014. Concernant l'avifaune, il est à noter que des passages effectués dans le cadre du travail de l'aménageur ont eu lieu : le 26/04/10 ; 19/05/10 ; 24/06/10 ; 25/06/10 ; 16/04/13 ; 02/08/2017.

L'aménageur dans son courrier joint complète notre réponse.

Obs : *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. »*

R54 : Notre projet respectera l'ensemble des mesures de compensations prises au niveau de la ZAC. La mesure visant à empêcher la nidification d'espèces sur la zone du projet participe à la séquence ERC. En effet, il s'agit de rendre avant la période de nidification le site dans un état tel que les oiseaux ne nichent pas sur le site mais plutôt en périphérie et ne pas détruire des nids lors du démarrage des travaux. Pour ce faire, si nécessaire, nous pourrions procéder en respectant les directives de l'écologie, à plusieurs passages de charrue sur le site et au débroussaillage des bosquets avant la période de nidification des oiseaux.

12- L'impact sur le paysage

Obs : *Les observations concernent les dimensions du bâtiment qui sont jugées démesurées, 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.*

R55 : Le projet est conforme en tous points au cahier des charges de la ZAC et aux PLU des deux communes. Il a reçu un avis favorable de l'architecte conseil MUTABILIS (paysage et urbanisme) de la ZAC (annexe n° 04 du dossier d'autorisation environnementale). Par ailleurs, l'ensemble des façades et tout particulièrement celle donnant sur la voie principale de la ZAC a été traitée avec beaucoup de soin. Enfin, pour ce qui est du paysage, nous avons intégré un paysagiste qui a conçu un projet de grande qualité visant à terme à intégrer le caractère massif du bâtiment dans un écrin de verdure. Lorsque les autres bâtiments de la ZAC seront construits, ils constitueront des écrans visuels qui feront que la grande longueur du bâtiment ne sera perceptible à l'échelle du grand paysage.

13- L'emploi

Obs : *L'évaluation du nombre d'emplois qui serait créés par le projet apparaît très souvent au public comme surestimée. De nombreuses personnes sont sceptiques ou remettent en question les chiffres annoncés, 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, Castelnau- d'Estretfonds,..).

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. »

TERRA

« 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 »

R56 : Un des objectifs de la ZAC est la création d'emplois de toute nature et de toute typologie. Le secteur des Portes du Tarn comporte un taux de chômage d'environ 10.2 % : notre projet sera de nature à offrir des offres d'emplois aux populations locales, moyennant le cas échéant des formations. Le chiffre d'emplois annoncé, soit 250-350 personnes (p.10 de l'étude d'impact) représentant environ 15 à 21 emplois par hectares, est cohérent avec l'objectif de création de plate-forme de distribution à valeur ajoutée. A titre d'exemple, l'implantation du groupe Casino à Montbartier générera un nombre d'emplois de 500 pour 20 ha de terrain, soit 25 emplois/ha.

Obs : 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)

R57 : Les éléments du code du travail sont intégrés dans la conception du projet TERRA 2 et notamment les éléments non exhaustifs suivants : la gestion de l'évacuation des personnes avec un nombre suffisant d'issues de secours pour respecter les distances réglementaires à ces issues en tout point du bâtiment ; le nombre de sanitaires par rapport au nombre d'employé projeté sur le site ; ...

Par ailleurs, de nombreux TMS sont dus aux secousses répétées des chariots de manutention qui ont lieu lors du passage des chariots sur les joints de construction du dallage de l'entrepôt. Afin de limiter ces secousses en nombre : le dallage dans les cellules de l'entrepôt sera de type "sans joint de construction". Afin de limiter l'intensité des secousses, il sera installé des joints de construction de type sinusoïdaux aux passages des portes entre les cellules (là où il est impossible d'avoir un dallage "sans joint")

Le projet TERRA 2 intègre également des prestations visant à améliorer les conditions de travail des salariés notamment en ce qui concerne l'éclairage naturel avec 4% d'éclairage zénithal et des bandeaux vitrés en façade.

Enfin, la mécanisation des plateformes logistiques a également pour objet de faciliter le travail des employés du secteur avec notamment les technologies dites "goods to man" qui visent à apporter les marchandises de l'entrepôt au préparateur de commande pour qu'il limite ces déplacements.

Obs : 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 ?

R58 : ces chiffres reposent sur nos retours d'expérience. L'essentiel des postes sera des équivalents temps plein, avec recours à l'intérim pour les périodes de pic d'activités. Le

personnel d'exploitation de l'entrepôt représente la très grande majorité des postes. Les contrats de location sont généralement de 9 ou 12 ans.

14- La sécurité

Obs : 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.

R59 : le débit disponible sur le réseau d'eau brute de la ZAC qui servira pour la défense incendie du bâtiment sera de 180 m³/h pendant 2 heures selon les engagements contractuels de l'aménageur. Par ailleurs, conformément à l'engagement pris par l'aménageur, celui-ci à l'obligation de viabiliser le terrain avant l'achèvement du bâtiment.

Obs : Une personne (Mme Mathieu-I62)s'inquiète du nombre (réduit à un) et de la localisation des accès aux engins de secours

R60 : Les engins de secours pourront accéder au bâtiment par 2 accès distincts : le premier au nord sur la voie V01 et le second à l'ouest sur la voie V02. Ceci est conforme aux exigences du SDIS.

Obs : 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.

R61 : la réponse à cette question, à laquelle les élus de Buzet sont également très sensibles, est à traiter à la fois par la commune et par le conseil Départemental de Haute-Garonne, gestionnaire de la RD630.

15- Les dangers liés au projet

Obs : 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 ?

R62 : Attention à ne pas confondre l'étude sur la dispersion des fumées (annexe 14 du dossier d'autorisation unique) et celle sur les effets des flux thermique (annexe 6 Flumilog).

Concernant les dispersions de fumées, les conclusions sont rappelées ci-dessous :

	SPEL (SELS par défaut)	SEI
Incendie débutant		
Cible à hauteur d'homme (1,8 m) / niveau de l'entrepôt	Non atteint	Non atteint
Cible à 10 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	Non atteint	70 m (conditions D10)
Cible à 20 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	25 m (conditions D10)	100 m (conditions D10)
Cible à 30 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	25 m (conditions F3)	105 m (conditions D10)
Incendie généralisé		
Cible à hauteur d'homme (1,8 m) / niveau de l'entrepôt	Non atteint	Non atteint
Cible à 10 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	Non atteint	Non atteint
Cible à 20 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	Non atteint	Non atteint
Cible à 30 m de hauteur / niveau de l'entrepôt	Non atteint	Non atteint

Distances d'effets lues sur les graphes présentés précédemment, à compter depuis les façades de la cellule en feu.

Il est à noter que les hauteurs de cible 1.8m, 10m, 20m et 30m sont données par rapport au niveau RDC de l'entrepôt. Il faut également noter que les distances des SELS et SEI sont données par rapport à la façade qui elle-même se trouve à plus de 40m des limites de propriété (ce qui contient les effets SELS dans la parcelle). A hauteur d'homme, quel que soit le scénario d'incendie (débutant ou généralisé) et quelles que soient les conditions météorologiques, les seuils des effets létaux et irréversibles équivalents des fumées ne sont pas atteints. Il n'y a donc pas de risque toxique.

Dans le panache, en hauteur (jusqu'à 30 m correspondant à la hauteur maximale d'un immeuble d'habitation), les distances maximales atteintes pour les effets létaux et les effets irréversibles sont respectivement d'environ 25 m et 105 m de la cellule en feu. La dispersion des fumées dépend de nombreux paramètres en cas d'incident dont le sens et la force du vent. Les effets sortiraient de quelques dizaines de mètres des limites de propriété. Les habitations avoisinantes sont de hauteur bien inférieure à 10 mètres pour être atteintes.

Par ailleurs, il est important de repréciser la conclusion de cette étude : « D'une façon générale, les distances d'effets obtenues sont à considérer comme des ordres de grandeur car elles reposent sur un ensemble d'hypothèses jugées conservatives et ont été déterminées à l'aide de modèles semi-empiriques ou théoriques. Notamment, il n'est pas tenu compte de la dilution des fumées par la vapeur d'eau générées par l'eau d'extinction. Les distances obtenues apparaissent, au vue su retour d'expérience, pénalisantes. En effet, l'accidentologie ne relate pas de cas d'intoxication irréversibles lors de feu d'entrepôts de matières combustibles diverses »

Les colonnes de fumées peuvent monter jusque 280 mètres mais les distances de toxicité restent celles présentées dans le tableau ci-dessus. Les réponses en restent identiques.

16- Les modalités de l'enquête

Obs : 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.

R63 : Les mesures de publicités mise en place respectent la modalité de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

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

R64 : Le projet de par sa nature ne fait pas l'objet de concertation préalable comme pour une ZAC, mais d'une enquête publique.

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

R65 : Le report de la date de réunion a été diffusé par voie de presse, afficher in situ et dans la ZAC, affiché dans les mairies du périmètre d'affichage Par ailleurs nous avons prévenu par courriel les personnes signataires de la demande de réunion d'information du publique. La large présence de personne lors de cette réunion, ainsi que le relais de l'information (tracts...) fait par diverses associations en témoigne.

Obs : *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.*

R66 : Cette modalité d'affichage n'est pas obligatoire.

Obs : *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.*

R69 : une réunion publique d'information réunissant plus de 100 personnes a eu lieu le 10 octobre 2018 à 19h en mairie de Saint Sulpice la Pointe.

Obs : *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.*

R 70 : nous n'avons pas eu connaissance de cette information, voici le retour de la préfecture à ce sujet : « Cela fait suite à un paramétrage informatique de la mise en ligne de ces documents correspondant à la période initiale de l'enquête publique soit du 3 septembre au 5 octobre 2018. Ce paramétrage n'a pas été modifié à la suite de la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 19 octobre.

Cet incident, bien que regrettable, reste d'une portée limitée d'autant que les documents ont été rapidement remis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture.

Quoi qu'il en soit, la dématérialisation des enquêtes publiques ne se substitue pas au volet "présentiel" de ces procédures d'information et de participation du public, ni à l'utilité d'un dossier sur support papier.

TERRA

De plus, au vu du nombre des observations, certaines très détaillées avec mention des pages du dossier, il n'apparaît pas, encore une fois, qu'il y ait eu une entrave à l'expression de ceux et celles qui voulaient faire connaître leurs avis sur votre projet. » - M. Emmanuel Brugier, Service de coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, Bureau de l'Environnement et des Affaires Foncières, Préfecture du Tarn

17- Autres sujets

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

R71 : ce point ne concerne pas l'enquête publique TERRA 2.

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

R72 : nous considérons que ce projet aura un effet d'entraînement sur d'autres implantations car il permettra de crédibiliser la ZAC comme site d'accueil pour les entreprises. Il sera par ailleurs le seul projet logistique dans la ZAC conformément aux engagements de l'aménageur.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

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

R73 : Oui, en l'état actuel, la chaufferie de l'entrepôt sera alimentée en gaz.

Obs : *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 ?*

R74 : Une cellule de l'entrepôt pourra stocker des produits que ce soit en froid positif ou négatif.

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

R75 : La hauteur à l'acrotère du bâtiment sera de 13,95m comme indiqué sur les plans de coupe du bâtiment figurant au dossier de permis de construire. La hauteur au faitage sera elle de 13,78m. Un plan de coupe du bâtiment est présenté en ANNEXE 10 du présent mémoire.

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

TERRA

R76 : L'utilisation des quais dépend beaucoup du type d'utilisateur, celui du bâtiment n'étant pas encore connu. Le nombre de portes s'explique par le fait que les opérations de préparation de commande se font la journée, et que les colis préparés sont déposés au droit des portes de quais en journée en vue de leur chargement le soir ou tôt le matin aux heures de points explicitées précédemment.

PARTIE II - Réponses aux observations formulées par la commissaire enquêteur.

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

Obs : 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 ?

R77 : Terra 2 sera titulaire de l'arrêté préfectoral d'autorisation unique. Cet arrêté sera transféré selon les règles en vigueur en la matière, au futur exploitant s'il n'y en a qu'un, ou au propriétaire du bâtiment s'il y a plusieurs locataires. Dans tous les cas, c'est le titulaire de l'arrêté préfectoral qui est le garant du respect des différentes prescriptions devant l'administration. Ce dernier devra respecter/faire respecter les dispositions de l'arrêté préfectoral d'exploiter ainsi que celle du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Dans le cadre d'une location, l'arrêté préfectoral fait partie du bail et s'impose au preneur. La DREAL effectue des visites d'inspection inopinées ou non, pour vérifier que l'exploitation soit conforme. En cas de problèmes, elle peut émettre des injonctions au titulaire de l'autorisation, voire suspendre l'exploitation.

Les contrats de maintenance des équipements techniques devront être pris par le titulaire de l'autorisation d'exploiter ou par le locataire dès le jour de la mise en exploitation du site.

2-Trafic généré par le projet

Obs : 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.

-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 ?

R78 : Nous ne disposons pas d'une actualisation de l'étude faite en 2013 ni de données plus récentes concernant les comptages sur la ZAC.

Pour ce qui est du trafic VL, le trafic est lié au nombre d'emplois prévu sur le site et est donc cohérent (300 places de parking). Pour ce qui est de l'estimation du trafic PL, celle-ci provient de retours d'expérience et de ratios communément employés pour ce type de projet. Afin d'illustrer ce propos, ci-dessous un tableau comparatif des ratios de PL pour des projets de taille et nature comparable (les sources ayant permis l'élaboration du tableau ci-dessous figurent en ANNEXE 04).

Comparatif des ratios pl/j pour différents entrepôts logistiques							
Programme	n°	ville	Source	Surface	Trafic (en pl/j)	ratio (pl/j/10 000m ²)	Application de ces ratios nb Pl pour 70 000 m ²
FM Logistic	1	Reyssens sur Matz (60)	Exploitant / etude d'impact p.27	76 300	150	19,66	138
FM Logistic	2	Crépy-en-Valois (60)	Exploitant / résumé etude d'impact p.11	116 400	300	25,77	180
CARREFOUR	3	Aulnay-sous-Bois (93)	Exploitant / etude d'impact p.48	59 000	230	38,98	273
TEREVA	4	Puisignan	mail Exploitant	32 000	70	21,88	153
AMAZON	5	Colombier	Exploitant / Etude de trafic p.27	161 511	501	31,02	217
Denjean Logistique	6	Grand Sud Logistique	Exploitant / Etude d'impact p.159	47 188	100	21,19	148
Leroy Merlin	7	REAAU	Exploitant / Avis de l'AE p.9	71 348	250	35,04	245
Action	8	Labastide St Pierre	Exploitant / Avis de l'AE p.6	40 000	134	33,50	235
AIRBUS	9	Cornebarrieu	Exploitant / rapport enquete publique p.4	48 000	179	37,29	261
MOYENNE				651 747	1914	0,0029	206
Autre données	n°	Source				ratio (pl/j/10 000m ²)	nb Pl pour 70 000 m ²
ZAC des portes du Tarn	10	dossier de création de ZAC				20,00	140
CD VIA	11	Mail BET spécialisé		300*85%			255

Comme nous pouvons le constater, ces données sont très diversifiées et ont pour source :

- Des dossiers de demande d'autorisation déposés directement par des exploitants dans des secteurs différents (grande distribution, acteurs du e-commerce, logisticiens, chargeur industriel) : les pièces jointes sont des données extraites directement des dossiers, ou rapportées dans l'avis de l'autorité environnementale ou de rapports de commissaire enquêteur
- L'étude d'impact relative à un dossier de création de ZAC réalisée par un BET spécialisé
- L'étude de trafic réalisée par un BET spécialisé ainsi qu'un mail d'un BET qui intervient sur toute l'île de France

La moyenne des ces trafics fait ressortir une valeur de 29 PL/j/10000 m² de SP, qui appliquée à notre projet, ferait un trafic de 210 PL/j.

Ces éléments confirment que notre estimation de 250 de pl/j pour le projet des Portes du Tarn est tout à fait cohérente et correspond bien à une valeur haute, corroborée par ces éléments justificatifs

La configuration en double quai a été prise en considération en majorant notre estimation du nombre de pl/j puisque par rapport à la moyenne de notre tableau (autour de 210 pl/j pour 70 000m²) nous sommes à 250 pl/j.

Par ailleurs, le nombre de locataire n'a pas d'incidence sur le trafic PL sur le site. Il permettra au contraire de mutualiser les flux de marchandises provenant de ces différents locataires.

L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

3-Garanties financières

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

R79 : Les besoins en fonds propres de TERRA2 sont assurés par ses sociétés mères par apports en compte courant d'associés. Reconnues dans leurs métiers les maisons mères travaillent avec des banques françaises de premier ordre pour financer et garantir les projets immobiliers développés. Ainsi, dans le cas où le recours au financement bancaire, ou à l'obtention d'une garantie financière d'achèvement émise par une banque, serait nécessaire pour réaliser le projet (cf. réponse N°3), la banque prendrait alors l'ensemble des garanties nécessaires sur le bien et/ou auprès de TERRA2 et de ses maisons mères. Cet accès au financement est dû à l'expérience des associés (plus de 3 millions de mètres carrés réalisés) et la solidité financière des maisons mères de TERRA 2.

4-Le réseau de chaleur mutualisé

Obs : *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 ?*

R80 : A ce stade d'avancement du dossier, la chaleur produite pour l'installation sera issue de la combustion du gaz naturel dans la chaudière du bâtiment. Concernant la disponibilité du réseau de chaleur, sa capacité, les modalités de raccordement, ces différents éléments ne sont pas encore connus et arrêtés par l'aménageur
L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse.

5- Suivi des mesures environnementales

Obs : *Pouvez-vous me communiquer les résultats des mesures effectuées dans le cadre de ce suivi ? (Page 133)*

R81 : Les résultats des mesures sont disponibles en annexe 17 du dossier de demande d'autorisation. Nous joignons en ANNEXE 09 les derniers résultats.
L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse

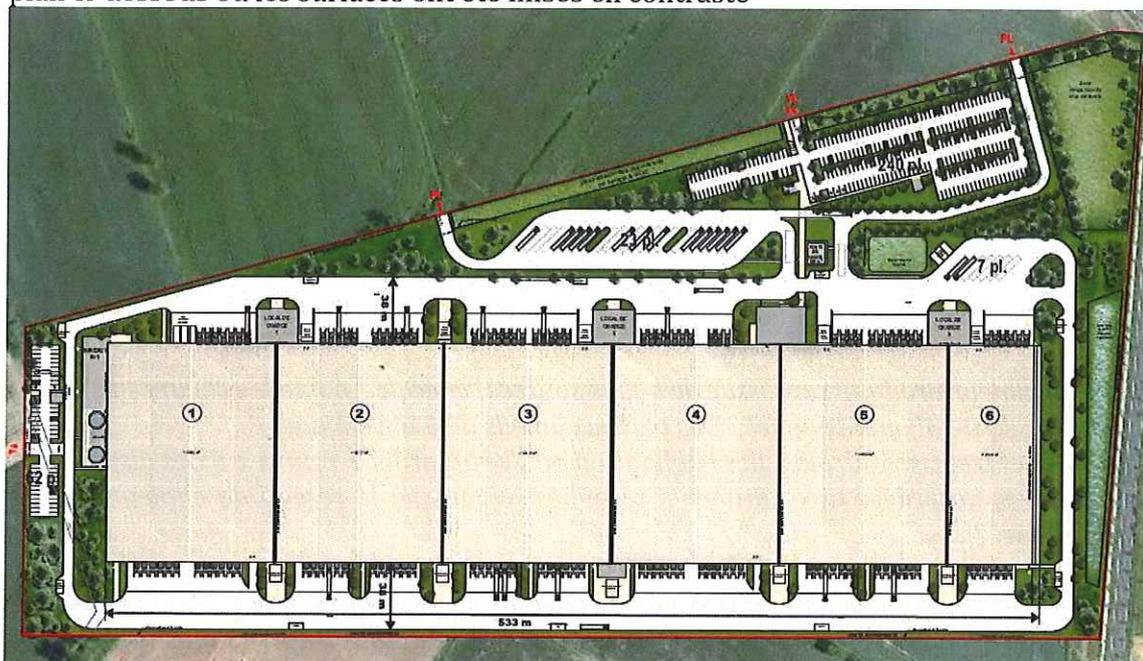
Obs : *En page 132 de l'étude d'impact il est fait état de la mise en place d'un réseau de mesure d'impact et d'un système informatique de collecte des données de flux et de traitement de ces données. A quelle date ce réseau sera-t-il opérationnel ? De quelles prérogatives l'aménageur dispose-t-il vis-à-vis des entreprises en cas de constat d'inefficacité des mesures adoptées ?*

R82 : L'aménageur dans son courrier joint en ANNEXE 01 complète notre réponse

6-Volet paysager du permis de construire

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

R83 : La superficie des espaces vert est de 40 382m², elle apparaît sur le plan précité et le plan ci-dessous où les surfaces ont été mises en contraste



7-Gestion de l'énergie

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

R84 : Le système de chauffage de l'entrepôt sera assuré par une chaudière gaz (ou le réseau de chaleur) qui chaufferont un circuit secondaire d'eau chaude qui alimentera des aérothermes situés dans l'entrepôt. En cas de rafraîchissement de l'entrepôt (1511), celui-ci se fera au moyen d'unité de refroidissement placées en toiture (rooftop). Le système de chauffage et rafraîchissement pour les bureaux sera de type pompe à chaleur avec cassette dans les bureaux.

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

R85 : Afin de réduire les consommations énergétiques du bâtiment, celui-ci disposera d'un éclairage 100% LED (entrepôt + bureaux + extérieur). Par ailleurs, l'entrepôt disposera d'une isolation de 80mm en toiture et sur les façades (sur isolation par rapport à ce qui se fait généralement : 60 mm). Enfin les bureaux seront soumis à un double calcul RT 2012 pour la certification BREEAM, plus contraignant que le calcul réglementaire. Pour le dossier des Portes du Tarn, nous estimons que le niveau RT 2012 avec le BREEAM sera de RT2012 -40%

8-Explosion chaufferie

Obs : *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 ?*

R86 : Deux scénarios de modélisation de l'explosion de la chaufferie ont été modélisés. Le premier avec une surface soufflable inférieure 21m^2 et le second avec une surface soufflable supérieure à 21m^2 . Le scénario qui a été retenu dans le dossier d'étude de danger (p. 103) est celui avec une surface soufflable supérieure à 21m^2 : « La surface soufflable minimale est respectée, seuls les effets indirects sortent des limites du site. »

PARTIE III - Réponses aux observations formulées par les services de l'Etat.

1- Concernant l'avis de l'ARS :

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

R87 : La SPLA a fait un suivi espèce envahissante en septembre 2017 en se focalisant davantage sur les zones à risque pour l'environnement soit bords de cours d'eau/fossés. L'ambrosie faisait partie des espèces ciblées et n'a pas été recensée

Obs : *Quelles sont vos propositions de lutte en cas de détection ? Quelles sont les mesures envisagées pendant la phase chantier ?*

R88 : en cas de détection de l'ambrosie et lors de la phase chantier, nous ferons procéder à 2 ou 3 passages sur site juste avant la période de floraison (début juin) par la société titulaire du lot espaces vert en vue d'arracher les pieds d'ambrosie.

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

R89 : L'exploitant de la plateforme respectera les arrêtés préfectoraux pris dans le cadre de la lutte contre la prolifération des moustiques tigres

2- Concernant l'avis du SDIS :

Obs : *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) ?

R90 : Le site disposera d'un réseau de poteaux incendie privé raccordé sur le réseau de la ZAC qui délivrera le débit et le volume annoncé de 180m³/h pendant 2h. Des tests insitu seront réalisés afin de valider ces prescriptions.

Fait à Paris, le 14 novembre 2018

Meryl Gagnière
Pour TERRA 2
Directeur de Programmes
JMG PARTNERS

Jean-Michel Jédelé
Pour TERRA 2
Directeur Général
JMG PARTNERS

Liste des ANNEXES :

ANNEXE 01 : courrier de l'aménageur

ANNEXE 02 : Extraits programmation : Etude d'impact de la ZAC juillet 2011 & Etude d'impact de la ZAC juillet 2013

ANNEXE 03 : Données sur l'emploi

ANNEXE 04 : Source nombre de PL

ANNEXE 05 : Extrait trafic : Etude d'impact de la ZAC juillet 2011

ANNEXE 06 : Etude trafic ITER

ANNEXE 07 : mesure d'évitement de la ZAC

ANNEXE 08 : plan géomètre de repérage de l'Elanion Blanc

ANNEXE 09 : Suivi des mesures ERC pour la faune et la flore

ANNEXE 10 : plan de coupe du bâtiment

**ANNEXE 01 - courrier de
l'aménageur**

Enquête publique JMG

Pv des observations

8/11/2018

PARTIE 1

1. Le projet dans la Zac

L'absence d'optimisation du réseau d'énergie, notamment du réseau de chaleur mutualisé

Le projet de réseau de chaleur devrait voir le jour dans le cadre de l'arrivée d'un projet industriel de production de chaleur ENR, qui devrait prochainement s'implanter sur la ZAC ; Les négociations sont actuellement en cours, nous ne pouvons donc pas communiquer d'informations complémentaires pour le moment.

Accord de principe pour que Terra2 étudie une connexion au futur réseau de chaleur qui sera créé d'ici 2021 (études opérationnelles en cours)

L'absence ou le manque de cohérence entre les objectifs d'Ecologie industrielle affichés pour la ZAC et le projet

Une démarche environnementale exemplaire au niveau national est appliquée sur le parc d'activités des Portes du Tarn, et ce, depuis sa conception.

Désireux d'aller plus loin que les concepts de zones industrielles classiques, le parc d'activités des Portes du Tarn se présente comme un espace partagé aux vocations complémentaires. Sensibilisé à la démarche d'Economie Circulaire lors de leur rencontre avec l'association OREE, la S.P.L.A Les Portes du Tarn et ses actionnaires ont compris que l'EIT, pouvait devenir un puissant levier de différenciation pour le parc d'activités, que ce soit dans sa conception, dans sa gestion future et dans l'offre aux futures entreprises implantées. Cette volonté d'intégrer une démarche d'Economie Circulaire sur un projet encore en phase de conception étant totalement novatrice, les porteurs de l'opération ont décidé d'y consacrer un programme de recherche « COPREI » (Conception d'un parc d'activités sur les Principes de l'Ecologie Industrielle).



Lancé en 2014 en partenariat avec l'association OREE, Toulouse INP-ENSIACET et le soutien financier de l'ADEME, l'objectif du programme COPREI était notamment de développer de nombreux outils méthodologiques et informatiques nécessaires à cette démarche pionnière.

Autres actions :

- Logiciel EFFIE
- Capteurs d'évaluation de l'impact des activités sur l'environnement (trafic, bruit, qualité de l'air). Mise en service : mars 2019
- Stratégie photovoltaïque sur le parc à partir des possibilités que va offrir la loi PACTE/ELAN

L'absence de services mutualisés entre les entreprises implantées dans la ZAC notamment quant au stationnement et au transport en commun des salariés

Une aire de covoiturage est présente au sud de l'A68, en connexion directe avec l'échangeur n°5

Pas d'interconnexion au commerce local

Hors sujet avec l'enquête en cours

Certains remettent en question le bien-fondé de la ZAC...

Hors sujet avec l'enquête en cours

Calendrier de la ZAC : Quand seront construits les bâtiments de bureaux ? activités de loisirs, cinéma ?

Hors sujet avec l'enquête en cours

2. Le choix du site

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



Hors sujet avec l'enquête en cours

Le projet vis-à-vis des accords passés.

Cette ZAC prévoit depuis 2012 l'implantation de grands ensembles industriels, ou de distribution à valeur ajoutée (logistiques créatrices d'emplois) sur son périmètre. Il est important de rappeler que le projet JMG sera le seul projet de plateforme de logistique sur le parc d'activités des Portes du Tarn.

6. Le trafic induit par le projet

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

- L'utilisation, pour une partie de la zone de l'embranchée est abandonnée

L'ITE est toujours mise en attente, et pourra être mobilisée à tout moment dès l'arrivée d'une demande d'utilisation par une entreprise identifiée et validée par le Comité d'engagement du SMIX ;

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 n'est pas valable, les études reposant sur un postulat de trafic des activités industrielles quasi inexistant aux heures de pointe (vendredi 17h/18h et samedi 15h/16h)

Des capteurs d'évaluation de l'impact des activités du parc sur son environnement sont en cours de mise en place et permettront notamment d'évaluer le trafic en temps réel sur la ZAC. Mise en place prévue pour le 1^{er} trimestre 2019.

Comme le précise le promoteur JMG PARTNERS, « Les heures de pointes sont 5h-7h et 19 h – 22 h et reçoivent la majeure partie des flux d'expédition : à ces heures, les voies d'accès sont généralement très peu utilisées, donc il n'existe pas de risque de saturation des voies d'accès au site »

Une limitation de circulation des poids lourds sur la D630 est-elle envisageable pour obliger les poids lourds à emprunter les l'autoroute ?

Hors sujet avec l'enquête en cours



7. Les nuisances sonores

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

Dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC, la distance avec les habitations et la limitation de la vitesse à 50km/h sont des dispositions suffisantes pour respecter les limites réglementaires.

Dans le cas où les limites seraient dépassées, alors la SPLA 81 mettra en place les études et dispositifs adaptés aux problèmes rencontrés.

Par ailleurs, comme mentionné précédemment, **des capteurs d'évaluation** de l'impact des activités du parc sur son environnement sont en cours de mise en place et permettront notamment d'évaluer le trafic en temps réel sur la ZAC, le bruit, et la qualité de l'air. Ils devraient être opérationnels courant 2019

Le projet Terra2 a également anticipé la question du bruit et plusieurs mesures seront mises en place :

- Limitation de la vitesse (30km/h) sur la plateforme et au sein de la ZAC (50km/h) et arrêt des moteurs des camions lorsqu'ils sont à quai
- Interdiction de l'utilisation de mégaphone sur la plateforme

Est demandé que soit envisagés des aménagements en bordure de cette voirie type merlon... sur la traversée de la commune de Buzet.

Hors sujet avec l'enquête en cours

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

Deux associations de protection de la nature et de l'environnement agréés (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.

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'élanion blanc...

Dans le cadre du suivi environnemental de la ZAC « Les Portes du Tarn », suite à l'aménagement des premières infrastructures réalisées de 2015 à 2017 (échangeur n°5 sur



l'A68, voie départementale, terrassements du parc paysager et des zones humides), nous avons engagé en début d'année 2018 une mise à jour de l'inventaire de la faune, de la flore et des milieux naturels. Cette mise à jour nécessite des observations de terrain tout au long de l'année.

Dans le cadre de cet inventaire, qui est réalisé par le bureau d'études Biotope, la présence de l'Elanion Blanc a bien été identifiée. Il s'agit d'une espèce protégée qui n'était pas présente auparavant dans le périmètre de la ZAC.

Cette espèce sera donc bien intégrée à la mise à jour de l'inventaire, qui donnera lieu fin 2018 à l'établissement d'un rapport, regroupant les évolutions par rapport à l'inventaire initial, et proposant en conséquence des mesures adéquates pour sa protection, comme cela a été le cas pour l'ensemble des espèces identifiées dans le cadre de l'inventaire initial. Ces mesures seront soumises pour validation aux services de l'Etat, comme cela a été le cas pour l'ensemble des mesures proposées dans le cadre du dossier initial.

17. Divers

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

Oui ce projet aura un impact positif dans la mesure où il sera créateur d'emplois. Il s'agit d'installer une plateforme de distribution à valeur ajoutée. Ce programme, qui répond parfaitement aux exigences des filières industrielles de la métropole toulousaine, devrait permettre à terme d'implanter environ **300 emplois**. Il est important de rappeler que le projet JMG sera le seul projet de plateforme de logistique industrielle sur le parc d'activités des Portes du Tarn.

PARTIE 2 – questions du commissaire enquêteur

2.Trafic généré par le projet

Disposez-vous d'une actualisation de l'étude de trafic et/ou de donnée plus récentes ?

Non, mais nous sommes en train de travailler sur la mise en place de capteurs d'évaluation de l'activité sur l'environnement (trafic, bruit, qualité de l'air) qui seront actifs au premier trimestre 2019

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 ? En cours de définition

Des travaux ont-ils déjà été engagés ? Non

Toutes les entreprises auront-elles l'obligation de s'y raccorder ? Non il n'y aura aucune obligation pour les entreprises. Il s'agira de leur proposer un modèle économique et environnemental plus avantageux.

La chaleur produite sera issue d'un projet en lien avec l'énergie qui devrait s'implanter prochainement sur le parc d'activités. Selon l'évolution de la loi PACTE, qui permettrait d'injecter l'électricité produite pour de l'autoconsommation collective au sein de la ZAC, l'idée serait de créer plusieurs centrales photovoltaïques interconnectées.

Les négociations étant actuellement en cours nous n'avons pas connaissance des échéances à venir. En revanche, nous pouvons confirmer que les entreprises pourront adhérer volontairement à cette démarche globale qui doit être source d'économie financière tout en étant respectueuse de l'environnement.

5. Suivi des mesures environnementales

Pouvez-vous me communiquer le résultat des mesures effectuées dans le cadre de ce suivi ?

Biotope (rapport annuel décembre 2017)

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 ? Les capteurs d'évaluation de l'impact des activités sur l'environnement seront opérationnels au 1er trimestre 2019

De quelles prérogatives l'aménageur dispose-t-il vis-à-vis des entreprises en cas de constat d'inefficacité des mesures adoptées ?

Deux possibilités :

1. La loi, avec un aspect réglementaire pour les entreprises. Dans ce cas-là, il faudra s'en référer à la DREAL
2. L'aménageur pourra mobiliser des solutions à son propre niveau si nécessaire, sur les aménagements qui le concerne, dans son champ de compétence.

ANNEXE U2 -
Extraits programmation Etude
d'impact de la ZAC juillet 2011 &

3.1.3. Organisation opérationnelle

Le Syndicat Mixte pour l'étude, l'aménagement et la Gestion du Parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn » (SMIX)

Le projet est porté par le Syndicat Mixte pour l'étude, l'aménagement et la Gestion du Parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn ». Ce dernier est composé, pour 40 %, de la Communauté de Communes TARN-DADOU et pour 60 %, du Conseil Général du TARN. Son siège social est situé dans les locaux du Conseil Général du TARN.

Cette structure a été créée en 2009, spécifiquement pour piloter le projet des Portes du TARN.

La procédure de ZAC

La collectivité (le Syndicat Mixte pour l'étude de l'aménagement du parc d'activités « Les Portes du Tarn ») a décidé de mettre en œuvre, le parc d'activités à travers une **procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)**.

La procédure de ZAC permet à la collectivité d'encadrer parfaitement le programme des constructions, de déterminer le programme des équipements publics qu'elle estime nécessaire, pour accompagner l'opération et obtenir de l'aménageur-construteur, une participation à ces équipements. La procédure de ZAC permet de contrôler la cohérence d'ensemble du projet dans la durée et de garantir une image qualitative qui permettra notamment, d'optimiser l'insertion du projet dans le site.

Cette procédure d'urbanisme opérationnel est d'initiative et de compétence publique ; c'est donc la collectivité compétente qui détermine les choix d'aménagement au sein de la zone.

La Concession d'aménagement confiée à la Société Publique Locale d'Aménagement « Les Portes du Tarn » (SPLA 81)

Pour mener à bien les études et l'aménagement de la ZAC « Les Portes du Tarn », le Syndicat Mixte pour l'étude, l'aménagement et la Gestion du Parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn » a décidé, lors de son Conseil Syndical du 5 avril 2012, de confier une mission d'aménageur à une société publique locale d'aménagement créée à cet effet : la SPLA « Les Portes du Tarn » (SPLA 81).

Cette mission fait l'objet d'une concession d'aménagement, signée le 18 juillet 2012, pour une durée prévisionnelle de 30 ans.

3.1.4. Le programme et les surfaces

Le programme global prévisionnel des constructions du dossier de création de la ZAC

La délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte pour l'étude, l'aménagement et la Gestion du Parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn », a créé la ZAC « Les Portes du Tarn » le 5 avril 2012.

Elle a défini le programme global prévisionnel de construction de la ZAC :

« Le programme global prévisionnel comprend :

- des constructions qui seront réalisées à l'intérieur de la zone correspondant à environ 105 ha cessibles, pour 550 000 m² de surface de plancher maximum, destinés à accueillir des activités économiques et notamment :

- une aire de service au sud de l'A68 avec des activités liées au terroir, au tourisme et au loisir (avec une surface de plancher estimée, pouvant varier entre 28 000 et 37 000 m²),
- un pôle de services et de commerces (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 50 000 et 65 000 m²),
- des activités tertiaires et de bureaux (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 15 000 et 37 000 m²),
- des activités embranchables fer au nord de la voie ferrée (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 80 000 et 94 000 m²),
- des activités mixtes et/ou plateforme de production et distribution à valeur ajoutée (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 256 000 m² et 317 000 m²),
- des jardins familiaux ou jardins partagés, des activités agricoles potentielles à forte valeur ajoutée, y compris des activités connexes qui seront précisées lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC »

Les surfaces du programme actualisées dans le cadre des études préparatoires au dossier de réalisation de la ZAC

L'élaboration du « master-plan » dans le cadre de l'avant-projet préparatoire au dossier de réalisation de la ZAC a permis de vérifier la faisabilité de l'affectation des surfaces et de la constructibilité des terrains. Il en résulte une confirmation des surfaces des terrains et des surfaces de plancher constructibles, avec cependant certaines évolutions :

Au total, il en ressort une constructibilité d'environ 490 000 m² de surface de plancher pour ces activités économiques. Celle-ci se situe dans l'enveloppe globale du programme prévisionnel des constructions du dossier de création de la ZAC, établi à 550 000 m². Cependant, la surface de terrains correspondante (environ 125 hectares) est supérieure à celle initialement présentée (environ 105 hectares) en raison de la réintégration de certaines surfaces initialement comptabilisées différemment, effectuée afin d'améliorer la lisibilité de l'affectation des terrains.

Le tableau ci-après récapitule les surfaces de terrains et surfaces de plancher constructibles des parcelles cessibles dédiées aux activités économiques :

Parcelles cessibles	Surface de terrain (ha)	Ratio m ² SP / m ² de terrain	Surface de plancher constructible (m ² SP)
Parcelles cessibles pour activités économiques au nord de l'autoroute			
Activités industrielles embranchables fer	23.8	40%	94 000
Activités industrielles	53.6	50%	267 900
Pôle services loisirs commerces	25.8	25%	65 000
Tertiaire (dont bureaux)	4.3	65%	27 740
Sous total	107.5		454 640
Parcelles cessibles pour activités économiques au sud de l'autoroute			
Activités liées à l'agriculture, au terroir, au tourisme, à l'autoroute	15.2	10%	15 360
Activités agricoles ou liées à l'agriculture	2.5	80%	20 000
Sous total	17.7		35 360
Total parcelles cessibles pour activités économiques	125.1	39%	490 000

1.4. Le programme et les surfaces

1.4.1. Le programme global prévisionnel des constructions du dossier de création de la ZAC

La délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte pour l'étude, l'aménagement et la Gestion du Parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn », a créé la ZAC « Les Portes du Tarn » le 5 avril 2012.

Elle a défini le programme global prévisionnel de construction de la ZAC :

« Le programme global prévisionnel comprend :

- des constructions qui seront réalisées à l'intérieur de la zone correspondant à environ 105 ha cessibles, pour 550 000 m² de surface de plancher maximum, destinés à accueillir des activités économiques et notamment :
 - une aire de service au sud de l'A68 avec des activités liées au terroir, au tourisme et au loisir (avec une surface de plancher estimée, pouvant varier entre 28 000 et 37 000 m²),
 - un pôle de services et de commerces (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 50 000 et 65 000 m²),
 - des activités tertiaires et de bureaux (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 15 000 et 37 000 m²),
 - des activités embranchables fer au nord de la voie ferrée (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 80 000 et 94 000 m²),
 - des activités mixtes et/ou plateforme de production et distribution à valeur ajoutée (avec une surface de plancher estimée pouvant varier entre 256 000 m² et 317 000 m²),
- des jardins familiaux ou jardins partagés, des activités agricoles potentielles à forte valeur ajoutée, y compris des activités connexes qui seront précisées lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC »

La notice explicative du dossier de création de la ZAC comprend les éléments suivants :

- « Le projet de parc d'activités prévoit l'accueil d'activités diversifiées. Elles seront organisées en secteurs embranchables fer au Nord de la voie ferrée ou non embranchables fer au Sud de la voie ferrée :
 - des activités tertiaires et de bureaux,
 - une plate-forme de production et de distribution à valeur ajoutée,
 - un parc commercial et de services aux entreprises et à la population,
 - des activités mixtes (de type production, négoce professionnel, maintenance, assemblage...)

L'extension ou le déplacement de la gare a fait l'objet d'une étude de faisabilité, pilotée par le Conseil Régional Midi-Pyrénées et Réseau Ferré de France. Les résultats ne montrent pas une pertinence usuelle et économique aux projets étudiés.

Une aire de service (parkings VL, PL, station-service, restauration, activités liées au terroir et aux loisirs/tourisme...) sera aménagée au Sud-Ouest du futur échangeur ; elle sera destinée aux usagers de l'autoroute et du parc d'activités.

Des équipements publics au sein du parc d'activités (halte-gardiennage, parkings VL, aires de jeux, jardins partagés,...) viendront compléter ces aménagements.

Un travail est en cours pour l'intégration d'activités agricoles potentielles et de jardins familiaux au sein des espaces verts publics de la ZAC. L'objectif est de poursuivre une production agricole, générant une valeur ajoutée et des emplois, au moins équivalent à ceux présents avant l'arrivée du parc d'activités des Portes du Tarn. »

→ Répartition des surfaces du programme d'aménagement :

	Surface en ha
Surface du périmètre de la ZAC	197,5
Surface cessible pour activités	105,4
Surface pour équipements publics	15,9
Aire de services (non compris les activités liées au terroir et au tourisme)	12,6
Espace réservé (exemple : halte ferroviaire)	1,5
Réserve foncière pour équipement public	1,8
Surfaces des espaces publics	76,2
Dont espaces verts	
Espaces verts avec parcours pédagogique	
Partie loisirs	50
Activités agricoles à valeur ajoutée	
Bois protégés	

1.4.2. Les surfaces du programme actualisées dans le cadre des études préparatoires au dossier de réalisation de la ZAC

L'élaboration du « master-plan » dans le cadre de l'avant-projet préparatoire au dossier de réalisation de la ZAC a permis de vérifier la faisabilité de l'affectation des surfaces et de la constructibilité des terrains. Il en résulte une confirmation des surfaces des terrains et des surfaces de plancher constructibles, avec cependant certaines évolutions :

- Les parcelles dédiées aux activités industrielles embranchables fer, située en partie nord de la ZAC (au nord des voies ferrées), représentent une surface de terrain d'environ 24 hectares. Avec une constructibilité de 50%, la surface de plancher constructible est évaluée à environ 94 000 m². Celle-ci correspond à la valeur estimée maximale du programme prévisionnel de ces activités *embranchables fer*.
- Les parcelles dédiées aux activités industrielles, de production et distribution à valeur ajoutée, situées en partie centrale de la ZAC (au sud des voies ferrées et au nord de l'autoroute), représentent une surface d'environ 54 hectares. Avec une constructibilité de 40%, la surface de plancher constructible est évaluée à environ 267 900 m². Celle-ci se situe entre les valeurs estimées minimales et maximales du programme prévisionnel pour les activités *mixtes et/ou plateformes de production et distribution à valeur ajoutée*.
- Les parcelles dédiées au pôle de loisirs, services et commerces, situées en partie centrale de la ZAC (au nord de l'autoroute), représentent une surface d'environ 26 hectares. Avec une constructibilité de 25%, la surface de plancher constructible est évaluée à environ 65 000 m². Celle-ci correspond à la valeur maximale estimée du programme prévisionnel pour ces activités.
- Les parcelles dédiées aux activités tertiaires et de bureaux, situées en partie centrale de la ZAC (le long du futur barreau de liaison), représentent une surface d'environ 4 hectares, avec une constructibilité de 65%, la surface de plancher constructible est évaluée à environ 27 740 m². Celle-ci se situe entre les valeurs estimées minimales et maximales du programme prévisionnel pour ces activités.

1.4.3. L'estimation du nombre d'emplois

Dans l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC, une estimation du nombre d'emplois avait été effectuée, sur la base de ratios prévisionnels par rapport à la Surface de Plancher constructible ou la surface des terrains, présentée sous la forme d'une hypothèse basse et d'une hypothèse haute, comme suit :

• Hypothèse basse

Secteur	Surface des lots en m ²	Nombre de niveaux	Surface bâtie / Surface bâtie %	SHON moyenne en m ²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	1	20%	12 600	1 emploi pour 20 m ² de SHON	630
Commerces	200 000	1	25%	50 000	20 emplois /ha de terrain	400
Activités mixtes	303 000	1	40%	121 200	15 emplois /ha de terrain	454,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	15 emplois /ha de terrain	406,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchée fer	178 000	1	50%	89 000	15 emplois /ha de terrain	297
Aire de services (station service activités liées au tertiaire et au tourisme)	37 000			28 000	15 emplois /ha de terrain	55,5
Halle / Gare éventuelle (services)	2 000			2 000	15 emplois /ha de terrain	3
TOTAL	1 054 000			438 300		2 217

• Hypothèse haute

Secteur	Surface des lots en m ²	Nombre de niveaux	Surface bâtie / Surface bâtie %	SHON moyenne en m ²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	2 à 3	40%	25 200	1 emploi pour 20 m ² de SHON	1260
Commerces	200 000	1	25%	50 000	30 emplois /ha de terrain	600
Activités mixtes	303 000	1	50%	151 500	30 emplois /ha de terrain	909
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	25 emplois /ha de terrain	677,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchée fer	178 000	1	50%	89 000	25 emplois /ha de terrain	445
Aire de services (station service activités liées au tertiaire et au tourisme)	37 000			28 000	20 emplois /ha de terrain	74
Halle / Gare éventuelle (services)	2 000			2 000	20 emplois /ha de terrain	4
TOTAL	1 054 000			481 200		3 970

Dans le cadre des études préparatoires au dossier de réalisation de la ZAC, les hypothèses de nombre d'emplois créés, génèrent un certain nombre d'hypothèses de dimensionnement : dimensionnement des besoins domestiques en eau potable et eau brute, eaux usées, déplacements, impacts sur l'eau, sur l'air, sur le bruit...

Afin de ne pas démultiplier les scénarii, une seule hypothèse de nombre d'emplois créés a été retenue. Celle-ci a été calculée à partir des surfaces de terrains et des surfaces constructibles ressortant du « master-plan » établi dans le cadre de l'avant-projet préparatoire au dossier de réalisation de la ZAC, ainsi que de ratios d'emplois générés par hectares de surfaces de terrains et de surfaces de plancher constructible.

Il en ressort une estimation totale de 3 290 emplois créés, dont respectivement 1 450 emplois pour les activités industrielles (dont 380 emplois pour les activités embranchables fer, et 1 070 pour les autres activités industrielles), 650 emplois au niveau du pôle services-loisirs-commerces, 1 110 emplois tertiaires, et 80 emplois pour les activités liées à l'agriculture, au tertiaire, au tourisme et au fonctionnement de l'autoroute.

Le nombre total prévisionnel d'emplois créés se situe entre les hypothèses basse (2 217 emplois) et haute (3 970 emplois) établies lors de l'étude d'impact du dossier de création de la ZAC repris ci-avant.

Ne sont pas comptabilisés ici les emplois indirects générés par le projet.

Le tableau ci-après récapitule les hypothèses d'emplois moyennes actualisées, générées par secteur, établies à partir des surfaces de terrains et des surfaces constructibles par secteur, et de ratios associés :

Hypothèse moyenne actualisée :

Parcelles cessibles	Surface de terrain (ha)	Ratio m ² SP / m ² de terrain	Surface de plancher constructible (m ² SP)	Ratio Emplois / ha de terrain	Ratio Emplois / m ² SP	Emplois générés (arrondés par 10 ligne)
Parcelles cessibles pour activités économiques au nord de l'autoroute						
Activités industrielles embranchables fer	23,8	40%	94 000	16		380
Activités industrielles	53,6	50%	267 900	20		1 070
Pôle services loisirs commerces	25,8	25%	65 000	25		650
Tertiaire (dont bureaux)	4,3	65%	27 740		25	1 110
Sous total	107,5		454 640			3 210
Parcelles cessibles pour activités économiques au sud de l'autoroute						
Activités liées à l'agriculture, au tertiaire, au tourisme, à l'autoroute	15,2	10%	15 360	4		60
Activités agricoles ou liées à l'agriculture	2,5	80%	20 000	8		20
Sous total	17,7		35 360			80
Total parcelles cessibles pour activités économiques	125,1	39%	490 000	26		3 290

En complément, il est attendu du développement de la filière agricole structurée autour du maraîchage, au-delà du programme de la ZAC repris ci-avant, la création de 50 à 100 emplois supplémentaires.

3. PRESENTATION DU PROJET RETENU

Pour la partie Sud de la zone, le parc commercial a été déplacé au Nord de l'autoroute pour profiter de l'effet de vitrine et être le plus directement accessible depuis l'échangeur. Cet échangeur permet également un accès direct pour les poids lourds à la zone activités mixtes, chaque branche du giratoire permettant de séparer les 2 catégories de flux.

Ce choix de fonctionnement a conditionné l'axe de la déviation, limitant le développement d'un secteur tertiaire à l'Est en partie Sud. Cet ensemble pourra constituer un écran bâti au droit du loissement. Il sera le 1^{er} plan bâti perçu en venant de l'autoroute et devra être qualitatif tant dans le traitement des volumes que des espaces verts.

La réserve foncière pour une éventuelle gare a été déplacée à l'Est de la déviation afin d'être facilement accessible depuis le centre ville et ne pas mélangier le flux de véhicules légers aux flux poids-lourds du secteur activités mixtes. En cas de non réalisation de cette éventuelle gare, les terrains seront occupés par des activités mixtes.

Le projet constituera une mutation des espaces dans une approche respectueuse du site. Celle-ci se positionne dans une démarche de développement durable en choisissant de valoriser l'existant, dans un processus opérationnel économe en moyens :

- Configurer la zone en fonction de l'occupation du site
- Limiter des longueurs de voies
- Faciliter et attirer les modes de déplacement doux
- Utiliser sur place les matériaux du site
- Autoriser la densité dans les parcelles, l'espace public maîtrisant la trame verte
- Envisager la réversibilité des aménagements : choisir des aménagements « légers », assurer une trame publique qualitative permettant dans le temps un accueil élargi d'activités ou d'équipements, culturels ou sportifs, voire d'habitat
- Préserver au mieux la végétation arborescente existante, en adéquation avec la vocation des secteurs d'activités.

→ Principes d'aménagement retenus

Le Syndicat Mixte souhaite réaliser un parc d'activités d'intérêt régional, permettant de saisir les entreprises intéressées par la région toulousaine. Cet aménagement doit aussi élargir l'offre foncière pour de grandes parcelles, suite au remplissage de la plate-forme EUROCENTRE qui achève sa commercialisation. La bonne desserte routière attendue avec le projet de déviation de la RD630 et la desserte ferrée sont un atout majeur dans le positionnement régional du parc d'activités « Les Portes du Tarn ». La présence de la voie ferrée, le projet de doublement de la ligne régionale et de la réflexion sur la gare, le projet de l'ITE (Installation Terminale Embranchée) sont une réponse au développement du fret ferroviaire et au développement de l'emploi pour fixer la population. La déviation de la RD630 sera à la fois un axe de transit et l'accès au parc d'activités : sa conception devra trouver un équilibre entre ses 2 fonctions.

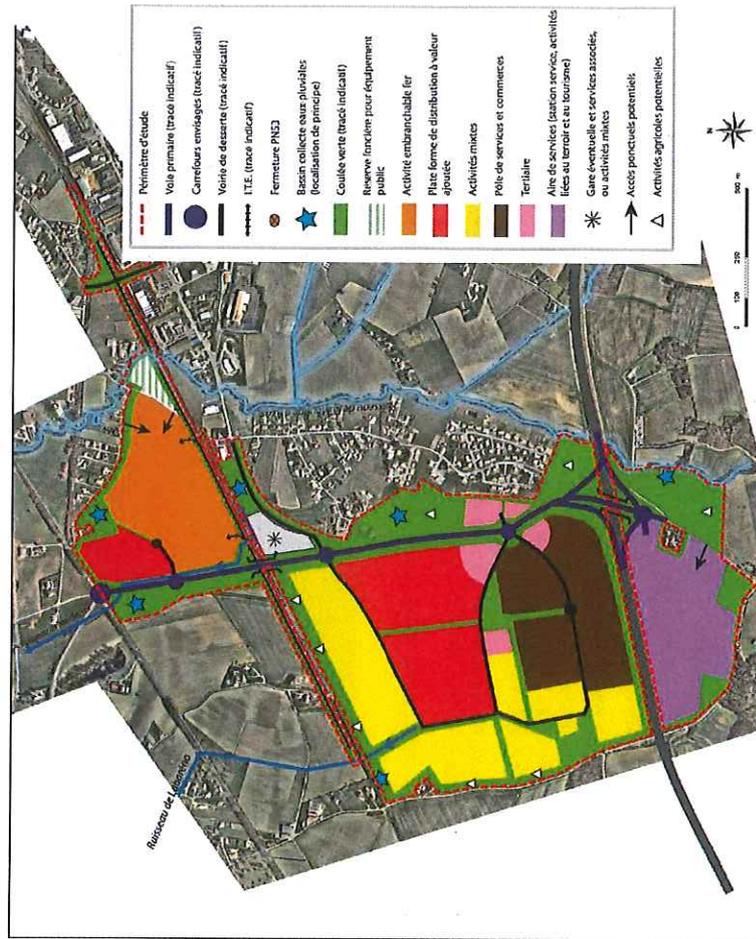
Si un maillage routier cohérent est indispensable, le projet veillera à favoriser les déplacements doux, tant à l'intérieur du parc d'activités que par des liaisons avec les itinéraires existants ou en projet.

La prise en compte de l'environnement est un enjeu fondamental dans l'élaboration du projet. Cette implication sera un facteur d'attractivité pour les entreprises soucieuses de leur environnement et de leur image. Le projet a pour objectif de s'intégrer dans le site existant à travers une démarche environnementale et sur la base d'un fil conducteur fort représentant l'identité rurale du site. Le projet prendra en considération les prescriptions de la Région Midi-Pyrénées pour les Zones d'Intérêt Régional (ZIR).

L'environnement périphérique du parc d'activités, en particulier les zones d'habitat, fera l'objet d'une attention particulière afin de limiter les nuisances ; pour cela, des espaces publics tampons seront implantés en limites des aménagements du parc d'activités.

Les aménagements liés à la collecte et au stockage des eaux pluviales seront intégrés dans les aménagements paysagers afin de constituer visuellement un ensemble qualitatif, participant à l'image du parc d'activités.

Schéma d'aménagement



Une signature paysagère propre au site sera recherchée à travers la composition spatiale, le choix de la palette végétale intégrant une gestion économe de la maintenance. Cette signature se traduira entre autres sur la façade longeant l'autoroute A68 qui devra servir de point de repère sur l'itinéraire routier.

La composition d'ensemble et les dispositions d'aménagement des lots cessibles devront favoriser l'émergence de projets architecturaux cohérents, écologiques, contemporains et variés. La répartition des espaces publics et privés s'appuiera sur une conception économe du foncier, objectif déjà mis en œuvre dans la réduction du périmètre d'étude.

En partenariat avec la profession agricole, des actions seront menées en vue de conserver des productions agricoles significatives et variées sur le périmètre du parc d'activités.

La nouvelle connexion sur l'autoroute A68, la réalisation de la déviation de la RD630 et le futur carrefour dominant accès à l'avenue des Terres Noires deviendront une nouvelle entrée de ville pour la commune de Saint-Sulpice. Cet itinéraire sera à traiter avec toute la qualité nécessaire.

La gare actuelle ou la future halte sera reliée au parc d'activités par des navettes de bus.

Les passages à niveau n°52 et 53 seront fermés (avec l'accord de RFF) et remplacé par un nouveau franchissement de la voie ferrée (pour les véhicules légers, piétons, cycles et personnes à mobilité réduite) situé à l'Ouest du passage à niveau n°52. Ce franchissement fait déjà l'objet d'un emplacement réservé au projet de Plan Local d'Urbanisme (ER n°19). Il relie le chemin d'Embrouyssel à l'avenue des Terres Noires. Il viendra compléter le barreau de liaison RN988 / nouvel échangeur A68 et faciliter les liaisons entre le parc d'activités et les quartiers Nord (cf. carte ci-contre).

Le projet a l'avantage de créer trois liaisons de part et d'autre de la voie ferrée ; de plus, il favorise la sécurisation des traversées et éventuellement si étude RFF le confirme, il offre la possibilité de créer une halte gare sur le parc d'activités qui permettrait de limiter le nombre de trains s'arrêtant à la gare de Saint-Sulpice et limitant ainsi les problèmes de circulation au passage à niveau n°51

Cet aménagement sera échelonné dans le temps.

Le secteur des « Portes du Tam » a été identifié par la Région Midi-Pyrénées comme une Zone d'Intérêt Régional (ZIR).

La région a mis en place une politique d'accompagnement à travers un « guide des bonnes pratiques » afin de concrétiser une démarche de qualité environnementale des zones d'activités.

Les objectifs de cette politique d'accompagnement sont de favoriser l'implantation d'activités sur le territoire régional par la réalisation des parcs d'activités de haute qualité sur le plan environnemental, architectural et des services proposés.

→ Secteurs d'activités

Le projet de parc d'activités prévoit l'accueil d'activités diversifiées. Elles seront organisées en secteurs destinés à :

- des activités tertiaires et de bureaux
- une plate-forme de distribution à valeur ajoutée, dont une partie embranchable fer au Nord de la voie ferrée
- un parc commercial et de services aux entreprises et à la population
- des activités mixtes (de type production, négoce professionnel, maintenance, assemblage...)

En fonction des conclusions de l'étude RFF et SNCF sur la gare de Saint-Sulpice, une nouvelle gare ou un arrêt TER pourrait être implanté au Sud de la voie ferrée. Le projet de parc d'activités prévoit une réserve foncière à cet usage qui servira à l'implantation d'activités mixtes si cette nouvelle gare n'était pas réalisée.

Une aire de service (parkings VL, PL, station-service, restauration, activités liées au terroir et au tourisme...) sera aménagée au Sud-Ouest du futur échangeur ; elle sera destinée aux usagers de l'autoroute et du parc d'activités.

Des équipements publics au sein du parc d'activités (halle-gardié, parkings VL, aires de jeux...) viendront compléter ces aménagements.



Plate forme embranchée fer – Photos non contractuelles

→ Les surfaces du programme

Le périmètre du parc d'activités est d'environ 200 ha au total se répartissant comme suit :

Répartition des surfaces du programme d'aménagement

	Surface en ha
Surface du périmètre de la ZAC	198,7
Surface cessible pour activités	105,4
Surface pour équipements publics	15,9
Aire de services (non compris les activités liées au terroir et au tourisme)	12,6
Halte / Gare éventuelle (non compris les services)	1,8
Réserve foncière pour équipement public	1,5
Surfaces des espaces publics	77,4

A ce stade des études, le nombre d'emplois est difficilement évaluable suivant le type d'entreprises et a été estimé sur la base de ratios comportant 2 hypothèses :

Estimation du nombre d'emplois

- Hypothèse haute

Secteur	Surface des lots en m ²	Nombre de niveaux	Surface bâtie %	Surface bâtie	SHON moyenne en m ²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	2 à 3	40%	25 200	25 200	1 emploi pour 20 m ² de SHON	1260
Commerces	200 000	1	25%	50 000	50 000	30 emplois /ha de terrain	600
Activités mixtes	303 000	1	50%	151 500	151 500	30 emplois /ha de terrain	903
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	135 500	25 emplois /ha de terrain	677,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchées fer	178 000	1	50%	89 000	89 000	25 emplois /ha de terrain	445
Aire de services (station service, activités liées au terroir et au tourisme)	37 000				28 000	20 emplois /ha de terrain	74
Halte / Gare éventuelle (services)	2 000				2 000	20 emplois /ha de terrain	4
TOTAL	1 054 000				481 200		3 970

- Hypothèse basse

Secteur	Surface des lots en m ²	Nombre de niveaux	Surface bâtie %	Surface bâtie	SHON moyenne en m ²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	1	20%	12 600	12 600	1 emploi pour 20 m ² de SHON	630
Commerces	200 000	1	25%	50 000	50 000	20 emplois /ha de terrain	400
Activités mixtes	303 000	1	40%	121 200	121 200	15 emplois /ha de terrain	454,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	135 500	15 emplois /ha de terrain	406,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchées fer	178 000	1	50%	89 000	89 000	15 emplois /ha de terrain	267
Aire de services (station service, activités liées au terroir et au tourisme)	37 000				28 000	15 emplois /ha de terrain	55,5
Halte / Gare éventuelle (services)	2 000				2 000	15 emplois /ha de terrain	3
TOTAL	1 054 000				438 300		2 217

Estimation du nombre d'emplois

- Hypothèse haute

Secteur	Surface des lots en m²	Nombre de niveaux	Surface bâtie %	Surface bâtie	SHON moyenne en m²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	2 à 3	40%	25 200	25 200	1 emploi pour 20 m² de SHON	1260
Commerces	200 000	1	25%	50 000	50 000	30 emplois /ha de terrain	600
Activités mixtes	303 000	1	50%	151 500	151 500	30 emplois /ha de terrain	908
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	135 500	25 emplois /ha de terrain	877,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchée fer	178 000	1	50%	89 000	89 000	25 emplois /ha de terrain	448
Aire de services (station service, activités liées au tertiaire et au tourisme)	37 000				28 000	20 emplois /ha de terrain	74
Halle / Gare éventuelle (services)	2 000				2 000	20 emplois /ha de terrain	4
TOTAL	1 054 000				481 200		3 970

- Hypothèse basse

Secteur	Surface des lots en m²	Nombre de niveaux	Surface bâtie %	Surface bâtie	SHON moyenne en m²	Ratios	Nombre d'emplois estimés
Tertiaire, bureaux	63 000	1	20%	12 600	12 600	1 emploi pour 20 m² de SHON	630
Commerces	200 000	1	25%	50 000	50 000	20 emplois /ha de terrain	400
Activités mixtes	303 000	1	40%	121 200	121 200	15 emplois /ha de terrain	454,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée	271 000	1	50%	135 500	135 500	15 emplois /ha de terrain	406,5
Plate-forme de distribution à valeur ajoutée embranchée fer	178 000	1	50%	89 000	89 000	15 emplois /ha de terrain	267
Aire de services (station service, activités liées au tertiaire et au tourisme)	37 000				28 000	15 emplois /ha de terrain	56,5
Halle / Gare éventuelle (services)	2 000				2 000	15 emplois /ha de terrain	3
TOTAL	1 054 000				438 300		2 211

↳ Impacts sur l'urbanisation

La réalisation de la zone d'activités des Portes du Tam aura pour conséquence de créer un nouveau secteur urbain à l'Ouest de la commune de Saint-Sulpice et au Sud de Buzet-sur-Tam, en cohérence avec l'urbanisation existante (zone d'activités de Terres Noires). Le corollaire est un accroissement de la population qui inclut aux deux communes de prévoir cette augmentation de population dans leur gestion (maîtrise des documents d'urbanisme, impacts sur les équipements publics – écoles, infrastructures, superstructures....).

Les terrains compris dans le périmètre du parc d'activités économique sont actuellement classés aux POS des communes de Saint-Sulpice et de Buzet-sur-Tam en zonage IINAX pour des activités, en INA pour de l'habitat et en NC agricole.

Les règlements actuels des zones ne sont pas tous compatibles avec le projet.

Toutefois, la révision des Plans Locaux d'Urbanisme (anciennement POS) est en cours. Dans ces révisions, il est prévu que ce secteur soit destiné à de l'activité économique. Ces PLU devraient être opposables courant 2012.

↳ Effets sur le réseau viaire et les déplacements

• Estimation du trafic (au terme de l'aménagement du parc d'activités)

- La zone d'activités sera composée de plusieurs secteurs et activités différents à savoir :
- Un secteur plateforme de distribution à Valeur Ajoutée : 27 ha,
 - Un secteur plateforme de distribution à VA embranchable fer : 18 ha,
 - Un secteur d'activités mixtes : 33 ha,
 - Un secteur tertiaire : 8 ha,
 - Un secteur commercial : 20 ha,
 - Un secteur d'équipements publics : 0.5 ha.

Pour chacun de ces secteurs des hypothèses ont été retenues afin d'estimer le trafic qu'ils généreront et, par regroupement, afin d'estimer le trafic total généré par la zone d'activités.

Secteur plate forme à valeur ajoutée

Les hypothèses suivantes ont été prises en compte pour ce secteur.

- Nombre d'emplois générés par ha – hypothèse basse : 15
- Nombre d'emplois générés par ha – hypothèse haute : 20
- 20 PL / j / sens pour 10 000 m² SHON,
- 3 déplacements /jour /emploi.
- 95% des déplacements en VL.
- Taux d'occupation des véhicules : 1,3.
- Surface de SHON de 140 000 m² pour le secteur logistique (ratio de 0.5 par rapport à la surface totale), et 85 000 m² pour le secteur logistique ferré.

Ces différentes hypothèses amènent à un trafic journalier de l'ordre de 2 400 véhicules en hypothèse basse et de 3 400 véhicules en hypothèse haute.

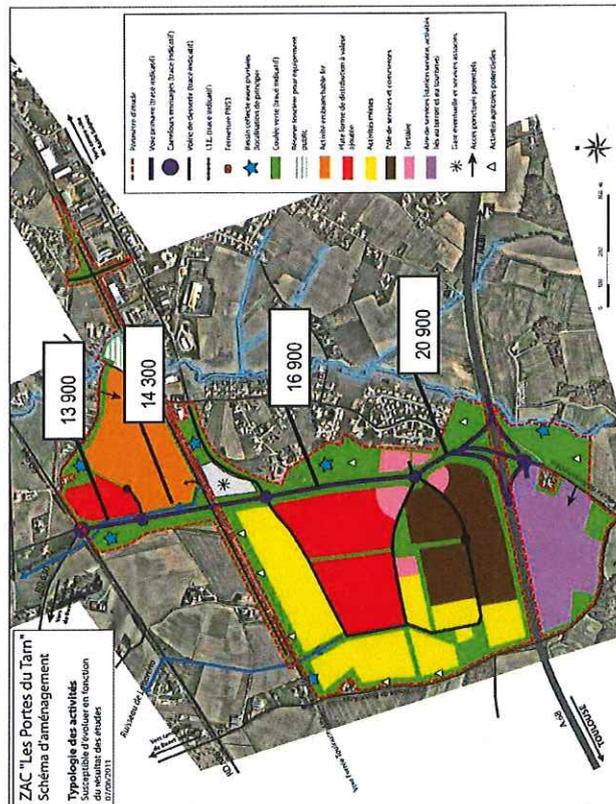
Hypothèses hautes :

Génération de trafic

	VL	PL	TOTAL	total UVP	%PL	VL
Plateforme distribution à VA	2461	882	3343	4225	26%	50%
Activités Mixtes	2124	106	2231	2337	5%	50%
Tertiaire	3420	34	3454	3488	1%	50%
Equipement public			0	0		
Commercial	19996	47	20043	20091	0%	100%
Trafic déviation (transit uniquement)	3300	264	3564	3828	7%	100%
TOTAL	31301	1334	32635	33969	4%	

L'ensemble des hypothèses évoquées ci-dessus conduisent à un trafic journalier total généré ou transitant par la zone d'activités de près de 33 000 véhicules.

A partir de ces différents éléments, la répartition des flux ci-dessous a été obtenue (en unité de véhicule particulier - uvp) :



Le trafic prévisionnel ferré a été estimé à 2014 à environ 100 trains par jour suite au doublement de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice. Cette augmentation progressive conduira à l'échéance 2017 à environ un trafic d'environ 110 trains/jour.

• Impact sur les déplacements

L'accès à la future zone d'activités des Portes du Tam se fera via la RD988 au Nord (giratoire à 4 branches) et via un nouvel échangeur sur l'A68 au Sud. Cet échangeur aura une configuration de type « lunette » et son giratoire Nord constituera le point d'entrée principal à la zone d'activités.

La gare actuelle ou future sera reliée au parc d'activités par des navettes de bus.

Les passages à niveau n°52 et 53 seront fermés (avec l'accord de RFF) et remplacé par un nouveau franchissement de la voie ferrée (pour les véhicules légers, piétons, cycles et personnes à mobilité réduite) situé à l'Ouest du passage à niveau n°52. Ce franchissement fait déjà l'objet d'un emplacement réservé au projet de Plan Local d'Urbanisme (ER n°19). Il relie le chemin d'Embrouyset à l'avenue des Tarres Noires. Il viendra compléter le barreau de liaison RN988 / nouvel échangeur A68 et faciliter les liaisons entre le parc d'activités et les quartiers Nord.

A partir de ce franchissement, un cheminement piétons/cycles existe déjà le long du chemin d'Embrouyset (ancienne voie ferrée) en direction de la RD988, vers le nouveau giratoire d'entrée du parc d'activités, permettant ainsi d'assurer une liaison depuis le centre ville de Buzet-sur-Tam via la route de Saint-Sulpice (à faible trafic).

La fermeture du passage à niveau n°53 aura pour effet de réduire les nuisances au niveau des habitations du chemin du Thouron ; et la suppression de la sortie Sud du lotissement réservé au projet de Plan Local d'Urbanisme (ER n°19). Il relie le lotissement et d'éviter le mélange de flux avec les circulations du parc d'activités.

⇒ Impacts sur les réseaux divers

La localisation du périmètre de l'opération aux extrémités des territoires communaux et dans un secteur en cours d'urbanisation fait que tous les réseaux ne sont pas présents aux abords du parc d'activités. Aussi, le projet contribuera à l'extension et au renforcement des réseaux sur cette partie des territoires communaux.

• Eaux pluviales

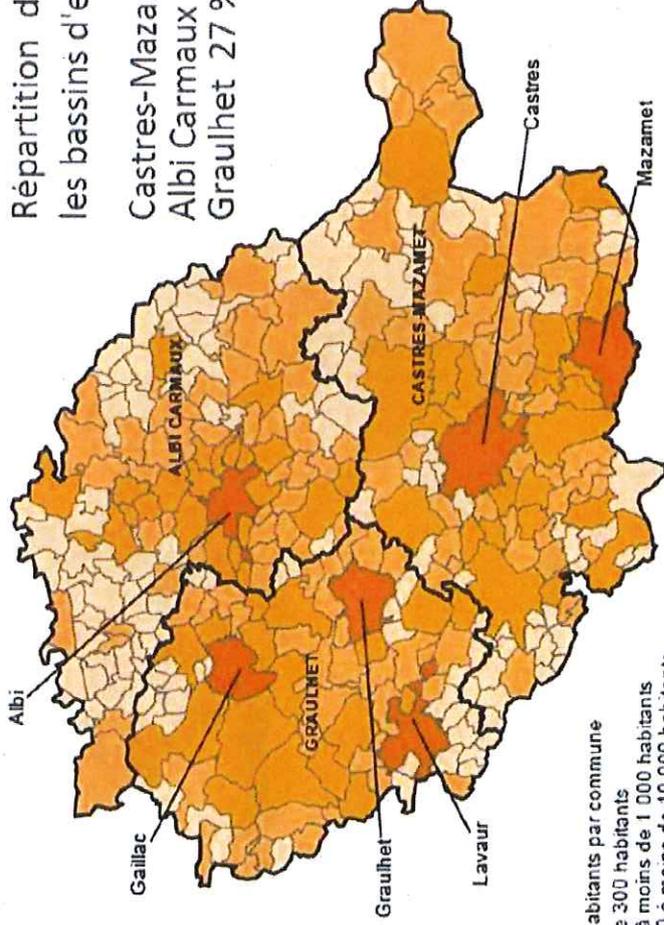
Il n'existe pas de réseau enterré d'assainissement des eaux pluviales sur et aux alentours du site. L'exutoire de l'opération est constitué par la Mouline d'Azas et les fossés.

De plus, le projet prévoit la réalisation de six bassins de rétention pour écarter les débits résiduels à l'exutoire du parc d'activités. Les bassins érateurs doivent stocker le supplément de débit apporté par l'imperméabilisation des différentes zones du parc d'activités et ne laisser s'écouler qu'un débit de fuite égal au débit s'écoulant naturellement sur ces zones avant aménagement du parc d'activités.

Les aménagements liés à la collecte et au stockage des eaux pluviales seront intégrés dans les aménagements paysagers afin de constituer visuellement un ensemble qualitatif, participant à l'image du parc d'activités.

ANNEXE 03 - Données sur l'emploi

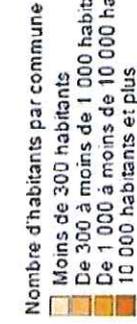
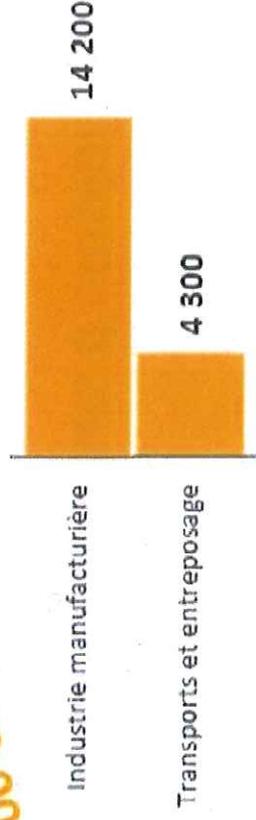
Un bassin d'emplois de tradition industrielle, entre Tarn ...



Répartition de la population selon les bassins d'emploi :

- Castres-Mazamet 38 %
- Albi Carmaux 36 %
- Graulhet 27 %

76 700 emplois salariés privés fin 2015



Sources : INSEE - Recensement 2013 / Cartographie Pôle emploi

32 000 demandeurs d'emploi suivis



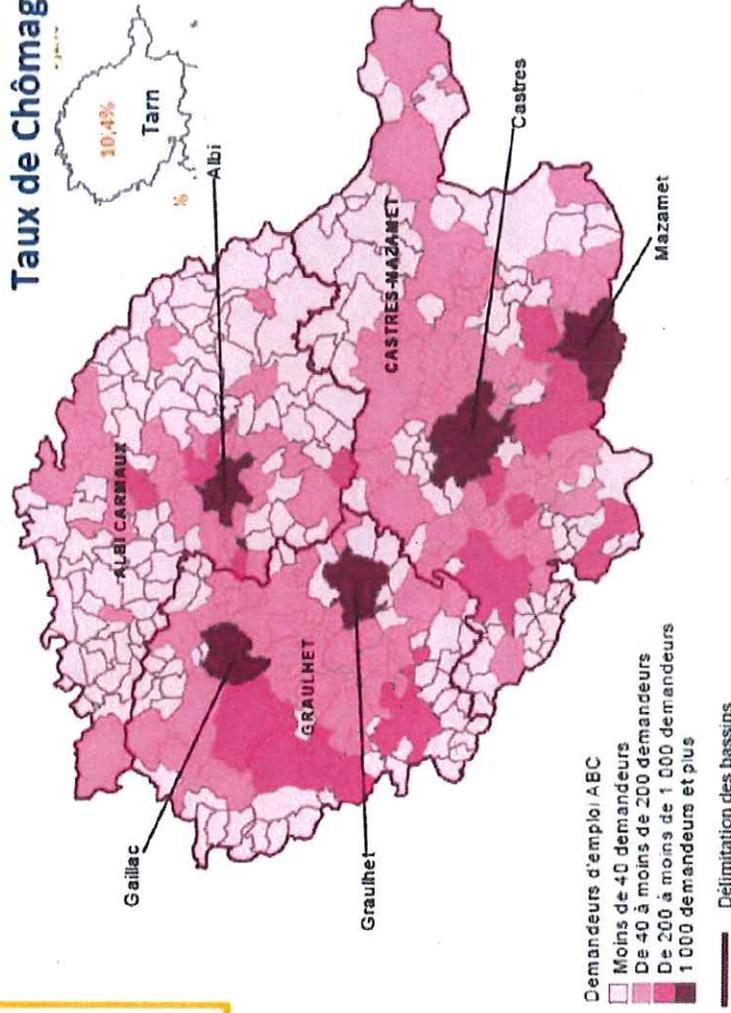
Selon le domaine professionnel

Transport et logistique

8%

PDF Creator Trial

Taux de Chômage

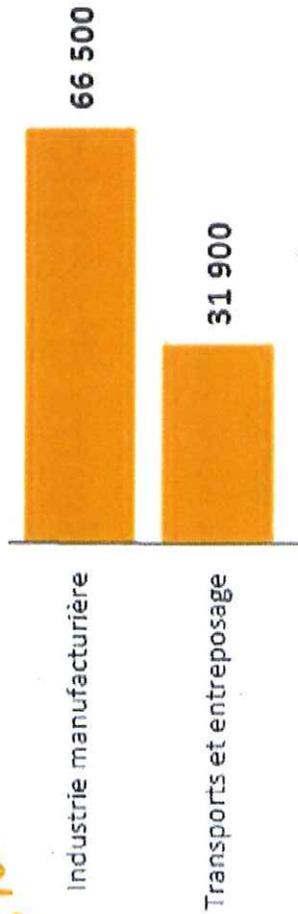


... et Haute Garonne

433 700 emplois salariés privés fin 2015

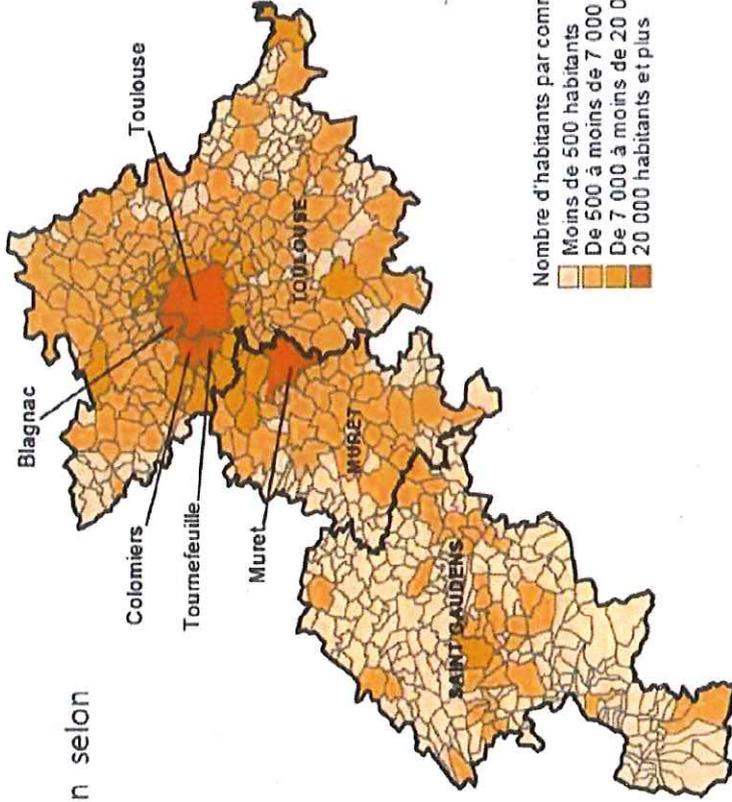
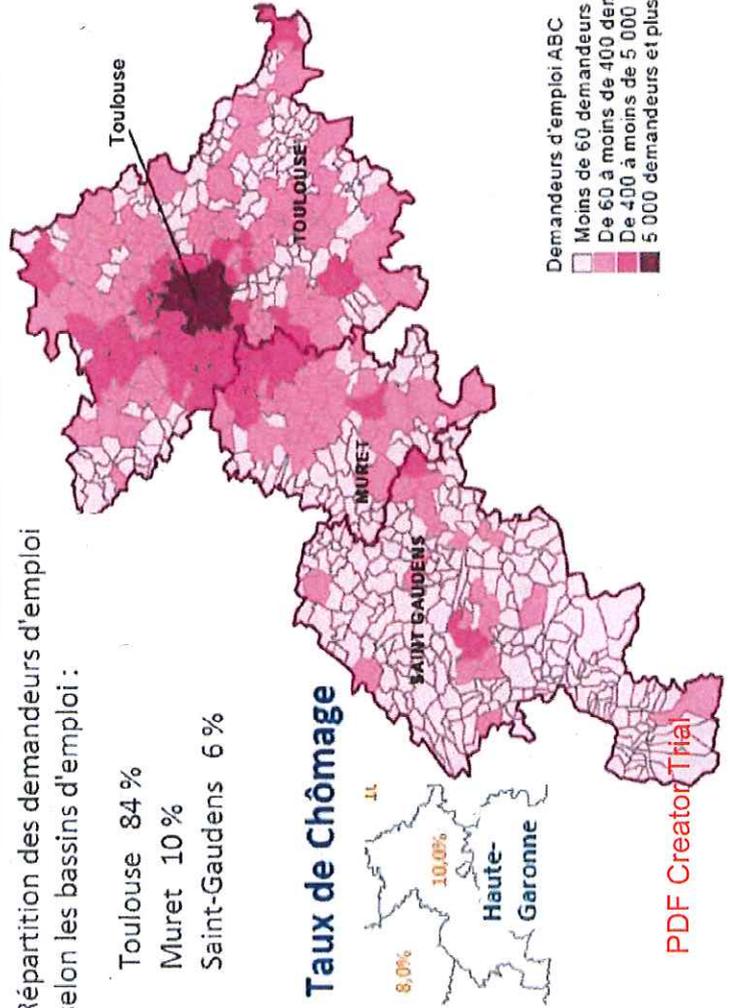
Répartition de la population selon les bassins d'emploi :

Toulouse 82 %
Muret 11 %
Saint-Gaudens 7 %



Répartition des demandeurs d'emploi selon les bassins d'emploi :

Toulouse 84 %
Muret 10 %
Saint-Gaudens 6 %



126 700 demandeurs d'emploi suivis

Selon le niveau de formation

