Département de la GIRONDE

Communes de Peujard et Gauriaguet

Enquête publique unique relative à l'exploitation d'une plateforme logistique par la société PITCH IMMO sur les communes de Peujard et Gauriaguet

Rapport du Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1 – PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET : 3
2 – ORGANISATION GENERALE DE L'ENQUETE : 6
2-1 Désignation du commissaire enquêteur : 6
2-2 Déroulement de l'enquête publique : 6
2-3 Information du public : 7
3 – DOSSIER MIS A L'ENQUETE : 8
3-1 Contenu du dossier 8
3-2 Classement au titre du Code de l'Environnement 9
3-2-1 classement au titre des ICPE 9
3-2-2 classement au titre de la loi sur l'eau 10
3-3 Analyse du projet ICPE 10
3-3-1 aspect infrastructure des bâtiments 10
3-3-2 description des activités 11
3-3-3 étude d'impact 11
3-3-4 étude de danger 16
3-3-5 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Nouvelle-Aquitaine 17
3-4 Analyse du projet Permis d'aménager 18
4 – EXAMEN DES OBSERVATIONS EMISES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DES REPONSES DU PETITIONNAIRE 20
4-1 Pollutions sonore, visuelle et qualité de l'air 20
4-2 Impact sur la faune, la flore et l'existence des zones humides (ERC) 21
4-3 Traitement des eaux pluviales avec qualité des eaux rejetées, impact de l'artificialisation des sols sur la recharge de la nappe phréatique, suivi de la qualité de la nappe au niveau du site 23
4-4 Traitement des pollutions générées par l'activité du site (déchets, eaux usées, eaux industrielles) 24
4-5 Problème de l'accès pour les véhicules utilisant la N10 dans le sens Nord Sud, résistance du pont 25
4-6 Circulation douce (piétons, cyclistes) entre Gauriaguet et Peujard 28
4-7 Ferroutage : faisabilité, existence, impact sur le RER girondin 29
4-8 Répartition des ressources locales générées par l'existence du site 30
4-9 Impact du fonctionnement du site du point de vue de l'alimentation électrique 30
4-10 Influence sur l'emploi local 31
ANNEXE 1 OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE ICPE MAIRIE DE GAURIAGUET 33
ANNEXE 2 OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE PERMIS D'AMENAGER MAIRIE DE GAURIAGUET 35
ANNEXE 3 OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE PERMIS D'AMENAGER MAIRIE DE PEUJARD 38
ANNEXE 4 OBSERVATIONS FORMULEES SUR LE SITE DE LA DDTM 46
ANNEXE 5 OBSERVATIONS REÇUES PAR COURRIER 49
ANNEXE 6 NOTE DE SYNTHESE DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LA GIRONDE 52
ANNEXE 7 COURRIER DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND CUBZAGUAIS 54

Par arrêté préfectoral en date du 13 décembre 2022, Mme Fabienne BUCCIO en qualité de Préfète de la Nouvelle-Aquitaine, Préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest, Préfète de la Gironde a prescrit une enquête publique unique portant sur les demandes :

- d'autorisation environnementale unique sous le numéro AIOT n°00000002 et comprenant un volet ICPE, un volet loi sur l'eau, un volet espèces protégées, un volet étude d'impact et un volet défrichement pour exploiter 4 plateformes logistiques sur les communes de Peujard et Gauriaguet
- des permis d'aménager référence PA03318322J0001 et référence PA03332122J0001

Le dossier a été présenté par la Société Pitch Immo.

Le présent rapport, après une présentation succincte du projet, relate la manière dont l'enquête s'est déroulée, étudie le projet et examine les réponses apportées par le pétitionnaire aux demandes de complément d'information formulées par le commissaire-enquêteur.

1 – PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET :

La société Pitch Immo envisage d'implanter le Parc logistique Hexahub sur un terrain d'environ 38 ha.

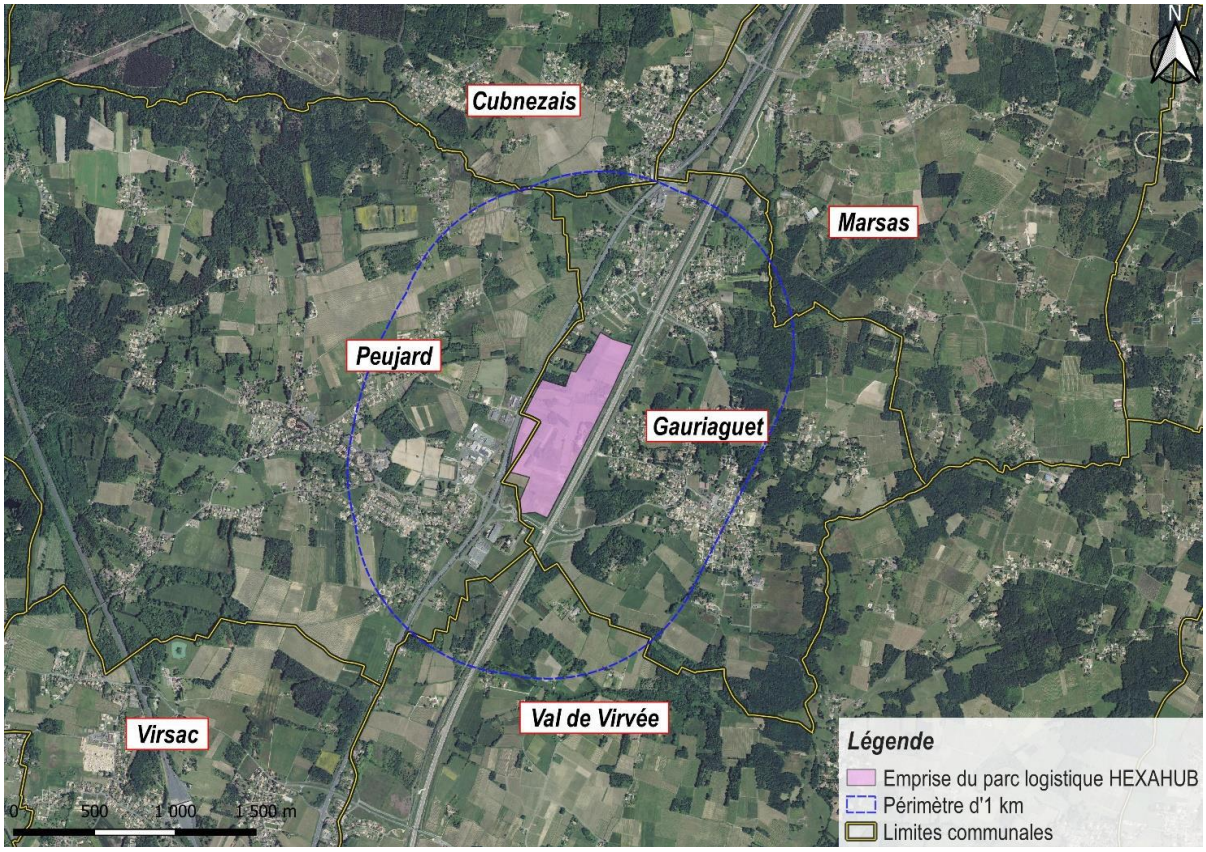
La réalisation du projet devrait permettre la création de 700 – 750 emplois.

Le Parc logistique sera desservi directement par la RN10 et bordé par la ligne SNCF Bordeaux-Saintes.

Le site est implanté sur le secteur de La Marquette, classé en zone à urbaniser liée aux activités économiques (secteur1AUy) au titre des PLU des communes de Gauriaguet et de Peujard. Le site est identifié par le SCOT du Cubzaguais pour développer une zone d'activités à vocation logistique.

Cette Zone déroge aux dispositions de l'article L111-1-4 interdisant les constructions dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des routes express. A ce titre une étude d'aménagement de la zone d'activité est annexée au PLU des deux communes.

L'emprise de l'opération est actuellement occupée par des parcelles agricoles et boisées.



Le Parc logistique HEXAHUB s'étendra sur un ensemble de parcelles situées sur les sections WA, WL et WM du plan cadastral de la commune de Gauriaguet et de la section ZD du plan cadastral de la commune de Peujard. L'emprise totale du projet d'aménagement du Parc logistique HEXAHUB s'élèvera à 383 598 m².

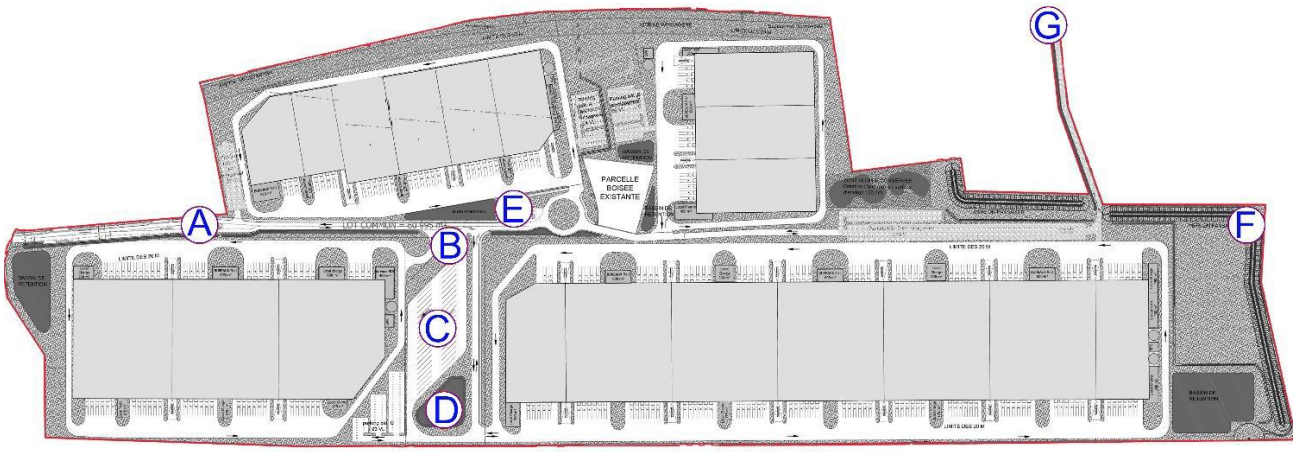
Le site sera entièrement clôturé par une clôture à maille rigide soudée et potelets métalliques laqués de hauteur 1.80m, avec portails motorisés et barrières levantes de contrôle d'accès en entrée.

Le Parc logistique sera constitué de 4 bâtiments distincts dédiés aux activités logistiques et présentant une emprise au sol cumulé de 159 722 m².

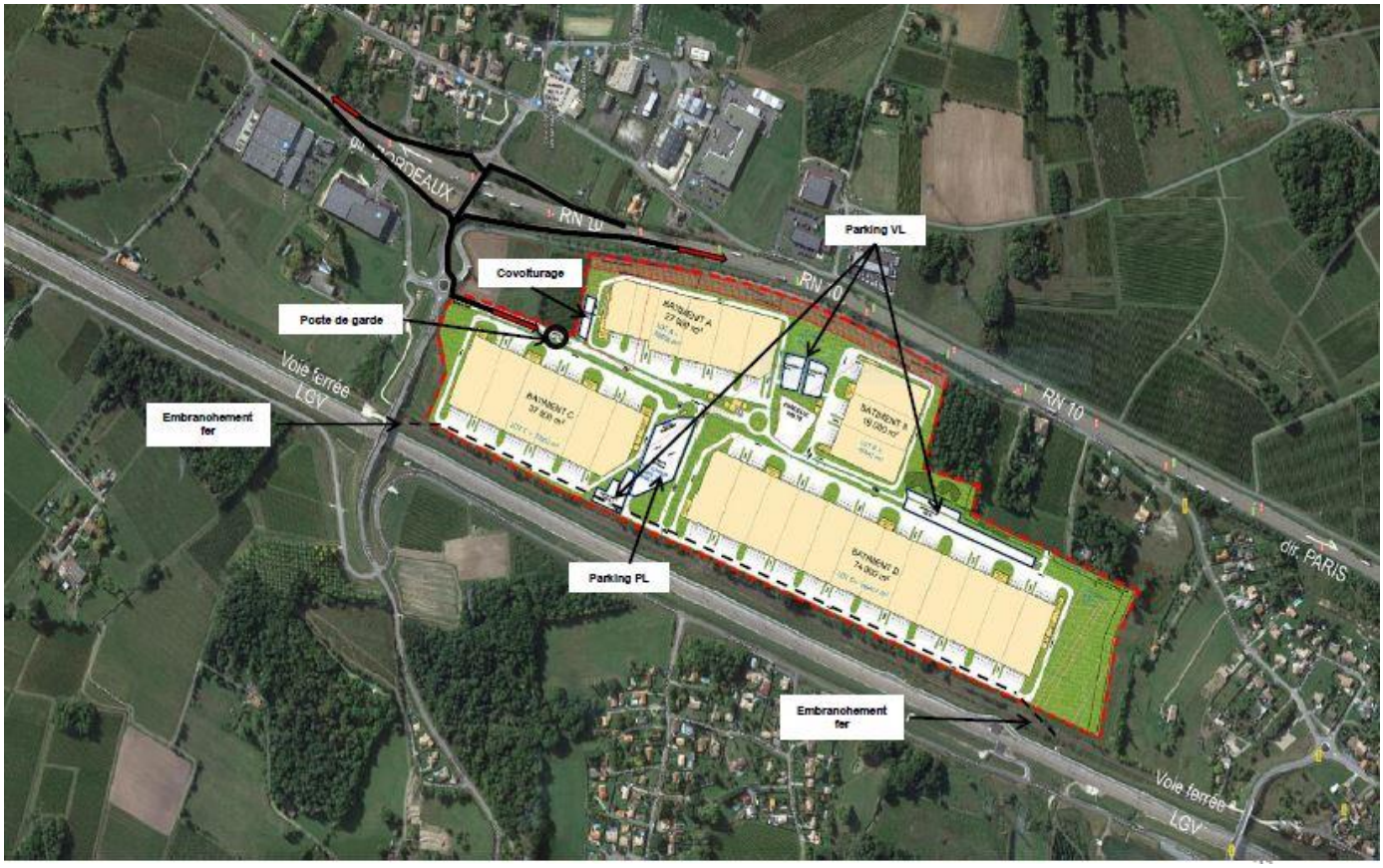
Ces bâtiments, numérotés de A à D, compteront au total 26 cellules de stockage qui seront accompagnés de locaux divers (bureaux, locaux techniques, locaux de charge) accolés en façade.

Ces installations seront complétées par des installations communes et des aménagements extérieurs : voies de circulation, zones d'attente, parkings, ouvrages de gestion des eaux et espaces verts :

- un poste de garde implanté à proximité de l'entrée du parc logistique (***repère A***) ;
- un local dédié à l'accueil des chauffeurs positionné à proximité du local transformateur alimentant en électricité les installations communes du parc logistique (***repère B***) ;
- un parking réservé aux poids-lourds offrant 42 places de stationnement (***repère C***) ;
- un bassin dédié à la gestion des eaux pluviales (***repère D***) ;
- un local technique abritant un surpresseur associé à deux réserves d'eau présentant un volume unitaire de 540 m^3 et trois aires de stationnement réservées aux services de secours (***repère E***) ;
- un merlon paysager en partie Nord du Parc logistique (***repère F***) ;
- un second accès réservé aux services de secours (***repère G***).



L’accès au Parc sera sécurisé et les stationnements contrôlés :



L’accès au Parc se fera uniquement depuis l’échangeur de la RN10 sans emprunter les voies communales ni circuler dans les zones habitées.

La desserte routière du Parc sera assurée par une seule voie privée centrale à double sens desservie par le giratoire d’accès à la RN10.

Un contrôle d’accès sera opéré par un poste de garde en entrée de site avec des aires de stationnements permettant le stockage tampon des véhicules garantie de la sécurité du trafic.

Des stationnement VL pour les visiteurs et le personnel, ainsi qu’une aire de covoiturage existeront à l’intérieur du site.

Le site comprendra des stationnements PL équipés d’un local social pour accueillir l’ensemble des PL à l’intérieur du Parc.

Aucun stationnement ne sera autorisé sur les voies communales.

Enfin, il est précisé que le parc logistique HEXAHUB sera doté d’un embranchement ferroviaire (ITE) relié à la voie ferrée TER/fret n°500 000, qui desservira les bâtiments C et D du parc logistique.

La défense incendie du site sera assurée par la mise en place de deux cuves de 540 m^3 chacune dont la distribution se fera à partir d'un local suppresseur assurant un débit de 1 à 7 bars.

Les poteaux incendie espacés de 200 m maximum, devront au minimum assurer un débit de 60m^3/h pendant 2 heures à une pression minimum de 1 bar. Le réseau mis en œuvre permettra également la desserte des lots.

L'emprise de l'opération est traversée par 3 lignes HTA, aucun bâtiment n’est projeté sous les lignes haute tension, qui sont par ailleurs situées à une hauteur importante (15 à 20 m au-dessus du terrain naturel). Le projet sera proche du terrain naturel sous les lignes et dans les zones de protection des pylônes. En conséquence le projet n'aura pas d'incidence sur les lignes HTA.

2 – ORGANISATION GENERALE DE L'ENQUETE :

2-1 Désignation du commissaire enquêteur :

Par les décisions en date des 27 octobre 2022 et 10 novembre 2022, Madame la Présidente du Tribunal administratif de Bordeaux a désigné Monsieur Maurice Capdevielle-Darré en qualité de commissaire-enquêteur en vue de conduire cette enquête publique.

2-2 Déroulement de l'enquête publique :

L'enquête publique s'est déroulée du 3 janvier 2023 au 3 février 2023 inclus.

Le siège de l'enquête publique était fixé dans les locaux des Mairies de Peujard et de Gauriaguet. Les locaux où était déposés les dossiers permettaient d'étaler les plans et une bonne lecture du dossier. Une salle était mise à la disposition du commissaire-enquêteur qui pouvait recevoir individuellement le public. Au sein des différentes Mairies l'accueil du commissaire-enquêteur s'est très bien passé.

Avant l'ouverture de l'enquête, le commissaire-enquêteur a coté et paraphé les registres d'enquête et paraphé les pièces du dossier.

Les gens que le commissaire-enquêteur a été amené à contacter dans le cadre de l'enquête ont fait preuve d'une grande disponibilité et d'une bonne connaissance du dossier. Il a été donné réponse aux questions formulées lors des réunions, par communication téléphonique ou par message. Elles n'ont pas donné lieu à compte-rendu en raison de l'absence d'élément pouvant apporter un éclairage différent sur le projet.

Le commissaire-enquêteur a assuré les permanences suivantes :

- Mardi 3 janvier à la mairie de Peujard de 9h00 à 12h00
- Mardi 3 janvier à la mairie de Gauriaguet de 13h30 à 16h30
- Jeudi 12 janvier à la mairie de Peujard de 8h30 à 12h00
- Lundi 16 janvier à la mairie de Gauriaguet de 9h00 à 12h00
- Lundi 23 janvier à la mairie de Peujard de 14h00 à 17h00
- Vendredi 3 février à la mairie de Gauriaguet de 13h30 à 16h30

Le choix des heures et des jours de permanence a été fait pour faciliter la participation du public à l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur a vu peu de gens (5 personnes) lors de ses permanences. Le dossier étant assez volumineux et technique (8 gros classeurs), il ne peut que regretter que davantage de gens ne soient pas venus le voir pour la découverte du dossier.

Sur le site de la DDTM l'ensemble du dossier était consultable et mais très (trop) volumineux (+ de 450 Mo) il était difficilement téléchargeable.

Au cours de l'enquête publique :

- dix observations ont été déposées sur le registre papier « Permis d'aménager » mis à disposition à la mairie de Gauriaguet ;
- six observations ont été déposées sur le registre papier « ICPE » mis à disposition à la mairie de Gauriaguet ;
- quarante observations ont été déposées sur le registre papier « Permis d'aménager » mis à disposition à la mairie de Peujard ;
- cinq observations ont été déposées à l'adresse internet ddtm-spe1@gironde.gouv.fr ;
- trois observations ont été déposées par courrier à la mairie de Peujard.

A l'expiration des délais, le commissaire-enquêteur a clos les registres papier des mairies de Peujard et Gauriaguet le vendredi 3 février au soir.

Le vendredi 10 février, le commissaire-enquêteur a rencontré le représentant du pétitionnaire et, par procès-verbal, il lui a été fait notification de l'ensemble des observations consignées sur les différents registres d'enquête. Le pétitionnaire, dans un document en date du 24 février 2023, a répondu aux demandes de complément d'information formulées par le commissaire-enquêteur.

2-3 Information du public :

L'avis d'enquête publique a fait l'objet d'une parution dans la presse locale :

- édition du Courier de Gironde du vendredi 16 décembre 2022 ;
- édition du journal Sud-Ouest du samedi 17 décembre 2022 ;
- édition du Courier de Gironde du vendredi 6 janvier 2023 ;
- édition du journal Sud-Ouest du samedi 7 janvier 2023.

Un article paru dans l'édition du journal Haute Gironde du vendredi 13 janvier a porté à la connaissance des lecteurs l'existence et les modalités de déroulement de l'enquête publique.

Le 20 décembre, l'affichage de l'avis d'enquête a été constaté par le commissaire enquêteur comme étant réalisé sur les panneaux d'affichage des Mairies de Peujard, Gauriaguet, Cubnezais, Marsas et Val-de-Virvée et sur le site du futur centre logistique.

Les différentes modalités d'affichage en Mairie sont confirmées par les certificats délivrés par les Maires des communes concernées.

3 – Dossier mis à l'enquête :

Les recherches de sites susceptibles d'accueillir le projet de pôle logistique porté par la société PITCH IMMO ont été volontairement orientées au Nord de l'agglomération bordelaise. En complément de l'analyse du site de Gauriaguet / Peujard qui a été retenu, deux autres sites ont été étudiés :

- sur la commune de SAINT VINCENT DE PAUL
- sur la commune de SAINT ANDRE DE CUBZAC :

Leur analyse comparative a permis d'identifier le site de Gauriaguet / Peujard comme étant le site favorable à l'implantation du projet. Son accessibilité, sa superficie, les faibles enjeux environnementaux existants, la proximité de la voie ferrée ont validé ce choix.

3-1 Contenu du dossier

PITCH IMMO, société pétitionnaire de la présente demande, est un acteur majeur de l'immobilier. La société envisage d'implanter, sur un terrain d'environ 38 ha, un Parc logistique constitué de 4 bâtiments distincts dédiés aux activités logistiques.

Le Parc logistique, nommé HEXAHUB AQUITAINE, sera doté de 26 cellules de stockage associées à des bureaux et des installations annexes. L'établissement relèvera du régime de l'autorisation au titre des rubriques 1450, 1510, 1630 et 4801 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

- 1450 (Solides inflammables (stockage ou emploi)) ;
- 1510 (Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts) ;
- 1630 (Soude ou potasse caustique (emploi ou stockage de lessives de)) ;
- 4801 (Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses).

Il est également concerné par la Loi sur l'Eau.

Conformément aux articles R181-12 à 15 et D181-15-1 à 10 du Code de l'Environnement, le présent dossier de demande d'autorisation environnementale comprend donc les documents suivants :

- une note de présentation non technique, un résumé non technique de l'étude d'impact ainsi qu'un résumé non technique de l'étude de danger,

- une présentation du demandeur, des installations et activités projetées ainsi que le classement du site par rapport à la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement : Partie 1,

- une étude d'impact dont le but est l'identification des différents rejets liés à l'activité des installations futures, l'évaluation de leurs effets et de leurs impacts sur l'environnement, et le recensement des dispositions prises pour les limiter : Partie 2,

- une étude de dangers, qui développe les risques que pourront présenter les installations en cas d'accident et précise les mesures prises pour y remédier et les moyens de secours propres à l'établissement : Partie 3.

Ce dossier est accompagné d'annexes, de plans et de cartes :

- une carte IGN au 1/25 000ème,
- un plan d'ensemble indiquant les dispositions du Parc logistique HEXAHUB AQUITAINE ainsi que, jusqu'à 35 mètres au moins de celle-ci, l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que le tracé de tous les réseaux enterrés existants.
- Compte tenu de la dimension du site, le plan au 1/200 ème a été remplacé par un plan d'échelle réduite au 1/2 000 ème,
- un ensemble de plans détaillant de manière précise les installations projetées
- des annexes regroupant les documents et études accompagnant ce dossier.

Deux permis d'aménager référence PA03318322J0001 et référence PA03332122J0001 ont été déposés auprès des Mairies de Gauriaguet et Peujard.

Les surfaces cadastrales concernées sont de 357 775 m^2 à Gauriaguet et 22 679 m^2 à Peujard, soit une surface cadastrale totale de 380 454 m^2.

Le dossier comprend une notice descriptive et tous les pièces jointes prévues.

3-2 Classement au titre du Code de l'Environnement

3-2-1 classement au titre des ICPE

Rubrique	Désignation de la rubrique	Situation de l'établissement	Régime – Rayon d'affichage
	Classement en lien avec les activités de stockage « classiques »		
1510-1	**Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts.** 1. Entrant dans le champ de la colonne « évaluation environnementale systématique » en application de la rubrique 39.a de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement (A). 2. Autres installations que celles définies au 1, le volume des entrepôts étant : a) Supérieur ou égal à 900 000 m³ (A), b) Supérieur ou égal à 50 000 m³ mais inférieur à 900 000 m³ (E), c) Supérieur ou égale 5 000 m³ mais inférieur à 50 000 m³ (DC).	Projet soumis à évaluation environnementale systématique Bâtiment A : 365 927 m³ Bâtiment B : 245 230 m³ Bâtiment C : 480 185 m³ Bâtiment D : 978 865 m³ **Volume total de 2 070 207 m³**	***A – 1 km***
1450-1	**Solides inflammables (stockage ou emploi)** La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1) Supérieure ou égale à 1 t (A), 2) Supérieure à 50 kg, mais inférieure à 1 t (D).	Quantité stockée maximale : **150 tonnes**	***A – 1 km***
1630-1	**Soude ou potasse caustique (emploi ou stockage de lessives de).** Le liquide renfermant plus de 20 % en poids d'hydroxyde de sodium ou de potassium. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1) Supérieure ou égale à 250 t (A), 2) Supérieure ou égale à 100 t et inférieure à 250 t (D).	Quantité stockée maximale : **500 t**	***A – 1 km***
4801-1	**Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses.** La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1) Supérieure ou égale à 500 t (A), 2) Supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t. (D).	Quantité stockée maximale : **1 000 t**	***A – 1 km***

3-2-2 classement au titre de la loi sur l'eau

Nomenclature IOTA	Nature de l'activité (Nomenclature IOTA)	Projet PITCH IMMO
1.1.1.0 Déclaration	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	Site de Lugon : 3 piézomètres Site de Salignac : 3 piézomètres
2.1.5.0 Autorisation	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1) Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2) 1 ha < S < 20 ha (D)	Rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel pour un projet présentant une surface de **38 ha**.
3.2.3.0 Déclaration	Plan d'eau, permanents ou non 1) Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (A) 2) Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D).	Création de bassins dédiés à la gestion des eaux pluviales d'une surface cumulée de **0,14 ha**.
3.3.1.0 Autorisation	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1) Supérieure ou égale à 1 ha (A) 2) Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D)	Imperméabilisation et remblais de zones humides présentant une surface cumulée de **11,14 ha**.

3-3 Analyse du projet ICPE

3-3-1 aspect infrastructure des bâtiments

La construction des bâtiments se fera sous la maitrise d'ouvrage de PITCH IMMO afin de conférer au parc une seule identité architecturale. Les bâtiments seront adaptés aux besoins des preneurs qui seront en règle générale locataires des locaux (il n'est cependant pas exclu la possible vente d'un des bâtiments).

La structure générale des bâtiments a été définie à partir des recommandations techniques de l'arrêté du 11 avril 2017, modifié par le décret 24 septembre 2020, relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

A ce titre, la hauteur à l'acrotère des bâtiments sera de 15 mètres pour une hauteur sous-bac au faitage de 13,7 mètres. La hauteur libre minimale sera de 11 mètres au niveau des quais de chargement et de déchargement. Au niveau des zones de stockage racks, la hauteur maximale de stockage sera de 12 mètres. De ce fait, le stockage des produits (hors spécifiques) pourra se faire sur 4 à 5 niveaux de lisse (sol + 3 ou + 4). La hauteur de stockage des matières dangereuses liquides sera limitée à 5 mètres par rapport au sol intérieur. Des marchandises combustibles pourront être stockées au-dessus.

La structure, constituée des poteaux verticaux principaux et des poutres principales, disposera d'une résistance au feu minimale R60 (1 heure). Les poteaux seront en béton et la charpente horizontale (poutre et pannes) sera soit en béton, soit en lamellé-collé.

Les bâtiments seront divisés en cellules de surface n'excédant pas 6 000 m² (présence d'un système automatique d'extinction incendie).

Toutes les dispositions constructives sont prises pour que la ruine d'un élément de structure (murs, toiture, poteaux, poutres par exemple) suite à un sinistre n'entraîne pas la ruine

en chaîne de la structure des bâtiments, notamment les cellules de stockage avoisinantes, ni de leurs dispositifs de recoupement, et ne conduit pas à l'effondrement de la structure vers l'extérieur de la cellule en feu.

Les bâtiments logistiques seront équipés de quais qui seront présents sur la façade Est du bâtiment A, sur la façade Sud du bâtiment B et sur les façades Est et Ouest des bâtiments C et D.

3-3-2 description des activités

Le Parc logistique HEXAHUB fonctionnera 6 jours par semaine de 5 h du matin jusqu'à 23 h.

Aucune activité de fabrication ou de transformation ne sera exercée sur la plateforme logistique. Ce site sera destiné à accueillir une activité de logistique, de stockage et d'activités diverses liées (préparation de commandes, packaging, manutention, etc.). Les produits qui pourront transiter ou être stockés dans le bâtiment appartiennent à des gammes de produits diverses ; il s'agira toutefois de produits de grande consommation (produits alimentaires, boissons, droguerie, produits frais, produits d'hygiène, cosmétiques...).

Les marchandises seront déchargées des camions ou des wagons et transportées vers les zones de stockage après contrôle et enregistrement. Elles seront stockées dans les emplacements palettes dédiés. La localisation de chaque palette sera traitée informatiquement, les palettes étant repérées par codes-barres.

Les produits seront conditionnés en palettes aux dimensions européennes (80 cm x 120 cm) ou (100 cm x 120 cm). La hauteur des palettes sera variable en fonction de la typologie de marchandise conditionnée. Une hauteur comprise entre 1 m et 2,4 m est généralement constatée.

3-3-3 étude d'impact

Air

Aucune activité polluante n'est prévue sur la zone car il s'agira d'un parc logistique de stockage, sans transformation de produits. Concernant les émissions de gaz à effet de serre du projet, les plateformes logistiques réalisées par PITCH IMMO sont conformes aux réglementations et normes internationales les plus strictes et répondent également aux impératifs de développement durable et de haute qualité environnementale. Elles sont dotées d'équipements novateurs et fonctionnels.

Les effets du parc sur l'air consisteront donc pour l'essentiel à une éventuelle altération de la qualité de l'air ayant pour origine le trafic automobile induit par l'activité logistique.

La principale source de pollution reste liée au trafic PL induit bien qu'il s'agisse plus précisément d'une redistribution des flux à l'échelle régionale dans une logique de gestion optimale des stocks et de la distribution.

En outre, la voirie a été pensée de façon à limiter au maximum les manœuvres au niveau de la zone, en gérant le flux entrant et sortant des poids-lourds.

Par ailleurs, le règlement du parc devra :

- interdire le brulage de déchets,
- interdire l'exposition à l'air de produits contenant des solvants dangereux.

Les aménagements prévus au niveau du parc ne devraient pas modifier la quantification des émissions régionales au regard de la fonction de redistribution des flux.

Eau

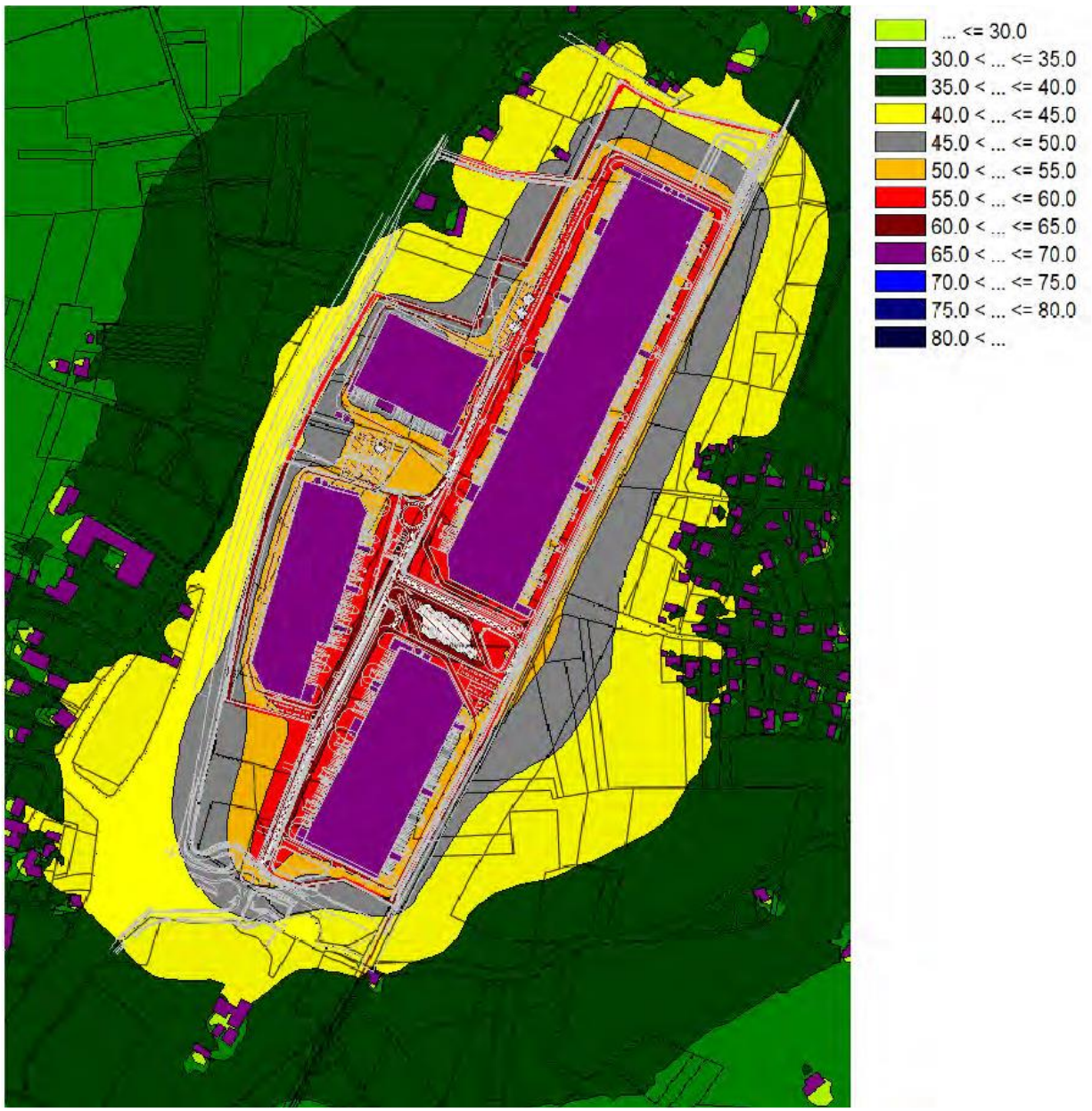
L'usage de l'eau sera limité aux besoins sanitaires des personnels du site. Aucune utilisation industrielle n'est à prévoir.

Des données fournies par le GEST'EAU29 dans une étude territoriale sur l'alimentation en eau potable fait état d'une consommation de l'ordre de 1,5 $m^3/j/ha$ sur une zone d'activité logistique. Dans le cadre du projet on peut donc s'attendre à une consommation journalière d'eau potable de l'ordre de 30 m^3/j sur le parc, en considérant que la surface de plancher de l'opération s'élève à 19 ha. Cette consommation rapportée au nombre d'employés prévus sur le

parc sur une durée de 16 h, soit 700 employés, revient à 43 l/j par personne alors que la consommation d'eau potable par jour d'un français est de l'ordre de 148 l.

Bruit

Les niveaux sonores sont représentatifs d'une ambiance rurale mais perturbée par la circulation routière et ferroviaire des nombreuses voies environnantes.



Résultats prévisionnels (diurne) en dBA
(Source : Etude acoustique – VIAM – mars 2021)

Globalement, sur la base de l'ensemble des hypothèses, les trafics PL et VL sur le site du parc logistique devraient générer des impacts acoustiques prévisionnels dans les zones habitées, conformes aux exigences réglementaires, hormis au niveau de l'habitation Nord-Ouest la plus proche.

Biodiversité

Grâce aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, le projet permet d'atteindre une équivalence écologique sans perte nette pour les espèces et les habitats à enjeux concernés par le projet mais aussi de renforcer, protéger et sécuriser les enjeux écologiques majeurs des sites de compensation et leurs connectivités.

Les habitats présentant les enjeux les plus forts sont les systèmes de haies-fourrés, alignements d'arbres et petits boisements, les zones humides couvertes par des saussaies ainsi que les habitats abritant l'Orchis à fleurs lâches.

Le projet prévoit de sanctuariser la zone dite la zone écologique en phase travaux et en phase d'exploitation. La zone écologique d'une surface de 6.8 ha abrite actuellement les habitats naturels ou semi-naturels suivants :

- Milieu boisé : 0.99 ha dont 0.21 ha de saussaie
- Milieu semi-ouvert : 0.47 ha
- Milieu ouvert : 5.28 ha
- Milieu anthropique : 0.067 ha

Et les habitats d'espèces suivants :

- Cortège avifaunistique des milieux semi-ouverts – site de reproduction : 0.44 ha
- Amphibien - site de reproduction et d'hibernation : 277.81ml et 1.87 ha
- Reptile – site de repos et habitat de chasse : 277.81 ml et 1.87 ha
- Flore : habitat pour l'Orchis à fleurs lâches et le Lotier hérissé

Pour le reste du site, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

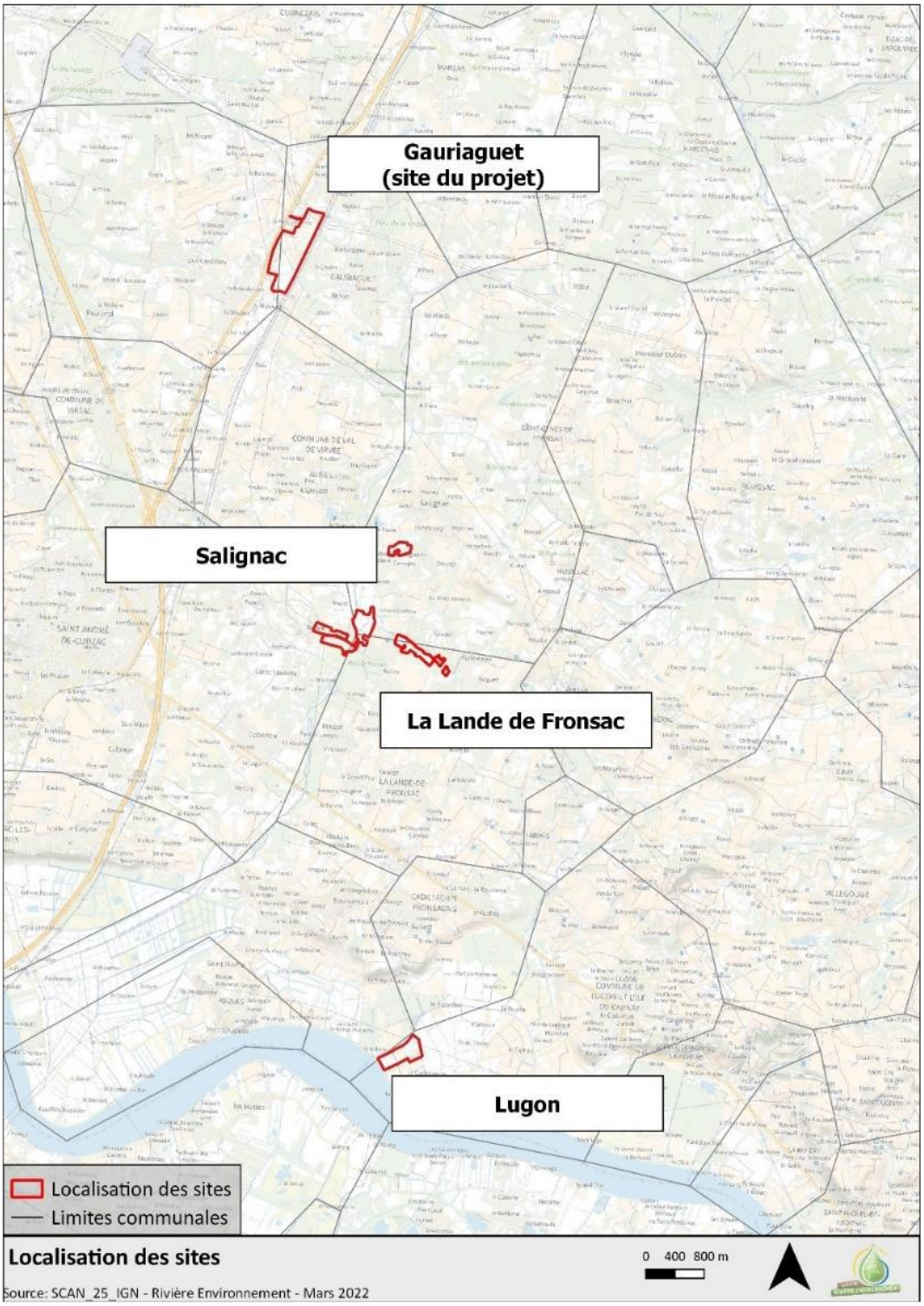
- La voie principale sera accompagnée d'une haie champêtre d'arbustes indigènes ;
- Les boisements existants sont conservés au maximum, le boisement central existant est préservé ;
- Les parkings seront également plantés à raison d'un ratio moyen d'un arbre pour 4 places, et au minimum un nombre équivalent d'arbres sera planté sur le reste du site à aménager situé en dehors de la façade paysagère ;
- Les lieux de stockage seront intégrés par un accompagnement de masses arbustives composées à 70% de végétaux persistants ;
- Les arbres sous la ligne à haute tension (LHT) doivent être à faible développement ;
- Pour abriter la faune locale (gite et nourriture) et compenser les milieux existants détruits, des fourrés arbustifs sont recréés ;
- Les locaux annexes, transformateurs, locaux pour conteneurs, abris seront intégrés à l'ensemble du site par un accompagnement arbustif composé à 70% de végétaux persistants ;
- Afin de faire un rappel historique aux cultures locales, des alignements de vigne seront implantés autour des bâtiments. Ces vignes devront être palissées sur les câbles métalliques et des piquets. Des rosiers rouges pourront être plantés en bouts de rangs ;
- La parcelle doit comporter des arbres fruitiers à proximité des entrées du bâtiment ou à proximité des stationnements. Ces arbres offriront aux utilisateurs du site la possibilité de récolter des fruits et aux animaux de se nourrir ;
- Les fossés existants ou créés devront être mis en valeur en favorisant la végétation spontanée et en espaçant au mieux les nouvelles plantations des bords du fossé ;
- Les totems nécessaires à l'identification de l'entreprise pourront être implantés dans la vitrine paysagère, ils seront limités à 2 par entreprise ;
- Un point d'information paysager avec possibilité de stationnement sera implanté en entrée de zone ;
- Les bassins de rétention et les noues ne devront pas rester sans végétation, ils seront recouverts de 30 cm de terre et seront à minima engazonnés ;
- Les essences semées pour la prairie rustique seront locales.

Dans le cadre du projet, 11,14 ha de zones humides seront impactés de manière irréversible sur le long terme et 0,65 ha seront altérées.

La recherche de sites compensatoires a abouti à la sélection de trois secteurs *ex-situ*, jugés les plus aptes à respecter les différents principes :

- Salignac Val-de-Vivrée, situé à 4,28 km du projet HEXAHUB ;
- La Lande-de-Fronsac, situé à 4,9 km du projet HEXAHUB ;
- Lugon-et-l'-Île-du-Carnay, situé à 10,56 km du projet HEXAHUB.

Ces sites, agricoles, sont tous exploités par le même agriculteur.



La prise en compte des trois sites de compensation permettrait de préserver et d'améliorer la fonctionnalité de 31,63 ha de zone humide, soit presque 3 fois la surface détruite (ratio de 270%). A cela s'ajoute la sécurisation de 4,1 ha de zone humide sur le site de Salignac nord (pas de gain fonctionnel ici, mais la sécurisation et la gestion de la zone humide en faveur de la biodiversité).

Effets du projet sur l'économie agricole du territoire concerné et mesures retenues pour éviter et réduire les effets négatifs du projet

Effets positifs

La situation géographique du projet, situé entre 2 voies de communication, et sa géométrie permettent une bonne intégration dans le territoire agricole ; il y aura peu de zones de contact avec l'agriculture et tes cheminements agricoles des deux communes ne seront pas impactés par la zone d'activité.

La création annoncée de 700 emplois générera des consommateurs potentiels du magasin de producteurs prévus dans le cadre des compensations.

Effets négatifs

Le principal effet négatif est la perte des terres agricoles correspondant à l'emprise du projet. Cette perte de surfaces agricoles entraîne une perte de potentiel de production agricole, en particulier de parcelles AOC viticoles sous signe de qualité.

En termes d'emploi, on peut estimer que tes surfaces plantées en vigne génèrent 7 emplois directs et indirects, au prorata des emplois de l'ensemble de la filière viticole Girondine.

Le projet aura donc un impact global négatif pour l'économie agricole du territoire, dont l'importance justifie que des mesures de compensation soient mises en œuvre.

Mesures de compensations visant à consolider l'économie agricole du territoire

Pour les surfaces en prairies, le choix a été fait de considérer une proportion des élevages allaitants et laitiers représentative de ce que l'on trouve sur l'aire d'étude rapprochée. Pour la viticulture ont été retenues les données du produit brut annuel extrait du réseau d'information comptable agricole (RICA) régional soit 10 379 €/ha. L'impact direct annuel est estimé à 214 984 €. Avec un ratio calculé pour la Région Nouvelle-Aquitaine de 0,47, l'impact global direct et indirect est donc de 316 027 €/an.

La durée estimée pour la reconstitution du potentiel économique est fixée à 10 ans. Le potentiel économique à retrouver est ainsi porté à 3 160 270 €.

Selon le RICA analysé sur les années 2010 à 2015, 1 euro investi annuellement dans une exploitation agricole génère 7,98 € de produit brut en zone Aquitaine toutes orientations technico-économiques des exploitations (OTEX) confondues. Le montant de la compensation collective s'élèvera donc à 396 023 € (3 160 270 / 7,98).

Mesures de compensation collective proposées

1) PROJET MATÉRIEL VÉGÉTAL 2030 : Construction de 2 500 m^2 de serres et 500 m^2 de bâtiments techniques

L'ambition 2 du plan de dépérissement du vignoble vise à favoriser l'augmentation des vignes mères dans un modèle de production sécurisée et novateur, pour répondre aux enjeux épidémiologiques et au changement climatique, Les objectifs sont :

- renouveler le parc de multiplication suite à la diminution de 23 % des surfaces en vigne-mère sur les 10 dernières armées,
- fournir des variétés résistantes aux principales maladies cryptogamiques, à la sécheresse et aux températures élevées, et des variétés et clones permettant d'assurer les rendements et la pérennité du vignoble, la qualité organoleptique mais également de répondre aux attentes sociétales en matière de diminution des intrants,
- de permettre à !a filière d'avoir suffisamment de plants de vigne d'un point de vue quantitatif, de résoudre la pénurie des parcelles pouvant recevoir de nouvelles vigne-mères et d'inverser la courbe d'érosion des vergers de vigne-mère.

Investissement : 1 600 000 € (bâtiment + serres)

Maître d'ouvrage : Chambre d'agriculture de la Gironde

Participation au titre de la compensation agricole : 200 023 €

2) CRÉATION D'UN MAGASIN DE PRODUCTEURS À GAURIAGUET

Le projet d'un magasin de producteurs s'inscrit dans une dynamique d'économie locale. Il est ambitieux puisqu'il souhaite :

- promouvoir les produits et les productions locales,
- réaliser de la vente en direct des produits agricoles locaux.
- dynamiser l'approche des circuits-courts avec un Drive Fermier,
- offrir une vitrine promotionnelle aux agriculteurs et éventuellement à d'autres secteurs d'activités (tourisme, etc.),
- valoriser le territoire autrement : déguster tes produits locaux, rencontrer les producteurs sur leurs exploitations (Bienvenue à la Ferme),
- offrir un lieu à disposition des agriculteurs.

Les axes majeurs pour développer ce canal d'approvisionnement sont la proximité, l'approvisionnement et la logistique, C'est pourquoi, ce projet de point de commercialisation permettra également de mettre en relation les producteurs de ce territoire avec les établissements scolaires du secteur. Investissement : 271 600 € (bâtiment + équipement + accompagnement)

Maître d'ouvrage : Pitch immobilier et Commune de Gauriaguet

Participation au titre de la compensation agricole : 196 000 €

La compensation proposée est orientée de façon pertinente vers la production de nouvelles variétés de vignes et de vignes-mères dont pourront bénéficier les viticulteurs du territoire dans le cadre de la transition agro-écologique, et la création d'un magasin de producteurs qui contribuera à la valorisation des productions locales en circuit court.

3-3-4 étude de danger

Aucune activité de fabrication ou de transformation ne sera exercée au sein du parc logistique. Ce site sera destiné à accueillir une activité de logistique, de stockage et d'activités diverses liées (préparation de commandes, packaging, manutention, etc.). Les produits présents au sein des cellules de stockage dépendront des besoins du ou des locataires de l'entrepôt. Cependant, ils correspondront à des produits fréquemment rencontrés dans les entrepôts logistiques, il s'agira de produits de grande consommation.

Les produits seront des produits divers plus ou moins combustibles (meubles, petit et gros électroménagers, livres…) auxquels s'ajouteront des produits inflammables (peintures, parfums, produits ménagers…), des aérosols, des alcools de bouche ainsi que des produits dangereux pour l'environnement (produits d'entretien…). Il est possible de recenser parmi les produits combustibles des matières plastiques, des emballages, des papiers/cartons ou encore du bois.

Ces marchandises pourront ainsi posséder un caractère combustible, incombustible, inflammable ou dangereux pour l'environnement et relèveront strictement des rubriques 1436, 1450, 1510, 1630, 4110, 4130, 4140, 4150, 4320, 4321, 4330, 4331, 4440, 4510, 4511, 4718, 4734, 4741, 4755 ou 4801.

Les produits sensibles (produits inflammables, aérosols et produits dangereux pour l'environnement) seront stockés au sein de sous-cellules spécifiques, présentant une surface moindre et des parois coupe-feu sur 4 faces associées à des portes coupe-feu.

L'établissement sera doté de son propre réseau incendie, alimentant des poteaux incendie et des RIA au niveau de chacun des bâtiments logistiques. Celui-ci sera alimenté par deux réserves d'eau présentant un volume unitaire de 540 m^3, associées à un surpresseur. Le surpresseur sera positionné dans un local dédié, situé au niveau des espaces communs à proximité des réserves d'eau. Ce surpresseur permettra de délivrer, sur le réseau interne de l'établissement, un débit de 540 m^3/h.

Les bâtiments de stockage seront équipés d'un réseau d'extinction automatique (sprinkler) de type ESFR et conforme à la norme NFPA. Ce réseau sera alimenté par une source constituée d'une réserve d'eau de 680 m^3 propre à chaque bâtiment et définie selon la norme retenue et les produits stockés.

Les groupes motopompe seront situés dans des locaux techniques implantés à proximité de la cuve de sprinklage. Ces locaux seront positionnés en façade des bâtiments logistiques à part pour le bâtiment B pour lequel le local sprinklage sera positionné au-delà de la cour camion, au niveau des espaces verts.

Toutes les dispositions constructives sont prises pour que la ruine d'un élément de structure (murs, toiture, poteaux, poutres par exemple) suite à un sinistre n'entraîne pas la ruine en chaîne de la structure des bâtiments, notamment les cellules de stockage avoisinantes, ni de leurs dispositifs de recoupement, et ne conduit pas à l'effondrement de la structure vers l'extérieur de la cellule en feu.

Un éloignement minimal de 20 m des bâtiments logistiques par rapport aux limites de propriété permet également de limiter les risques d'atteintes d'effets thermiques à l'extérieur du site en cas d'incendie. Le stockage sera réalisé au sein de cellules séparées les unes des autres par des parois séparatives REI120 ou REI240. De plus, toutes les façades des bâtiments qui ne comportent pas de quais seront constituées d'un écran thermique REI120.

Enfin, les différents lots disposeront d'équipements de rétention des eaux d'extinction incendie convenablement dimensionnés afin d'éviter tout risque de pollution du milieu naturel.

Le site a fait l'objet d'une Analyse du Risque Foudre en mars 2021, complétée par une Etude Technique Foudre. Celles-ci ont abouti à la mise en place de mesure de protection vis-à-vis du risque foudre.

Concernant les risques liés aux actes de malveillance, le parc logistique sera clôturé sur l'ensemble de son périmètre et les accès seront fermés par le biais de portails automatiques. L'accès au parc se fera en passant par un poste de gardiennage.

Aucune installation industrielle ou voie de communication externe n'est susceptible d'engendrer des effets liés à des phénomènes dangereux sur le site.

3-3-5 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Nouvelle-Aquitaine

L'étude d'impact objet du présent avis porte sur la création d'un parc logistique qui se développe sur une superficie de 38 hectares entre les bourgs de Gauriaguet et de Peujard dans le secteur Nord Gironde.

L'analyse de l'état initial fait ressortir des enjeux importants concernant le bruit, la flore et les zones humides.

Le choix de l'aménagement du site ainsi que les mesures de compensation semblent globalement justifiés, mais mériteraient quelques compléments. La démarche d'évitement, de réduction, et à défaut de compensation des impacts telle que présentée a été mené de manière globalement cohérente.

L'étude des impacts du raccordement au réseau électrique, qui constitue une partie indissociable du projet, aurait méritée d'être mise à jour.

3-4 Analyse du projet Permis d'aménager

Le terrain, objet du permis d'aménager, bénéficie d'une situation stratégique et d'une desserte exceptionnelle en liaison directe avec les axes de grands trafics que sont les autoroutes A10, la N10 et la rocade bordelaise à 20 km.

Le site fait partie de la zone d'activités à vocation logistique, inscrite dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Cubzaguais pour le développement économique de la région.

Les orientations générales du SCOT insistent sur la volonté d'utiliser les principaux atouts du territoire pour créer une synergie affichant le cubzaguais comme un territoire moteur en interconnexion avec les territoires voisins.

La zone vise à accueillir des entreprises intervenant sur la grande distribution et le transport dans le Grand Sud-Ouest, ainsi que l'entreposage des marchandises.

A ce titre, la création de la zone d'activité logistique Hexahub Aquitaine est en cohérence avec les besoins et les objectifs d'aménagement et de développement du territoire dans lequel elle s'inscrit.

Le projet est situé au plan local d'urbanisme de la ville de Gauriaguet et de Peujard dans la Zone 1AUY.

Cette zone recouvre des terrains à caractère naturels destinés à l'implantation d'une zone d'activités logistiques. Elle est inscrite au SCOT du Cubzaguais comme prioritaire pour le développement économique.

Cette Zone déroge aux dispositions de l'article L111-1-4 interdisant les constructions dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des routes express. A ce titre une étude d'aménagement de la zone d'activité est annexée au PLU des deux communes.

La surface totale de l'opération est de 383 598 m², décomposée comme suit :

- 22 243 m² sur la commune de Peujard
- 361 355 m² sur la commune de Gauriaguet

Options d'aménagement retenues

Traitement de la végétation :

Conformément à l'OAP, une façade paysagère de 20 m de large est prévue en limite de la RN10, elle est composée d'arbres champêtres et de fourrés arbustifs.

Cette zone fait partie de la zone écologique préservée qui fait l'objet d'un plan de gestion relatif aux mesures compensatoires.

La zone écologique préservée se situe sur l'ensemble de la façade paysagère (côté RD) et au nord du bâtiment D.

Cette zone répond aux attentes du PLU et des compensations écologiques. Elle est composée de boisements, de zones de fourrés, de milieux humides, d'une saussaie et de prairies.

Vue sur les massifs boisés au cœur de la zone conservée.

Création d'une percée visuelle, entre le lot A et le lot B, depuis la RN10 vers le massif boisé central existant et conservé dans le cadre du projet.

Traitement d'une vitrine paysagère parallèle à la RN 10

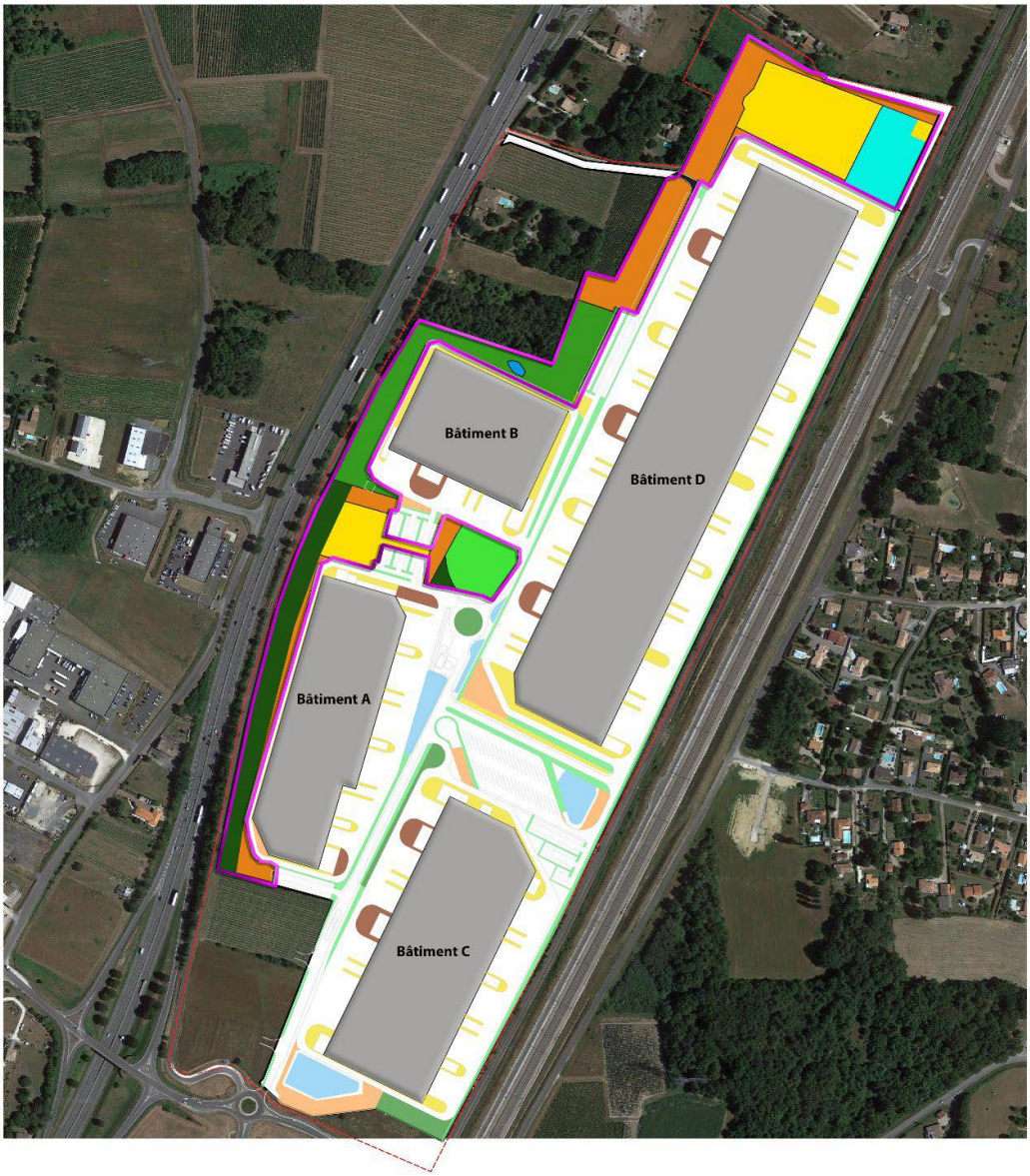
Frange boisée densément végétalisée de plus de 20m de largeur tout le long de la limite Ouest du site.

Création de haies de 3m de largeur.

Plantation en limite Nord afin de réserver une zone tampon pour les riverains.

Création d'un merlon planté de 4m de hauteur le long de la limite Nord. Ce merlon apportera une protection visuelle aux riverains mais aussi une protection sonore.

Création d'une zone de refuge écologique plantée de fourrés arbustifs et de boisements mixtes.



Dans les lots communs, les zones d'espaces verts représentent une surface de 36 644 m² soit 60% de la surface total des lots communs. Il est imposé la plantation d'un arbre pour 4 places de stationnement.

Le site sera entièrement clôturé par une clôture à maille rigide soudée et potelets métalliques laqués de hauteur 1.80 m avec portails motorisés et barrières levantes de contrôle d'accès en entrée.

Chaque lot privatif sera également entièrement clôturé.

Les grillages et clôtures projetées seront de teinte verte.

4 – Examen des observations émises lors de l'enquête publique et des réponses du pétitionnaire

Cinquante-six observations ont été formulées lors de l'enquête et consignées dans les registres papier.

Trois observations écrites ont été adressées au commissaire-enquêteur par courrier.

Cinq observations ont été déposées à l'adresse mail ddtm-spe1@gironde.gouv.fr.

Sur les 64 observations, 14 sont favorables et 50 défavorables.

Au vu des observations formulées le commissaire enquêteur a demandé un complément d'informations sur les points suivants :

- les pollutions sonores, visuelles, qualité de l'air ;
- impact sur la faune, la flore et l'existence des zones humides (ERC) ;
- traitement des eaux pluviales avec qualité des eaux rejetées, impact de l'artificialisation des sols sur la recharge de la nappe phréatique, suivi de la qualité de la nappe au niveau du site ;
- traitement des pollutions générées par l'activité du site (déchets, eaux usées, eaux industrielles) ;
- problème de l'accès pour les véhicules utilisant la N10 dans le sens Nord-Sud, résistance du pont ;
- circulation douce (piétons, cyclistes) entre Gauriaguet et Peujard ;
- ferroutage : faisabilité, existence, impact sur le RER girondin ;
- répartition des ressources locales générées par l'existence du site ;
- impact du fonctionnement du site du point de vue de l'alimentation électrique ;
- influence sur l'emploi local.

Le pétitionnaire a répondu à la demande par un mémoire dont les points essentiels sont ci-dessous.

4-1 Pollutions sonore, visuelle et qualité de l'air

Pollution sonore

L'étude d'impact acoustique du bureau d'étude VIAM servant de référence porte le numéro 181030/F. Sur cette base, il apparaît que :

- Deux campagnes de mesures acoustiques (jour et nuit) ont été réalisées en septembre 2018 et en juin 2020, afin de caractériser le plus fidèlement possible l'ambiance acoustique préexistante sur le site, de jour et de nuit, avant travaux. C'est cette évaluation qui a donc servi de base à l'étude de l'impact acoustique futur du site et au dimensionnement de protections type merlons.
- L'étude d'impact acoustique menée prend en compte l'ensemble des trafics et cheminements de véhicules PL et VL prévisionnels sur le site de l'opération.
- Sur la base de l'ensemble des hypothèses de trafics, positions de bâtiments, merlons etc … les émergences prévisionnelles calculées sont conformes aux exigences acoustiques réglementaires vis-à-vis des bâtiments les plus proches de jour, comme de nuit.
- Les seuls dépassements des valeurs réglementaires apparaissent sur des zones non habitées à ce jour et très proches des limites du futur parc logistique.

Pour rappel : Chaque preneur aura la responsabilité de fournir une étude d'impact acoustique liée à l'ensemble de son activité (horaires spécifiques, machines/équipements bruyants, équipements techniques CVC, éventuels groupes électrogènes, camions frigorifiques générant des niveaux sonores élevés…). Ces études devront être menées afin de respecter les exigences acoustiques réglementaires, sur la base de l'ambiance sonore préexistante.

Pollution visuelle

Le projet a cherché à réduire l'impact visuel des bâtiments en positionnant le niveau de sols des bâtiments et des cours camions au plus bas possible. De plus, le projet prévoit la

réalisation d'une frange arborée de hautes tiges tout le long de la façade sur la N10 sur une profondeur de 20m conformément à l'OAP, offrant ainsi un écran végétal pour l'ensemble de la façade du projet. L'aménagement de cet écran végétalisé pourrait s'accompagner de la mise en forme de merlons issus des terres du site de l'opération.

L'ensemble des bâtiments du projet reprennent les matières et les tons gris foncé des bâtiments voisins afin de s'intégrer en harmonie avec son environnement proche et lointain.

La topographie du site est très favorable à l'insertion paysagère des bâtiments et le programme de plantation arbustive en limite de parcelles participera de la qualité de l'intégration des bâtiments dans leur environnement.

Qualité de l'air

Une étude d'impact sur la qualité de l'air et la santé lié au projet Hexahub Aquitaine a été réalisée par le bureau d'étude Egis conformément aux textes réglementaires en vigueur et notamment la note technique relative à la prise en compte des effets sur la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières – Ministère de la Transition écologique et solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé – 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières – CEREMA – 22 février 2019.

Sur la base des trafics routiers considérés et du réseau routier retenu, les émissions routières générées par le projet vont engendrer une augmentation globale moyenne de l'ordre de 3 %. Bien que le projet d'aménagement du parc logistique Hexahub Aquitaine entraine une augmentation des émissions polluantes, cette augmentation est très faible au regard des émissions polluantes dues à la nationale N10 située à proximité du projet (qui représente plus de 95 % des émissions en polluants).

L'impact du projet sur la qualité de l'air est peu significatif au regard d'une situation sans la réalisation du projet. Les concentrations environnementales augmentent au maximum de 1% (et pour exemple pour le dioxyde d'azote, le projet va engendrer une augmentation de 0,3 µg/m^3 au maximum en moyenne sur la zone d'étude retenue).

Les concentrations environnementales des polluants étudiés respectent à tous les horizons d'étude les valeurs réglementaires françaises pour la qualité de l'air, hormis au niveau de la N10 pour le dioxyde d'azote où la valeur réglementaire de 40 µg/m3 est dépassée. Toutefois, ces dépassements ne sont en aucun cas liés au projet car ils existent déjà dans le scénario dit au Fil de l'eau (c'est-à-dire sans le projet). Il est par ailleurs à noter une évolution favorable des concentrations maximales dans l'environnement avec *une réduction d'environ* -22 % entre l'état actuel et l'horizon 2023, et une réduction de l'ordre -50 % entre l'horizon 2023 et l'horizon 2043.

Les concentrations environnementales de la majorité des polluants tendent à diminuer au fil du temps. La réalisation du projet n'induit pas d'évolution significative entre le fil de l'eau (sans la réalisation du projet) et l'état projeté aux horizons 2023 et 2043.

Ainsi, la création du parc logistique Hexahub Aquitaine ne sera pas à l'origine de dépassements des normes de la qualité de l'air et n'engendrera pas d'évolution significative des concentrations en polluants dans l'environnement.

4-2 Impact sur la faune, la flore et l'existence des zones humides (ERC)

Le sujet est traité et détaillé par le bureau d'étude Rivière et Environnement dans le volet écologique de l'étude d'impact, dans le dossier CNPN, dans l'étude d'évaluation des fonctions des zones humides (justifiant des compensations zone humide) et dans les plans de gestion des sites de compensation et leurs cahiers des charges annexés. Le CNPN, la DREAL espèces protégées et la DDTM ont prononcé des avis favorables sur ce volet du dossier.

Les impacts résiduels du projet, après mesures d'évitement (5 mesures) et de réduction (15 mesures) se concentrent principalement sur (cf. tableau p. 201 du dossier d'étude d'impact volet écologique) :

- Les zones humides : 11,14 ha détruits (93% de la surface totale de la zone humide identifiée).
- La flore (lotier hérissé, le trèfle écailleux, le Vulpin bulbeux et la Véronique à écus) : 1,31 ha d'habitats détruits ;
- L'avifaune qui se reproduit, chasse et utilise comme zone de transit les zones arborées et arbustives, ainsi que les milieux semi-ouverts : 2,71 ha d'habitats boisés et 2,93 ha d'habitats semi-ouverts détruits ;
- Les mammifères terrestres (Ecureuil roux et Hérisson d'Europe) qui utilisent les milieux arborés et semi-ouverts comme zone de repos et de reproduction : 3,62 ha d'habitats boisés et 3,18 ha d'habitats semi-ouverts ;
- Les chiroptères utilisant les formations arborées et arbustives pour se guider ainsi que des arbres à cavités pour s'abriter : 0,62 ha d'habitats boisés à gites potentiels détruits ;
- Le Grand capricorne et le Lucarne cerf-volant qui utilisent les arbres à cavités pour se reproduire : 0,62 ha d'habitats boisés à gites potentiels détruits ;
- L'herpétofaune qui utilise le site comme site de reproduction et de repos : 3,62 ha d'habitats boisés et 3,18 ha d'habitats semi-ouverts.

Les pertes, pour la faune, concernent principalement les milieux semi-ouverts et boisés. Les milieux ouverts pour les autres taxons sont des espaces de transits ou de chasse, ils ne sont donc pas concernés par la compensation (à l'exception de la compensation zone humide).

Dans ce cadre, des mesures de compensation (restauration de milieux, puis gestion de milieux) sur les zones humides détruites et sur les espèces protégées impactées sont prévues sur 4 sites :

- Le site dit « in situ » (de projet) appartenant à Pitch Immo
- Trois sites extérieurs dit « ex situ » (13,1 ha à Lugon ; 24 ha à Salignac, 8,6 ha à La Lande de Fronsac). Ils appartiennent et sont exploités par le même agriculteur. Des contrat appelés Obligations Réelles Environnementales ont été signées pour sécuriser la compensation sur 30 ans. La Chambre d'agriculture est associée en tant qu'opérateur de compensation, pour assurer la bonne mise en œuvre des mesures.

Les sites retenus et les mesures prévues doivent permettre de préserver, d'améliorer et de restaurer une surface globale de 45,7 ha dont 31,63 ha de zone humide (avec 2,51 ha créées), soit presque 3 fois la surface détruite. A cela s'ajoute la sécurisation de 4,1 ha de zone humide sur le site de Salignac nord (pas de gain fonctionnel ici, mais sécurisation et gestion de la zone humide en faveur de la biodiversité).

Au sujet des espèces, les gains de biodiversité estimés sur les différents sites (après mise en œuvre des mesures) permettent de compenser la dette écologique estimée du projet pour l'ensemble des groupes concernés. Ainsi, les habitats d'espèces perdus sur le site de projet sont recréés sur les sites de compensation et ce, sur des surfaces supérieures qui permettent de tenir compte notamment du temps nécessaire à ce que les milieux restaurés deviennent pleinement fonctionnels.

Des mesures de suivi sont prévues pour évaluer l'efficacité des mesures compensatoires et les réorienter si besoin.

Pour ce qui concerne le contexte agricole du site et les compensations environnementales qui seront mises en œuvre sur une exploitation agricole mixte de bovins et de vigne, une note de synthèse établie par la Chambre d'Agriculture de la Gironde figure en annexe 6.

4-3 Traitement des eaux pluviales avec qualité des eaux rejetées, impact de l'artificialisation des sols sur la recharge de la nappe phréatique, suivi de la qualité de la nappe au niveau du site

Traitement des eaux pluviales avec qualité des eaux rejetées

1. Traitement de la pollution chronique

Sur les zones à risque comprenant les lots et le parking PL, les eaux de ruissellement seront récupérées par des canalisations étanches puis dirigées vers les bassins de rétentions perméables.

Afin d'éviter les risques de pollution, en amont des raccordements sur les bassins, des séparateurs à hydrocarbures seront positionnés, ils permettront le traitement des pollutions chroniques.

Au niveau du parking PL, les eaux de ruissellement seront récupérées par des regards grilles équipées de décantations, puis canalisées vers le bassin de rétention en transitant au préalable par un séparateur à hydrocarbures (Bassin versant 4 du plan Bassins Versants Projet).

Au niveau des lots, le traitement des eaux pluviales sera couplé avec le traitement des eaux d'incendie par la mise en place de canalisations surdimensionnées (étanches) en amont des solutions compensatoires. Ces canalisations permettront également d'isoler les eaux polluées et seront verrouillables. Un séparateur hydrocarbures sera positionné en amont de chaque solution compensatoire de chaque lot. Ainsi la pollution régulière sera traitée, la pollution exceptionnelle sera isolée (Bassins versants 5 à 8 du plan Bassins Versants Projet).

Sur les zones moins à risques (voies de circulation), les eaux de ruissellement seront récupérées par une noue sur accotement. Cette noue permettra la rétention des eaux pluviales. En aval, avant raccordement au réseau public, un séparateur à hydrocarbures sera positionné, permettant la protection du milieu naturel à l'extérieur de l'opération (Bassins versants 1 à 3 du plan Bassins Versants Projet).

Chaque séparateur à hydrocarbures sera équipé d'une vanne permettant la fermeture en cas de pollution accidentelle. Chaque bouche d'égout et grille avaloir sera équipée d'une décantation permettant une première séparation.

Les eaux sont ensuite rejetées au réseau de fossés existants et végétalisés, fossés qui parcourent chacun environ 1 kilomètre avant de rejoindre le réseau hydrographique de la Virvée et du Riou Long.

2. Traitement de la pollution accidentelle

La présence de nouvelles activités va entraîner la circulation de VL/PL et d'engins et l'éventuelle présence de produits de toutes natures, toxiques ou polluants. Des risques de déversement accidentel existent même s'ils sont minimes pour les aménagements proposés.

Dans l'hypothèse d'un accident avec déversement de polluant(s), il sera nécessaire d'intervenir rapidement afin que la pollution atteigne le moins possible le milieu récepteur. Il devra donc être procédé, dans un délai très court, au pompage de ladite pollution au sein des organes amont comme la chaussée, les caniveaux, les avaloirs et, si nécessaire, au sein des zones de stockage. Il sera nécessaire par la suite de remplacer les matériaux des dispositifs et les terres polluées.

Il est à noter la présence de séparateurs à hydrocarbures, ainsi que des vannes de sectionnement sont prévues au sein de chaque bassin de stockage sur le site du projet. Par ailleurs, chaque bouche d'égout et grille avaloir sera équipée d'une décantation permettant une première séparation.

Impact de l'artificialisation des sols sur la recharge de la nappe phréatique

L'étude d'avant-projet géotechnique a mis en évidence des terrains non propices à l'infiltration des eaux pluviales, de ce fait, il est prévu de collecter, stocker puis restituer de façon régulée les eaux pluviales de l'opération vers l'extérieur du site au niveau d'exutoires existants. Des ouvrages de régulation permettront de contraindre le débit de fuite à 3 l/s/ha.

Les bassins de rétention en aval des ouvrages de traitement des eaux polluées, et la noue sur accotement de la voirie d'accès seront perméables et permettront, en dépit de la nature du sol, une infiltration d'une partie des eaux sur site concomitante aux rejets régulés.

Les eaux pluviales issues de l'opération rejoindront in fine le réseau hydrographique via le réseau de fossés existant, comme c'est le cas actuellement. Les fossés recensés sur l'emprise du projet seront remplacés par un réseau EP permettant de récupérer l'ensemble des eaux pluviales issues des aménagements et construction de l'opération. Il a été vu dans l'état initial que le terrain était marqué par une ligne de partage des eaux et que de ce fait une partie des eaux de ruissellement étaient dirigées vers le réseau hydrographique de la Virvée à l'Est et que l'autre partie l'était vers celui du Riou Long au Sud.

Le principe de collecte et de rejet des eaux pluviales du projet de parc logistique a été basé sur un découpage naturel des bassins versants et permet de restituer les eaux au même milieu.

Suivi de la qualité de la nappe au niveau du site

Dans le cadre du suivi de la qualité des eaux de la nappe, il sera mis en place au niveau de chaque rejet, deux piézomètres en aval et un en amont.

La qualité des eaux sera contrôle à minima deux fois par an.

4-4 Traitement des pollutions générées par l'activité du site (déchets, eaux usées, eaux industrielles)

Déchets d'activités

Les déchets produits par le site seront de nature différente :

- les Déchets Industriels Non Dangereux (DIND) tels que le bois de palettes abimées, les cartons / papiers et housses plastiques, la ferraille et les déchets périssables ;
- les Déchets Industriels Banals (DIB) tels que les déchets sanitaires, de repas, de bureau hors tri ou encore les déchets verts issus de l'entretien des espaces verts ;
- les Déchets Industriels Dangereux (DID) issus des opérations d'entretien simples (huiles hydrauliques, aérosols, dégrippants, peintures, chiffons/vêtements souillés, boues des séparateurs d'hydrocarbures).

Une réelle gestion des déchets sera mise en place. Cela passera par :

- un tri des déchets afin d'éviter tout mélanger entre DIB et DIND ;
- s'assurer de la collecte des déchets sur le site puis par les organismes compétents et traités dans des installations autorisées ;
- entreposer les déchets produits dans des contenants adaptés et dans des conditions excluant toute atteinte à l'environnement et notamment à la salubrité publique ;
- privilégier les filières de valorisation par rapport aux filières d'élimination. Les déchets produits par le site se prêteront très facilement à cette recommandation (plastiques, cartons, papiers, bois ou encore métaux) ;
- privilégier la valorisation énergétique si la valorisation matière n'est pas possible ;
- recenser l'ensemble des déchets au sein d'un registre, en pensant bien à relater leur mode d'élimination et leur destination. Cela passera également par une consignation des bordereaux de suivis des déchets dangereux ;
- veiller à l'état de propreté et aux odeurs/envols des dépôts, mêmes temporaires ;
- réduire la production de déchets à la source.

Cette gestion des déchets sera à la fois compatible avec le Plan National de Prévention des Déchets (PNPD) mais également avec le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) de Nouvelle-Aquitaine.

L'ensemble de ces mesures permettront d'assurer la collecte et le tri des différents déchets au sein du site puis d'assurer leur valorisation (matière ou énergétique) ou leur élimination.

Eaux usées

Les eaux usées, provenant des bureaux et locaux sociaux, seront collectées dans un réseau spécifique constitué de canalisations enterrées et de regards conformes aux prescriptions du Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable et d'Assainissement du Cubzadais-Fronsadais (SIAEPA).

Ce réseau d'assainissement privé sera séparé du réseau de collecte des eaux pluviales.

Des essais préalables comportant un passage caméra et des tests d'étanchéité seront réalisés avant raccordement au réseau d'assainissement public

Eaux industrielles

Les seules eaux industrielles générées par les activités du site seront les eaux de nettoyage des sols des halls de stockage des marchandises.

Les sols seront nettoyés au moyen d'autolaveuses industrielles. L'eau nécessaire à ces autolaveuses proviendra d'un système de récupération et de stockage des eaux pluviales de toiture des locaux techniques.

La vidange des eaux de lavage sera réalisée dans une aire dédiée constituée d'une dalle béton imperméable munie de caniveaux de décantation permettant capter les pollutions éventuelles des eaux de lavage.

Les eaux de lavage ainsi traitées pourront alors être rejetées dans le réseau d'eaux usées, en conformité avec les prescriptions du SIAEPA.

4-5 Problème de l'accès pour les véhicules utilisant la N10 dans le sens Nord Sud, résistance du pont

L'étude de trafic réalisée par le cabinet ITER dans le cadre de notre projet et figurant au dossier de demande d'autorisation prend en compte l'ensemble des flux VL et PL générés par le projet, ainsi que les flux existants au niveau de l'échangeur Peujard/Gauriaguet bourg de la N10.

Les flux de transit constatés sur la N10 sont importants : ils représentent environ 23 000 véhicules/jour avec une proportion importante de poids lourds (entre 30 et 35% soit environ 8 000 poids lourds/jour)

Les flux locaux constatés au niveau de l'échangeur représentent environ 1 100 à 1 200 véhicules/jour à l'est et environ 2700 à 2 800 véhicules/jour à l'ouest.

Les flux générés par le projet seront en hypothèse haute de 550 véhicules légers/jour et 280 poids lourds/jour.

Le secteur ne présente pas de caractère particulièrement dangereux. Un seul accident est recensé sur le giratoire où se connecte le projet sur la période 2005-2016.

La connexion du projet à la voirie publique se fera en un seul point, au niveau du giratoire de la rue Bois Marin. Le projet élaboré par le centre routier départemental prévoit un réaménagement de ce giratoire avec la création d'une nouvelle branche pour accès au site du parc logistique.

Photo aérienne du rond-point entre la rue Bois Marin et la N10, et projet de raccordement

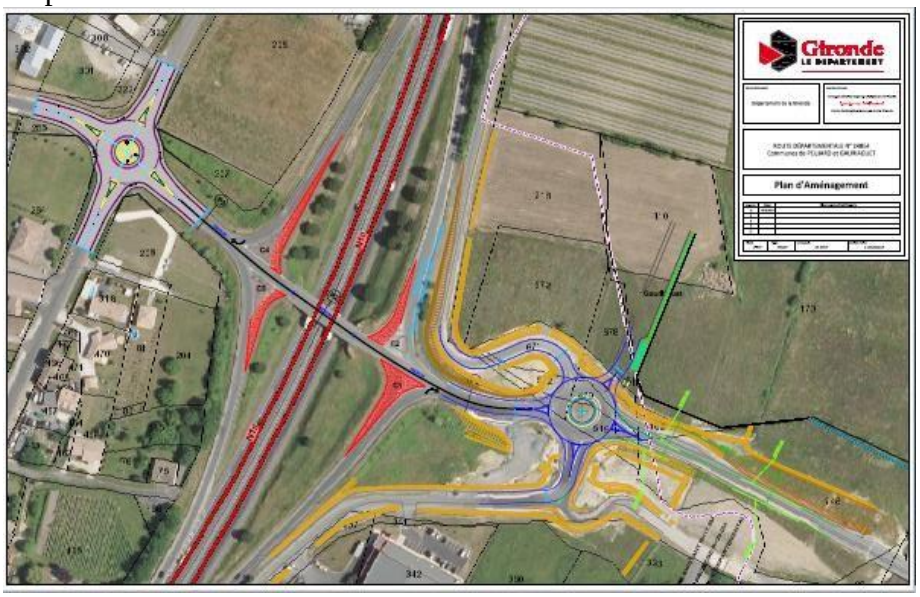
L'augmentation du trafic inhérente au projet sera variable selon les voies tout restant très en deçà des limites de capacité d'écoulement de ces voies. Les différentes bretelles d'accès à la N10, qui sont les voies les plus sollicitées, présentent encore des capacités très confortables : seulement 31% de leur capacité est utilisée en heure de pointe.

Quel que soit la période, et notamment sur les heures les plus chargées, l'apport de flux supplémentaires liées au projet ne constituera pas un facteur direct de blocage, le calibrage des infrastructures actuelles étant suffisant pour accueillir ces nouveaux flux.

De plus, la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques (DIRA), nous a confirmé que le pont sur la N10 est un pont cadre en béton précontraint largement dimensionné pour supporter les flux supplémentaires engendrés par le projet.

Ceci garantit que l'intégralité du flux routier d'accès au projet, en entrée comme en sortie, sera réalisé au niveau de l'échangeur Peujard/Gauriaguet Bourg de la N10 sans risque de débordement du trafic sur l'échangeur de Marsas – Cubnezais ou celui de Saint André De Cubzac.

En complément de l'étude de trafic ITER, le Centre Routier Départemental de la Gironde (CRD33) a envisagé le réaménagement du carrefour à 4 stops du Bois du lion par la création d'un nouveau giratoire ainsi que l'interdiction des tourne-à-gauche sur les bretelles d'accès à la N10 suivant le plan ci-dessous :

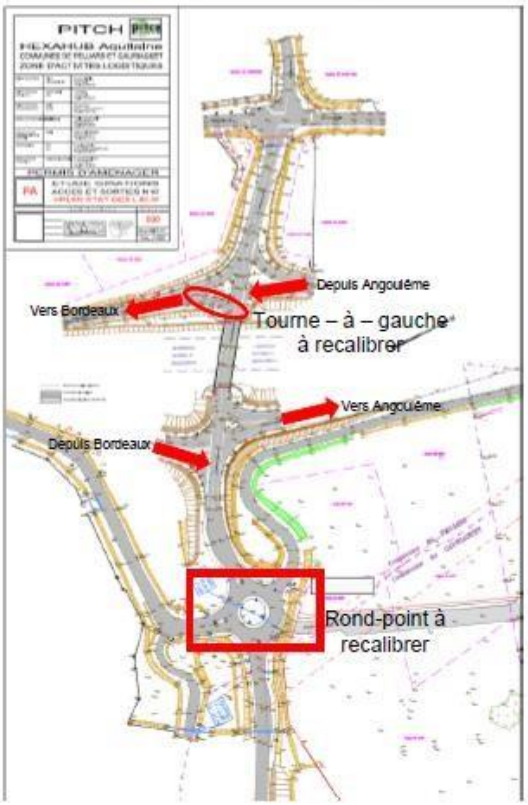


Ce projet de création d'un nouveau giratoire a reçu un avis défavorable du conseil municipal de Peujard (observation 40 sur le registre Permis d'Aménager de Peujard).

Lors de la réunion tenue le 18 janvier 2023 en Mairie de Peujard et sous l'autorité de la Communauté de Communes du Grand Cubzaguais, en présence du CRD33, il nous a été demandé d'étudier une solution alternative à ce nouveau giratoire, en utilisant les tourne-à-gauche existants et en intégrant des aménagements nouveaux pour la sécurité des piétons et cyclistes (aucun aménagement de ce type n'existe actuellement).

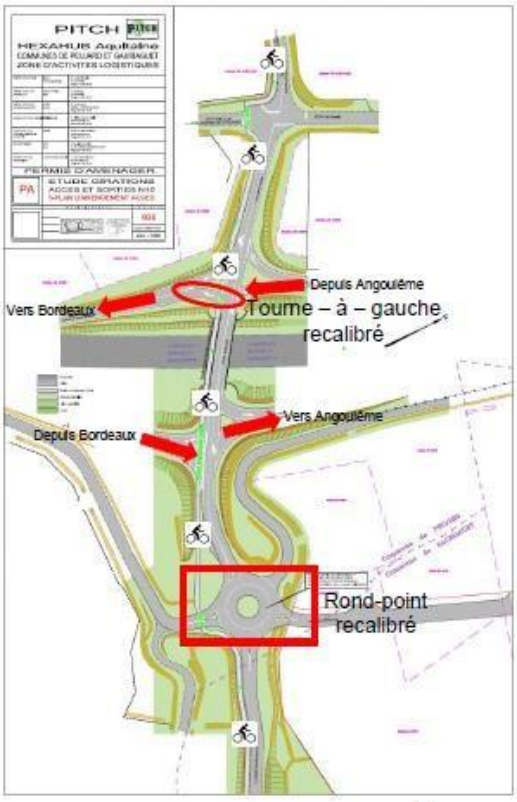
Nous avons donc proposé à la DIRA ainsi qu'au CRD33 et aux élus le plan d'aménagement suivant :

Etat existant de la voirie et des accès :



- Un seul tourne-à-gauche à recalibrer.
- L'augmentation du trafic liée à l'activité du site ne vient pas impacter le bon fonctionnement du rond-point et des accès à la RN 10. *Source : étude trafic de l'autorisation environnementale unique.*
- Aucun camion en provenance et à destination du futur parc Hexahub Aquitaine ne traversera la commune de Peujard.
- Le rond-point existant sera recalibré selon les recommandations du centre routier départemental.
- Aménagement d'un cheminement doux bidirectionnel prévu (vélos / piétons).
- Réflexion à mener avec les élus de Peujard sur le traitement paysager de l'entrée de Peujard.

Etat futur de la voirie et des accès :



Ce projet ne vient pas modifier le carrefour des 4 stop du Bois du Lion, tel que souhaité par la Mairie de Peujard, et oriente l'intégralité des flux routiers d'accès à la N10 directement sur les bretelles existantes. Un seul tourne-à-gauche devra être recalibré pour garantir la bonne giration des poids lourds.

Ce projet intègre également un axe cyclable bidirectionnel sécurisé.

Ce projet étant sous maitrise d'ouvrage publique, avec une participation financière de PITCH IMMO au travers d'une convention de financement, nous sommes dans l'attente de la validation de cette proposition par les services compétents.

4-6 Circulation douce (piétons, cyclistes) entre Gauriaguet et Peujard

Les voiries actuelles au niveau de l'échangeur de la N10 Peujard/Gauriaguet Bourg ne possèdent pas d'équipements piétons ou cyclables, rendant peu sécuritaire la pratique des modes actifs.

Nous avons donc demandé au bureau d'études ITER de projeter un schéma des circulations douces afin d'améliorer les conditions de sécurité, notamment des collégiens, entre Gauriaguet et l'établissement situé à Peujard.

L'objectif est d'accompagner l'augmentation de flux généré par le projet, mais aussi d'améliorer les conditions de circulation en modes actifs entre les deux communes qui sont actuellement très dégradées (trottoir étroit sur le pont, traversée des embranchements de bretelles non traitée, …)

Le plan d'aménagement ci-dessous propose une infrastructure complète sur le périmètre d'accès au projet :

- Il privilégie un aménagement en voie cyclable bidirectionnelle plutôt qu'en double voies unidirectionnelles, qui permet de limiter les intersections et clarifier les usages ;
- Il privilégie le côté sud pour limiter le nombre d'intersections mais aussi pour réduire les interactions avec les flux directement en lien avec le projet, dont les poids lourds ;
- Il préconise un encorbellement sur le pont pour s'affranchir des contraintes d'emprise globale, ce qui permet parallèlement d'offrir une sécurisation maximale sur cette section ;
- Il propose un traitement spécifique des intersections, en particulier au niveau des bretelles d'accès à l'A10, pour rendre les carrefours plus lisibles et donc plus sécurisés ;
- Il permet d'envisager des continuités sécurisées avec les communes de Gauriaguet et Peujard, notamment pour les scolaires se rendant de Gauriaguet au collège de Peujard à pied, à vélo ou en trottinette.

4-7 Ferroutage : faisabilité, existence, impact sur le RER girondin

SNCF RESEAU a réalisé une étude de faisabilité (Réf :500000/ITE Gauriaguet/Assemblage/Notice ITE Gauriaguet).

Cette étude permet d'affirmer la faisabilité technique du raccordement fer de notre projet de parc d'activités logistiques en mettant en perspective plusieurs solutions techniques répondant aux besoins d'exploitation ferroviaires du site HEXAHUB.

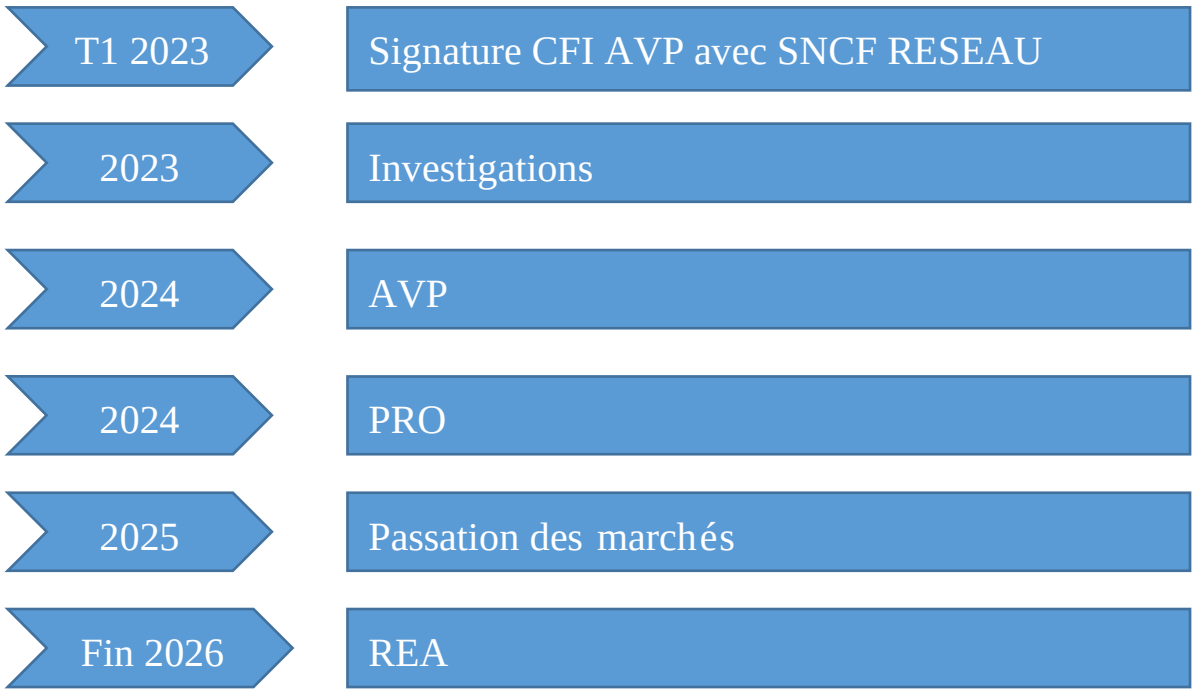
Une analyse multicritère a permis de dégager une solution adaptée au regard des impératifs d'exploitation du réseau SNCF et des besoins du site.

- Le tonnage prévisionnel est d'environ 15 000 T par an au démarrage de l'activité.
- Ce seront des trains complets de 30 wagons environ d'une longueur de 450 mètres.
- Les marchandises sont transportées par containers uniquement (pas de vrac solide ou de liquides).

ALTAREA et SNCF RESEAU consolide une convention de financement pour la réalisation d'étude AVANT PROJET. Ces études doivent démarrer au début du premier semestre 2023 pour un objectif de mise en service en 2026.

La compatibilité du raccordement ferroviaire de la plateforme logistique HEXAHUB AQUITAINE et la ligne du RER Girondin Saint-Yzan-de-Soudiac/Saint-Mariens - Bordeaux-Saint-Jean – Langon sera validée dans les études de conception par un volet d'étude d'exploitation dans un contexte de RER Girondin en fonctionnement. Cette étude d'exploitation du RER Girondin devra intégrer les circulations existantes y compris celle de la plateforme logistique. SNCF RESEAU devra prendre en compte ces données dans ces études. Par ailleurs, SNCF RESEAU a bien précisé lors des études préliminaires que les circulations ferroviaires de la plateforme sont prévues en dehors de la période journalière consacrée à la circulation des trains voyageurs évitant ainsi les conflits entre ces types de circulations. L'étude préliminaire de faisabilité ITE de SNCF réseau précise que « ***quelle que soit la solution retenue, la desserte ne pourra être réalisée qu'en dehors de la période journalière consacrée à la circulation des trains de voyageurs.*** »

Planification de l'opération



4-8 Répartition des ressources locales générées par l'existence du site

L'étude du cabinet fiscaliste Afis Consulting datant du 21 février 2023 donne la répartition suivante en ce qui concerne les taxes d'urbanisme (taxe d'aménagement et taxe d'archéologie préventive), les taxes foncières et les cotisations foncières des entreprises :

	Commune de Gauriaguet	Commune de Peujard	Communauté de communes	Département	Etat
Taxe d'aménagement	0 € (PUP)	0 € (PUP)	0 € (PUP)	1 110 891 €	-
Taxe archéologie préventive	-	-	-	-	341 812 €
Taxes Foncières annuelles	597 581 €	37 704 €	-	-	-
Cotisations Foncières des Entreprises annuelles	-	-	302 748 €	-	-

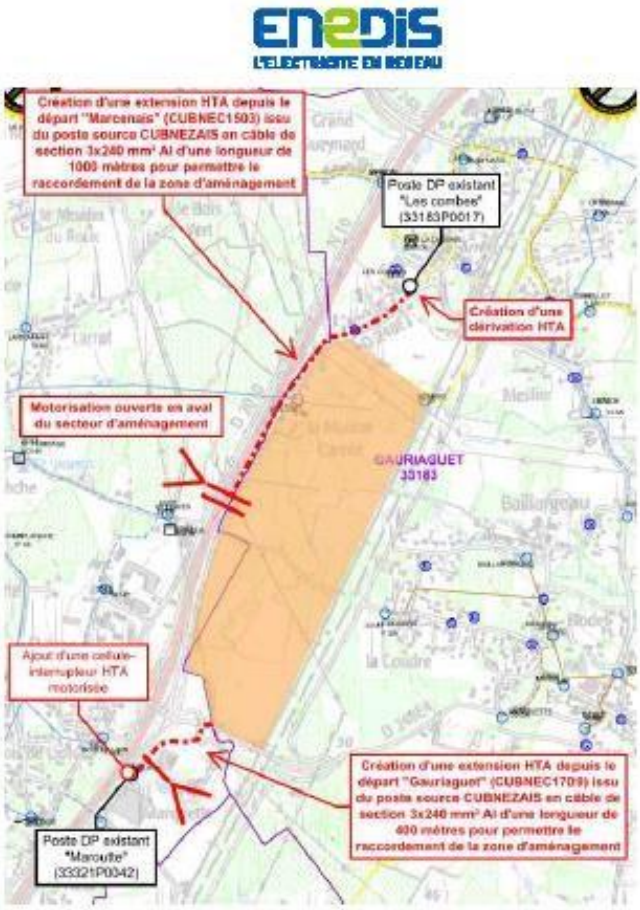
En raison de l'existence d'un PUP, le projet n'engendrera pas le paiement de la PFAC.

4-9 Impact du fonctionnement du site du point de vue de l'alimentation électrique

Les services d'ENEDIS ont confirmé la possibilité de fournir l'alimentation électrique nécessaire au projet à partir des infrastructures existantes.

L'étude technique de raccordement menée par ENEDIS prévoit le raccordement de ce nouveau projet au réseau public de distribution électrique par la création d'un réseau HTA enterré entre le poste 33183P0017 « Les Combes » et l'entrée du projet ainsi que la création d'un réseau HTA enterré vers le poste 33321P0042 « Maroute » pour le bouclage HTA.

Ces aménagements sont représentés sur le schéma ci-dessous :



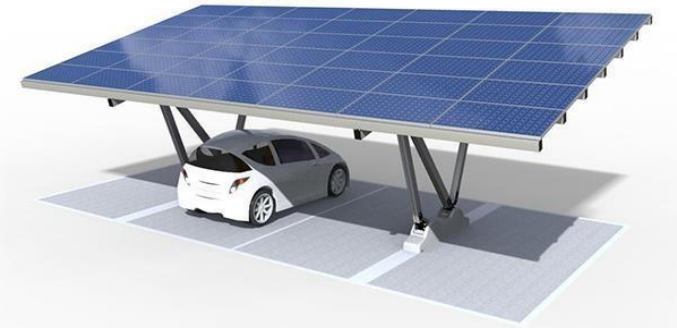
Le projet porte une forte ambition environnementale et s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Le recours à des énergies renouvelables permettra de fortement diminuer les consommations énergétiques du site et réduire très fortement l'empreinte écologique du site.

Le projet prévoit ainsi une production d'énergie électrique par des panneaux photovoltaïques positionnées en toiture des bâtiments ou en ombrières de parking.

Le groupe ALTAREA a conclu un partenariat avec le groupe EDF Solutions Energétiques afin de maximiser la production d'énergie bas carbone et favoriser l'auto-consommation.

Cette démarche conduira à faire intervenir les équipes EDF sous le pilotage des équipes ALTAREA sur le calibrage des équipements de production d'énergie solaire, la conception et la mise en œuvre des équipements ainsi que sur leur exploitation et maintenance, tout au long du cycle de vie des immeubles.



4-10 Influence sur l'emploi local

Le territoire du Grand Cubzaguais assiste à une hausse sensible du nombre de demandeurs d'emplois liée à une faiblesse du tissu économique local et à un afflux de nouveaux habitants (cf courrier de la Communauté de Communes du Grand Cubzaguais en annexe 7).

Le projet de parc d'activités logistiques constitue une réponse pertinente à cette situation en permettant la création à terme de 700 emplois environ adaptés au bassin d'emploi local.

En effet, le lycée Philippe Cousteau de Saint André de Cubzac propose plusieurs formations dans le domaine de la logistique, notamment un bac pro logistique, un bac pro maintenance des équipements industriels, ainsi qu'un CAP opérateur/opératrice logistique.

Ainsi, le projet permettra de générer les emplois comme suit :

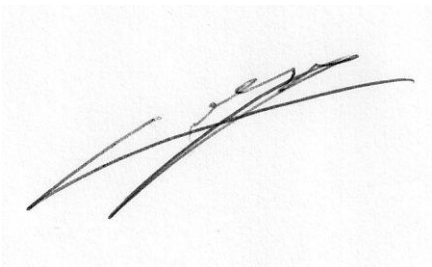
- En phase chantier (travaux d'aménagement et de construction du Parc) :
  - Un effectif moyen de 150 personnes environ
  - Sur une durée de 4 ans
  - Soit plus de 1 million d'heures de travail
- En phase d'exploitation :
  - Création de 600 à 750 emplois à temps plein (18 emplois à l'hectare)
  - Des profils et des qualifications variés
  - Ces emplois bénéficieront directement au bassin d'emploi local
  - Des clauses sociales mises en place pour favoriser l'insertion sociale

L'activité développée par cette plateforme de dernière génération permettra de créer jusqu'à 750 emplois à temps plein sur des qualifications et des profils variés présentés ci-dessous :

typologie métiers entrepôt logistique			
désignation	**tache**	**formation**	**diplôme**
cariste	manipulation des marchandises	CAP / BAC Pro	
chef de quai	assure la réception et distribution	CAP / BAC Pro	
préparation des commandes	préparation commandes et contrôle procédure	CAP / BAC Pro	
responsable expédition / livraison	planning et relation clients / fournisseurs	DUT / BTS / école spécialisée	BAC + 2
gestionnaire de stock	organise le stockage	BAC Pro / DUT	BAC +2
acheteur	mise en places des outils et négociation commerciale	école de commerce ou gestion	BAC +2 / BAC + 5
responsable logistique	conçoit et organise les stratégies logistiques	école ingénieur / commerce / logistique	BAC +2 / BAC + 5
directeur supply chain	optimise la chaine logistique, gère l'opérationnel	école ingénieur / commerce	BAC +5
analyste logistique	procédures d'amélioration, maitrise cout et délais	école ingénieur / commerce / logistique	BAC +2 / BAC + 5
SAV	gestion des retours	CAP / BAC Pro	
marketing	stratégie marketing	école ingénieur / commerce / logistique	BAC +2 / BAC + 5
métiers du transport	distribution	formation spécialisée / CAP	
responsable maintenance	maintenance technique du bâtiment	BTS	
les nouveaux métiers liés à la mécanisation des entrepôts et aux nouveaux process			
responsable maintenance des systèmes industriels	maintenance de l'outil industriel	école ingénieur / DUT	BAC +2 / BAC +5
Responsable S&OP	prévision des ventes par gamme	école ingénieur	BAC +6
DATA miner	traitement des flux d'information / gestion du risque	école spécialisée statistique et Big Data	BAC +5

Les réponses fournies par le pétitionnaire dans son mémoire répondent pleinement aux attentes du commissaire-enquêteur.

Fait à Mérignac, le 3 mars 2023
Le Commissaire Enquêteur



Maurice Capdevielle-Darré

Annexe 1 Observations sur le registre ICPE Mairie de Gauriaguet

1) Observations de M Tabone Alain (Maire de Cubzac les Ponts)

Ce projet a un embranchement fer.
Toutes les compensations foncières ont eu lieu conformément à la demande de la commission environnementale.
Pour moi, ancien de la logistique, dans 3 à 4 ans beaucoup de poids lourds seront équipés en hydrogène. Des pays comme la Suisse ont déjà autorisé ces équipements.
De plus les bâtiments seront équipés de panneaux photovoltaïques.

2) Observations de Mme Rodriguez Nathalie (adjoint au Maire de Gauriaguet)

Le site retenu pour ce projet de parc logistique pour Gauriaguet ne présente pas de faune et flore remarquables.
Les bâtiments seront munis de panneaux photovoltaïques.
Il est d'un accès direct à la RN 10 et un embranchement fer SNCF est programmé pour 2026.

3) Observations de Mme Miot Chantal

Ce projet de parc logistique de 40 hectares est le bienvenu sur Gauriaguet et ses communes environnantes car porteur d'emplois et permet de désenclaver la rocade bordelaise pour répartir plusieurs plateformes autour de Bordeaux pour redistribuer et diminuer l'impact routier et la pollution.

4) Observations de M Richet Hélène (adjointe au Maire de St André de Cubzac)

Je souhaite exprimer mon opposition au projet de construction d'une zone d'activités logistiques sur la commune de Gauriaguet.

- ⇨ Artificialisation des sols

Alors que le territoire est déjà fortement artificialisé et que la zone de captation pour l'alimentation de la nappe phréatique se réduit, il est temps de réduire.

- ⇨ Augmentation des gaz à effet de serre

Alimentation des bâtiments en énergie, augmentation du nombre de véhicules, le supplément d'activité entraine forcément des émissions supplémentaires qui contribuent à augmenter le dérèglement climatique.

- ⇨ Pollution de l'air

Les particules émises par les camions sont responsables de + de 40 000 morts chaque année. Les habitants de ce territoire sont déjà fortement empoisonnés par ces particules, faut-il en rajouter ? NON !

- ⇨ Déforestation et préservation d'espèces protégées

La destruction d'une forêt a toujours des conséquences extrêmement graves sur les puits de carbone. Nous savons qu'il faut 10 min pour couper un arbre et lui faire perdre le carbone qu'il a mis plusieurs dizaines voire centaines d'années à stocker. Ici le projet détruit plusieurs espaces boisés. L'inventaire de la flore a répertorié plusieurs espèces protégées dont 4 en très grand danger qui bénéficient d'un statut de protection.

- ⇨ Destruction de zones humides

10,15 ha de zones humides détruites c'est des milliers d'insectes, de plantes et d'oiseaux qui ne pourront continuer à vivre dans cette zone.

- ⇨ Une perte considérable et irréversible de terres cultivables

Près de 40 ha de terres cultivables qui pourraient être utilisée par des agriculteurs locaux afin de produire une alimentation saine et locale.

- ⇨ Des nuisances sonores accrues

90 décibels c'est le niveau atteint entre les camions et les moteurs des frigos. L'augmentation des nuisances déjà importantes dans cette zone ne fera que rendre cette zon avec une qualité médiocre. Les habitants devront subir ou partir !

- ⇨ Perte de la biodiversité animale

Un certain nombre d'oiseaux et de mammifères ont été inventoriés. L'artificialisation de leur habitat augmenterait le danger d'extinction des espèces les plus menacées comme le chardonneret.

En résumé, cette plateforme logistique n'apporterait que des graves nuisances atmosphérique, sonores, lumineuses, visuelles, hydrologiques supplémentaires à des habitants et des habitants déjà fortement éprouvés par la présence de la LGV, de la RN 10 et du trafic aérien.

5) Observations de M Jeannet Serge

Je suis totalement favorable à l'exploitation de cette plateforme logistique avec les mêmes arguments que ceux que j'ai développés sur le registre du permis de construire.

6) Observations de Mme Gaudoneix Marie-José

Entièrement favorable à ce projet pour répartir plusieurs plateformes autour de Bordeaux avec des emplois à la clé.

Annexe 2 Observations sur le registre Permis d'aménager Mairie de Gauriaguet

1) Observations de M Tabone Alain (Maire de Cubzac les Ponts)

Ce projet est bien fléché au SCOT de 2008 confirmé en 2011 (Zone logistique communes de Peujard/Gauriaguet) bien conforme afin de dynamiser ce secteur.
Il est bien prévu un embranchement fer pour desservir cette zone logistique (voir Mme Biaujaud direction territoriale SNCF Réseau).
Le groupe ALTAREA porteur du projet est un développeur de projet éco au travers de la France.
Ce parc logistique pourrait apporter au territoire entre 500 et 700 emplois qui correspondent à notre population (voit Pôle emploi et la mission locale avec formations des jeunes. Il y a une section logistique au Lycée Cousteau à St André de Cubzac. Le groupe ALTAREA a prévu un bâtiment de formation sur place.
La situation géographique au Nord de la métropole en bordure le RN 10 est idéale pour ces activités. Cela limitera les véhicules poids lourds sur la rocade qui est saturée aux heures de pointe. Il n'y aura pas plus de véhicules sur cet axe car ces poids lourds rouleront demain à l'hydrogène pour une partie.

2) Observations de M et Mme Labrousse

Nous sommes pour ce futur projet qui apportera des emplois dans la commune de Gauriaguet et ce qui est bien c'est que les bâtiments seront équipés de panneaux solaires photovoltaïques.
Cette zone logistique apportera un renouveau dans la commune.

3) Observations de Mme Rodriguez Nathalie (adjoint au Maire de Gauriaguet)

Je suis extrêmement favorable à ce projet de parc logistique sur Gauriaguet.
En effet, il sera porteur d'emplois dans la filière logistique sur notre territoire, il répond à un besoin de dynamisme pour notre commune et lui apportera la source de revenus nécessaire.

4) Observations de M Richet Hélène (adjointe au Maire de St André de Cubzac)

Je souhaite exprimer mon opposition au projet de construction d'une zone d'activités logistiques sur la commune de Gauriaguet.

- ⇨ Une augmentation majeure du trafic routier

Le projet prévoit l'arrivée journalière de près de 500 poids lourds et de 325 voitures. La RN 10 est déjà impactée par un flux important de camions. Les temps de trajet des habitants aux heures de pointe seraient obligatoirement allongés. Ce qui aurait pour effet de dégrader leur cadre de vie.

- ⇨ Une augmentation de la consommation de l'énergie

Alors que le gouvernement demande aux citoyens et aux entreprises de réduire la consommation de l'énergie, la construction et l'utilisation des entrepôts nécessitent pour leur éclairage et leur fonctionnement de grandes quantité d'énergie.

- ⇨ Une importante consommation de matières premières

Autant pour la construction des entrepôts nécessitent l'utilisation de matières premières dont l'extraction et le transport sont à la source de nombreux conflits mondiaux et de destruction de la biodiversité.

- ⇨ Des déchets supplémentaires

Alors que notre territoire est déjà saturé par la quantité de déchets à traiter. Les entrepôts et leurs utilisations sont à la source de production importante d'emballages, de produits endommagés ou non vendus qui seront jetés

- ⇨ Des emplois fragiles et des annonces invérifiables

L'installation de ses plateformes de logistique et régulièrement argumentée par les promoteurs comme créatrice d'emplois. C'est le cas à Gauriaguet puisque le promoteur en promet 700. Ne soyons pas dupes, nous n'en savons strictement rien puisque à aucun moment le promoteur s'engage. Beaucoup d'emplois humains dans ce secteur sont facilement robotisables et les leaders comme Amazon ont même racheté le leader mondial « Kirasystems » à cet effet. Que dire des emplis restants dont les salaires dont les salaires souvent réduits pour des horaires en 2 huit laissent les plus fragiles en difficultés, la plupart précaires ou intérimaires. Ajoutons à ce cocktail les conditions de travail, le bruit, ma pollution ; la pénibilité. En résumé cette plateforme logistique n'est pas celle qui est promise et que les cubzaquaises et les cubzaquais méritent. Une menace supplémentaire pour le commerce de proximité.
Toutes ces plateformes sont souvent liées au e-commerce. Soutenir ces multinationales en leur permettant de s'installer sur notre territoire ne fera que porter un coup fatal à nos centres villes déjà désertés.

- ⇨ Un nouveau parc logistique alors qu'il en existe déjà un en Gironde

Il existe déjà à Bruges et à Cestas et ils sont loin d'être saturés - les probables baisses de volumes chez de nombreux industriels dues aux hausses des coûts de l'énergie risquant d'accentuer ce phénomène de non optimisation des moyens existants.
En conclusion, ce projet n'a aucun intérêt, il est complètement anachronique et ne devrait pas avoir d'autorisation.
Je m'interroge aussi sur le possible conflit d'intérêt du Maire actuel qui possède une importante superficie de terrains situés dans la zone du projet.

5) Observations de M Jeannet Serge

Pitch immo groupe Altaréa, répond à un aménagement du territoire souhaité depuis plus de dix ans, cet aménagement est inscrit au SCOT du Cubzaquais.
Le grand cubzaquais compte en 2019 et d'après l'INSEE 9 % de chômeur dans la tranche des 15 à 64 ans (EMP T1 2019) soit plus de 2 000 chômeurs. Altaréa prévoit 600 à 750 emplois direct et recrutera localement avec pôle emploi et la mission locale. Les emplois prévus sont adaptés à la qualification locale et les formations en cause seront développées.
Les emplois locaux diminueront les véhicules sur le trajet Gauriaguet – Bordeaux.
De même les camions venant du Nord n'iront pas jusqu'à la rocade bordelaise pour aller à Cestas et encombrer l'autoroute.
Le Train (SNCF) remplacera un nombre important de camions dans les deux sens.
Gauriaguet possède une gare SNCF qui permettra la venue en transport collectif.
Ce projet s'inscrit dans une perspective de développement durable, l'ensemble des impacts environnementaux du projet sont compensés par la mise en place d'un programme de gestion écologique sur 45 ha situés à proximité du site en partenariat avec la chambre d'Agriculture. Les zones humides sont totalement compensées sur des terrains équivalents.
Cette zone située entre la RN 10 et les lignes SNCF et TGV n'a pas d'autre avenir. Le travail sur la façade coté RN 10 permettra une vue végétalisée.
EDF exploitera les panneaux photovoltaïques en toiture des futurs bâtiments de l'opération.
L'opération suivra une démarche de certification environnementale dans l'objectif de l'obtention du label BREEAM mention Very good.
Les commerçants locaux y trouveront des clients, un commerce de produits locaux en circuit court fera partie des compensations.
Une aire de covoiturage est prévue dans la zone et les ronds-points seront créés ou améliorés.
Un apport financier par les taxes bénéficiera à la communauté de communes et à la commune.

6) Observations de M Rive Christian

Bienvenue au parc logistique pour plusieurs raisons :

- désenclavement de l'autoroute A 10 donc de la région bordelaise
- répartition du travail
- création d'emplois
- dynamisme des communes environnantes
- moins de pollution

Favorable au permis de construire puis au permis d'exploiter.

7) Observations de M Favre Didier (adjoint Mairie de Gauriaguet)

Je suis favorable à ce projet.
Cela permettra de délocaliser le travail sur Bordeaux et amènera des emplois supplémentaires.
En espérant que ce projet sera réalisé le plus rapidement possible.

8) Observations de M Bernard

Je suis favorable à ce projet cela permettra à avoir du travail sur la commune, évitant de prendre la route de Bordeaux, améliorera la qualité de vie des salariés qui n'auront pas à faire 1h30 le matin et 1h30 le soir pour le trajet du travail.

9) Observations de Mme Gaudoneix Marie-José

Je suis favorable à ce projet qui permettra à la commune de créer des emplois et donnera du dynamisme à la commune.

10) Observations de M Guibert Olivier (conseiller régional et collaborateur parlementaire de la députée Edvige Diaz)

Total soutien à ce grand projet d'envergure dans notre ruralité. Création d'emplois, qualifiés ou non, accessibilité en bordure de la RN 10 (un atout important) couplée à un accès ferroviaire (transport fer). L'implantation d'une plateforme logistique sur notre territoire des « oubliés » correspond à notre politique de démétropolisation, permettant aux futurs employés de ne pas être confrontés aux embouteillages, économisant sur le carburant au summum de l'inflation actuelle sur les produits énergétiques.
Une volonté de nos élus locaux et de la population dont ils sont les représentants.
Merci à Messieurs les Maires de Gauriaguet et de Peujard pour la mise à disposition de ce projet prometteur – Altaréa, leader sur ce marché est un gage de qualité.

Edwige Diaz
Députée de la 11ème circonscription de Gironde

Annexe 3 Observations sur le registre Permis d'Aménager Mairie de Peujard

1) Observations de Mme Renou Martine et M Renou Christian

Nous ne sommes pas favorables au projet parc d'activité logistique. Nous subissons actuellement d'importantes nuisances sonores dues à la N10.
Ce projet accentuera ces nuisances « pas de mur anti-bruit le long de la N10 coté Peujard » et baisse de la valeur immobilière (600 emplois dans 600 véhicules supplémentaires + camions).
Pollution visuelle, sonore, et pour la santé CO_2 très bon pour les bronches …

2) Observations de Mme Denis Geneviève et M Denis Daniel

Nous ne sommes pas favorables au projet parc d'activité logistique.
L'installation de ce parc logistique sur notre commune au lieu-dit Bois de Lion va avoir un impact sur la valeur immobilière de nos biens.
De plus cela va avoir un impact sur les nuisances de l'air, atmosphérique et sonore.
La circulation sur le réseau routier (RN10) est déjà très importante (Poids Lourds et VL). Cela occasionne un important niveau sonore vu qu'il n'y a pas de murs anti-bruit. De plus depuis la mise en service de la LGV Bordeaux-Paris, la nuisance sonore a augmenté.
Pollution amplifiée de gaz à effet de serre, CO2 etc …
Destruction de sa faune et de sa flore.
Ce projet va apporter trop nuisances avec un apport de Poids-Lourds conséquents.

3) Observations de M Dejax Johan et Mme Dejax Annick

Nous ne sommes pas favorables à ce projet.
En effet, nous subissons la nuisance sonore de la N10 qui ne font qu'augmenter et voyons pas de mur anti-bruit . Nous n'avons pas besoin d'amplifier cette nuisance. En plus ce projet va considérablement dégrader sa faune et sa flore. Et la pollution qui va avec gazoil, huile moteur, gaz d'échappement. Et en dernier point le trafic qui va être fortement impacté.

4) Observations de M et Mme Seuve Jean-Luc

Nous ne sommes pas favorables à ce projet de logistique qui va augmenter les nuisances sonores, abîmer la route de servitudes qui n'ont pas été étudiée pour ce nombre de camions amplifiés par le nombre et nous empêcher souvent d'accéder à la sortie Peujard avec notre véhicule.
Nous sommes totalement opposés que ces bahuts descendent aux 4 Stops de Peujard pour rejoindre leurs locaux de transactions, cela va occasionner une grosse gêne de circulation pour les habitants de Bois de Lion et autre.
Ensuite nous subissons le bruit actuel et si en plus vous augmentez le nombre de camions de 5h du matin à 23h le soir, comment dormons-nous ? Comment profiterons-nous de nos jardins sachant que nous n'avons toujours pas de murs anti-bruit ce que nous demandons tous depuis 2016.
Les structures actuelles (routes, pont, rond-point n'ont pas été effectués pour ce genre de trafic.
Pour éviter que les camions descendent aux 4 Stops modifier la sortie Peujard en venant d'Angoulême pour faciliter le tourne à gauche pour la direction Gauriaguet.
Pas de suppressions de trottoirs afin de permettre aux marcheurs et élèves du collège de Peujard pour rejoindre leur domicile Gauriaguet.
Avec le bruit que vous voulez intensifier par le nombre démesuré de camions comment profiter de notre jardin.
Nous sommes opposés à ce projet démesuré.

5) Observations de Melle Lassagne Céline

Je ne suis pas favorable à ce projet qui va nuire à la commune, aux habitants à proximité et aux usagers qui empruntent la sortie Peujard-Gauriaguet. Les infrastructures routières et le pont

n'ont pas été étudié pour une telle fréquentation de Poids-Lourds et véhicules. La circulation sera impraticable et accidentogène puisqu'avec 4 stops aucune règle de priorité n'est installée. A ça il faut ajouter le projet d'entreprise située à ces mêmes stops, je ne me souviens plus du nom (stockage de composants plastiques).
Qu'en est-il de la sécurité des piétons et des vélos ? des enfants qui vont au collège depuis Gauriaguet en vélo ? Le projet est dangereux pour eux.
Donc pour des raisons de sécurité, de nuisance sonore, visuelle, écologique c'est une aberration.

6) Observations de M et Mme Lassagne

Ce projet est bien le miroir de notre société.
En effet, que de bouleversements dans la vie quotidienne des Peujardais !
Je passe sur les nuisances sonores et la pollution que va nécessairement engendrer la réalisation, et le fonctionnement de ce projet, pour ne me cristalliser que sur la sécurité des usagers des infrastructures routières.
Je pense qu'il faut prendre en compte le nombre d'enfants de Gauriaguet allant à vélo ou à pied au collège de Peujard, le flux des véhicules se rendant aux commerces de Peujard ; un afflux aussi important de camions et de véhicules d'ouvriers (2X8) relève une propension accidentogène non négligeable.
L'accès à ces bâtiments doit être étudier en tenant compte de ces paramètres.

7) Observations de M et Mme Barrière

Nous ne sommes pas favorables à ce projet qui entrainerait d'énormes nuisances sonores en plus de celle de la voie rapide N10. Un grand nombre de camions nuirait à la sécurité de tous et entraine une pollution supplémentaire. Les routes ne sont pas appropriées à recevoir une si grande circulation.
Habitant au Chai Neuf nous sommes les premiers concernés par la sécurité pour rejoindre le centre de notre commune de Peujard.
Nous nous opposons fortement à la réalisation de ce projet.

8) Observation de M. Meyer Serge

Ce projet avec plusieurs centaines de camions circulant sur les rues et routes de Peujard, et ceci quotidiennement, est simplement une aberration.
Manifestement, certaines personnes ne sont toujours pas persuadées que la « S^{te} tout pour l'Argent » ne fonctionne plus dans le monde d'aujourd'hui. Les futures actions et blocages vont leur rappeler.
N'oublions pas que le leader mondial de ce type de plateforme (Amazon) a décidé de licencier 18 000 personnes dans le monde en automatisant au maximum ses sites de stockage => aucun emploi à terme.
Pensons aussi à la pollution (CO_2, sonore et visuelle).
Non à ce projet qui va détruire notre village.

9) Observations de Mme Laurent

Je ne suis pas d'accord pour que les camions passent par le rond-point car les dégâts sont importants et la commune n'a pas à supporter cela.

10)) Observations de M Rivière Jean-Claude

Je ne suis pas favorable à ce projet hors normes vu les accès pour la circulation de tous ces camions : pont trop léger pour supporter une telle circulation, danger pour les habitants de Peujard et Gauriaguet déjà que la circulation est très dense dans le secteur, carrefour des 4 stops déjà non respecté, nuisance sonore, pollution, perte de valeurs des propriétés environnantes. La commune de Peujard port à port de la commune de Gauriaguet a une surface en mètre carré plus que faible dans le projet mais aurait les plus grands inconvénients dans sa

réalisation. Je suis un ancien élu de la commune de Peujard et je suis plus que contre ce projet hors normes.

11) Observations de M et Mme Mabille Claude

Le projet Pitch sur la commune de Peujard nous semble défavorable. Vu l'impact nocif environnemental, les riverains seront lourdement impactés par le trafic de camions et l'infrastructure des ponts trop étroit pour cette activité. Passage piétons et voie cycliste pour rejoindre le collège trop dangereux même impossible.
Trop de pollution déjà énorme.
La préservation de cet endroit nous semble indispensable et nous sommes en opposition à ce projet.

12) Observations de M Rousseau David

Je suis défavorable à ce projet surdimensionné au regard de l'infrastructure routière existante. Les aménagements proposés sont clairement insuffisants pour répondre aux nuisances sonores, écologiques que ce projet va induire. L'intensification du trafic routier qu'induit ce projet sans aucune mesure viable garantissant la sécurité, la tranquillité et la protection de ce site. Beaucoup de vœux pieux sont indiqués. Les mesures faites pour les nuisances sonores montrent des taux élevés. Qui voudrait vivre à proximité d'un site qui jour et nuit va créer des nuisances sonores de 60 db en plus de la pollution additionnelle engendrés par cette flotte de camions.
C'est NON !

13) Observations de M et Mme Lemaitre

Nous ne sommes pas favorables au projet Pitch car déjà nous sommes envahis de camion. Depuis des années, sur cela nous perdons la valeur immobilière et surtout les nuisances sonores que cela va nous occasionner, et ça va devenir invivable.
M et Mme Lemaitre, Peujard Bois du Lion, pas d'accord du tout à ce projet qui est surdimensionné.

14) Observations de M Dumont Bernard

Pas du tout d'accord sur ce projet !
Déjà trop de camions sur la N 10.
Fini la tranquillité ?
Et la dangerosité d'une circulation intense ?

15) Observations de M et Mme Roulleau

Ce projet est une aberration ! La commune de Peujard supportera toutes les contraintes des camions avec les coûts que cela engendre, ainsi que la dangerosité sur nos routes ! Comment vont faire les élèves qui viennent à vélo ou à pied au collège ?
Nous sommes totalement et farouchement contre ce projet qui n'amènera à Peujard que des nuisances.

16) Observations de M Gronet D

L'augmentation des nuisances, sonores, de pollution, d'imperméabilisation des sols font de ce projet une aberration. La multiplication des camions de force qui accentuera la dangerosité des lieux (proximité du collège) et n'apportera à notre commune que des désagréments.

17) Observations de M et Mme Boinot

Nous sommes défavorables à ce projet en l'état actuel de présentation.
Opportunité économique certes mais à quel prix pour les Peujardais : problème d'accessibilité du site, fréquentation intensive des camions (nuisances sonores, pollution, circulation accrue notamment au moment où les peujardais vont aller travailler (risque d'accident ++).
Il faut absolument revoir les copies.

18) Observations de M et Mme Masson (problème de lisibilité de l'écriture)

De plus cela bloquera de nouvelles entreprises de service qui restent nécessaires à Peujard.
L'emploi sur la commune est plus ouvrier technique et manutentionnaire que de direction.

19) Observations de M Yanez Hélios

Le dossier présenté à l'enquête publique par la société Pitch Immo entre le 3 janvier 2023 et 3 février 2023 est un beau dossier qui montre la volonté des pétitionnaires de faire aboutir cette réalisation. Il peut apporter à notre secteur une dynamique dans bien des domaines. Il n'en reste pas moins qu'après un long travail d'étude je reste sur mon avis exprimé le 11 décembre 2019 en réunion publique à MTL de Peujard ; ce dossier a été mal pensé dès le départ. Les responsables n'ont vu que les aspects économiques et financiers et n'ont compris qu'après que la première condition pour mener à terme ce beau projet c'est l'accessibilité au site par les camions venant du Nord et devant se rendre à l'Est et ceux quittant l'Hexahub pour se rendre au Sud ou au Nord. En d'autres termes la circulation sur le pont enjambant la quatre voies Bordeaux-Angoulême est sous dimensionné pour absorber un trafic de PL dont on ne connaît pas le chiffre exact de camions se rendant sur ce site. On nous annonce 280 camions, dans le document soumis à l'enquête on parle de 480 camions, puis de 600 camions par voie de circulation à l'intérieur de l'Hexahub, comme il y a en a deux , cela fait 1 200 camions.
Le long des bâtiments A, B, C, D il y a 223 places pour que les PL se garent le long des quais de déchargement. L'amplitude horaire de fonctionnement étant fixé de 5h du matin à 23h du soir, on imagine bien que tous ces camions ne vont pas se contenter de rester stationnés le long des quais. Ils vont bouger et d'autres prendront la place. Il y aura une noria de Pl qui circuleront toute la journée à ajouter aux véhicules légers qui sont sur le site. 470 places de VL sont prévus et 750 personnes devraient travailler sur le secteur en 2/8. Comme le fait remarquer le rapport de la MRAe, on nous dit comment rentre la marchandise, on ne nous dit pas comment elle sort. Il n'est pas très difficile de comprendre que les entrepôts dont l'emprise est de l'ordre 383 598 m^2 vont devoir vider tous les jours les marchandises reçues par PL ou par ferroutage. 480 PL + 470 VL + X fourgons de livraison * Y (nombre de rotation par jour) = Z nombre de mouvement à la minute sur le secteur (invivable pour les riverains).
Il faut trouver une solution pour permettre l'accessibilité à ce site par une autre voie que celle du pont de Peujard et des ronds-points situés à l'Est ou à l'Ouest. En 2019, le vice-président du Conseil départemental de la Gironde en charge des infrastructures a rencontré M F Defay en présence des représentants des collectivités locales concernées afin de déterminer les modalités de réalisation des aménagements à prévoir sur le départementale 248E4, entre la RN 10 et la ZA logistique. Trois propositions furent faîtes avec un chiffrage atteignant les 1 365 000 euros. Dans ces propositions une concernait le passage des poids lourds par le Nord le long de la RN 10. Il faut étudier cette possibilité qui pourrait être la solution pour résoudre ce problème majeur. Les habitants de Peujard et tout particulièrement les riverains du Bois de Lion qui ont assez de nuisances liées à la quatre voies, au train, à la LGV, aux motos ne veulent pas de cette nouvelle structure si elle doit perturber davantage le bien-être de tous.
Je rappelle que :

- 800 de nos citoyens empruntent cette voie de passage pour de rendre à leur travail tous les jours. Qu'aujourd'hui il faut 1 à 1h30 de route pour se rendre dans l'agglomération bordelaise, autant pour en revenir.
- que les hommes et les femmes de notre pays s'y sont installés pour le calme et la beauté de la campagne.
- que ce problème de l'accessibilité au site a été soulevé dès le mois de décembre 2019 et que le conseil municipal de Peujard a formulé de sérieuses réserves à ce sujet en 2021.

Pour conclure, car il y aurait encore à dire, Oui pour ce projet, non, non et non à la solution retenue pour accéder au site. Il faut travailler à un accès par le Nord puis le long de la RN 10.

20) Observations de M et Mme Jean

Après avoir lu et écouté les différents arguments nous sommes contre ce projet dans l'état actuel ; nous doutons beaucoup sur le nombre d'emplois mis en avant car depuis quelques années les dépôts logistiques se modernisant à outrance le nombre d'emplois est plutôt à la baisse. Ceci dit le véritable problème est l'accessibilité du site. Le nombre de camions prévus est énorme, sans compter ceux qui viendront s'approvisionner sur le site. Le pont qui enjambe la RN 10 est-il vraiment prévu pour soutenir autant de roulage et de poids ? Nous n'avons aucune info sur la sécurité des vélos et des piétons qui empruntent cet axe.
Le projet de rond-point aux 4 stops est une ineptie, les nuisances seraient plus nombreuses que les avantages.

21) Observations de Mme Massif-Chapon Fabienne

Je ne suis pas favorable à ce projet logistique.
Locataire d'une résidence Gironde Habitat près de la N 10, je subis déjà des nuisances sonores concernant le trafic journalier sur la N 10. Nous avons la chance de bénéficier d'un petit jardin et la multiplication des passages journaliers amplifiera les décibels et nous ne pourrons plus profiter du calme de ce coin de campagne.

22) Observations de Mme Dupas Céline

Cet énorme projet logistique va entrainer beaucoup de nuisances.
Habitante de Peujard depuis de très nombreuses années, je souhaiterais pouvoir conserver la quiétude de ma commune.
L'entrée et la sortie incessante de camions à toutes heures du jour et de la nuit sera une nuisance de taille, sans parler des problèmes d'accès à la RN 10, sur laquelle circulent un nombre inconsidérable de camions.
La largeur du pont n'est pas adaptée à ce type de circulation. Des enfants empruntent chaque jour ce pont pour se rendre au collège à pied ou à vélo.
Pourquoi pas un tel projet mais dans un secteur isolé afin de ne déranger personne ?

23) Observations de *illisible*

Le projet Pitch apporterait beaucoup de trafic qui ne peut être absorbé par l'infrastructure actuelle.

24) Observations de Mme Moreau Céline

Beaucoup trop d'incertitudes, et points obscurs sur ce projet malgré la mise en avant de création d'emploi.
Notre petite commune ne peut accepter ce projet en l'état avec les désagréments que le flux quotidien de camions va générer sur un axe où aujourd'hui nous passons tous pour accéder à la N 10. Nuisances sonores, environnementales, etc… je suis contre.

25) Observations de M Dunguès Fabrice

Quels que soit les cadeaux ou promesses que ces immenses centres logistiques font aux communes, elles ne compenseront jamais la dégradation de notre village et de l'environnement.
Ce fléau d'implantation de ces mégas entrepôts posent questions sur le plan écologique, dont certaines sont même relevées par l'autorité environnementale.
Le flux routier généré entrainera inévitablement un impact sur la qualité de l'air, la congestion du réseau, l'imperméabilisation des sols et les risques d'accident.
L'illusion d'un projet de ferroutage sur une ligne ou démarre le projet du cadencement du « RER Métropolitain » (réunion publique d'octobre 2022) me laisse dubitatif.
En effet, avec une rotation de 64 trains par jour en plus du volume de circulation actuel, ce sera compliqué d'obtenir des sillons pour du fret supplémentaire.

26) Observations de M et Mme Sagasti

Ce projet faramineux qui va nuire au quotidien des riverains et tous les usagers de cette route déjà bien fréquentée. La sécurité doit être une priorité essentielle, et, le franchissement du pont tel qu'il se présente n'est très certainement pas adapté au grand nombre de véhicules de logistique et personnels de cet espace dédié à une nouvelle zone.
Ce turn-over incessant est un risque majeur de circulation.
Je le refuse et nous le refusons catégoriquement.

27) Observations de M et Mme Rousse

Totalement contre ce projet qui va générer beaucoup trop de nuisances sonores et environnementales.
Déjà beaucoup trop de camions sur notre secteur, nous sommes à la campagne et n'avons pas besoin de plus de pollution, sans parler du risque d'accident de la route, des enfants viennent en vélo ou à pied depuis Gauriaguet et la circulation de tous ces camions sera beaucoup trop dangereuse, etc…
Bref, nous n'en voulons pas !!

28) Observations de M Jollivet C

Ce projet n'apporte que peu d'avantages (quelques emplois) par rapport aux nombreux inconvénients : circulation très importante qui aura un effet négatif sur la circulation actuelle des riverains et entreprises déjà existantes sur le secteur. De plus le projet ferroviaire est peu explicité, à se demander s'il aura lieu… Coté sécurité, ce point n'est pas envisagé. Ce pont est le seul axe Peujard/Gauriaguet à ce niveau et est emprunté par des collégiens qui viennent sur Peujard. Il ne semble pas que l'on puisse envisager le croisement de deux poids lourds + des piétons ou des vélos ! A tout cela s'ajoutent les nuisances sonores, visuelles, olfactives et l'image de la commune dès son entrée. La taille de ce projet est disproportionnée par rapport aux axes, accès et nombre d'habitants sur ce secteur.

29) Observations de M BERG

Nous sommes contre ce projet qui va apporter beaucoup de nuisances et de pollutions pour notre commune. Des promesses sur un embranchement ferroviaire alors que le RER Métropolitain se développe me semble difficilement réalisable.

30) *Illisible*

31) Observations de M Michaud Dominique

Ce projet me paraît intéressant, la zone bien située (entre voie ferrée et 4 voies) est une mauvaise zone pour l'agriculture et l'urbanisation individuelle car humide.
Certes celle-ci peut entrainer des nuisances sonores mais il faut aussi regarder l'activité économique le nombre d'emplois qui va se créer évitant ainsi le trafic routier allant vers Bordeaux.

32) Observations de *illisible*

Je suis contre ce projet. L'air est déjà assez pollué comme ça.

33) Observations de Mme Picaud

Je suis défavorable au vu de ce projet c'est une aberration de devoir supporter le trafic incessant de tous les camions.
Suite à ce projet les propriétaires vont être pénalisés en cas de vente.

34) Observations de M et Mme Lacoste

Ce projet est une aberration ave toutes les contraintes que ça va occasionner.
Le circuit de tous ces camions va pénaliser les habitants de Peujard qui seront obligés de sortir de ce rond-point. Penser à prévoir que tous les habitants de Peujard qui rentrent de leur travail vont être pris dans ce flux incessant.
Si vous habitez la commune seriez-vous intéressé ?
Pensez aussi au gaz toxique que cela va générer.
Ce projet n'est pas à envisager, on est totalement contre.

35) Observations de M Nadal Jean-Luc

Au vu du projet, il me semble très dommageable de poursuivre ce projet.

- Nuisances sonores (camions, véhicules)
- Pollution (idem)
- Structure non adaptée (nombre de camions et autres)

De plus, la situation géographique (Gauriaguet) prévoit de faire tout cela sur leur commune (investissement) mais peut-être que les propriétaires ne veulent pas ou cela n'est pas envisagé.
Comment, à l'heure actuelle, un tel projet peut être envisagé en campagne (à qui appartiennent les terrains). Enfants, piétons, vélos…
Au final, ce projet ne doit pas être finalisé. Vous détruisez la nature pour plusieurs générations.

36) Observations de M JC Michel

Avec 2,5 ha sur 38 concernés par le projet, pourquoi la commune de Peujard subirait-elle, et elle seule, les nuisances sonores découlant des allées et venues continuelles des camions ?
Ce projet ne doit pas, en l'état actuel, voir le jour et doit être revu avant de voir le jour.

37) Observations de M Campourcy Marc

Ce projet n'apporte rien de bon à notre environnement et commune. Aujourd'hui, la prise de conscience collective autour de la sobriété énergétique doit nous amener à favoriser le ferroutage plutôt que le transport par camion et /ou avion…
De plus l'accès sollicité, principal accès pour les habitants du secteur, sera saturé par le flux de poids lourds annoncé.
Sans infrastructure comme tel dans le secteur, nous avons déjà les désagréments de cette population avec des arrêts en bord de route (…) malgré les interdictions signalées par code routier.
Le projet est à reprendre sur un secteur moins habité, plus au Nord peut-être avec une prise en compte des avis des élus locaux.
Je rejette ce projet en l'état actuel.

38) Observations de M Lambersend

Je soussigné, M Lambersend, habitant 30 Bois de Lion 33240 Peujard refuse ce projet suite aux nuisances sonores entre autres.

39) Observations de Mme Cariaux Nicoles

Projet peu détaillé sur ce qui concerne la sécurité aux abords, les accès entrée/sortie et le traitement de la pollution dû à l'augmentation de la circulation. Ne correspond pas à la vie rurale.

40) Observations de M Lagabarre José (Maire de Peujard)

Je me permets de porter à votre connaissance la synthèse de mon analyse sur l'enquête publique du dossier Pitch Promotion/Altarea.

En effet, ce projet avait été présenté par la société PITCH PROMOTION il y a plusieurs années pour une zone logistique de 38,5 hectares dont 2,5 sur notre commune et 36 hectares sur la commune de Gauriaguet. Le projet proposé était intéressant et créateur d'emplois. Courant 2019 et 2020, le centre routier nous proposait un grand rond-point à hauteur des 4 stops à l'entrée de notre commune, projet immédiatement refusé par la municipalité en place à l'époque avec délibération du Conseil municipal. Les élus avaient pris conscience que la création de ce rond-point allait avoir des conséquences sur la vie quotidienne des riverains (plusieurs maisons impactées) ainsi que la population de notre commune par les allers retours incessants des poids lourds (au départ 600 à 700 camions jours) sans compter le nombre de véhicules légers des employés (600 à 700, chiffres annoncés par la société Pitch). Problèmes de nuisances sonores, pollutions etc... Nous constatons de fait une véritable impossibilité de vie locale pour tous les habitants du secteur et de notre village.

La nouvelle municipalité mise en place depuis le 28 septembre 2022, dont je suis le nouveau maire, confirme notre désaccord sur l'accessibilité à cette zone logistique par la création du rond-point aux 4 stops. La population ainsi que les riverains sont farouchement opposés.

Suite aux dernières réunions avec Mr PAPILLON et Mr DEFAY à la Communauté de Communes et dans nos locaux, le problème d'accessibilité a été de nouveau discuté.

Je leur ai fait part officiellement de notre refus concernant l'implantation du rond-point sur notre commune. Une nouvelle étude doit être faite avec les services concernés de l'Etat et du Département.

J'ai également souligné lors de la dernière réunion qu'une autre solution pourrait être envisagée pour l'accessibilité à la zone logistique par le nord en utilisant la sortie de Gauriaguet, sachant qu'il y aurait peu de maisons impactées.

Ainsi, la position du conseil municipal est de refuser l'accessibilité à ladite zone par notre commune si celle-ci nécessite la création d'un grand rond-point à l'emplacement des 4 stops.

Veuillez accepter, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations.

Annexe 4 Observations formulées sur le site de la DDTM

1) Date : Sun, 15 Jan 2023 19:28:26 +0300
De : > afoucher (par Internet) <afoucher@gmail.com>
Répondre à : afoucher@gmail.com
Pour : ddtm-spe1@gironde.gouv.fr

Madame, Monsieur,
Au vu des pièces du dossier et de l'impact environnemental engagé par ce projet, il semble nuisible de valider la construction de cette zone logistique à Gauriaguet/Peujard.
Les tableaux des pages 110 à 112 des Annexes de l'EI partie 1: https://www.gironde.gouv.fr/contenu/telechargement/64908/483380/file/3-%20Annexes%20de%20l'EI%20partie%201.pdf alertent sur les impacts durant le chantier mais omettent de signaler que cet impact est irréversible une fois le site en activité, tous les habitats des espèces concernées ayant été détruits (mentionné 'Très faible' !).

Le développement d'une certaine autonomie alimentaire et le maintien des activités viticoles, qui permettent de maintenir la réputation du vignoble bordelais et la richesse de notre territoire, ne sont-elles pas plutôt à favoriser ?
L'impact de la pollution ajoutée, à proximité des écoles de Peujard et Gauriaguet, n'est-elle pas non plus à considérer pour les nouvelles générations ?
Ce projet réduira-t-il le Fret routier ou permettra-t-il son expansion ?
Ne devrions-nous pas plutôt remettre en place le Fret sur les rails ?
Bref, nous devons voir plus loin et je doute que ce projet nous aide à le faire...
En souhaitant que mes remarques et mes questions accompagnent la réflexion autour de la validité de ce projet, je vous prie de recevoir Madame, Monsieur, mes sincères salutations.
Cordialement,
Arnaud Foucher
06.48.62.38.74

2) Sujet : [INTERNET] NON au projet zone logistique à gauriaguet
Date : Sun, 15 Jan 2023 23:32:07 +0800
De : > lewis.gotteland (par Internet) lewis.gotteland@gmail.com
Répondre à : lewis.gotteland lewis.gotteland@gmail.com
Pour : ddtm-spe1@gironde.gouv.fr

Oui à notre sécurité routière et alimentaire.
S'il vous plaît, soyez cohérents avec nos enjeux climatiques et l'avenir de nos enfants.
(L'argent ne se mange pas, et relocaliser l'agriculture serait aussi un vecteur d'emploi)
--
Lewis Gotteland

3) Date : Wed, 18 Jan 2023 19:17:05 +0100
De : > as.deletan (par Internet) <as.deletan@gmail.com>
Répondre à : as.deletan <as.deletan@gmail.com>
Pour : ddtm-spe1@gironde.gouv.fr

Pourquoi faudrait-il détruire toujours plus de nature ?
Avec les préoccupations climatiques actuelles, comment penser qu'un tel projet est cohérent avec notre avenir ?

Le cadre de vie en serait dégradé, de plus les infrastructures routières ne permettent pas une augmentation du trafic qu'engendrerait cette zone logistique.
Je dis Non merci à ce projet.
Anne-Sophie Delétan

4) Date : Thu, 26 Jan 2023 09:00:46 +0100 (CET)
De : > nadou.groult (par Internet) <nadou.groult@sfr.fr>
Répondre à : nadou.groult@sfr.fr
Pour : ddtm-spe1 <ddtm-spe1@gironde.gouv.fr>

Madame, Monsieur,

Comme ancienne Conseillère Municipale pour la commune de Peujard de 2020 à 2022, j'ai participé à des réunions de travail concernant le projet PITCH.
A la vue de ce dossier, le seul point éventuellement positif pourrait être " l'emploi ". Encore faudrait-il que les futurs locataires ou propriétaires des locaux construits par PITCH IMMO jouent le jeu d'employer du personnel « local ". Rien n'est sûr à ce sujet, aucun accord est défini dans ce projet.
Les premières promesses initiales prévoyaient les raccordements ferroviaires pour la transition des marchandises. Cette promesse a vite disparu du projet.

*L**'augmentation prévu du** trafic **routier ****très important*. (500 à 600 camions en PLUS par jours), avec un *ENORME giratoire*qui serait construit sur la commune de Peujard se rajoutant aux *38 hectares de locaux*sont***une véritable catastrophe environnementale : Un espace naturel complètement modifié (empiété sur l'espace vital des animaux, végétaux, terres agricoles ...), et pollué (atmosphère, bruit).*
Vivre à la campagne c'est vivre à la campagne, c'est la respecter, c'est profiter d'un espace de vie autre que celui de la ville. Où est l'intérêt de faire le choix de vivre à la campagne si c'est pour retrouver l'environnement de la ville ?
Pour toutes ces raisons, je suis contre la réalisation de ce projet.

Nadine GROULT
locataire à Peujard depuis 2008

5) Date : Thu, 2 Feb 2023 16:08:31 +0100
De : > pheureude (par Internet) <pheureude@latitude-nord-gironde.fr>
Répondre à : pheureude <pheureude@latitude-nord-gironde.fr>
Pour : ddtm-spe1 <ddtm-spe1@gironde.gouv.fr>
Copie à : direction@latitude-nord-gironde.fr, 'TOURNEUR Michael' <dga@latitude-nord-gironde.fr>

A l'attention de Monsieur CAPDEVIELLE-DARRE, Commissaire enquêteur :
Monsieur le Commissaire enquêteur,
Dans le cadre de l'enquête publique unique prescrite sur la demande formulée par la société PITCH IMMO en vue d'obtenir le permis d'aménager et l'autorisation d'exploiter une plateforme logistique sur les communes de Peujard et de Gauriaguet, j'ai l'honneur de vous transmettre, en pièce jointe, les observations de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde (CCLNG).
Je vous en souhaite une bonne réception.
Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

Pierre HEUREUDE
Chargé de mission urbanisme – aménagement de l'espace
Urbaniste
06 75 84 69 63 - 05 57 58 47 74

urbanisme.amenagement@latitude-nord-gironde.fr

Monsieur le Commissaire enquêteur,
Dans le cadre de l'enquête publique unique prescrite sur la demande formulée par la société PITCH IMMO en vue d'obtenir le permis d'aménager et l'autorisation d'exploiter une plateforme logistique située sur le territoire des communes de Peujard et de Gauriaguet, j'ai l'honneur, par la présente, de vous transmettre les observations de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde (CCLNG).
S'agissant des incidences de la création de la plateforme logistique HEXAHUB AQUITAINE sur les flux de transport, l'étude d'impact décrit deux projections, à savoir une projection sans Installation Terminale Embranchée (ITE) et une projection avec ITE. Ces projections font état d'une augmentation du trafic routier de l'ordre de 2% à 92% pour la première, et de 2% à 74% pour la seconde. Ces projections varient donc grandement, bien que l'étude d'impact précise que les capacités maximales d'absorption des voiries et des carrefours actuels ne seraient pas atteintes et qu'aucun phénomène de congestion ne serait à prévoir.

Néanmoins, ce sont entre 600 et 1000 poids lourds supplémentaires, ainsi que 1 100 véhicules légers qui sont attendus quotidiennement sur le site, et qui viendront s'ajouter aux 23 000 véhicules par jour liés au flux actuels de transit, selon les données de l'étude précitée. Si tous n'utiliseront pas la Route Nationale 10 (RNIO), la majorité des véhicules lourds dans le sens nord-sud l'empruntera et la circulation sur la Route départementale 18 (RD 18) sera également renforcée puisque raccordée à l'Autoroute 89 (A89).
Sur le long de la RD 18, sur la commune de Marsas, un nouveau collège pouvant accueillir 800 enfants a ouvert en septembre 2021. Il est donc indispensable que ce collège ait bien été pris en compte dans l'analyse du projet économique et des circulations engendrées afin que celles-ci n'augmentent pas de manière exponentielle et permettent de garantir la sécurité de tous les usagers. J'ajoute qu'en l'état de la hausse du trafic routier, il demeure indispensable qu'un plan de circulation soit réalisé et soumis à validation des collectivités et services de l'Etat compétents.
L'objectif est notamment de garantir que les véhicules lourds ne circulent pas sur les voies communales et départementales de Marsas et Cubnezais dans le sens Nord - Sud en sortant à l'échangeur RN 10 de Marsas-Cubnezais plutôt que de descendre jusqu'à Saint-André-de-Cubzac faute d'aménagement réalisé sur les communes de Gauriaguet et/ou Peujard (giratoire). La lecture du dossier ne nous a pas assuré que l'accessibilité directe, pleine et entière, en entrée et en sortie du flux routier engendré par le projet soit prise en charge au niveau de l'échangeur de Peujard/Gauriaguet-Bourg.
Plus spécifiquement sur la projection avec ITE, l'étude d'impact n'apporte pas d'élément sur la compatibilité du raccordement ferré de la plateforme logistique HEXAHUB AQUITAINE et la ligne du RER Girondin Saint-Yzan-de-Soudiac/Saint-Mariens - Bordeaux-Saint-Jean - Langon, en indiquant simplement une étude réalisée par SNCF Réseaux qui a décrit le projet comme faisable sur le plan technique, et l'étude d'impact d'ajouter que « dans ces conditions, aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet porté par la société PITCH IMMO ne sera proposée ».

Or, il n'est pas précisé si ladite étude de SNCF Réseaux a intégré le projet de RER Girondin, qui prévoit d'ici 2028 un train tous les quarts d'heure, les deux sens de circulation confondus. Ainsi, bien qu'étant une solution alternative bienvenue au fret routier, la présente plateforme logistique générera des flux supplémentaires sur la voie ferrée Saintes - Bordeaux et ne sera pas une solution en elle-même aux flux déjà existants.
Etant donné l'enjeu fort pour les habitants de notre territoire intercommunal du RER Girondin, vu la congestion quotidienne constatée sur l'A10 entre Saint-André-de-Cubzac et la Rocade bordelaise, il demeure donc indispensable que des garanties soient apportées sur la compatibilité du projet de plateforme logistique sur Gauriaguet-Peujard et son ITE avec le RER Girondin. Le bon fonctionnement de celui-ci et de son cadencement ne doit pas être entravé par ledit projet porté par la société PITCH IMMO.

ANNEXE 5 Observations reçues par courrier

1) Observations de M Romat Didier

Je m'appelle Didier Romat et j'habite Peujard depuis 1985.
Le projet Pitch est celui d'une plateforme accueillant des centaines de poids lourds, poids lourds circulant dans un espace réduit qui vont provoquer une énorme pollution de l'air ainsi qu'au niveau sonore. Les structures routières actuelles ne sont pas adaptées à recevoir un tel trafic et aucun aménagement n'est prévu. Il en va de même pour l'afflux d'employés (là encore plusieurs centaines) qui vont circuler sur les petites routes, les rendant plus dangereuses pour les usagers, en particulier pour les plus fragiles : piétons, enfants, cyclistes.
Le projet Pitch implique la circulation de centaines de poids lourds. Le choix de ce type de transport remonte aux années 1980 à une époque où l'on se souciait peu des problèmes énergétiques.
Aujourd'hui on remet en question l'utilisation du diesel comme carburant et des énergies fossiles en général. Dans ce contexte qui peut prévoir ce qui se passera dans 10 ans, dans 20 ans en ce qui concerne les transports. Ne va-t-on pas se retrouver avec des bâtiments inutiles et à l'abandon dans quelques années.
Ce projet a un coût extrêmement élevé et va absorber la quasi-totalité du budget de la Communauté des Communes prévu pour le développement industriel, rendant impossible l'investissement des communes de la CDC pour d'autres projets en monopolisant les ressources. Si on appuie le projet Pitch, on fait le choix de favoriser une structure énorme, unidimentionnelle, au détriment de structures à dimensions plus humaines dispersés dans plusieurs secteurs de la CDC.
On nous vante le fait que cette implantation va générer des emplois. Soit. Mais que sait-on de ces emplois ? Il va s'agir avant tout d'emplois liés à la manutention. Dans le journal « Haute Gironde » il est évoqué la possibilité qu'Amazon s'implante sur ce site. Quand on connait la façon dont ce groupe traite ses employés et l'impact négatif qu'il a sur le commerce local, on peut s'interroger sur la pertinence de cette implantation. L'emploi, bien sûr, mais lequel et à quel prix ?
On parle aussi de retombées financières, mais celles-ci iront quasi exclusivement enrichir les finances de Gauriaguet puisque c'est sur cette commune que cette structure serait majoritairement installée. Peujard va donc subir beaucoup de désavantages pour très peu de bénéfices.
Enfin si l'on considère l'impact de ces désagréments sur le secteur immobilier, je doute que l'évolution aille dans le bon sens. A terme les propriétaires seront pénalisés.
Pour toutes ces raisons je me déclare opposé à la mise en place du projet Pitch.

2) Observations de Mme Romat Elisabeth

Mon avis sur son implantation sur la commune de Peujard
Je m'appelle Elisabeth Romat, je suis née le 27 février 1961 et j'habite la commune de Peujard depuis fin juin 1985.
Nous avons choisi mon mari et moi-même d'habiter un secteur rural pour les bénéfices que la vie à la campagne peut apporter : le calme et le charme d'un environnement au sein de la nature.
Depuis que j'habite ici la population a quasiment triplé avec les avantages et les inconvénients que cela implique. Nous avons la chance d'avoir des services d'une petite ville (commerce, école, collège et infrastructures liées au loisir) sans les nuisances d'une plus grande agglomération.
C'est pourquoi ce projet « Pitch » ne me semble absolument pas convenir aux valeurs que j'ai choisies en venant vivre à Peujard.
Il semblerait que la circulation s'intensifie due à un très grand nombre de poids lourds amenant de ce fait de la pollution sonore et de la pollution de l'air.
Je m'oppose donc clairement à ce projet tel qu'il apparaît car c'est un projet sans aucun intérêt réel pour notre commune. Non aux impacts négatifs, non à une perte en qualité de vie.

3) Observations du Docteur Mabille

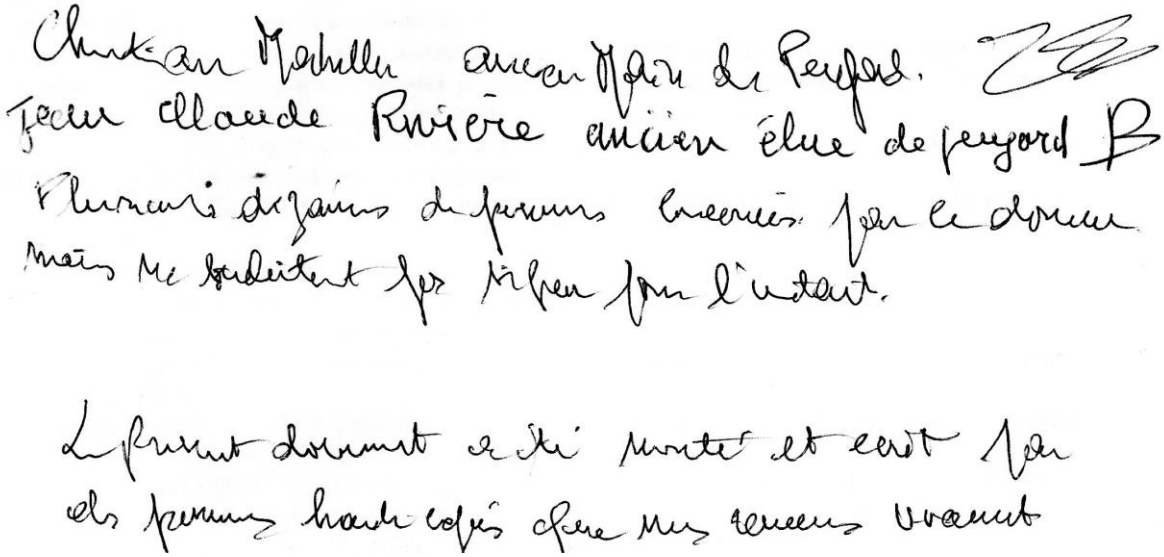
Je m'appelle Christian MABILLE. Je demeure dans la commune de Peujard au vieux Bourg.
Je suis né dans cette commune où j'ai toujours été domicilié malgré mes activités professionnelles diverses, principalement dans le domaine de la santé. De plus j'ai exercé des activités pour le compte de collectivités (Maire de Peujard), Région (conseiller régional), Inter Communalité (Président de la CDC) et responsabilités départementales.
C'est à ces titres divers que depuis plus de quarante ans, j'ai participé au développement du Nord Gironde du Cubzaguais et de Peujard. Et c'est dans ces cadres particuliers que j'ai été amené il y a environ 3 ans à rencontrer les responsables de la société PITCH que je ne connaissais pas et qui m'ont présenté en mairie de Peujard ce qu'ils venaient de faire à Gauriaguet à savoir l'avant-projet de leur société sur nos territoires de Gauriaguet et Peujard. Et c'est pour mieux et bien connaître les volontés de la société PITCH que nous avons été amené à Peujard à recevoir plusieurs fois les représentants PITCH.
Malgré les simplicités initiales de ce dossier, j'ai apprécié sa composition et son contenu, même si quelques petits problèmes de maîtrises foncières se posent dans ce dossier, y compris pour ce qui concerne les infrastructures et équipements divers.
Mais, c'est très récemment que nous avons constaté une grande évolution du dossier initial :
En effet, aujourd'hui il s'agit d'un vrai projet économique environnemental et urbain, même si quelques critiques peuvent être apportées sur le plan organisationnel du projet.
Mais l'essentiel de nos remarques porte sur la déserte routière du site de Gauriaguet et de Peujard qui ne peut pas répondre aux attentes indispensables :

- L'accès au site de Peujard est très dangereux avec dimensionnement insuffisant de toutes les structures.
- Risque d'accidents élevés.
- Sous équipements routiers disproportionnés.
- Absence de circulation secondaire, etc...

De plus, le dégagement du site ne peut pas être opéré par Peujard pour les raisons ci-dessus présentées, ce qui asphyxie le projet.
Par contre, il semblerait que le long de la RN10 et de la voie ferrée, plusieurs sites semblent pouvoir répondre aux attentes de PITCH.
Si le conseil municipal a été emmené au moment de l'examen du premier avant-projet de PITCH à se prononcer favorablement, c'est d'abord par le fait que le projet n'était pas complet et pouvait laisser les examinateurs sur leur faim. Par ailleurs, aucun projet de cette nature ne peut emmener une décision municipale, qu'à la condition d'avoir étudié tous les aspects les plus divers du projet et notamment en matière de sécurité et de présence de poids lourds, ce qui a nécessité un complément d'informations.
Aujourd'hui, les choses sont très différentes car le projet est définitif, mais il ne peut toujours pas être réalisé à partir du seul accès de Peujard, aussi bien pour l'entrés que la sortie.
Quant aux élus ou autres personnes de la commune qui ont suivi le chantier de réalisation du pont de Bois de Lion sur la RN10, ainsi que du pont ferroviaire sur Gauriaguet, ils ont régulièrement fait l'objet de commentaires interrogatifs; Pour ce qui concerne la solidité de ces infrastructures qui n'ont de fait jamais été adaptées à une circulation lourde et intensive comme PITCH voudrait le faire aujourd'hui, cela veut dire que la sécurité du site n'est pas assurée, ainsi que l'ensemble des circulations principales et secondaires.
De fait, dans ce contexte, nous somment obligés de refuser l'accueil de PITCH sur Peujard et Gauriaguet, ce que nous regrettons vivement, mais c'est le sécurité qui l'emporte dans ce dossier.

Quant à la possibilité sur Gauriaguet de pouvoir développer une plus petite zone d'activités, cela semble possible, mais uniquement par un accès spécifique qui existe partiellement déjà (à la maison Carré), avec création d'une sortie nord sur la RN10 et retournement vers le sud à l'échangeur de Marsas.

Mais dans ce contexte particulier, aucun accès (entrée/sortie), ne peut être effectué par Peujard pour les raisons de sécurités ci-dessus développées.
Cette hypothèse est certes valable même si elle est réduite par rapport au projet PITCH d'aujourd'hui, mais là encore, aucun accès ou retournement ne peut avoir lieu par l'échangeur de Peujard qui est déjà aujourd'hui très occupé et le sera encore plus demain par l'ensemble des projets économiques du secteur de Peujard portés par la commune.
En conclusion sur ce dossier :
Si l'opération PITCH d'aujourd'hui ne peut être réalisée sous sa forme actuelle, comme prévu par ses initiateurs, d'autres équipements peuvent répondre partiellement à des projets de développement qui doivent êtres obligatoirement adaptés au site proposé.
Le présent document est signé par Christian Mabille, ancien maire de Peujard, ex-élu régional et communautaire, ainsi que par d'anciens élus locaux du Cubzaguais et de Peujard.



Laurent COURAU - Directeur Délégué
Le 20 février 2023

Note de synthèse de réponse au Commissaire enquêteur

Sujet traité : impact sur la faune, la flore et l'existence des zones humides (ERC)

Et proposition de compensation sur des espaces agricoles cultivés

La Chambre d'agriculture de la Gironde, établissement public, a développé de nombreuses actions en faveur de la biodiversité avec l'objectif d'améliorer les pratiques agricoles au profit de l'environnement.

Elle accompagne les maîtres d'ouvrage dans leurs actions, volontaires ou réglementaires, en faveur de la biodiversité remarquable comme ordinaire. Elle inscrit son action dans une logique contractuelle de résultats écologiques, en apportant notamment l'assurance d'un suivi de longue durée et la stabilité d'un tiers de confiance.

La Chambre d'agriculture de la Gironde assure ici le portage des compensations environnementales en tant qu'opérateur de compensations et assurer la mise en œuvre des ORE « Obligations Réelles Environnementales » en partenariat avec un propriétaire- exploitant agricole et le maitre d'ouvrage PITCH IMMO devant compenser des impacts environnementaux

Au sein du Pôle Bio et Transition agricole, elle dispose de deux agents écologues qui s'appuient sur leurs collègues de l'ensemble des autres services pour mener à bien leurs missions en matière de compensations environnementales ; elle dispose également de deux techniciens forestiers qui opèrent des compensations forestières et environnementales pour le compte de porteurs de projets Girondins.

Elle réalise en partenariat avec le CEN Nouvelle Aquitaine l'animation Natura 2000 de nombreux sites Girondins et participe à la création de nombreuses infrastructures agro écologiques, haies en particulier en conventionnement avec l'association Arbres et Paysage ; le CBNSA sera également associés aux mesures et contrôle des opérations le concernant

Le contexte agricole du site de Gauriaguet-Peujard

Le projet PITCH IMMO consommant plus de 5 Ha de terres agricoles, une étude préalable agricole a été réalisée et les surfaces agricoles amputées par le projet ont été analysées à savoir :

- 14,90 ha de vigne AOC Bordeaux
- 9,71 ha de terre AOC non plantées à vocation viticole
- 3,83 ha de Terres labourables utilisées pour de la production de céréales pour de la nourriture de gibiers.

A noter que l'enquête agricole réalisée chez les exploitants a montré la qualité agronomique médiocre de certains terrains et que quasi aucunes cultures n'étaient à vocation alimentaire.

Le Projet de compensation environnementale sur une exploitation agricole :

Le projet de compensation sera mis en œuvre sur une exploitation agricole mixte de bovins allaitants, de broutards et de vigne ;
L'exploitant agricole a pris le parti d'engager 45 ha de parcelles en compensation dont 36 ha de prairies naturelles et 9 ha de boisements de fourrés, de haies.

L'objectif de l'exploitant et de conjuguer l'amélioration environnementale de ses 45 ha de parcelles, par la suppression de 11,4 ha de vignes qui seront transformées en prairies et haies, avec le développement de l'élevage ; le projet permettra également l'amélioration des fonctionnalités de zones humides par la suppression de drains, le bouchage de fossés, l'étrepage de certaines parcelles, les retards de fauche avec en corollaire une amélioration faunistique et floristique de ces parcelles.
Le taux de chargement sera également limité dans les parties de parcelles les plus sensibles au piétinement d'hiver et une bétaillère de grande capacité sera acquise pour déplacer le bétail en tant que de besoin.

L'agriculteur s'engagera sur 30 ans, 50 ans pour les boisements, via une ORE qui intègre l'ensemble des dispositions techniques et financière qui s'appliqueront ; Il faut noter que, par rapport aux parcelles anciennement cultivées sur Gauriaguet Peujard, ce projet permettra une augmentation des surfaces cultivées à vocation alimentaire par l'augmentation des surfaces en herbe.

Des suivis annuels seront réalisés dans un cadre contractuel entre Pitch IMMO et la chambre d'agriculture de la Gironde qui agira en tant qu'opérateur de compensation jusqu'à la fin de l'ORE ;

ANNEXE 7 Courrier de la Communauté de Communes du Grand Cubzaguais

A Saint André de Cubzac, le 23 septembre 2020

Madame la Présidente,
Grand Cubzaguais Communauté de Communes

à

PREFECTURE DE LA GIRONDE
A l'attention de Madame la Préfète
Fabienne Buccio
2 esplanade Charles de Gaulle CS41397
33 077 Bordeaux CEDEX

Objet : Projet de Parc d'activités logistiques « HEXAHUB Aquitaine »

Madame la Préfète,

Par le présent courrier, le Grand Cubzaguais Communauté de Communes que je représente vous fait part de son soutien au projet développé par Pitch Promotion : Hexahub Aquitaine. En effet, la création d'un parc d'activités logistiques à Gauriaguet-Peujard est une réelle opportunité pour le territoire, et cela sur différents aspects.

Tout d'abord, un tel projet permet d'offrir des solutions en matière de gestion des flux à l'échelle du Département. En effet, outre la saturation de la plateforme de Cestas qui pose de vrais problèmes en termes d'accueil de l'activité logistique, l'organisation spatiale actuelle des plateformes crée un déséquilibre nord/sud amplifiant les problèmes de circulation et d'engorgement de la rocade bordelaise. Or le territoire du Grand Cubzaguais bénéficie d'infrastructures routières et ferroviaires qui permettent d'envisager des solutions de transport multimodal de plus en plus plébiscitées à l'échelle nationale et internationale. Ainsi, cette plateforme implantée à Gauriaguet-Peujard améliorerait la répartition des flux à l'échelle de la région ainsi que la valorisation des infrastructures déjà existantes, sans créer de nouveaux trafics.

Ensuite, ce projet a un intérêt majeur de nature sociale. Avec un taux de chômage à 7,3%, le territoire du Grand Cubzaguais assiste à une augmentation sensible et préoccupante de la demande d'emploi. Cela s'explique par différents facteurs parmi lesquels la déprise agricole, une faiblesse du tissu économique d'entreprise PME/PMI, ou encore, un afflux de nouveaux habitants provenant de l'agglomération de Bordeaux. Ce projet de plateforme logistique représente donc une opportunité en tant qu'activité génératrice d'emplois. Il me semble par ailleurs important de souligner ici que le lycée de Saint-André-de-Cubzac propose une nouvelle formation dans le domaine de la logistique.

Hexahub Aquitaine s'intègre donc complétement dans la dynamique territoriale initiée par la collectivité en termes de mise en adéquation des formations et du marché de l'emploi local.

Enfin, ce projet doit permettre au territoire du Grand Cubzaguais de générer la richesse économique nécessaire au déploiement d'équipements futurs (écoles, crèches, centre médical ...). Comme indiqué précédemment, la Communauté de Communes accueille de plus en plus de nouveaux habitants et doit donc renforcer son offre de services. Cette conjoncture est une bonne nouvelle pour notre territoire à condition que ce dernier soit en mesure de satisfaire aux besoins de la population. Les recettes fiscales générées par l'implantation de cette entreprise permettront donc de développer l'attractivité de nos communes et le cadre de vie plébiscité par leurs habitants.

GRAND CUBZAGUAIS COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
365 avenue Boucicaut, BP 59, 33240 Saint-André-de-Cubzac
05 57 43 96 37 - contact@grand-cubzaguais.fr
grand-cubzaguais.fr

Pour conclure, je tiens à rappeler que ce projet a été anticipé de longue date puisque le territoi avait prévu dans son Schéma intercommunal d'Aménagement et de Développement Durable de 2004 l emprises foncières nécessaires à l'aménagement de cette zone à vocation logistique (et les a confirmés da son SCoT approuvé en 2011).

Par ailleurs, le territoire du Grand Cubzaguais est très attaché à une gestion durable et responsab de ses espaces, et met tout en œuvre pour réduire l'impact environnemental de ses projets. Le soutien de communauté de communes à ce projet ne se fait donc pas en dépit des considérations environnemental qu'il suscite mais, au contraire, avec une vision d'ensemble de ces dernières en considérant la relocalisati des activités économiques, la meilleure gestion des flux, la diversification des moyens de transport, modernisation des équipements etc.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous porterez à ce courrier et pour votre soutien,

Je vous prie de croire, Madame la Préfète, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

La Présidente,

Valérie GUINAUDIE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU CUBZAGUAIS
33240
Saint André de Cubzac