

## AVIS ENQUETE PUBLIQUE DU COLLECTIF CGT CAUE 11

Monsieur le commissaire enquêteur,

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte notre avis ci-après concernant le projet d'aménagement d'un pôle logistique de stockage sur la commune de Carcassonne (Aude).

***Ce méga-projet de logistique routière c'est l'exploitation des travailleurs, l'aggravation du réchauffement climatique, la destruction de l'environnement et la réduction des terres agricoles. Il va à l'encontre de toutes les politiques publiques afférentes à ces sujets, à l'échelle locale, régionale, nationale, européennes et internationales.***

Nous sommes persuadés que l'État, les Collectivités, et en particulier, le Maire de Carcassonne et le Président de l'Agglo, ne prennent pas en charge de protéger les ressources vitales en terre et en eau alors qu'il est tellement urgent de le faire. Aussi, **nous nous opposons à ce projet de plateforme logistique à Salvaza pour les raisons suivantes :**

### 1/ Impacts environnementaux

Dans le **rapport accablant de la MRAe** (Mission régionale d'autorité environnementale) « Loi sur l'eau » du 04 mars 2024, il est notamment indiqué page 8 :  
« L'artificialisation des sols envisagée, notamment leur **imperméabilisation sur une surface de près de 18 ha génère des impacts environnementaux**, tels que la création d'un **îlot de chaleur urbain**, un **appauvrissement de la biodiversité**, un **déficit d'infiltration vers les nappes d'eau souterraines** et simultanément une **modification des écoulements des eaux superficielles**, une **dégradation de la qualité des eaux superficielles et souterraines**, une **perte de sols agricoles** qui s'accompagne d'une **diminution des capacités de stockage du carbone** et de manière générale une **disparition de leurs services écosystémiques**. **Tous ces impacts ne sont pas étudiés**, hormis pour la gestion des eaux pluviales, et aucune solution permettant d'économiser les sols, de réduire leur imperméabilisation, n'est envisagée. »

### 2/ Impacts sur les flux

A terme, le nouveau projet générera **2080 mouvements de véhicules par jour** ouvré dont 1380 mouvements de VL et 700 mouvements de PL (page 14 du « Résumé non technique » de l'étude d'impact du permis d'aménager). Ces véhicules emprunteront quotidiennement les rond-points existants pour relier les axes principaux et l'entrée ouest de l'autoroute, déjà extrêmement chargés. Ces véhicules entraineront des **pollutions multiples et des nuisances sonores conséquentes** supplémentaires. Nous rappelons également que l'implantation d'entrepôts logistiques nécessite un entretien très important des infrastructures aux frais des collectivités : routes, bretelles, ronds-points...qui vont coûter très cher aux citoyens que nous sommes.

Enfin, les modalités de « compensations » visant à promouvoir des « mobilités douces » (promotion du co-voiturage, utilisation de transports en communs inexistant (!!)), construction d'une piste cyclable isolée du réseau général) en contrepartie des innombrables pollutions atmosphériques du projet **sont ridiculement sous-dimensionnées**.

### 3/ Impacts sur le risque d'inondation

Ce projet, situé en partie en zone inondable, va imperméabiliser 18 Ha et participer à **l'augmentation du risque d'inondation sur le territoire**, aggravant la vulnérabilité du territoire déjà largement soumis à ce risque majeur (en témoigne les dernières inondations de 2018 et les témoignages de riverains déjà impactés suite aux constructions dans la zone).

### 4/ Aucune prise en compte de la réglementation ERC

AXTOM, le promoteur du projet a rendu une « *étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée* » (Annexe 20bis de l'étude d'impact) mais, comment un promoteur peut-il parler d'optimisation sur les surfaces construites alors **qu'il ne sait pas qui va occuper les lieux** ? Il s'agit d'un projet « en gris », c'est-à-dire un projet de construction engagé préalablement à la vente future à l'utilisateur final pressenti. **Comment peut-on expliquer la prise en compte des mesures « éviter, réduire et compenser les impacts sur l'environnement » quand on construit un projet sans programme ?**

**Le projet n'optimise rien du tout**, les bâtiments utilisent le plus de place possible sur le terrain une fois enlevés les zones de circulations et de stationnements et les zones non constructibles (inondables) où sont situés les bassins de rétention.

### 5/ Aucune intégration paysagère et urbaine

Dans l'étude d'intégration paysagère (p.233 de l'étude d'impact), il est indiqué que « Les nouvelles constructions formeront un ensemble architectural de qualité et s'harmoniseront avec les éléments voisins ainsi qu'avec l'ensemble de la zone. »

**Comment peut-on parler d'intégration de bâtiments de 82 803 m<sup>2</sup> et de 27 951 m<sup>2</sup> quand les bâtiments alentours (de la ZAE Lannolier) ont des surfaces au sol ne dépassant pas 800 m<sup>2</sup> et que « la densité [du projet] est de 0.40 contre en moyenne 0.29 sur les zones d'activités avoisinantes »** (cf. mémoire réponse à la demande de compléments du dossier loi sur l'eau du 05/01/24)

### 6/ Impacts sur la VUE de la Cité de Carcassonne

Les émergences des bâtiments (hauteur 14m60), seront en co-visibilité directe avec et depuis les remparts de la Cité de Carcassonne (tours), classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. La zone commerciale de Rocadest a déjà nettement dégradée les co-visibilités de ce bien protégé, aujourd'hui en péril face à l'absence de toute protection par la Mairie de Carcassonne (toujours pas de Plan de Gestion rétrospectif). **Il va sans dire que les vues lointaines vers et depuis la Montagne Noire seront nettement dégradées avec ce nouveau projet XXL**, plus grand que la Cité elle-même ! **Le dossier n'étudie absolument pas de manière sérieuse ces problèmes de co-visibilité, en particulier en tiers-point depuis le paysage lointain de la Montagne Noire**, déjà fortement impacté par toutes les infrastructures commerciales et logistiques. Ce qui sera **nettement aggravé par l'installation massive des panneaux solaires** sur les toitures. Nous alertons la Mairie, l'Agglo et la Préfecture sur le risque de nouvelle dégradation irrémédiable du classement au patrimoine mondial de la Cité de Carcassonne. L'établissement d'un Plan de Gestion rétrospectif, AVANT la validation d'un tel projet hors norme, permettrait de vérifier les enjeux de grand paysage et d'aire d'influence paysagère.

## 7/ La responsabilité de la Préfecture

Au vu des enjeux de sobriété foncière dont en particulier la loi relative au ZAN (zéro artificialisation nette), il est irresponsable de laisser conduire un tel projet qui verra le jour au mieux en 2025-2026 alors qu'il est déjà en pleine contradiction avec les enjeux législatifs.

## 8/ La responsabilité de la Mairie de Carcassonne

Le projet ne semble pas être soutenu par la mairie de Carcassonne. En effet, lors de la rencontre entre Mme Chesa, M.Albarel et une délégation du collectif « Laisse béton Salvaza », le 04/06/24, les élus ont clairement indiqué que c'était un « projet surdimensionné », qui « consomme trop de terre » et « ce n'est pas notre projet préféré ». Cette information a également été confirmée par le commissaire enquêteur lors de l'ouverture de l'enquête publique et de la venue du collectif « Laisse béton Salvaza » à la mairie le 11/06/24.

**Afin de s'opposer à ce projet, la mairie de Carcassonne a plusieurs possibilités.** Son PADD vient d'être débattu au conseil municipal du 23 avril dernier, **la mairie peut redébattre de son PADD et sortir la zone concernée de la zone à urbaniser pour la remettre en zone agricole** (comme c'était le cas en 2017).

A défaut, les élus nous disent que la mairie est dans l'obligation d'instruire ce projet, mais la collectivité a également la possibilité de faire **un sursis à statuer** sur la demande en cours (c'est la date de délivrance de la décision de la mairie qui fait foi) si **le projet n'est pas compatible avec le PADD** (article L153-11 du code de l'urbanisme). Et en l'occurrence, c'est le cas ! En effet, le PADD indique notamment page 21 que les « **extensions raisonnées** » des zones d'activités doivent « **favoriser les projets porteurs de valeur ajoutée pour le territoire** sur les zones d'activités proches des accès autoroutiers ou des entrées principales » et « **contribuer à la réalisation de zones d'activités économiques et commerciales exemplaires en matière de développement durable** ». Deux conditions qui ne sont absolument pas respectées par le projet d'entrepôts logistiques déposé.

Pour l'ensemble de ses raisons, **la CGT CAUE 11 est contre ce projet aberrant en terme écologique, économique et social et sans aucun lien avec un quelconque projet de territoire ou un quelconque projet politique digne de ce nom.**

La CGT CAUE 11