



Le projet de centre de tri Amazon au Pont du Gard Quel véritable impact pour notre territoire ? Document provisoire - Janvier 2021



Le projet de centre de tri Amazon à Fournès

Amazon veut implanter un centre de tri démesuré à proximité du Pont du Gard, un des sites touristiques et patrimoniaux les plus anciens et visités de France. Dans le choix de son implantation comme dans sa mise en oeuvre opaque, **ce projet est un cas d'école caricatural des ravages de l'urbanisme commercial en zone rurale.**

Initié en juin 2018, le projet, mené par le promoteur Argan, prévoit la construction d'un immense centre de tri de colis, non loin du point névralgique des axes autoroutiers (A7 et A9) qui permet de desservir les pays d'Europe du Sud. L'objectif d'Amazon est annoncé: « Optimiser les flux amont en Europe du Sud et le réseau de service de livraison du dernier kilomètre pour le Sud de la France ». Alors que 25 emplacements ont été visiblement étudiés, un premier terrain près d'Orange a été abandonné du fait d'un contentieux, le choix s'est finalement porté sur la zone de la Pâle, sur la commune de Fournès, à la sortie de l'A9 « Avignon - Pont du Gard ».

Cette zone est actuellement constituée de terres agricoles, comportant des vignobles Côtes-du-Rhône AOC. Au total, le projet prévoit d'artificialiser près de 14 hectares. Le bâtiment prévu sera d'une hauteur de 18 mètres et d'une surface de 38 800 m² au sol.

Malgré une enquête publique durant laquelle 93% des contributeurs se sont opposés au projet, le permis de construire a été accordé en septembre 2019. L'autorisation environnementale a été délivrée par la Préfecture du Gard en novembre 2019. Ces deux autorisations font l'objet des recours juridiques portés par des communes, des associations, des entreprises et des particuliers.

Ce projet n'est, en fait, que **la première étape d'un vaste projet de transformation** de la plaine entre Remoulins, Fournès et St Hilaire d'Ozilhan. **Plus de 50 hectares** de terres seront ainsi concernés. Dans le même temps, un contrat de transition écologique a été conclu par les communautés de communes du Pont du Gard et du Gard Rhodanien dans le cadre de la restructuration de la centrale électrique d'Aramon. Ce contrat porte des projets ambitieux et innovants dans le cadre d'une CleanTech Valley.

De nombreux élus, les responsables de la Chambre de métiers et de l'artisanat et de la Chambre d'agriculture, l'Etablissement Public du Pont du Gard, des commerçants et surtout plus de 30 000 citoyens qui ont signé notre pétition s'opposent à ce projet et craignent ses effets négatifs sur notre territoire.

Des informations sur l'implantation de certains entrepôts viennent confirmer le **chantage à l'emploi** exercé afin de promouvoir de tels projets et leur impact environnemental réel. La recette employée par Amazon est toujours la même, sans parler des taxes locales promises et de l'impact patrimonial et paysager. **Les élus sont trompés.**

Il en a été ainsi de l'entrepôt de Senlis, d'une surface de 54 000 m² : les routes aux abords sont déjà au bord de la saturation, et la progression du trafic des poids lourds est de 8% sur l'autoroute A1. Des 1 800 emplois promis, seuls 340 ont été créés.

Les fortes réserves émises par les autorités environnementales lors de la phase projet de cet entrepôt de Senlis sont restées sans réponse sérieuse, spécialement sur les mesures concernant les espèces d'oiseaux protégées. L'entreprise qui représentait Amazon a exhibé une certification écologique "Very Good Breeam", elle-même délivrée par un groupe issu des principaux acteurs de l'immobilier de bureaux et de plates-formes industrielles et des gestionnaires d'actifs immobiliers. Les demandes des autorités environnementales pour limiter l'imperméabilisation des sols de la partie parking n'ont pas été suivies d'effets et les promesses de bus et de pistes cyclables - bien sûr non respectées - ont visiblement suffi à emporter la décision (Source : reportage de Reporterre le 19 novembre 2020).

Les constats sur le site récemment ouvert de Seynod près d'Annecy sont un écho à ces pratiques et sur les engagements non tenus et les impacts minimisés (voir la partie Impact sur la sécurité).

L'histoire se répéterait-elle indéfiniment ?

Au-delà des éléments techniques présentés par l'aménageur Argan et des arguments que chacun peut lire et entendre, nous avons cherché à comprendre, en le documentant le plus précisément possible, quel est l'impact d'une telle implantation, tant sur l'emploi que sur la sécurité, sur notre patrimoine, sur le tourisme ou encore tout simplement sur le prix de l'immobilier. Le fruit de nos recherches est présenté par thème - les sources sont indiquées en italique - et explique l'impact réel de ce type d'entrepôts logistiques. Il s'agit d'un document de travail provisoire qui continue d'être alimenté.

Table

Impact sur l'emploi	Pages 4 à 8
1. La destruction d'emploi dans les commerces	
2. L'emploi chez Amazon - conséquences sociales sur le territoire	
• L'intérim en masse et le retour au chômage	
• Un turn over organisé par Amazon	
• Des conditions de travail éprouvantes	
• Un exemple de zone logistique : l'inadéquation entre offre et demande d'emploi	
Impact sur le patrimoine et le tourisme	Pages 9 à 17
1. Une implantation choquante près du Pont du Gard	
2. Le Pont du Gard : un joyau de l'Humanité à préserver	
3. Un potentiel de tourisme culturel mis en danger	
Impact sur la sécurité	Pages 18 à 19
1. Une population de chauffeurs étrangers et « indépendants »	
2. Une polarisation de la délinquance autour des centres logistiques	
3. Un exemple d'insécurité générée autour d'un centre de livraison Amazon - à Annecy	
Impact sur les pollutions et le trafic routier	Pages 20 à 21
1. Un trafic nettement sous-estimé lors de l'enquête publique	
2. Evaluation du coût pour les finances publiques des implantations logistiques Amazon en Californie	
Impact sur l'immobilier	Pages 22 à 23
1. Impact sur la valeur de l'immobilier confirmé par des professionnels	
2. Impact confirmé par une étude sur l'implantation d'éoliennes, par la jurisprudence et l'administration	

Impact sur l'emploi

Pour justifier le projet, le promoteur Argan a fait miroiter la création de 600 emplois sur le site. Au fil des mois, cette promesse a fondu : il n'est plus question actuellement que de 150 emplois, qui seront précaires et robotisables à tout moment.

La plupart des élus locaux se sont contentés de cette promesse et pensent que ces emplois sont la solution à présenter aux demandeurs d'emploi. Ainsi, le précédent Président de la Communauté de communes du Pont du Gard déclarait en Juin 2019 : « Si Amazon ne s'installe pas ici, il le fera ailleurs ». Les ravages connexes sur l'économie locale et les emplois détruits ont été ignorés dans l'étude d'impact sur l'emploi et dans l'analyse présentée par le promoteur.

Certains élus se montrent plus lucides. L'ancien maire de St Hilaire d'Ozilhan, village situé à 3 kilomètres du projet, expliquait en 2020 : « Nous n'avons pas besoin de ces emplois précaires, mal rémunérés, à faible potentiel d'évolution. Nous avons déjà des emplois similaires et nous avons les pires difficultés à les pourvoir ». Le député de la circonscription d'Uzès, Philippe Berta (Modem), estime que les emplois promis sont des emplois "kleenex". Il est rejoint dans son analyse par 4 autres députés, de tous horizons.

Nos recherches confirment qu'Amazon détruit plus d'emplois dans les commerces de proximité que nous ne l'avions déjà établi.

L'emploi créé sera, par ailleurs, bien éphémère, précaire et de mauvaise qualité.

En résumé, quelques chiffres clés :

- La destruction d'emploi est comprise entre 2,2 et 4,46 emplois pour un emploi créé chez Amazon, soit une destruction nette d'emploi pour le territoire comprise entre 330 et 669 emplois sur une période de 10 ans.
- Les intérimaires recrutés massivement par Amazon retournent régulièrement vers des périodes de chômage. A partir du chiffre moyen d'intérim au sein d'Amazon France Logistique (soit 36% des effectifs totaux), les périodes régulières de chômage pourraient concerner 54 personnes.
- Le turnover implique le retour vers le chômage ou vers un autre emploi de 300 salariés sur 5 ans, soit environ 60 salariés par an.
- Le solde (destruction + effet turnover + intérim) est globalement négatif en termes d'emplois, sans compter la robotisation à venir et les effets induits par les conditions de travail.
- Le bassin d'emploi s'étend sur une large distance autour du centre Amazon, soit entre 70 à 130 km, et entraîne des contraintes fortes pour les salariés, sans pour autant avoir un impact durable sur le taux de chômage des communes proches du centre.
- Le nombre de salariés qui ont une limitation d'aptitude est très élevé (30% décrits sur un site Amazon), conséquence directe des conditions de travail physiques et psychologiques difficiles au sein des sites logistiques.

1 - La destruction d'emplois dans les commerces

La note d'analyse de Mounir Mahjoubi parue en novembre 2019 sur l'estimation de l'impact de l'emploi d'Amazon en France sur la base de données 2018 estimait les emplois détruits. Ainsi, **pour un emploi créé chez Amazon, il y a potentiellement 2,2 emplois détruits** dans les commerces traditionnels. Pour un emploi créé chez un vendeur tiers (dit Market place), il y a potentiellement 1,3 emploi détruit dans les commerces traditionnels. La perte nette d'emplois pour l'économie française est estimée à 7 900 emplois Equivalent Temps Plein (ETP).

Une autre étude plus récente menée aux Etats-Unis par *Allianz et Euler Hermes en janvier 2020* fait état de chiffres de destructions d'emplois beaucoup plus élevés et alarmants. Allianz et Euler Hermes sont reconnus

dans les domaines de l'assurance et de l'assurance-crédit. Les conclusions de cette étude font état d'**un ratio de 1 emploi créé dans le e-commerce conduisant à la destruction nette de 4,46 emplois dans le commerce** sur la période de 2008 à 2019 (la perte nette est de 670 000 emplois aux Etats-Unis, alors que le e-commerce a créé pendant la même période 150 000 emplois). Le e-commerce ne compense absolument pas les destructions d'emploi dans le commerce traditionnel. Il impacte aussi fortement les marges.

Même si l'implantation du e-commerce n'explique pas, à lui seul, cette forte dégradation des emplois dans le commerce, les conditions de concurrence exacerbée imposées par le e-commerce avec l'érosion de profits, la pression sur les volumes et les prix expliquent une majeure partie de ce phénomène de destructions d'emplois. Les pratiques de market place d'Amazon relèvent bien de ce phénomène, puisque que le market place ne détient pas véritablement les produits vendus, mais sert uniquement de lien entre les acheteurs et les vendeurs et ne se rémunère que par le biais de commissions. De même, cette étude souligne le poids considérable de négociation détenu par des entreprises du e-commerce sur les fournisseurs.

L'étude prévoit à **l'horizon 2025 la destruction supplémentaire de 510 000 emplois aux Etats-Unis**, soit une nette accélération du phénomène. Tous les secteurs du commerce sont concernés à l'exception du secteur beauté/cosmétiques.

Cette étude signale que le e-commerce détruit aussi des emplois en Europe, certes dans une moindre mesure pour le moment car le taux de pénétration du e-commerce y est pour le moment moins élevé.

D'après un sondage auprès d'un panel représentatif d'un millier de commerçants et distributeurs indépendants, 75% des commerçants américains placent en tête de leurs défis la concurrence d'Amazon et **97% considèrent qu'Amazon a eu un impact négatif sur leurs activités et leurs revenus**. (Source Independent Business Survey, juillet 2019, Institute of Local Self-Reliance)

Si on rapporte ces chiffres à ceux du projet de centre de tri Amazon à Fournès, **la création envisagée de 150 emplois se traduira par la destruction nette de 669 emplois** que ce soit sur notre territoire, qui sera le premier impacté, ou sur une zone géographique plus large.

La robotisation au sein des centres Amazon est en forte progression et remplacera à terme les emplois physiques. Ainsi, le ratio d'équipement de robot par salarié qui était en 2015 de 1 robot pour 7,7 salariés est de 1 robot pour 4,7 salariés en 2017. (Source Statista 17/10/2018).

De nouvelles machines sont en cours d'installation dans des centres Amazon pour l'emballage : 2 machines (dites Carton Wrap de CMC) remplacent 24 emplois (source : article Agence Reuters citant des responsables Amazon - mai 2019).

L'effectif CDI de certains centres est déjà en diminution à l'heure actuelle. **Les activités sont transférées vers les centres les plus robotisés** (Source : Témoignage Représentant Syndical).

Dans les entrepôts de logistique Amazon, **la convention collective** du commerce de détail non alimentaire était appliquée. Cette convention a été dénoncée il y a deux ans. La convention collective du **transport routier** est actuellement appliquée dans tous les centres Amazon (alors qu'il n'y a pas d'activité de transport). Les organisations syndicales demandent l'application de la convention collective de la vente en ligne (Source : Témoignage Représentant Syndical).

Remarque : l'application de la convention du commerce de détail ne donnait pas lieu à application de la législation sur les installations commerciales ni du paiement de la Taxcom, d'où une distorsion de concurrence avec les entreprises de commerce, dénoncée officiellement par la Confédération des commerçants de France.

Pour mémoire, 16% des créations d'entreprises en Occitanie ont été effectuées dans le secteur du commerce (Source Panorama économique - Activité et emploi - CCI d'Occitanie - Juin 2020).

2 - L'emploi chez Amazon - conséquences sociales sur le territoire

Les embauches annoncées peuvent cacher des pratiques avec des conséquences sociales négatives.

L'intérim en masse et le retour au chômage

L'intérim est utilisé par Amazon comme moyen d'ajustement des effectifs face à une charge de travail variable. Elle conduit inévitablement au chômage. La prévalence des périodes de chômage est en effet plus forte pour les intérimaires (*source : INSEE Juillet 2019*).

En février 2020, soit en période de faible activité, Amazon France Logistique déclarait employer 6 459 salariés en CDI et CDD et 3 612 intérimaires. **La part des intérimaires dans l'emploi total était donc de près de 36% en basse saison.** (*source: Ordonnance de Référé du Tribunal de Nanterre rendue le 14 avril 2020*). La part d'intérim est variable selon les établissements. Sur le site de Saran, elle était de 10,9%, tandis qu'elle s'élevait à près de 70% sur le site de Brétigny sur Orge.

Les recrutements se réalisent seulement par le biais de l'intérim. **Les intérimaires peuvent atteindre 50% des effectifs lors des périodes de pointe.** Sur certains sites, le nombre d'intérimaires est supérieur à l'effectif en CDI. Les intérimaires effectuent successivement trois contrats (dont le premier ne dure que deux semaines), puis ils quittent l'entreprise pour une période de carence (dont la durée est fonction de la durée totale de leurs contrats). Il y a donc bien retour vers le chômage des intérimaires. Après la période de carence, les intérimaires peuvent être à nouveau recrutés si les premiers contrats se sont bien déroulés. Il n'y a aucune certitude sur l'embauche en CDI. (*Source : Témoignage Représentant Syndical*)

L'entreprise recrute les opérateurs dans le cadre de partenariat avec les sociétés d'intérim. Sur le site *Amazon Jobs*, chaque annonce d'emploi, quels que soient les sites logistiques, présente la même description de poste et renvoie à un lien avec une agence d'intérim (Adecco, Randstad, Manpower, Proman, etc). Le recrutement se fait donc par le biais de l'intérim pour les opérateurs. Le salaire brut horaire y est également indiqué, soit 10,67 euros, tandis que le Smic brut horaire est lui de 10,15 euros. Mais aucune précision n'est apportée sur le fait que le montant de salaire annoncé intègre ou non la prime de précarité et celle relative au congé payé, ce qui relativiserait l'écart.

A noter également que sur le site *Amazon Jobs*, les anciens militaires sont, quant à eux, recrutés pour des postes de managers d'équipes (la taille de ces dernières est annoncée comme pouvant doubler lors des pics d'activité).

Le bassin d'emploi dans lequel le recrutement est réalisé semble être de plus en plus large, compte tenu du renouvellement des opérateurs au sein des centres. L'entreprise va chercher les salariés domiciliés de plus en plus loin et peut mettre des cars à disposition pour transporter les salariés notamment en période de pointe d'activité. Le bassin d'emploi **s'étend jusqu'à entre 70 et 130 km de distance de l'entrepôt.** L'implantation d'un centre Amazon a donc des **effets relatifs sur le taux de chômage du territoire** à proximité immédiate. (*Source : Témoignage Représentant Syndical*).

Les pratiques d'appel à des sous-traitants sont visiblement répandues en France comme dans des pays voisins tels l'Allemagne. Ces sous-traitants recrutent eux-mêmes des livreurs venus des pays de l'Est de l'Europe dans des conditions d'horaires de travail, de charge de travail et de rémunération très éloignées de la réglementation du travail habituelle (*Source : Théma - Arte - Reportage diffusé le 15 décembre 2020*).

Un turn over organisé par Amazon

En moyenne, **un salarié Amazon reste trois ans** dans l'entreprise.

Compte tenu du **turnover** au sein des établissements Amazon, le nombre de salariés qui retournent à court terme sur le marché de l'emploi est chiffrable. Soit, pour un volume total de 150 embauches, un retour au chômage tous les 3 ans de 150 salariés. **Soit 250 salariés ressortis de l'entreprise en 5 ans, ou 500 en 10 ans, qui viendront en partie augmenter les chiffres du chômage des environs de Fournès.**

Une politique volontariste de turnover est mise en oeuvre au sein des entrepôts.

La progression possible de salaire et celle de la reconnaissance des compétences s'arrêtent au bout de 2 ans. Seule la prime d'ancienneté continue de progresser. Même si le salarié se forme et acquiert d'autres compétences, il n'y a plus de promotion possible. Sauf celle vers le poste de chef d'équipe qui concerne peu de salariés.

La prime de formation des nouveaux opérateurs qui était précédemment versée aux opérateurs plus anciens (la prime de 5 euros par opérateur formé est devenue une prime totale de 100 euros pour toute l'année) ne l'est plus, ce qui prive les salariés d'une source de motivation et de rémunération.

Tous les ans, voire tous les six mois, **l'entreprise propose une prime au départ volontaire dénommée « The Offer »** dans le cadre d'une rupture conventionnelle. Le montant versé au salarié est de 2 000 euros brut pour une année d'ancienneté. Le montant maximum de la prime sera de 8 000 euros brut après 5 ans d'ancienneté.

De même, **les projets de formation pour quitter Amazon** sont encouragés par l'entreprise elle-même. La prise en charge semble au final assez limitée dans les faits et les ressources classiques d'accès à la formation professionnelle sont alors utilisées.

Tous ces éléments concourent au fait que l'objectif d'Amazon est de renouveler les opérateurs à un rythme soutenu avant que les difficultés de santé de ces derniers n'apparaissent. (Source : *Témoignage Représentant Syndical*)

Des conditions de travail éprouvantes

Ce fort turnover peut être expliqué par des conditions de travail difficiles avec des **conséquences sur la santé des salariés.**

Ainsi, sur le site de Saran, 19,42% des salariés ont des **limitations d'aptitude**. Sur le site de l'entrepôt de Serey (Saône et Loire), 18,20% des effectifs souffrent de troubles musculo squelettiques. (source : *Le Figaro mai 2015 repris dans le rapport Solidaires - Amis de la Terre - Novembre 2019*).

Une alerte des médecins du travail et de la Carsat (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au travail) sur le site Amazon de Montélimar relevait un "risque grave" concernant la santé des salariés. Un rapport d'expertise sur ce site mené par le cabinet Syndex entre février et avril 2018 confirme l'usure des salariés liée à la cadence de travail. Cette dernière est renforcée par la **pénibilité et la répétitivité des tâches**. D'où des taux plus élevés de maladie, d'accident du travail ou encore de maladie professionnelle.

Le nombre et la durée des arrêts maladie s'accroissent avec l'ancienneté dans l'entreprise. Sur un des sites, 30% des salariés ont des limitations d'aptitude.

Les difficultés de santé sont liées aux gestes répétitifs, aux flexions et extensions (300 dénombrées par jour et par personne), au nombre de kilomètres parcourus dans la journée (de 10 à 20 km par jour avec des chaussures de sécurité), au port de charges. Sur d'autres postes de travail, ce sont les coudes, les poignets, le dos qui sont sollicités à outrance, les vibrations dues aux équipements ont aussi un impact négatif. Beaucoup de tendinites allant s'aggravant sont constatées. La fatigue au terme d'une vacation de 8 à 9 heures est très présente.

Les difficultés psychologiques sont aussi constatées : charge de travail importante, forte pression et difficultés relationnelles sous couvert d'un langage managérial anglo-saxon.

Les accidents du travail sont systématiquement contestés par la direction et le nombre de maladies professionnelles semblent sous-déclarées.

Le reclassement en dehors de l'entreprise serait systématiquement privilégié alors que dans le même temps l'entreprise communique sur le recrutement de personnel handicapé (Source : *Témoignage Représentant Syndical*).

Les centres de tri ont été spécialement exposés pendant la première période de la **pandémie Covid**, car si les centres de stockage ont été fermés suite à la décision de justice, les centres de tri ont reçu les commandes venues de l'étranger et les ont acheminées.

Les salariés sont très désabusés par la communication d'Amazon sur la gestion du personnel, et la non reconnaissance des risques pris pendant la pandémie. Ces derniers estiment qu'ils n'ont pas été rémunérés de façon équitable. Pourquoi un manager a-t-il ainsi reçu une prime liée au travail pendant la Covid plus élevée qu'un opérateur? La participation à la croissance forte du chiffre d'affaires pendant la pandémie n'a pas été

reconnue. Les autres primes et attribution d'actions semblent loin de reconnaître la participation à la valeur ajoutée (*Source : Témoignage Représentant Syndical*).

Un exemple de zone logistique : l'inadéquation entre offre et demande d'emploi

La situation de la **zone d'entrepôts logistiques de Saint Martin de Crau (Bouches-du-Rhône)** et celle du **territoire plus large** est intéressante à observer en termes d'emplois et de conséquences sociales sur la population. La commune de Saint Martin de Crau regroupe 13 389 habitants en 2017 (*Source INSEE*). 300 000 m² de bâtiments dédiés à la logistique ont été créés principalement durant les dix dernières années et ont conduit à la création de 1 500 emplois. Il est prévu dans un délai de 5 à 10 ans la création de 450 000 m² de bâtiments de logistique avec 1 500 emplois supplémentaires (*Source: site internet de la mairie de Saint Martin de Crau*).

Si le taux de chômage est faible sur la commune, le territoire ne suit pas la même tendance et connaît un taux de chômage élevé. A noter que 58% des actifs résidants à Saint Martin de Crau ne travaillent pas sur la commune.

Le Plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) de la communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, daté du 13 décembre 2019, souligne la saisonnalité des emplois sur le territoire, notamment dans le secteur de la logistique, la faible qualification des emplois proposés et des conditions de travail souvent peu attractives qui conduisent à une inadéquation entre offre et demande d'emploi. Des demandeurs d'emplois dits "permittents" (c'est-à-dire ne travaillant plus que par intermittence sans pour autant travailler en permanence) se multiplient. La part du chômage de longue durée croît alors que le taux de chômage global tend à diminuer (avant la pandémie).

Les secteurs de l'hôtellerie-restauration, de la logistique ou de l'agriculture, fortement représentés sur le territoire et générateurs de la majorité des emplois, sont décrits dans *le PLIE* avec des conditions de travail difficiles ou peu attractives : pénibilité physique, horaires décalés, rythme, saisonnalité, précarité des contrats, faible rémunération au regard des conditions de travail, management parfois inadapté. Les publics à la recherche d'un emploi refusent ainsi de se positionner sur des offres d'emploi pour lesquelles les conditions de travail sont dégradées et les niveaux de salaire particulièrement faibles.

Un accroissement de problèmes de santé physique est relevé dans ce document, du fait de la prégnance de secteurs d'activités (logistique, agriculture, agroalimentaire etc), générateurs de troubles musculo squelettiques.

Une zone logistique et les emplois créés ne sont donc pas la solution pérenne à la question de l'emploi sur un territoire, voire peuvent contribuer à accentuer les difficultés de la population concernée.

L'ensemble de ces éléments fait écho aux constats effectués sur les conditions de travail proposées par Amazon, avec un **cercle vicieux cumulant précarité, conditions de travail difficiles, difficultés de santé, exclusion, durable du marché du travail et cumul des problématiques.**



Impact sur le patrimoine naturel et culturel et sur le tourisme durable

Le choix de l'implantation de ce centre de tri, à l'entrée Est du Gard et de l'Occitanie, aux dimensions disproportionnées avec l'environnement du Pont du Gard est stupéfiant et incohérent.

La seule photo fournie par l'aménageur Argan pour le compte d'Amazon montre ci-dessous un centre dans un contexte paysager assez éloigné de la réalité du paysage, désertique. Elle produit un effet trompeur sur les dimensions du bâtiment. Il s'agit d'un photomontage avec une vue aérienne qui ne correspond pas à ce que verraient les habitants et les visiteurs. Il est alors difficile pour les élus et pour la population de percevoir l'impact que produirait ce bâtiment, sans une simulation plus réaliste.



Le bâtiment projeté ne ressemblerait-il pas plutôt à celui projeté dans les environs de Nantes à Montbert?

Le photomontage ci-dessous présente le projet de Loire Atlantique, soit un bâtiment dont les dimensions sont les suivantes : longueur 318 mètres, largeur 192 mètres et hauteur 23,5 mètres pour une surface totale de 185 000 mètres².

Pour rappel, les dimensions du projet de centre de tri à Fournès sont : longueur 400 mètres, largeur 100 mètres et hauteur 18,2 mètres pour une surface au sol de 38 000 mètres².



1 - Une implantation choquante près du Pont du Gard

Situé à la sortie de l'autoroute, l'**entrepôt d'Amazon serait la première et dernière image que verraient les millions de visiteurs de la région**. Ceux-ci viennent découvrir le cinquième site le plus visité de France, mais aussi la Cité des Papes d'Avignon, la réserve de biosphère Unesco des Gorges du Gardon et le territoire de l'Uzège, avec ses paysages méditerranéens, ses villages médiévaux, ses produits du terroir.



Depuis l'autoroute A9, l'information de la sortie du Pont du Gard, et la vue panoramique sur le grand paysage de garrigue, juste avant la future zone Amazon. Plusieurs panneaux touristiques annoncent les paysages de garrigue, le Palais des Papes, la cité Médiévale d'Uzès et le Pont du Gard

L'intégrité et l'image du Pont du Gard, classé au « Patrimoine mondial de l'Unesco » depuis 1985 et détenteur du label Grand Site de France, seront profondément affectées par cette implantation sur la route d'accès.

Le pont romain vieux de 2 000 ans est l'unique site en France à avoir reçu le label de tourisme durable "Route de l'Antiquité" de l'Europe du Patrimoine mondial délivré par l'Unesco, l'Union Européenne et National Geographic. Ce label vise à utiliser le fort potentiel d'attractivité d'un monument exceptionnel pour développer un "smart tourism" ou un "slow tourism" où le visiteur prend le temps de la visite et de la rencontre d'un territoire et de ses habitants. (Source *World Heritage Journeys Europe*).

Le projet d'Amazon est contraire à l'esprit des documents d'aménagement, de développement et de tourisme durable, de valorisation du patrimoine, et d'urbanisme, adoptés par la Région Occitanie, le Département, et les communes du territoire.

Il est aussi **contradictoire avec le projet de Parc Naturel Régional (PNR) des Garrigues**, en cours d'instruction, ainsi qu'avec celui des **"Routes de la Romanité"**, permettant de visiter les vestiges antiques, d'Uzès à Nîmes et Arles.

Le tourisme du XXIème siècle sera un tourisme du sens, durable et cohérent. Il est conçu comme un récit, avec un début, un développement avec de multiples options et une fin heureuse, source de souvenirs et de désir de retour. Le projet Amazon interdirait ce développement vertueux.

En janvier 2020, dans le cadre du **renouvellement du label Grand Site de France du Pont du Gard**, un rapport de préconisations et d'orientations a été rédigé par Mr Jean Marc Boyer (Source : *Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 23 janvier 2020. Mr Jean Marc Boyer*).

Ce rapport décrit précisément les diverses étapes historiques de protection du site et l'interaction avec le projet de PNR des Garrigues dont le périmètre est plus large. De plus, le périmètre du Grand Site des Gorges du Gardon, soit 20 721 hectares, déterminé en 2004, jouxte la commune de Fournès. Alors que l'Etablissement Public du Pont du Gard (EPCC) réaffirme que " le site touristique majeur du département, le Pont du Gard doit devenir l'outil qui permette de vendre le Département...", **le projet Amazon ne figure pas dans ce rapport. Sa co-visibilité avec divers périmètres classés du Pont du Gard est pourtant établie et son impact paysager à la porte immédiate de ce site est manifeste.**

Plusieurs membres éminents du Conseil Scientifique du Pont du Gard ont souligné que la Plaine de La Pâle est la porte d'entrée naturelle du Pont du Gard et sa nécessaire intégration dans la zone tampon de protection du site. Ils ont, tout comme le Président de l'EPCC du Pont du Gard, la Présidente de la Région Occitanie et l'ancien

Président du Conseil Départemental du Gard, tous deux membres du Comité de bien Unesco du Pont du Gard, pris position contre le projet d'implantation du Centre de tri Amazon à Fournès.

Par ailleurs, l'importance de la construction d'un "**Plan de paysage transition énergétique**" (PPTÉ) est soulignée dans le *rapport Boyer* (page 12). Le lancement de l'étude de ce plan, portée conjointement par l'**EPCC du Pont du Gard et le Syndicat Mixte des Gorges du Gardon** (SMGG), est prévu en février 2021 (*Source : Cahier des clauses techniques particulières - Elaboration d'un plan paysage et de transition énergétique*). Il s'agit probablement d'un des premiers pas dans la co-construction d'une stratégie territoriale qui était un des engagements de l'EPCC du Pont du Gard dans le cadre du dossier de renouvellement du label Grand Site de France. **Le périmètre d'influence paysagère défini dans ce cadre inclut 31 communes dont celles de Fournès**, d'Estézargues et de Domazan. Il répond ainsi aux prérogatives d'une Aire d'Influence Paysagère du bien UNESCO du Pont du Gard.

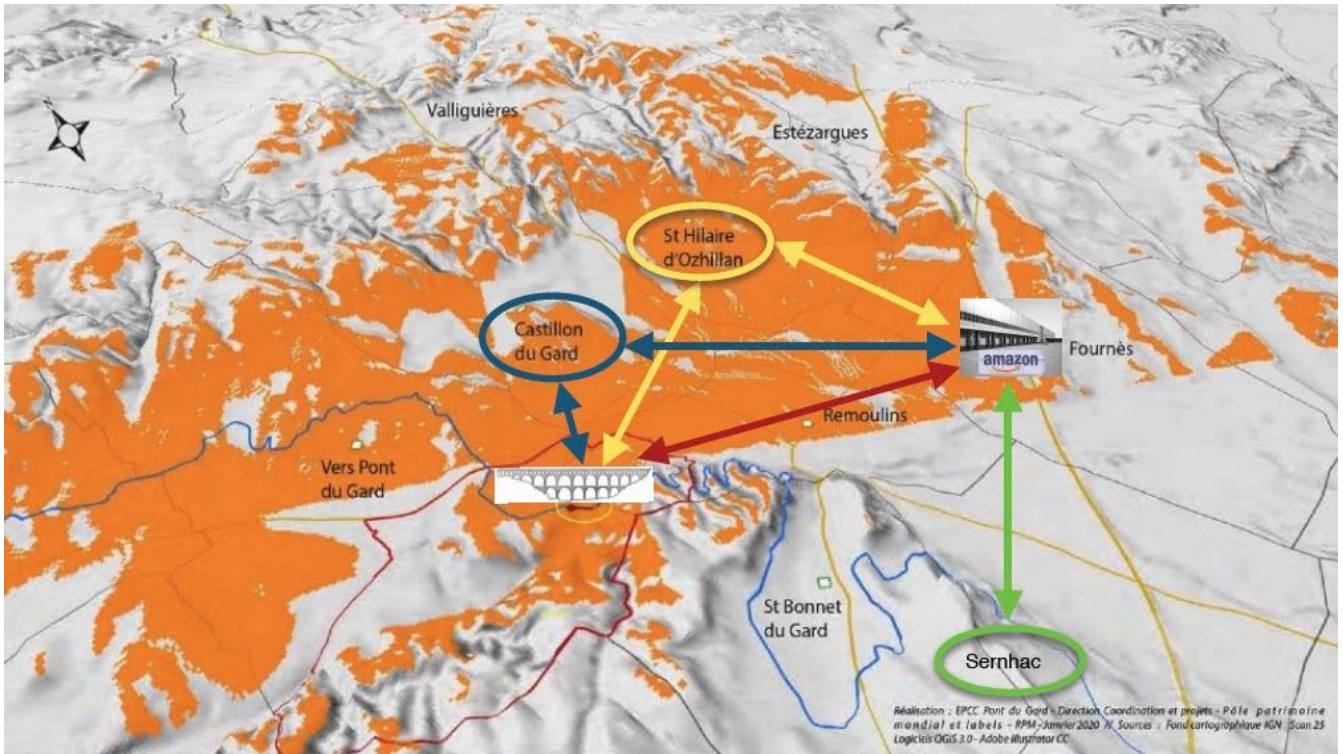
Enfin, la Communauté de Communes du Pont du Gard (CCPG) en partenariat avec la Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien est, dans le même temps, fortement impliquée dans un Contrat de transition écologique suite à la fermeture de la centrale thermique d'Aramon et porte ainsi un projet qui servira de référence dans le domaine de l'innovation technologique et de la transition écologique.

Choisir ce territoire pour une implantation Amazon, qui promeut l'immédiateté de la surconsommation et une sobriété énergétique contestable et qui constituerait un point noir paysager, est pour le moins antinomique et contradictoire.

Le projet Argan Amazon serait visible de plusieurs points du site du Pont du Gard, depuis de nombreux villages alentours dont quatre villages : Castillon du Gard, Saint Hilaire d'Ozilhan, Remoulins et Sernhac **sont directement impactés** et plus spécialement leurs axes de circulation, la route touristique du vignoble des Côtes-du-Rhône, les paysages de terroir, les chemins de randonnées, les mas et les chapelles de campagne, les moulins à vent, les calvaires, les vestiges de l'aqueduc, le patrimoine du XXème siècle, les vestiges des tunnels, et le petit patrimoine rural.

La carte ci-dessous extraite du *Rapport Boyer* permet de visualiser **les zones de visibilité** théorique. Nous avons situé sur ce document les différentes co-visibilités entre les zones protégées et le projet de centre de tri Amazon.

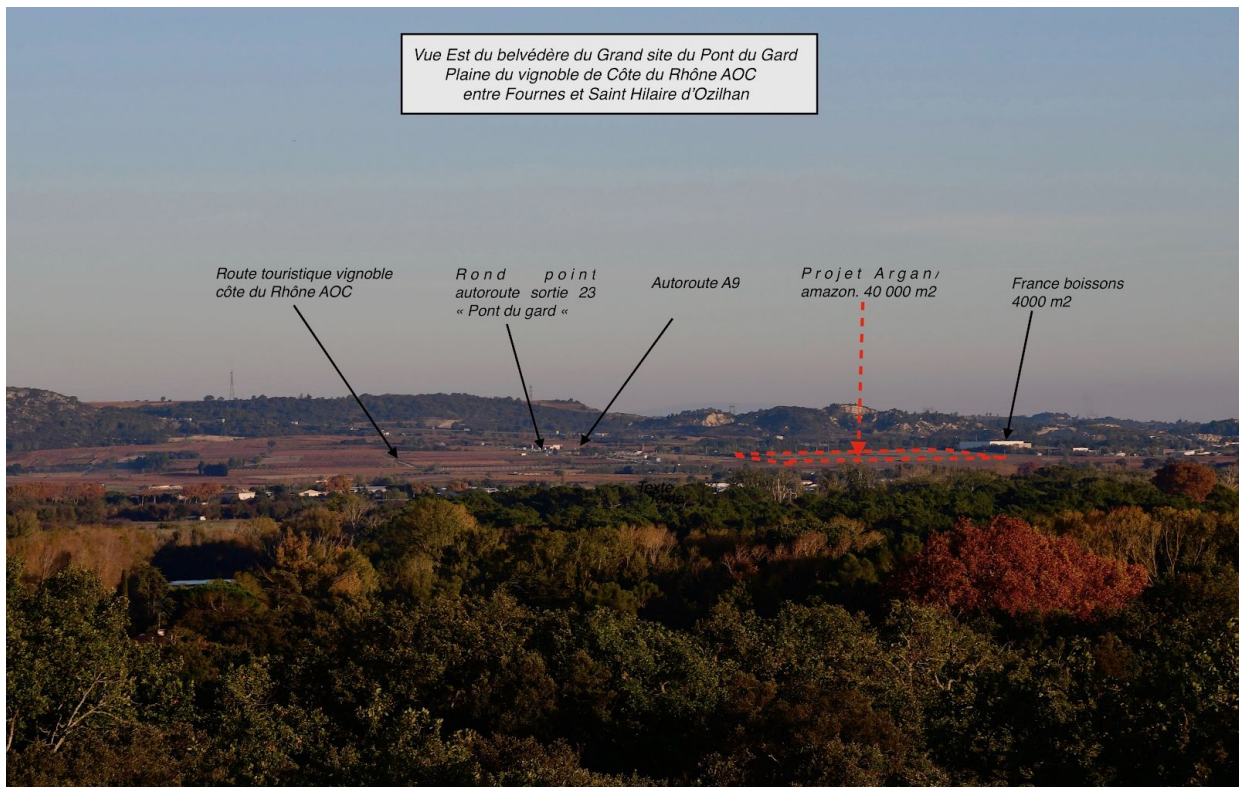
Les co-visibilités théoriques sont confirmées par les photos prises par nos soins depuis le Belvédère des Garrigues situé au sein du site. Elles soulignent la présence massive du projet Amazon et son impact sur le paysage.



- Zone tampon UNESCO, 691 ha
- Aqueduc de Nîmes
- Limites communales
- Routes

- Zone de visibilité théorique depuis le haut du Pont du Gard en rive Gauche
- Point d'ancrage pour le calcul algorithmique
- Situation du Pont du Gard





2 - Le Pont du Gard : Un joyau de l'Humanité à préserver

Le grand site du Pont du Gard est un trésor national, un atout culturel, patrimonial et économique de la France. **Il a une valeur universelle qui transcende les frontières** (Source : *Schéma Départemental du tourisme, des loisirs et de l'attractivité 2018-2021*).

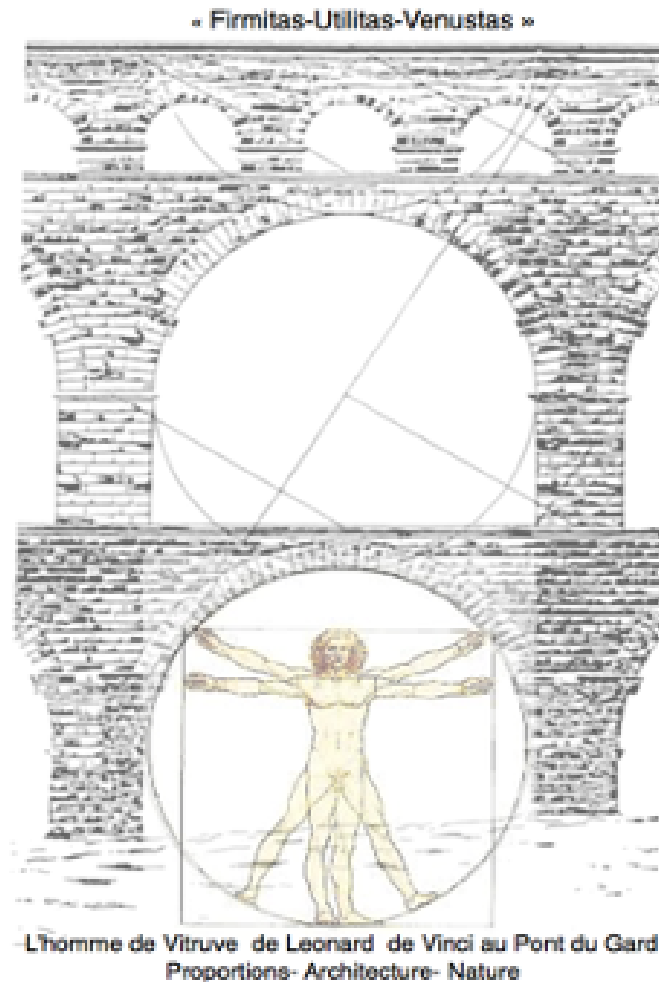
Patrimoine culturel et naturel, il émerveille depuis des siècles Rabelais, Racine, Stendhal, Rousseau, Hugo, Gide, Picasso. Des millions de visiteurs ont écrit, peint et photographié ce site exceptionnel.

Symbole de notre histoire, il traverse vingt siècles. Il est un pilier de notre héritage humaniste, construit quelques années après le premier traité d'architecture de l'histoire « De Architectura » par Vitruve dont le système des proportions, inspirées par la nature et qui nous dit « pour qu'un bâtiment soit beau, il doit posséder une symétrie et des proportions parfaites comme celles qu'on trouve dans la nature et le corps humain ».

Le Pont du Gard est le témoignage unique des trois principes énoncés par Vitruve:

- Firmitas : Solidité - Durabilité - Résilience.
- Utilitas : Fonction - Sobriété - Pertinence.
- Venustas : Beauté - Élégance - Attractivité.

Ce sont des références majeures de l'architecture et des Beaux-Arts et des recherches sur les proportions idéales. Ce traité inspira le célèbre dessin de Leonard de Vinci « l'homme de Vitruve », puis le « Modulor » de Le Corbusier.



Relier les deux héritages de l'architecture et de la nature est une évidence pour toutes les instances patrimoniales, les caractéristiques historiques, artistiques, paysagères et écologiques d'un lieu formant un ensemble cohérent indissociable. En outre, l'aqueduc du Pont du Gard témoigne d'un savoir-faire ancestral et magnifie l'importance de notre substance vitale et menacée: l'eau. A l'origine, le Pont du Gard est un ouvrage de santé publique acheminant l'eau vers la ville de Nîmes et permettant ainsi son développement. Tous ces symboles sont particulièrement significatifs en cette période de crise majeure.

Notre pays pourra s'enorgueillir de sa capacité à le préserver pour les générations futures. Le Pont du Gard, patrimoine universel UNESCO, est intrinsèquement lié à l'environnement naturel qui l'entoure, les Gorges du Gardon et ses garrigues, elles aussi classées au Patrimoine mondial, ce qui en fait un ensemble unique au monde.

Après Prosper Mérimée, Victor Hugo et André Malraux, Jack Lang, dans *son manifeste "Ouvrons les yeux"* rédigé en 2014, fustigeait le gâchis paysager généré par les panneaux publicitaires, les entrepôts et zones commerciales des entrées de villes et l'étalement urbain.

Un entrepôt industriel dans l'environnement de ce trésor de l'Humanité serait la négation du sens même du mot Patrimoine, de la transmission, de notre connaissance de nos origines afin de mieux inventer notre futur.

3 - Un potentiel de tourisme culturel mis en danger

Dans le contexte d'une vive concurrence internationale avec d'autres pays en Europe, dans les Emirats ou en Asie, la différence de l'offre touristique repose sur la valorisation des divers patrimoines (naturel, bâti, terroirs...), mais aussi sur l'excellence des services (accueil, assistance numérique...), la qualité des infrastructures (routes, mobilités, parcours ...) et la cohérence de l'ensemble.

Le Département du Gard et la Région Occitanie investissent dans des démarches de valorisation et de soutien du tourisme. Celui-ci est une des principales ressources du département du Gard avec trois sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco, un chiffre d'affaires estimé à 970 M d'euros et 16 000 emplois (*Source : Schéma Départemental du tourisme, des loisirs et de l'attractivité 2018-2021*). Ce schéma a pour ambition de **“valoriser les itinéraires à haute valeur ajoutée patrimoniale et paysagère” et projette que “la route fasse partie du voyage”**. Dans l'histoire, les routes ont permis l'échange des pratiques et des idées, celui des marchandises. Elles sont aussi au coeur de l'expérience touristique. Leur fluidité et leur environnement visuel participent de la qualité du séjour.

La présence et l'exploitation d'un gigantesque entrepôt de logistique à l'entrée de l'Uzège-Pont du Gard sont incompatibles avec cette ambition, avec l'image de “tourisme durable”, avec la volonté de valoriser l'agri tourisme et le tourisme des savoirs faire souhaitées par le Département et par la Région (*Source : Schéma Départemental du tourisme, des loisirs et de l'attractivité 2018-2021*).

Une perte d'attractivité et de potentiel de développement

Le potentiel de tourisme culturel du territoire est encore largement sous-exploité, alors qu'il est une des sources premières d'attractivité du territoire. Le Pont du Gard en est le point central. Mais les touristes venant pour des motivations patrimoniales ne restent souvent pas plus d'une journée, faute d'opportunités additionnelles structurées, à l'exception de la visite d'Uzès (château, cathédrale, jardin médiéval) et de ses restaurants et commerces de qualité.

Dans l'esprit du label de tourisme durable, “Route de l'Antiquité”, unique en France, le rayonnement du Pont du Gard offre l'opportunité de valoriser et développer le territoire de l'Uzège-Pont du Gard.

La confirmation d'un projet de centre logistique conduirait à une perte d'attractivité pour notre territoire, à la fois pour les habitants et pour les visiteurs. Ce dernier forme un tout harmonieux autour du patrimoine naturel, du patrimoine cultivé et du patrimoine construit, avec, en complément du Pont du Gard, le fil conducteur de l'aqueduc romain et le Grand Site des Gorges du Gardon.

Les **potentialités culturelles génératrices d'emplois directs**, et d'activités économiques indirectes (tourisme, hébergement, entreprises de services, entreprises de construction et de rénovation, jardinage/paysagisme, commerces de matériaux et de décoration) sont les suivantes:

- **Le circuit des jardins et parcs remarquables** dont certains classés, de niveau international, valorise des offres permettant une découverte, une participation et interaction, et un prolongement du séjour. Il s'agit notamment du Château Le Plaisir (Aramon), le Jardin des Oules (St Victor des Oules), le Château du Bosc (Domazan), le jardin de l'Abbaye de Saint André (Villeneuve), plus loin, mais dans le même réseau, et le **Château de Castille (Argilliers) avec son chef d'oeuvre unique des bétogravures de Picasso. Plusieurs investisseurs travaillent pour ce dernier sur un projet de lieu public**, associant expositions, événements culturels, hôtellerie, restauration, boutique de produits dérivés. Ces implantations sont productrices de culture active : formation au paysage et au jardin méditerranéen, art contemporain, rencontres culturelles, parc de sculptures, résidences d'artistes, visites et promenades du public, land-art.
- Le Parcours de la Romanité, dont le projet de parcours liant création contemporaine et déplacement en mobilité douce (cheminement piétonnier, et cycliste, voire hippique), valorise des points remarquables : Vers-Pont du Gard, Bord-Nègre, etc. Construit sur le modèle de « La ligne de Partage des Eaux » du PNR des Monts d'Ardèche, ou des « Balcons de l'Aigoual », il serait un élément d'attraction international très important.
- Un parcours Villages remarquables et petit patrimoine
- Un parcours d'architecture Patrimoine du XXème siècle (Massota, Pellier).

Ces seuls projets seraient générateurs de centaines d'emplois directs durables.

Il n'est pas sûr que ces projets déjà initiés et en perspective se déploieraient pleinement si le projet d'implantation d'une zone industrielle sur le site de La Pâle se concrétise, du fait de la perte d'attractivité du territoire du Pont du Gard. Il s'agit donc d'une perte d'opportunités.

Par effet de mimétisme, l'impact sur les investissements individuels en matière de confection de jardins de qualité, génère des effets significatifs et certains sur l'activité des pépiniéristes, paysagistes, jardiniers, etc. La route d'Uzès compte déjà 4 pépiniéristes et jardineries. La restauration de maisons soutient les entreprises du bâtiment.

Le paysage et le patrimoine agricole

L'artificialisation des terres, conséquence première du projet de centre de tri Amazon, est une perte irrémédiable à la fois pour les agriculteurs, pour le paysage qu'ils ont construit, pour la cohérence du territoire.

Dans notre région, la vigne et l'olivier sont cultivés depuis au moins 2 000 ans. Depuis ce temps, les agriculteurs n'ont cessé de travailler cette terre, ils ont épierré les champs, recyclé cette matière première pour construire les murets, les capitelles, les maisons. Ils ont contribué, génération après génération, à fabriquer et à entretenir ces paysages. Depuis 2018, l'art de construire en pierres sèches est considéré comme Patrimoine immatériel par l'UNESCO.

Les paysages faits de vignes, de successions d'oliviers, de cyprès, de maquis de chênes, mais aussi de blé et de tournesol, sont issus de ce travail des hommes. Ils ont prêté attention à la polyculture et sont porteurs d'initiatives.

Seule la qualité, l'excellence permettrait de se distinguer et de conserver l'attractivité du territoire. La préservation et la valorisation du paysage participent de la qualité des produits et de l'attractivité du territoire. Le paysage est l'image des produits. Le défigurer, c'est amoindrir leur valorisation.

Le patrimoine artistique : des atouts à développer

A ce jour, notre territoire bénéficie de nombreux atouts pour attirer les amateurs. Il est qualifié de "véritable livre d'histoire à ciel ouvert" (Source : *Schéma Départemental du tourisme, des loisirs et de l'attractivité 2018-2021*).

Géographiquement, l'Uzège-Pont du Gard est situé à l'épicentre d'un écosystème d'art contemporain le plus important du Sud de la France. Il attire ainsi de nombreux amateurs d'art contemporain qui représente une catégorie à fort pouvoir d'achat en leur offrant plusieurs institutions reconnues internationalement:

- La Fondation Hoffman en Arles,
- Les Rencontres photographiques en Arles,
- La Collection Lambert en Avignon,
- Le Carré d'Art à Nîmes,
- Le projet de Fondation Kiefer à Barjac,
- L'architecture industrielle de Massota à Castillon du Gard, classée Patrimoine du 20ème siècle, parle du territoire, de ses produits, s'inspire du Pont du Gard et rend hommage à un des plus grands architectes mondiaux qui a conçu la capitale du Brésil.
- Le projet de Castille-Château d'Art à Argilliers.

Historiquement, notre territoire est aussi caractérisé par notre exceptionnel héritage romain, dont le Pont du Gard n'est qu'un exemple.

De 1789 à 1826, le Baron de Castille, inspiré par l'Antiquité romaine mais aussi par le siècle des Lumières et le Romantisme, continuait cette histoire créative en réalisant un parc unique dans le sud de la France.

En 1950, le grand collectionneur Douglas Cooper achetait le domaine de Castille en ruine et à son tour continuait ce récit bimillénaire. Puis en 1962, Picasso réalisait en ce lieu son unique fresque monumentale sur béton en France, dont un des panneaux illustre un des mythes fondateur de Rome « l'enlèvement des Sabines ».

La route de la Romanité, de la plaine de la Pâle àournes à Uzès, est une succession de sites remarquables par leur cohérence avec l'histoire et les valeurs de ce territoire.

Le projet d'un gigantesque entrepôt Amazon, dont l'architecture est totalement déshumanisée et décontextualisée, est en rupture radicale non seulement avec l'identité de l'Uzège-Pont du Gard, mais remet en cause son développement social, économique et environnemental.

Les routes et les chemins de l'Uzège-Pont du Gard sont porteuses de « mémoires » et de « communs » qui sont autant de repères et de valeurs pour préserver notre liberté de penser et d'agir face à l'uniformisation, aux fausses informations ou à l'aliénation consumériste du modèle Amazon.

Impact sur la sécurité

Les données sur le thème de la sécurité sont passées sous silence et peu documentées. Elles n'ont **pas de place dans l'étude d'impact, ni dans l'enquête publique**. Elles n'ont pas été prises en compte dans la décision d'implanter un centre de tri Amazon à Fournès.

Pourtant, l'impact sur la sécurité de cette implantation est une **préoccupation majeure des élus** au plus proches des préoccupations de la population. Ils sont conscients de l'interaction entre la présence de ce type d'entrepôt et la qualité de la vie quotidienne. Ils redoutent des « nuisances » qui ne sont jamais prises en compte en amont de l'élaboration de projets de centres logistiques.

Leurs interrogations semblent plus que justifiées quand les informations dans ce domaine peuvent être collectées.

1 - Une population de chauffeurs étrangers et « indépendants »

Les chauffeurs de poids-lourds seraient en majorité d'origine polonaise et lituanienne (nb : il n'y a pas de centre Amazon en Lituanie). **Ce sont des travailleurs « ubérisés », indépendants, soumis à la pression de la production et de la rentabilité.** Les consignes écrites en polonais et en lituanien dans les vestiaires des chauffeurs de certains centres corroborent la présence majoritaire de ces nationalités parmi les chauffeurs. Sont aussi présents sur les sites Amazon des poids-lourds en provenance d'Ukraine, d'Italie, de Belgique.

Les dérives de population de chauffeurs éloignés de leur domicile en matière de prostitution et d'alcool sont confirmées.

Une nuisance supplémentaire est signalée : les chauffeurs n'ayant pas le temps de s'arrêter pendant leurs trajets, urinent dans les bouteilles qui viennent joncher les abords des centres ... créant ainsi une pollution et une nuisance complémentaires (*Source : Témoignage Représentant Syndical*).

2 - Une polarisation de la délinquance autour des centres logistiques

Toute augmentation de trafic routier augmente la petite délinquance et les trafics (vols, trafic de drogue, prostitution). A moins de contrôles accentués et très réguliers sur place, **les trafics vont se développer et ce en lien avec les réseaux d'Avignon et de Nîmes.**

Toutes les zones de fret sont des zones sensibles en matière de délinquance, surtout quand le transport concerne des produits de valeur.

Le point de fixation existant de prostitution sur la route d'Avignon, qui est ancien, sera étendu sans nul doute, voire d'autres sites seront créés. (*Sources sécuritaires officieuses Police et Gendarmerie*).

Les vols de marchandises sont monnaie courante lors des livraisons et créeront probablement des réseaux de trafic (*Source : Témoignage Représentant Syndical*).

3 - Un exemple d'insécurité générée autour d'un centre de livraison Amazon - à Annecy

L'entrepôt de Seynod, situé à proximité d'Annecy, a ouvert ses portes le 7 octobre 2020. D'une surface de 6 800m², il est implanté sur un terrain de 2,9 hectares. Il donne d'ores et déjà lieu à un impact majeur sur l'environnement. Une association riveraine « Bien vivre à Branchy » constate des problèmes de sécurité sur les routes, vidéos, photos à l'appui.

Cette association fait de multiples constats :

- Le non-respect par Amazon des engagements pris en matière de circulation : les véhicules ne respectent pas les interdictions de transit, ni celle de tonnage. L'engagement pris par Amazon d'utiliser des véhicules électriques pour les livraisons réalisées sur la ville d'Annecy n'est pas respecté.
- La mise en danger des abords de l'entrepôt : la file d'attente permanente des véhicules en dehors de l'entrepôt et le stationnement sur la voie avant de pouvoir accéder à l'entrepôt empêchent une circulation normale des véhicules riverains. La vérification par les chauffeurs du contenu de leur chargement en dehors de la zone de l'entrepôt, imposée par Amazon, les oblige à un stationnement sauvage. De plus, les manœuvres interdites et dangereuses des véhicules sur les voies, le non-respect du code de la route, le blocage de l'accès des riverains aux arrêts de bus sont quotidiens.
- L'attente des poids-lourds sur la voie publique pendant de longues heures, y compris la nuit, est source d'insécurité.
- L'état de la route et des bas-côtés des routes, mis à mal, sont la conséquence d'une circulation de véhicules bien supérieure à celle qui avait été annoncée.
- Les conséquences environnementales de cette circulation anarchique sont nombreuses: pollution générée par les véhicules et pollution sonore, dépôts d'ordures et d'emballages divers, toilettes improvisées pour les chauffeurs.

Une zone de non-droit s'est donc installée dans les environs de cet entrepôt Amazon alors qu'il vient juste d'ouvrir. (Source : site de l'association « Bien vivre à Branchy » et notamment leur courrier adressé à la Préfecture de Haute-Savoie en date du 4 novembre 2020).

Impact sur les pollutions et le trafic routier

Les pollutions engendrées par l'implantation d'un centre logistique sont diverses et les divers arguments sont développés dans le cadre du contentieux contre l'autorisation environnementale qui a été délivrée en novembre 2019.

Outre l'artificialisation des sols, la mise en danger de la biodiversité, la menace sur les espèces protégées, le ruissellement des eaux polluées, la pollution lumineuse et sonore, l'apport dans l'entrepôt de contaminants biologiques et chimiques, qui sont décrites et documentées abondamment, c'est le type d'activité de l'entreprise locataire Amazon et **son usage intensif des poids-lourds et autres véhicules** qui a attiré notre attention. Ce trafic routier a des conséquences sur le domaine public, la santé et les finances publiques.

1 – Un trafic nettement sous-estimé lors de l'enquête publique

Nous avons cherché à comprendre les flux possibles de poids lourds et autres véhicules autour d'un centre de tri.

Les rotations de poids-lourds sont décrites comme « incessantes ». Les camions partent à heure fixe, qu'ils soient pleins ou non de colis. Il y a un écart de **moins de 2 heures** entre le moment de l'arrivée et celui du départ du camion, ce dernier est aussitôt remplacé par un autre véhicule sur le quai de chargement.

Ainsi, environ 12 poids-lourds par jour sont dénombrés par porte de chargement. Pour chaque camion, 3 à 4 camionnettes font des rotations de livraison le matin et l'après-midi (*Source : Témoignage Représentant Syndical*).

Remarque : sur le projet de Fournès, compte tenu des 113 portes de chargement, le calcul selon les données *in vivo* ci-dessus conduit à une estimation de **678 poids-lourds par jour** (soit 1 356 mouvements) **et entre 2 000 et 2 700 camionnettes par jour**, sans compter les 325 places de parking pour le personnel. Soit un total a minima de 3 000 véhicules **soit 6 000 mouvements et qui pourrait aller jusqu'à 7 400 mouvements**.

Pour comparaison, **lors de l'enquête publique, le calcul de la pollution dite « chronique » a été basé sur 3 050 mouvements de véhicules par jour** (*Source: Rapport de la commission d'enquête - page 20*). Le mouvement journalier de poids-lourds en période de forte activité est établi à 931, auquel s'ajoutent 238 camions de manœuvre, soit au total 1 169 véhicules lourds (86 au total par heure au plus fort de la journée). Les autres mouvements de véhicules (3 à 4 fois supérieurs à ceux des poids-lourds) ne sont pas mentionnés (*Source : Rapport de la commission d'enquête - page 109*).

Le dimensionnement du bâtiment, avec 113 portes de chargement, semble bien disproportionné avec les chiffres de trafic avancé lors de l'enquête publique, de même que le calcul de la pollution engendrée par le centre de tri et le trafic. **Les chiffres devraient être globalement multipliés par deux pour refléter l'activité décrite en période de pointe.**

Les chauffeurs "ubérisés" font des économies sur tous les frais, dont les péages, ce qui signifie qu'**une partie du trafic routier évitera l'autoroute et utilisera les routes adjacentes** (*Sources sécuritaires officielles Police et Gendarmerie*).

Remarque : Cet élément vient contredire les affirmations d'Argan sur l'utilisation unique de l'autoroute comme voie d'accès au centre de tri. Et ce d'autant que les distances kilométriques sont moindres en utilisant ces axes. Ainsi la N100 Avignon pour rejoindre l'A7, la D6086 vers Nîmes, la D9861 vers Arles, la D981 vers Uzès-Alès, la D6086 vers Bagnols-sur-Cèze seront donc empruntées avec des risques de saturation significatifs en particulier pendant la saison touristique et les nuisances liées à la traversée des villages.

2 – Evaluation du coût pour les finances publiques des implantations logistiques Amazon en Californie

Dans un document de travail portant sur les implantations Amazon dans le sud de la Californie dans quatre comtés proches de Los Angeles (*Source : Etude US - Too big to govern – Economic Roundtable – Novembre 2019*), un bilan en termes de risques publics est établi.

Cette région regroupe **21 centres logistiques Amazon** d'une surface moyenne de 67 500 m². 18 600 personnes sont employés dans ces centres.

La circulation journalière estimée est de 21 500 poids lourds (soit un ratio de plus de 1 000 poids-lourds par jour par centre). Celle-ci entraîne une **facture annuelle supplémentaire de coûts publics estimés à 642 millions de \$ pour bruit, usure des routes, congestion du trafic, accidents et émissions polluantes**, mais aussi impact de ce type d'activité économique sur le **changement du climat, sur l'agriculture, sur la santé, sur le risque inondation, sur l'évolution des écosystèmes**.

Chaque coût a été évalué en fonction des distances parcourues par les poids-lourds, soit par "ton miles". Les dessertes effectuées par les camions à la sortie du fret maritime et aérien majorent ces chiffres.

Ces données **ne prennent pas en compte le soutien social et financier fourni par la collectivité au salarié d'Amazon, dont le salaire ne suffit pas à avoir un niveau de vie décent**.

Le ratio par centre logistique est donc de 30,5 millions de dollars de coûts annuels induits estimés.

Ce chiffre n'est pas transposable à l'identique à la situation de Fournès. Cependant, il permet de **prendre conscience de l'existence de coûts publics qui seront à la charge de la collectivité et ne seront absolument pas compensés par les recettes fiscales promises**.

Impact sur l'immobilier

L'implantation physique d'un entrepôt logistique constitue un point noir paysager dont la conséquence n'a pas été prise en compte, ni même évoqué au moment de l'élaboration du projet.

Ce point noir paysager sera bien visible depuis un certain nombre de villages avoisinants. Les nuisances, qui vont de pair avec cette présence couplée au changement de paysage, auront un impact sur la valorisation de l'immobilier à la fois pour les transactions présentes et les transactions futures.

1 - Impact sur la valeur de l'immobilier confirmé par des professionnels

Un agent immobilier de la région qui réalise également des évaluations de biens témoigne que le **prix des biens subit des moins-values dès lors qu'il existe une contrainte visuelle ou un changement de paysage.**

Ce même agent immobilier explique à titre d'anecdote que, dès décembre 2019, une cliente a refusé d'effectuer la visite d'un bien situé à St-Hilaire-d'Ozilhan, compte tenu de la proximité du bien avec le projet de centre de tri Amazon.

Un autre agent immobilier de la région confirme un **impact à la baisse des prix, dès qu'il est constaté des nuisances dans l'environnement d'un bien.** Ces nuisances sont par exemple d'ordre visuel, sonore, olfactif.

Cet impact est estimé spontanément à **20% et peut avoir un effet cumulatif, atteignant rapidement 40%.** Il semble plutôt limité aux communes avoisinantes directement du projet. Le *professionnel* explique qu'un des effets du projet est le risque de **figer le marché** - peu de transactions se réalisant pendant le temps de mise en oeuvre du projet.

2 - Impact confirmé par une étude sur l'implantation d'éoliennes, par la jurisprudence et l'administration

Le document de la Fédération de l'environnement durable sur l'impact des installations d'éoliennes sur l'immobilier paru en 2019 conduit à des constats qui pourraient être appliqués à l'impact du projet de centre de tri. Les données ci-dessous en sont issues.

Le parallèle avec l'implantation d'éoliennes a pour unique objectif de servir d'exemple et de mettre en relief certains raisonnements.

Le constat, dans le document cité, est une **perte de valeur des biens qui se situe entre 15 et 46%.** Il est souligné également que la vente peut être aussi totalement empêchée par de tels projets.

Les données viennent d'agences immobilières, d'experts immobiliers, de notaires, de commissaires enquêteurs, d'hébergeurs touristiques et de gîtes, de compagnies d'assurance, et enfin de jurisprudences. Les enquêtes diligentées par des professionnels de l'éolien n'arrivent bien évidemment pas aux mêmes conclusions.

Si on regarde surtout les **sources judiciaires**, qui ne sont pas contestables, celles-ci démontrent les conséquences d'un impact visuel, de la pollution visuelle et sonore et reprennent les **notions de dégâts visuels, de dégradation du paysage et celle du cadre de vie**, ce qui sera bien le cas avec le projet de la zone de la Pâle. La notion d'image est assez large pour qu'elle puisse être invoquée facilement par les acheteurs lors de contentieux.

Quelques exemples de décisions judiciaires pour étayer le propos :

- Cour d'Appel d'Angers du 8 juin 2010 : la rétention volontaire d'informations (connaissance du projet avant la vente) donne lieu à versement de dommages et intérêts et à annulation de la vente.
- TGI de Montpellier du 4 février 2010 sur un domaine viticole : dépréciation de 20% de la valeur du domaine, détermination d'un préjudice de jouissance des lieux et indemnisation au titre de la dépréciation foncière.
- TGI de Saumur du 15 mars 2016 : dévalorisation du bien et "même si l'intention de vendre n'est pas immédiate, le préjudice sur ce point est futur mais absolument certain".
- Cour d'Appel de Rennes du 25 mars 2014 : dommages et intérêts basés sur la perte de chance de vendre qui est constatée et indemnisée.
- Cour d'Appel d'Angers 5 avril 2011: annulation de la vente d'un domaine suite à dissimulation du projet.
- Cour de Cassation 29 juin 2017 : même si le vendeur n'est pas en cause, l'erreur de jugement de l'acquéreur qui ne pouvait imaginer l'ampleur des nuisances et qui s'était montré très préoccupé par l'environnement lors de l'achat du bien, conduit à un défaut de consentement et donc à l'annulation de la vente.

Ces données démontrent que **la simple existence d'un projet, avec les conséquences possibles de cette implantation sur le paysage et l'environnement, crée une insécurité sur les transactions immobilières**, ce qui pourrait vite devenir le cauchemar des vendeurs et des notaires. Celle-ci concerne, bien sûr, les biens sur les communes environnantes (Fournès, St Hilaire d'Ozilhan, Remoulins, Sernhac, Castillon du Gard) pour lesquelles il y aurait une pollution visuelle, une pollution de l'air, une atteinte à l'image. Cette dernière pourrait être étendue à un territoire probablement plus large. En effet, le choix de résidences qu'elles soient principales ou secondaires dans la région se fait principalement sur des critères de qualité de vie dont l'environnement est un des critères de choix incontournables et exprimés en tant que tel.

Point important: les notaires sont tenus d'informer les acheteurs, lors de la signature du compromis, de l'existence d'un projet pouvant avoir un impact dans leur environnement. Le projet de Fournès rentre dans cette catégorie. Or il semble être encore assez méconnu des potentiels acheteurs, et peut-être même des notaires. Cette méconnaissance et sous-information contribuent au risque d'insécurité juridique évoqué sur toutes les transactions en cours aux alentours du projet de Fournès.

L'administration fiscale, en août 2010, confirme de son côté l'impact de la défiguration des paysages, y compris à proximité des sites emblématiques, ainsi que les nuisances sonores et la dépréciation foncière.

La dévalorisation des biens immobiliers dans la région de Los Angeles est également relevée pour les nuisances liées au bruit de la circulation (*Source : Etude US - Too big to govern - Economic Roundtable - Novembre 2019*).

Il convient de souligner que cet aspect de dévalorisation du foncier environnant n'a pas été traité dans l'étude d'impact économique du projet de centre de tri Argan/Amazon.

En conclusion, le projet d'implantation du centre de tri a des conséquences établies sur la valeur des biens qui subit une dépréciation et également sur la sécurité des transactions immobilières.