

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine sur
le projet d'entrepôt logistique sur les communes de
Pardies et Bézingrand (64)**

n°MRAe 2022APNA69

dossier P-2022-12497

Localisation du projet : communes de Pardies et Bézingrand (64)
Maître(s) d'ouvrage(s) : société LIDL
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : préfet des Pyrénées-Atlantiques
en date du : 11 avril 2022
dans le cadre de la procédure d'autorisation : autorisation environnementale

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 9 juin 2022 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Didier BUREAU.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Le projet et son contexte

Le présent avis concerne le projet de construction d'un entrepôt logistique destiné au stockage de produits de grande consommation (produits alimentaires secs et frais, conserves, produits d'entretien, jouets, cosmétiques...). Le projet est porté par LIDL SNC, enseigne de distribution active à l'échelle internationale. Il est localisé à 3,5 km au nord-est de l'autoroute A64, sur des parcelles anciennement exploitées par la société Acetex¹ (usine chimique), au sein de la zone industrielle de Lacq (plateforme de Mourenx-Noguères-Pardies-Bézingrand), sur les communes de Pardies et Bézingrand (64). La localisation du projet est illustrée sur les figures n°1 et 2 ci-après.

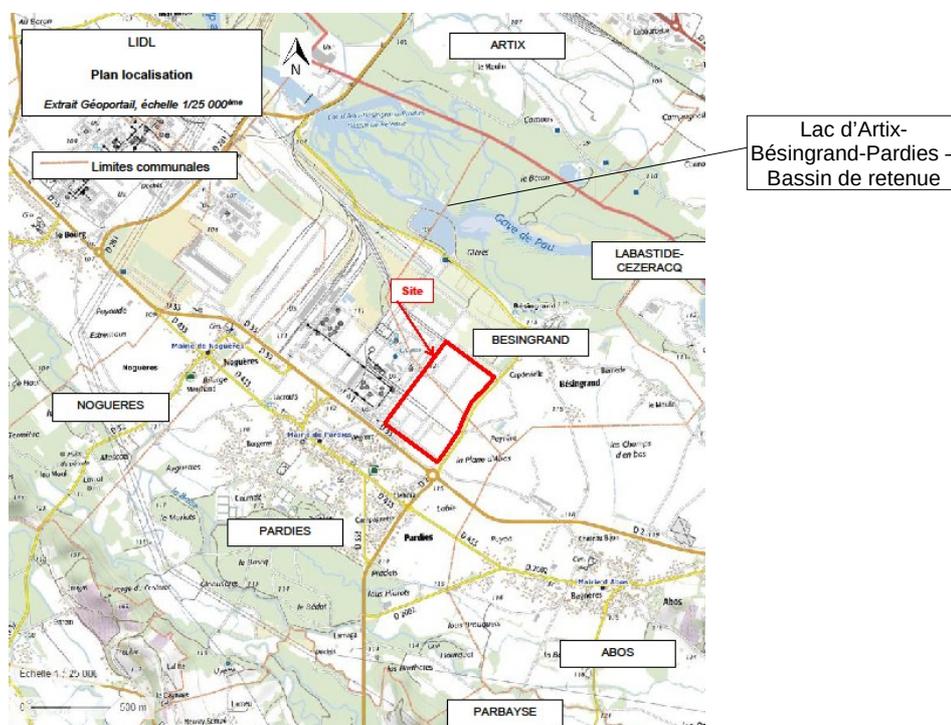


Figure n°1 – Localisation du projet (source : plan de situation du dossier d'autorisation environnementale)



Figure n°2 – Vue aérienne du site (source : étude d'impact, page 8²)

- 1 L'emprise anciennement occupée par l'usine Acetex inclut le site du projet et d'autres terrains, voir page 69 de l'étude d'impact.
- 2 Les numéros de page mentionnés dans la suite de l'avis correspondent aux numéros de page de l'étude d'impact sauf précision.

L'usine Acetex, dont les terrains étaient pollués suite aux activités industrielles menées, a été démantelée en 2014. Dans ce cadre, les terres polluées ont été excavées et les terrains remis en état. Des Servitudes d'Utilité Publique (SUP) ont été formulées suite à ces travaux, qui devront être respectées dans le cadre du projet. Les terrains du projet sont actuellement en friche. L'étude réalisée par le bureau d'études AECOM pour le compte de LIDL dans le cadre du projet (annexe 7 de l'étude d'impact) permet de conclure que la qualité environnementale résiduelle du sous-sol est compatible avec l'usage futur tel que prévu dans le projet d'entrepôt, sur la base des informations disponibles à ce jour. Le maître d'ouvrage devra néanmoins strictement mettre en œuvre les prescriptions proposées et les mesures de gestion énoncées par le bureau d'études AECOM dans les chapitres 4.4 et 5 de l'étude (pages 29 à 31 de l'étude).

Au-delà de la prescription proposée d'interdire les cultures potagères sur le site, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) recommande d'interdire toute culture ou plantation de produits végétaux qui pourraient être consommés, tels que les arbres fruitiers.

L'entrepôt logistique comprendra : 6 cellules de stockage de produits secs ; 4 cellules de stockage de produits frais et surgelés ; 1 cellule de déchets ; des bureaux et locaux sociaux ; des locaux techniques (local électrique, chaufferie, groupes électrogènes, groupes froids ammoniac...). Des produits dangereux y seront stockés : peinture, javel, insecticides, colles, aérosols, alcools...

Outre la construction de l'entrepôt logistique, le projet concerne également : une aire de stockage d'hydrogène ; un auvent en zone de déchets ; un poste de garde ; un local de sprinklage (technique d'arrosage automatique en fonction de la température) ; des réserves d'eau incendie ; des voiries et places de stationnement pour véhicules légers et poids lourds, sur une surface d'environ 6 ha ; des bassins de régulation des eaux pluviales (noues végétalisées) et de confinement des eaux d'extinction d'incendie ; des espaces verts.

Les constructions occuperont une surface d'environ 8,6 ha, soit environ 32 % de la surface de l'emprise totale du site (environ 26,7 ha), la largeur du bâtiment sera de 189 m, et la hauteur au point le plus haut de la toiture du bâtiment (hors mur séparatif dépassant en toiture) sera de 23,14 m au faîtage.

Les surfaces imperméabilisées (constructions, voiries et stationnements) concerneront environ 15 ha, soit environ 56 % de l'emprise totale du site. Les espaces verts, les noues végétalisées, et les merlons paysagers représenteront au total environ 11,7 ha.

Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture de l'entrepôt (puissance de 2 600 kWc au total) et sous forme d'ombrières au niveau de l'aire de stationnement des véhicules légers (puissance de 855 kWc au total).

Le plan de masse du projet est présenté en figure n°3 ci-après.

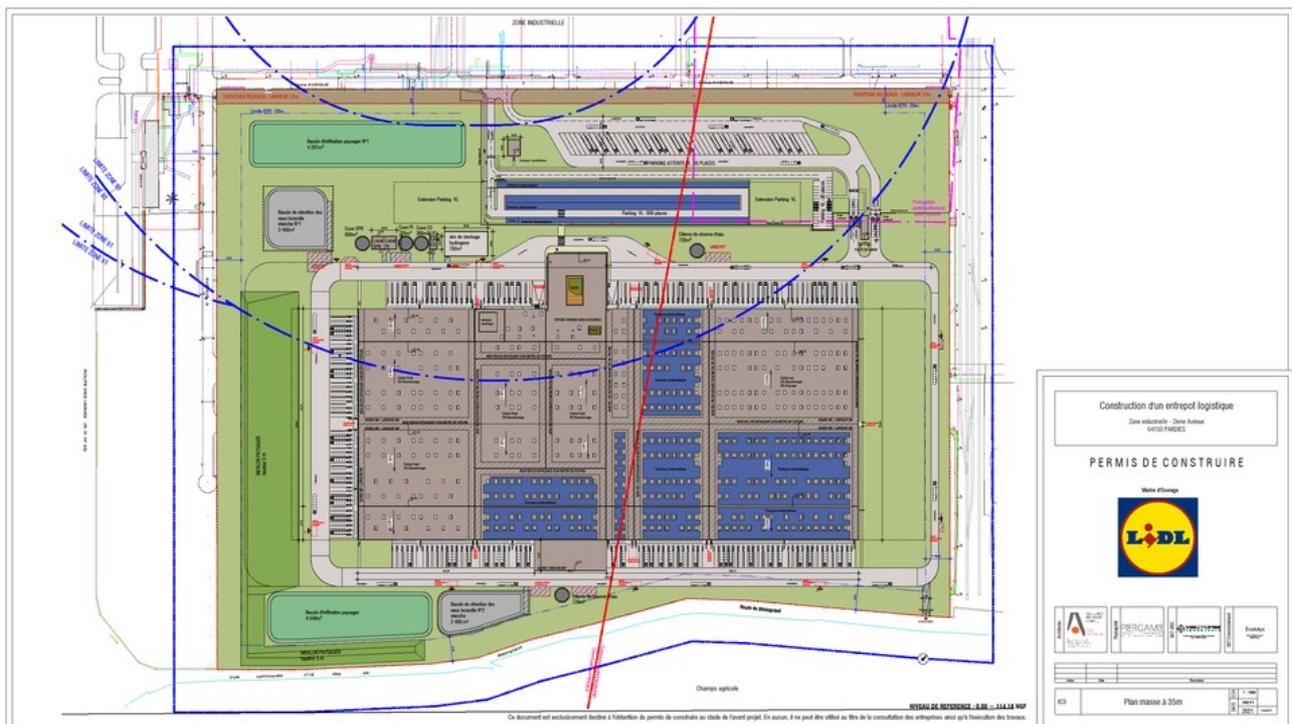


Figure n°3 – Plan de masse du projet (source : plan de masse du dossier d'autorisation environnementale)

En phase d'exploitation, l'effectif du site sera d'environ 350 personnes. La plateforme LIDL permettra l'approvisionnement d'environ 60 magasins des Pyrénées-Atlantiques, des Landes, du Gers, et des Hautes-Pyrénées, aujourd'hui alimentés par les plateformes de Toulouse et Bordeaux.

Les activités prévues concernent la réception par camions, le déchargement, le stockage, la division des lots au niveau de la zone de préparation, et l'expédition par camions.

Le site est accessible, depuis l'autoroute A64, par les routes départementales D817, puis D281, puis D33, puis par les voies de desserte de la plateforme où s'implante le projet.

Le présent avis de la MRAe est sollicité par le préfet des Pyrénées Atlantiques dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par le maître d'ouvrage, dans sa version à la date de la saisine de la MRAe. La demande d'autorisation environnementale couvre la demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)³, ainsi qu'une demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées. Cette demande de dérogation a été complétée le 17 mai 2022 et le dossier amendé a été transmis à la MRAe le même jour. Le présent avis s'appuiera sur cette demande concernant le volet écologique.

Le projet relève d'une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement⁴. Le maître d'ouvrage a choisi de réaliser une étude d'impact de manière volontaire.

Le projet est soumis à une demande de permis de construire.

Les principaux enjeux environnementaux du projet relevés par la MRAe concernent :

- les risques de pollution des sols et des eaux et leur renforcement possible dans le contexte du changement climatique ;
- l'artificialisation des sols et la gestion des eaux pluviales ;
- les modalités de transport des marchandises et l'impact des choix faits sur le bruit, la qualité de l'air et le changement climatique ;
- les consommations d'eau et d'énergie ;
- la préservation de la biodiversité⁵ et des enjeux liés aux sites Natura 2000 ;
- l'insertion paysagère du projet ;
- les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises.

II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et permet d'apprécier les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

Le résumé non technique de l'étude d'impact pourrait être complété par des illustrations, par exemple : plan de masse du projet, photomontage traduisant l'insertion paysagère du projet dans son environnement. La MRAe recommande par ailleurs de prendre en compte à terme, pour la mise à jour du résumé non technique, les points soulevés dans le présent avis ainsi que les réponses apportées.

II.1. Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

II.1.1 Milieu humain

Le projet est localisé en zones urbaines à vocation d'activités dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Pardies (zone Uy1) et Bésingrand (zone Uy).

La commune de Pardies est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) du Gave de Pau et ses affluents, approuvé le 22 septembre 2014. Le projet est localisé en zone blanche du PPRi, considérée comme étant sans risque prévisible pour une crue d'occurrence centennale des cours d'eau étudiés.

Le site du projet est impacté par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la plateforme Yara-Alfi. L'entrée du site au nord-ouest est située dans la zone rouge « r », zone soumise aux effets de suppression et toxiques, dans laquelle l'implantation de nouvelles activités est interdite. Une partie du site est en outre localisée en zones bleues « B1 » et « b1 », zones dans lesquelles la construction de nouvelles ICPE est autorisée sous conditions.

3 Le projet est concerné par plusieurs rubriques ICPE, détaillées dans le dossier.

4 Au titre de la rubrique 1 relative aux ICPE et de la rubrique 39a) relative aux travaux et constructions.

5 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>.

Les habitations les plus proches sont localisées à moins de 50 m des terrains du projet et séparées de ces derniers par une route. De nombreux établissements recevant du public sont présents dans un rayon d'un kilomètre autour des terrains du projet, le plus proche étant localisé à environ 210 m au sud du site du projet. L'étude d'impact intègre une synthèse de l'étude de trafic réalisée dans le cadre du projet. Elle présente notamment les résultats des comptages routiers de l'année 2020⁶ sur les principales voies qui seront empruntées par les poids lourds et les véhicules légers pour accéder et repartir de l'entrepôt (routes départementales 33, 281, et 817). La limite sud du site est localisée en bordure de la zone de bruit prévue pour la route départementale 33 (bande de 100 m autour de l'infrastructure routière).

Deux gares de fret sont localisées à proximité du site du projet : la gare d'Artix (également gare voyageurs) à environ 2,45 km et la gare de Lacq à environ 6,2 km au nord-ouest. Une voie de desserte des sites industriels est également présente en limite de propriété nord du site et prend fin sur le site. Le site du projet est par ailleurs concerné par la servitude relative aux voies ferrées de la commune de Bézingrand, en lien avec la présence de la ligne Toulouse-Bayonne en limite nord-est du site.

II.1.2 Milieu physique

Le site du projet est actuellement caractérisé par une topographie plane, du fait du remblaiement des terrains.

Le sol présente des coefficients de perméabilité favorables voire très favorables à l'infiltration d'après les essais de perméabilité menés dans le cadre de l'étude hydraulique (page 73).

Quatre masses d'eau souterraines sont situées au droit du projet, en zone vulnérable aux nitrates d'origine agricole. Selon une étude piézométrique réalisée en 2010 sur le site du projet, la nappe d'eau serait à faible profondeur au droit du site du projet (2 à 3 m). Elle est vulnérable aux pollutions de surface. Elle s'écoule vers le nord et le nord-ouest, en direction du Gave de Pau, qui constitue son exutoire. Le régime de la nappe phréatique est ainsi en relation directe avec celui du Gave de Pau et la gestion du barrage d'Artix⁷.

Des piézomètres sont installés sur le site et permettent le suivi et le contrôle de la qualité de la nappe. Le rapport de fin de travaux du 30 septembre 2016, réalisé dans le cadre du démantèlement de l'usine Acetex, présente les résultats des suivis trimestriels réalisés de mars 2010 à septembre 2016, et souligne l'absence d'impact notable des travaux d'excavation des terres polluées sur les eaux souterraines.

Les vents dominants sont les vents d'ouest à sud-ouest puis d'est à la station de Pau-Uzein.

Les indices de qualité de l'air de l'ATMO se dégradent depuis 2018 dans les agglomérations du secteur du projet (Pau et Lacq notamment).

II.1.3 Milieu naturel

Une étude faune flore réalisée par ETEN figure en annexe I de l'étude d'impact. L'état initial a été réalisé en prenant en compte la bibliographie, les inventaires réalisés par ETEN depuis 2016 sur la zone industrielle de Lacq, et des inventaires de terrains réalisés entre juillet 2020 et mai 2021.

Concernant les éléments du patrimoine naturel localisés à proximité du projet, le cours d'eau du Gave de Pau et le lac de barrage d'Artix sont situés à quelques centaines de mètres au nord du site du projet. Le réseau hydrographique du Gave de Pau et de ses affluents est présent tout autour du site du projet. Ces éléments aquatiques sont cependant séparés des terrains du projet par routes, chemins, ou zones urbaines.

L'intérêt écologique du réseau hydrographique du Gave de Pau et du lac de barrage d'Artix se traduit notamment dans le Schéma Régional d'Aménagement, Développement Durable, et Égalité des Territoires (SRADDET)⁸, sous la forme de cours d'eau, milieux humides, et réservoirs de biodiversité, et dans la désignation de sites Natura 2000⁹.

Concernant les habitats naturels, le site du projet est principalement occupé par des friches, zones rudérales, et zones urbanisées. La présence d'une mare temporaire au nord-est, constituant une zone humide de 353 m², est le principal enjeu relevé. Seul le critère floristique a été mis en œuvre pour identifier les zones humides, compte-tenu de la localisation du projet dans une zone couverte d'une couche de déblais, présentant par endroit des voiries et fondations.

6 Comptages effectués par le conseil départemental des Pyrénées Atlantiques.

7 Voir localisation du Gave de Pau et du lac de barrage d'Artix sur la figure n°1 ci-avant.

8 Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Aquitaine est mentionné dans l'étude d'impact (page 40 par exemple). La MRAe rappelle que le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine, approuvé le 27 mars 2020, s'est notamment substitué à ce document.

9 Terrains du projet localisés entre plusieurs secteurs du site Natura 2000 *Gave de Pau*, désigné au titre de la directive « Habitats », les secteurs les plus proches étant à 550 m au nord-est et 1,1 km au sud-ouest, et angle nord des terrains du projet interceptant 500 m² du site Natura 2000 *Barrage d'Artix et saligue du Gave de Pau*, désigné au titre de la directive « Oiseaux ».

Concernant la flore, deux espèces patrimoniales (espèces protégées au niveau régional) sont présentes sur l'ensemble du site (voir carte page 48), le Lotier grêle et le Lotier hispide. 8 espèces invasives potentielles ou avérées sont par ailleurs recensées (voir page 49).

Concernant la faune (voir carte page 52), la diversité et la richesse spécifique des chauves-souris (12 (groupes d')espèces recensées) sont relevées. Les chiroptères¹⁰ fréquentent le site en période nocturne pour le déplacement ou la recherche de proies. La demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées complétée le 17 mai 2022 comporte une carte présentant les principaux flux de chiroptères observés au sein de l'aire d'étude (page 141 de cette demande). Plusieurs espèces d'oiseaux, certaines protégées au niveau national voire communautaire¹¹, utilisent le site pour la chasse et le transit. Le Lézard des murailles, reptile (tous les reptiles sont protégés au niveau national), fréquente également le site. Des amphibiens se reproduisent en outre de façon avérée (têtards de Crapaud épineux observés) dans la mare temporaire au nord-est du site.

II.1.4 Paysage et patrimoine

Le projet est éloigné de plus de 3 km au moins de tout monument historique ou site classé ou inscrit.

Les terrains du projet sont localisés au sein de l'entité paysagère de la Vallée du Gave de Pau, dans des paysages ouverts et anthropisés, caractérisés par la cohabitation de l'agriculture et de l'industrie. Les milieux naturels sont proches et ont comme fil conducteur la forte présence de l'eau. Une vue aérienne localisant les motifs paysagers est présentée en figure n°4 ci-après.

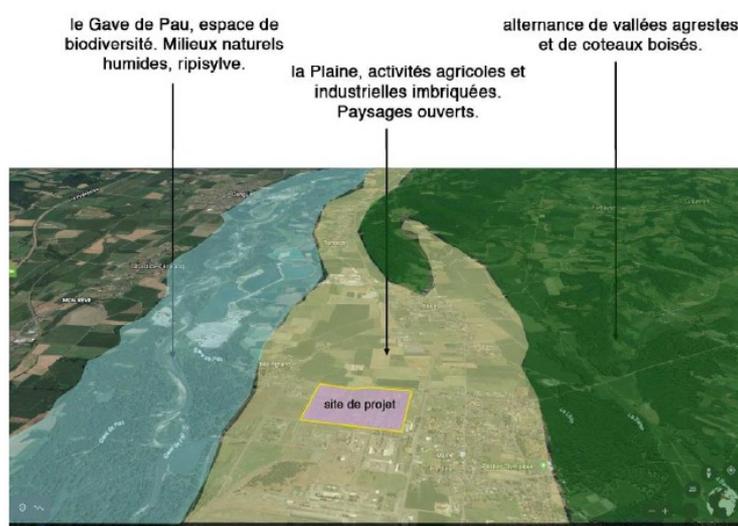


Figure n°4 – Extrait de vue aérienne localisant les motifs paysagers (source : page 105)

II.2. Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Plusieurs mesures de prévention et de maîtrise de la pollution des milieux sont prévues en phase de travaux, notamment : plan de prévention de la dispersion des polluants en cas de pollution accidentelle prévu en amont de la phase de travaux ; absence de stockage d'hydrocarbures sur le site ; mise en œuvre d'une plateforme de ressuyage en cas de stockage de matériaux sur site avec ouvrages de décantation ; stationnement des véhicules de chantier hors zone sensible ; approvisionnement en carburants des engins de chantier sur site au moyen de pompes à arrêt automatique ; véhicules équipés de kits anti-pollution ; en cas de sécheresse, arrosage très léger et nettoyage fréquent du chantier et des voies de circulation en vue de limiter l'émission de poussières ; interdiction des travaux de terrassement en période de forts vents.

La MRAe recommande de préciser si l'approvisionnement des engins de chantier sur site auront lieu sur des aires dédiées étanches.

10 Nom d'ordre des chauves-souris.

11 Espèces d'intérêt communautaire contactées : Aigrette garzette, Grande Aigrette, Élanion blanc, Engoulevent d'Europe, Milan noir, Milan royal.

II.2.1 Milieu humain

Concernant les risques technologiques, le maître d'ouvrage ne prévoit aucune construction dans la zone d'interdiction « r » du PPRT de la plateforme Yara-Alfi, ni dans la zone d'autorisation « b1 ». Des constructions seront réalisées dans la zone « B1 », où elles sont possibles sous réserve qu'elles soient compatibles avec leur environnement et ne participent pas à l'aggravation des risques. Les constructions sont ainsi soumises à des prescriptions liées aux effets toxiques (notamment, mise en place d'un dispositif de confinement¹²) et aux effets de surpression de la zone (mise en place de dispositifs constructifs permettant de renforcer la stabilité des bâtiments). Les locaux syndicaux sont prévus en zone « B1 », mais en limite de zone « r ». Le maître d'ouvrage s'engage à respecter l'ensemble des prescriptions associées à ce PPRT.

La MRAe relève que la localisation des locaux syndicaux en limite de zone « r » est susceptible de renforcer l'exposition aux risques de surpression de ces bâtiments.

La MRAe recommande de poursuivre la réflexion sur la localisation des locaux syndicaux en prenant davantage en compte les risques de surpression, ou, à défaut, de détailler les dispositifs de renforcement de la stabilité du bâtiment prévus, et de justifier qu'ils sont suffisants au regard de l'exposition des locaux à ces risques.

La MRAe rappelle en outre que l'entrée du site au nord-ouest est en zone « r » du PPRT et recommande en conséquence de réfléchir à l'aménagement d'une sortie de secours qui serait utilisée en cas d'accident industriel au niveau de la plateforme Yara-Alfi.

Concernant les risques technologiques liés au projet, l'activité du site (stockage de produits combustibles...) peut être à l'origine de scénarios accidentels pouvant impacter l'extérieur du site.

Les phénomènes dangereux *maxima* retenus pour quantification dans l'étude de dangers concernent l'incendie des cellules de stockage, la dispersion de fumées associées, l'explosion au niveau d'un local de charge de batterie, et la fuite d'ammoniac au niveau des groupes froids.

Les modélisations montrent que les différents scénarios d'accident étudiés n'impactent pas l'extérieur du site, du fait notamment des mesures organisationnelles et techniques prévues par le maître d'ouvrage.

La MRAe relève que le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) des Pyrénées Atlantiques précise dans sa contribution qu'il sera confronté à des difficultés, au vu en particulier de la taille de l'entrepôt.

La MRAe souligne en conséquence l'importance de la mise en œuvre des mesures organisationnelles et techniques. Ces mesures devraient être renforcées, en particulier concernant le degré coupe-feu des murs de séparation entre les cellules de stockage, la durée de stabilité au feu de ces murs (2 h) pouvant être inférieure à la durée d'incendie des cellules estimée dans l'étude de dangers dans certains cas.

Concernant le bruit, une étude acoustique a été réalisée, dont les résultats sont présentés en annexe 5 de l'étude d'impact. Elle permet d'anticiper un respect de la réglementation relative au bruit des ICPE. Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée suite au démarrage de la phase de l'exploitation et permettra de le vérifier.

Concernant le trafic routier, le trafic supplémentaire induit par le projet est estimé à 300 véhicules légers supplémentaires par jour (soit 600 rotations) et 300 poids lourds par jour (soit 600 rotations), principalement au niveau des routes départementales 817, 281, et 33 et sur un tronçon d'environ 7 km.

Le maître d'ouvrage attend d'une manière générale un moindre trafic routier et émissions liées (bruit, polluants dans l'air, gaz à effet de serre) par rapport à la situation actuelle du groupe LIDL, en raison de la diminution des distances et temps de trajet pour l'approvisionnement d'une soixantaine de magasins que permettra l'implantation de ce nouvel entrepôt logistique.

La MRAe relève que l'augmentation du trafic de poids lourds sera significative dans le cadre du projet sur les routes départementales et le tronçon étudié, avec un impact respectif de 97,6 %, 117, %, et 91 % sur les routes départementales 817, 281, et 33.

La MRAe souligne par ailleurs que la voie de desserte ferroviaire en limite nord du site sera conservée et qu'une bande passante permettant le passage pour son entretien est prévue (page 6). Le fret ferroviaire constitue en outre un mode de transport des marchandises présentant de moindres impacts par rapport au transport routier notamment en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Cependant, aucune alternative au trafic de poids lourds pour le transport des marchandises n'a été étudiée dans le dossier.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de poursuivre la réflexion en termes de modalités de transport des marchandises dans le cadre du projet, au moins en ce qui concerne l'approvisionnement de l'entrepôt. La MRAe attend en particulier l'analyse de solutions alternatives de transport des marchandises (en particulier transport routier, transport ferroviaire, combinaison de

12 Local stable au feu 2 h dans lequel le personnel peut se réfugier à l'occasion d'un accident toxique.

ces deux modalités de transport), comparant les atouts et limites des différentes solutions au regard des objectifs du projet et de la préservation de l'environnement.

Les transports en commun sont difficilement utilisables par les employés du site compte-tenu de l'absence de connexion du site du projet avec les gares les plus proches et de sa distance par rapport aux arrêts de bus du secteur selon le dossier. **La MRAe recommande de présenter le réseau de bus aux abords du projet, afin de justifier ces éléments.**

II.2.2 Milieu physique

Concernant la consommation d'eau, l'eau issue du réseau public d'eau potable (site déjà raccordé) et de la récupération des eaux pluviales de toiture sera utilisée pour les besoins sanitaires (8 550 m³ par an sur une base de 300 jours de travail par an) et pour le tunnel de rinçage des contenants (50 m³ par an), soit une consommation représentant environ celle de 191 équivalent-habitants selon le dossier. Les ouvrages de prélèvement de l'eau potable seront équipés de dispositifs de mesures totalisateurs et de dispositifs de disconnexion pour prévenir le risque de pollution du réseau d'alimentation. Deux cuves de 30 m³ permettront de récupérer de l'eau de pluie pour une utilisation dans les bureaux et locaux sociaux ainsi que pour l'arrosage des espaces verts. Plusieurs mesures sont prévues afin de limiter la consommation d'eau, par exemple : choix des équipements (robinets mitigeurs ou à poussoir, réducteurs de pression si la pression est supérieure à 3 bars...), suivi des consommations des eaux sanitaires. Le réseau d'eau pour la défense incendie sera indépendant du réseau d'eau potable. Au total, 3 350 m³ d'eau seront mis en réserve pour la défense incendie (détail page 112).

Concernant les rejets d'eau, les eaux usées (eaux vannes et eaux industrielles) seront rejetées dans le réseau d'assainissement public présent au niveau du site du projet, puis dirigées vers la station d'épuration intercommunale de Tarsacq, dans le cadre d'une convention de rejet en cours de finalisation entre LIDL et l'exploitant de la station d'épuration. Les eaux industrielles représentent un équivalent habitant selon le dossier. Elles feront l'objet d'au moins un contrôle annuel.

Concernant en particulier la gestion des eaux pluviales, l'étude hydraulique figure en annexe 6 de l'étude d'impact, et présente notamment le calcul du dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales prévues pour compenser l'imperméabilisation des sols. Le dimensionnement des bassins prend en compte un débit de fuite de 3 L/s/ha et une période de retour des pluies de 30 ans.

Les eaux pluviales du projet seront dirigées vers deux bassins de rétention non étanches, correspondant à des noues végétalisées, l'un de 4 206 m³ et l'autre 4 548 m³. Les eaux de toiture, non susceptibles d'être polluées, seront directement dirigées vers les bassins. Les eaux issues des voiries, parkings, et quais, susceptibles d'être souillées, transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant d'être dirigées vers les bassins. Les eaux pluviales seront majoritairement réinfiltrées dans le sol ou feront l'objet d'un rejet gravitaire en aval : chaque bassin disposera d'un ouvrage de régulation des débits à leur exutoire (canal de YARA, se jetant dans le Gave de Pau), couplé à un système de surverse.

En phase d'exploitation, les bassins et les séparateurs d'hydrocarbures feront l'objet d'un entretien. En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront confinées dans des bassins étanches prévus à cet effet qui seront isolés des bassins d'eaux pluviales par des ouvrages automatiques de sectionnements.

La MRAe souligne que le projet entraînera l'imperméabilisation d'environ 15 ha. Néanmoins, les surfaces imperméabilisées ne sont pas justifiées, en particulier concernant les surfaces hors construction : voiries et surtout stationnements.

La MRAe recommande de justifier les besoins du projet en termes de voiries et stationnements.

La MRAe recommande en outre de démontrer le dimensionnement suffisant des ouvrages de rétention des eaux pluviales, au regard de la couverture de la commune de Pardies par un PPRi, de la surface imperméabilisée dans le cadre du projet, et du contexte du changement climatique. L'absence d'incidences sur les risques d'aggravation des inondations à l'amont et à l'aval du projet devrait notamment être vérifiée en situation de pluie abondante et de saturation des ouvrages, par exemple en référence à une période de retour de 100 ans.

La MRAe recommande par ailleurs d'intégrer des mesures de lutte contre la propagation du moustique tigre dans sa gestion de l'entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Concernant la consommation d'énergie, l'énergie principale utilisée sera l'électricité. Le gaz sera ponctuellement utilisé au niveau de la chaufferie. Les principaux postes de consommation électrique seront la climatisation des bureaux, la charge des batteries, l'éclairage, et les chambres froides. Les besoins sont estimés à 5 000 Mwh/an, dont environ 20 % pourraient être fournis par les panneaux photovoltaïques.

Concernant les rejets dans l'air et les émissions de gaz à effet de serre, le site fera l'objet de rejets canalisés (groupes électrogènes, sprinklers et chaudière permettant de maintenir hors gel les cellules de stockage), évalués comme sans impact notable sur le milieu environnant dans le dossier.

Les émissions diffuses seront principalement dues au trafic routier induit par le projet. Les émissions de polluants augmenteront d'1,5 % en moyenne (4 % pour le benzène, 2 % ou moins pour les autres polluants), selon l'évaluation faite dans le dossier. Cette évaluation ne tient pas compte de la flotte de LIDL fonctionnant au GNL (Gaz Naturel Liquide), moins polluante que la flotte fonctionnant au diesel.

Le fluide frigorigène des pompes à chaleur pourra être émis en cas de fuite, ce qui n'aura pas d'impact sur la couche d'ozone mais contribuera à l'effet de serre.

Les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation électrique sont évaluées à 115 t équivalent carbone. Le bénéfice de la réduction des distances et temps de parcours pour l'approvisionnement des magasins est estimée à 1 836 t de dioxyde de carbone par an.

La MRAe rappelle que l'utilisation du transport ferroviaire pour approvisionner l'entrepôt permettrait au maître d'ouvrage de contribuer davantage à la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre le changement climatique dans le cadre de son projet.

II.2.3 Milieu naturel

L'angle nord du site constituera un espace vert et le site Natura 2000 *Barrage d'Artix et saligue du Gave de Pau*¹³ ne devrait pas être significativement impacté par le projet.

Concernant les mesures transversales relatives à la biodiversité, 40 % des terrains du projet (9,58 ha) seront maintenus en espaces verts. En amont de la phase de travaux, le dossier de consultation des entreprises comprendra des clauses relatives à la limitation des effets environnementaux. Le chantier fera l'objet d'un suivi environnemental en phase de construction et de démantèlement (détails page 179). Durant la phase de travaux, l'emprise du chantier fera l'objet d'un balisage et un itinéraire de circulation sera mis en place. En phase d'exploitation, l'entretien des espaces verts sera réalisé par fauchage mécanique et aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé.

Concernant la flore et les habitats naturels, le projet entraînera la destruction de stations de Lotier grêle et de Lotier hispidé. Comme relevé dans le dossier de demande de dérogation à la réglementation espèces protégées (page 162), la répartition et la densité des stations de ces espèces peuvent varier d'une année sur l'autre. À titre indicatif, si les travaux avaient été réalisés l'année de l'état initial, 1 014 m² (environ 767 individus) de Lotier grêle et 343 m² (environ 748 individus) de Lotier hispidé auraient été détruits au droit des zones imperméabilisées. Les stations de lotiers des espaces verts du projet seront évitées. Un écologue identifiera les stations évitées entre mai et juillet (période de floraison de ces espèces), et elles feront l'objet d'un balisage avant le début des travaux prévus en période automnale. La destruction de stations de lotiers fera l'objet d'une mesure de compensation (description complète pages 166 à 169 de la demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées) : récolte de graines des deux espèces pour les semer sur le site compensatoire (espaces verts du site).

Le maître d'ouvrage prévoit par ailleurs des mesures de prévention et de maîtrise de la dispersion des espèces invasives présentes sur le site, en phase de travaux (nettoyage régulier des engins de chantier, absence d'apport de remblai extérieur sur le site..., voir détails page 160) comme d'exploitation (arrachage systématique des pieds hors période de fructification ou fauche ciblée..., voir détails pages 176 et 177).

La mare temporaire de 353 m² sera détruite. Les noues végétalisées aménagées pour la gestion des eaux pluviales seront cependant favorables au développement d'espèces végétales hygrophiles et à la reproduction des amphibiens.

La MRAe souligne que le calendrier de la mesure de compensation concernant les lotiers est contraint par le cycle annuel de ces espèces. Par ailleurs, la MRAe relève que le prélèvement de banquettes végétales en mesure de compensation alternative pourrait favoriser la dispersion des espèces invasives présentes sur l'ensemble des terrains.

Au vu de ces éléments, la MRAe recommande de prohiber le prélèvement de banquettes végétales en cas de contrainte sur le calendrier des travaux ne permettant pas la mise en œuvre de la mesure de compensation des lotiers telle qu'elle est prévue dans le dossier.

Concernant la faune, les travaux feront l'objet d'une programmation et d'un phasage permettant le report des espèces sur les milieux adjacents et prenant en compte les cycles biologiques de la faune présente (voir détails page 159) : travaux d'envergure à privilégier hors période d'activité maximale, soit d'octobre à début février, sauf pour la mare temporaire, dont le remblaiement est préconisé entre septembre et décembre.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant les périodes de travaux, seuls les principes de la mesure étant actés dans l'étude d'impact, ainsi que les mesures prévues en cas de non-respect des périodes de travaux préconisées dans l'étude d'impact.

Afin de limiter les perturbations nocturnes pour les chauves-souris, les travaux de nuit ne seront pas possibles, ou, si des travaux devaient avoir lieu la nuit, une adaptation de l'éclairage sera mise en place.

13 L'étude d'impact (page 135) indique à tort que le projet n'intercepte aucun site Natura 2000, ce qui est contraire à l'état initial.

L'implantation de l'entrepôt entraînera la déviation des axes de déplacement des chiroptères au sein des terrains du projet. L'aménagement d'espaces verts et la mise en place d'alignements d'arbres dans le cadre du projet devraient permettre de conserver des déplacements de chauves-souris au sein du site du projet en phase d'exploitation. Une carte schématisant les modifications de flux possibles des chiroptères suite à la mise en œuvre du projet est insérée en page 143 de la demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées. Le projet ne devrait ainsi pas avoir d'impact notable sur les chauves-souris. 5 gîtes artificiels à chiroptères (3 gîtes arboricoles et 2 en façade) seraient mis en place.

4 nichoirs pourront être positionnés au sein des arbres des espaces verts du projet.

Concernant les mesures de suivi, un suivi de la mesure de compensation concernant les lotiers sera réalisé en phase de chantier. Un suivi écologique (lotiers, espèces invasives, gîtes à chiroptères, nichoirs, amphibiens) sera réalisé en phase d'exploitation, une fois par an pendant 5 ans, puis 10 ans et 15 ans après l'année de l'aménagement. Les suivis sont détaillés dans la demande de dérogation à la réglementation concernant les espèces protégées.

II.2.4 Paysage et patrimoine

L'insertion paysagère du projet est un enjeu fort, compte-tenu de la vocation et des dimensions du projet combinées à la proximité de secteurs d'habitats et à son implantation dans un secteur très ouvert.

L'orientation principale des bâtiments correspond à l'orientation principale des terrains du projet. Plusieurs dispositifs paysagers (merlons, bandes arborées, alignements d'arbres, bosquets) sont prévus en bordure du site, qui constitueront des filtres visuels pour l'environnement proche comme pour les vues lointaines selon le dossier. Les essences plantées seront locales. Le projet d'aménagement paysager est représenté sur la figure n°5 ci-après.

Plusieurs photomontages figurent dans l'étude d'impact permettant d'illustrer l'insertion paysagère du projet : depuis la route de Bésingrand à l'est, le giratoire de Pardies au sud, et en vue aérienne (pages 174 et 175).



Figure n°5 – Illustration du projet paysager (source : page 131)

II.3. Effets cumulés avec d'autres projets

Les principaux effets cumulés possibles avec d'autres projets identifiés dans l'étude d'impact concernent :

- les effets cumulés avec le projet de construction d'une unité de méthanisation pour la production de biogaz à Mourenx (64)¹⁴ : effets cumulés possibles sur le trafic routier, le bruit, la qualité de l'air, et le

14 Projet objet d'un avis de la MRAe le 24 avril 2020 :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2020_9700_ae_unitedemethanisation_mourenx_signe.pdf

changement climatique, ainsi que sur les eaux (eaux industrielles et sanitaires rejetées dans le réseau d'assainissement public) ; **la MRAe relève que ces effets cumulés possibles renforcent l'intérêt de poursuivre la réflexion sur les modalités de transport des marchandises ;**

- effets cumulés possibles sur le paysage avec les projets de parcs photovoltaïques voisins, projets en cours dans le cadre de la réhabilitation de la plateforme industrielle ; **la MRAe souligne qu'une simulation de l'implantation de l'entrepôt et des parcs photovoltaïques voisins dans le grand paysage permettrait d'illustrer ces effets cumulés possibles.**

II.4. Justification du choix du projet

Le projet s'inscrit dans la reconquête de la plateforme de Mourenx-Noguères-Pardies-Bézingrand, friche industrielle de 162 ha. L'objectif de cette reconquête est de faire de cette plateforme un territoire de transition énergétique. La reconquête de la plateforme est intégrée aux documents de planification locaux.

Les terrains du projet sont viabilisés, bien desservis par le réseau routier, présentent une superficie adaptée au projet, sont localisés à l'écart des zones d'habitations denses et hors zonages de protection et d'inventaire des patrimoines naturels et culturels. Aucun site alternatif n'a été recherché au vu de ces éléments.

Les recommandations de la MRAe concernant les solutions alternatives au projet à l'échelle du site choisi sont développés précédemment dans le présent avis.

III. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le présent avis concerne le projet de construction d'un entrepôt logistique destiné au stockage de produits de grande consommation (produits alimentaires secs et frais, conserves, produits d'entretien, jouets, cosmétiques...), à Pardies et Bézingrand (64). Il s'inscrit dans le cadre de la reconquête de la plateforme de Mourenx-Noguères-Pardies-Bézingrand au sein de la zone industrielle de Lacq. Il est porté par LIDL SNC.

L'étude d'impact permet de comprendre les enjeux environnementaux du projet et la manière dont le maître d'ouvrage en a tenu compte.

Les conséquences de l'imperméabilisation d'environ 15 ha sur le ruissellement des eaux pluviales est globalement pris en compte de manière satisfaisante dans le dossier.

Le projet permettra au groupe LIDL de réduire le trafic routier et les émissions liées (bruit, air, gaz à effet de serre) par rapport à la situation actuelle, en raison de la réduction des distances et durées de parcours pour l'approvisionnement d'une soixantaine de magasins aujourd'hui approvisionnés par les entrepôts des métropoles de Toulouse ou Bordeaux.

La MRAe recommande de compléter le dossier concernant le dimensionnement des voiries et stationnements ainsi que les modalités de transport des marchandises pour l'approvisionnement de l'entrepôt (étude alternative de l'utilisation du transport ferroviaire en particulier), permettant notamment de réduire davantage les impacts environnementaux du projet.

La MRAe recommande de poursuivre la réflexion concernant la prise en compte des risques technologiques, au regard en particulier de la localisation de l'entrée du site en zone d'interdiction du PPRt de Yara-Alfi, de celle des locaux syndicaux en limite de cette zone, des difficultés d'intervention possibles évoquées par le SDIS des Pyrénées Atlantiques dans sa contribution, et du degré coupe-feu de certains murs séparant les cellules de stockage inférieur à la durée d'incendie estimée.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de préciser ses engagements concernant l'adaptation des périodes de travaux aux enjeux écologiques. Dans ce cadre, elle souligne qu'une attention particulière devra être portée à la mise en œuvre de la mesure d'évitement temporel concernant la mare favorable à la reproduction des amphibiens et à l'articulation de la mesure de compensation relative aux lotiers avec l'enjeu de lutte contre les espèces invasives.

La MRAe fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 9 juin 2022

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégué

Signé

Didier Bureau