

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
Nouvelle-Aquitaine  
sur le projet de construction d'une plateforme logistrielle « Alta-  
parc Confluence » à Damazan (47)**

n°MRAe 2024APNA101

dossier P-2024-15719

**Localisation du projet :** Commune de Damazan (47)  
**Maître(s) d'ouvrage(s) :** société Altarea Logistique  
**Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :** préfet de Lot-et-Garonne  
**En date du :** 27 mars 2024  
**Dans le cadre de la procédure d'autorisation :** autorisation environnementale (ICPE)  
L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement et le préfet ayant été consultés.

### 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).*

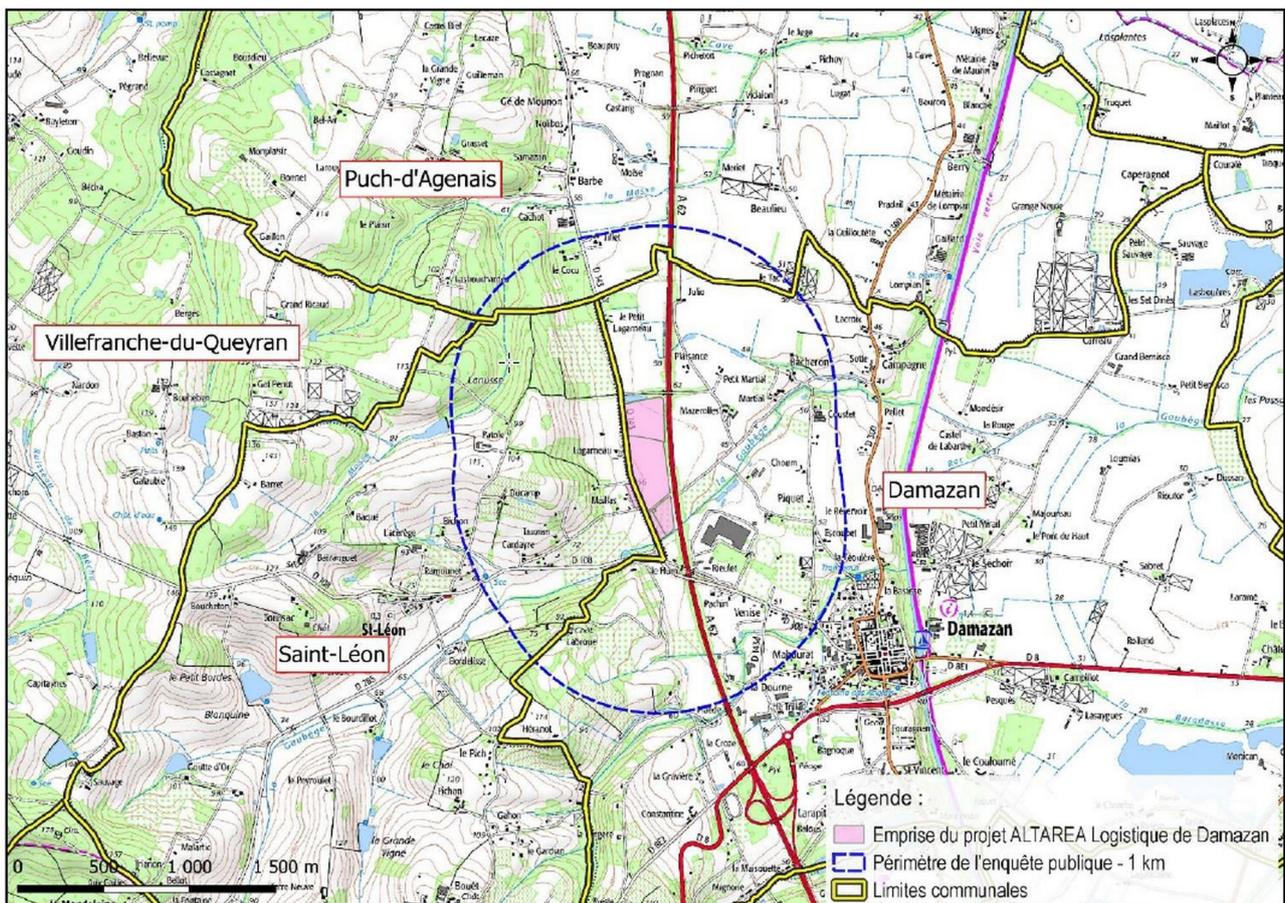
*Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 23 mai 2024 par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Cédric GHESQUIERES.*

*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 de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de création d'une plateforme logistrieelle sur la commune de Damazan au lieu dit « Contine » dans le département du Lot-et-Garonne. Les activités envisagées consisteront à recevoir, entreposer et expédier des marchandises de grande consommation.

Porté par la société Altarea Logistique, le projet s'implante le long de l'autoroute A62 dans le prolongement Ouest du pôle d'activités de la Confluence II, aménagé et développé par la communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Prayssas.



Le projet prévoit sur une emprise foncière d'environ 16 ha la construction d'un bâtiment logistique composé de 10 cellules de stockage, associées à des locaux sociaux, locaux techniques et locaux de charge ainsi que des aires de stationnement. L'emprise au sol du bâtiment s'élève à environ 63 000 m<sup>2</sup>. Les cellules de stockage n°C9 et C10 seront réfrigérées.

Des panneaux photovoltaïques seront installés sur une partie de la toiture du bâtiment et sous forme d'ombrières au niveau de l'aire de stationnement des véhicules légers.

Le projet nécessite les aménagements annexes comme la création d'un rond-point sur la RD 143 desservant le site, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Gascogne.



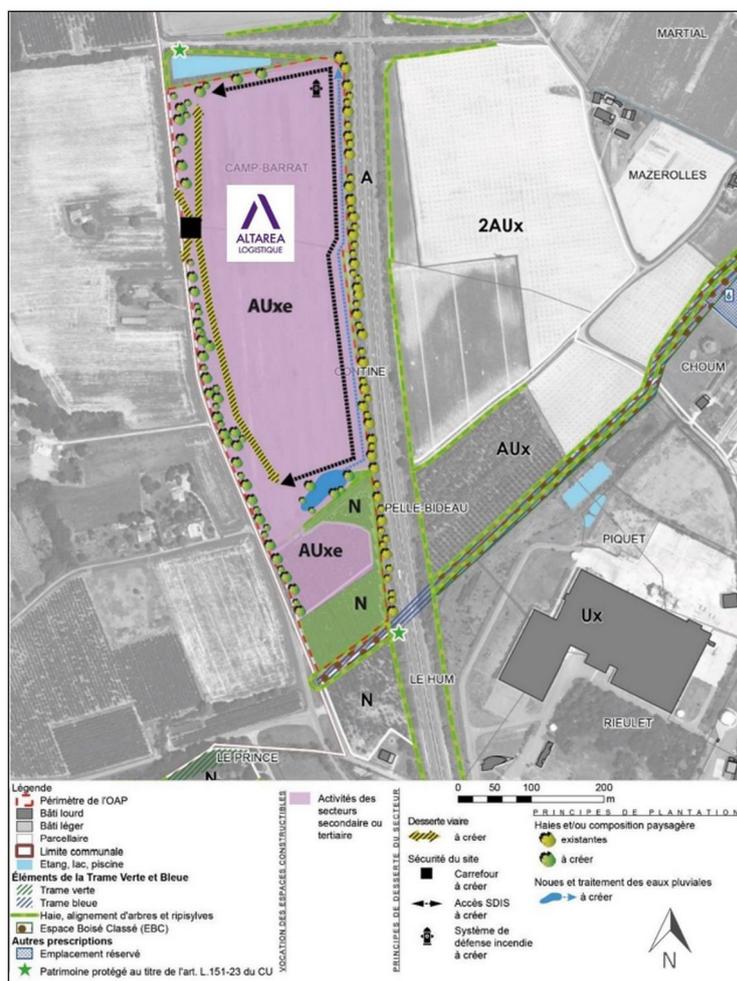
Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet :

- la préservation des espaces agricoles,
- la gestion des eaux pluviales,
- la prise en compte de la biodiversité et du paysage,
- le trafic routier et la prise en compte du changement climatique,
- les risques pour la santé humaine.

### Articulation avec les documents d'urbanisme

La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme est présentée dans la pièce 46 du dossier intitulée « Notice avec annexes ».

Le projet se situe en zone AUxe du PLU de Damazan<sup>1</sup>, dédié à l'installation d'entrepôts, industries et bureaux. Les terrains concernés font l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Contine » présentée page 54.



Cartographie relative à l'OAP « Contine » - extrait de la notice et ses annexes page 54

1 approuvé dans sa dernière version, le 27 mars 2023

## II – Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit permettre au porteur du projet, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux. Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à éclairer la ou les autorités en charge des autorisations, le public et le maître d'ouvrage.

### Qualité générale des documents

Le dossier fourni à la MRAe comprend une étude d'impact datant de décembre 2023, un résumé non technique, diverses annexes (étude hydraulique, volet naturaliste, étude de trafic...) ainsi qu'une étude de dangers.

Sur le fond, les principaux enjeux sont globalement bien identifiés.

Sur la forme, le lecteur doit chercher les différents éléments d'information dans plusieurs pièces du dossier (compatibilité du projet avec les documents de planification, étude de dangers...).

**La MRAe recommande soit d'intégrer les éléments nécessaires à la compréhension du dossier directement dans l'étude d'impact, soit d'indiquer explicitement dans l'étude d'impact les références aux informations contenues dans les autres documents.**

### Justification du choix du projet et recherche de solutions alternatives

L'étude d'impact expose en pages 217 et suivantes les raisons du choix du projet et du site. Elle indique que le manque de capacités de stockage des matières premières et de produits finis constitue un frein au développement industriel français. Elle précise également que la région Nouvelle-Aquitaine présente un taux de vacance particulièrement bas des entrepôts de l'ordre de 2,3 % selon la cartographie présentée page 217.

Le projet porté par la société Altarea devrait participer à la réindustrialisation d'un secteur présentant peu de disponibilités en matière de capacités logistiques. Le projet qui devrait créer 300 emplois viendra également soutenir l'activité économique au sein du bassin de vie de la communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Prayssas.

L'étude d'impact expose plus précisément page 219 les raisons du choix du site : absence de sensibilités écologiques fortes, proximité d'un accès à l'autoroute A62, proximité d'un pôle d'activités d'importance, emprise foncière permettant d'accueillir l'aménagement d'un bâtiment de 63 000 m<sup>2</sup>, positionnement entre les pôles urbains de Bordeaux et Toulouse...

Pour autant le dossier ne présente pas d'analyse comparative de plusieurs sites. **La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des solutions alternatives afin d'objectiver le choix du site notamment en termes de moindre impact environnemental. La comparaison entre une desserte routière et une desserte ferroviaire pourrait raisonnablement alimenter la réflexion.**

En outre, la MRAe relève que le projet s'installe sur des parcelles agricoles encore cultivées. Elle rappelle l'importance qu'il convient d'accorder à la gestion économe de l'espace. Il convient à cet égard de rappeler les dispositions de loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui définit un objectif de division par deux du rythme d'artificialisation des sols dans les dix ans à venir pour atteindre le zéro artificialisation nette en 2050. Au sein de la région Nouvelle-Aquitaine, cette exigence de gestion économe du foncier est également traduite dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine. Il est également rappelé l'objectif n°39 inscrit dans le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine (décembre 2019<sup>2</sup>), qui vise à protéger et à valoriser durablement le foncier agricole et forestier du territoire.

2 [https://participez.nouvelle-aquitaine.fr/processes/SRADDET/f/182/?component\\_id=182&locale=fr&participatory\\_process\\_slug=SRADDET](https://participez.nouvelle-aquitaine.fr/processes/SRADDET/f/182/?component_id=182&locale=fr&participatory_process_slug=SRADDET)

**La MRAe recommande de reprendre dans l'étude d'impact les éléments ayant conduit à justifier le projet de plateforme logistique tels qu'ils ont été développés lors de la modification du PLU sur l'ouverture à l'urbanisation du site dit « de Contine » intégré au parc d'activités de la Confluence.<sup>3</sup>**

## **II-1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement, des effets du projet sur l'environnement et des mesures pour éviter, réduire et compenser ses incidences**

### **Milieu physique et risques naturels**

Les terrains du site d'accueil du projet sont situés sur une formation fluviatile de la vallée de la Garonne. Ils présentent des sols constitués de matériaux à dominante argileuse très peu perméables. Un cours d'eau, « la Gaubège », se trouve à proximité immédiate en limite sud.

L'emprise du projet est située en dehors de tout périmètre de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine.

Afin de réduire les risques de pollution du milieu récepteur, le projet prévoit plusieurs mesures notamment en phase chantier et en phase d'exploitation : traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées (voiries), stockage sur rétention des marchandises liquides dangereuses, mise en place de sous cellules dédiées au stockage de marchandises spécifiques associées à une rétention déportée, aménagement d'un bassin étanche permettant le confinement d'une éventuelle pollution...

Concernant les eaux usées, le projet prévoit la mise en place de deux dispositifs d'assainissement autonome, le secteur d'implantation du projet n'étant pas relié à un réseau public d'assainissement.

Les eaux usées traitées seront dirigées vers un bassin d'eaux pluviales qui agira par décantation et phyto-épuration avant de rejoindre le cours d'eau d'eau de la Gaubège. L'avis du Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC) figure en annexe de l'étude d'impact.

Concernant la gestion des eaux pluviales, il est précisé que le projet va entraîner une imperméabilisation de 9,92 ha de surface pour le bâtiment, la voirie et les parkings (notice hydraulique).

L'étude d'impact indique que les eaux pluviales de l'Altaparc Confluence seront gérées par l'intermédiaire de 3 bassins (dont le volume a été actualisé dans le relevé d'insuffisance page 5) : 460 m<sup>3</sup> pour le bassin BV1-accès, 435 m<sup>3</sup> pour le bassin BV2- parkings et 5 160 m<sup>3</sup> pour le bassin BV3 (étanche) pour le bâtiment. Il est précisé page 38 que les ouvrages ont été dimensionnés pour une pluie d'occurrence vingtennale et pour un débit de fuite de 3 l/s/an conformément aux dispositions du SAGE de la Vallée de la Garonne. Le parc sera doté de deux séparateurs d'hydrocarbures pour épurer les eaux pluviales produites au niveau de l'accès de l'établissement et celles issues de voiries.

Il est noté que le bassin étanche occupe deux fonctions : recevoir les eaux pluviales issues du bâtiment et récupérer les eaux d'extinction en cas d'incendie.

Compte tenu de l'artificialisation des sols générée par le projet, et des enjeux actuellement connus de gestion des eaux pluviales urbaines (recherche d'atténuation de l'aggravation des phénomènes d'inondation et des pollutions des milieux, adaptation au changement climatique), **la MRAe recommande de poursuivre la démarche d'évitement-réduction en matière de gestion des eaux pluviales avec la recherche de solutions visant à limiter l'imperméabilisation des sols. Il conviendra également de garantir la fonctionnalité du bassin de collecte des eaux d'extinction en cas de concomitance avec un évènement pluvieux important.**

Concernant les risques naturels, le projet se trouve dans un secteur présentant une sensibilité moyenne au phénomène de retrait-gonflement des argiles.

Il est indiqué page 18 que le dimensionnement des fondations des constructions projetées prendra en compte les contraintes liées au phénomène de retrait-gonflement des argiles, et ce conformément aux dispositions du PPRn approuvé en date du 2 février 2016.

3 [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-conformes-de-la-mrae-nouvelle-aquitaine-en-a932.html#H\\_Octobre-2022](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-conformes-de-la-mrae-nouvelle-aquitaine-en-a932.html#H_Octobre-2022)

## Changement climatique

Concernant les effets sur le climat, l'étude d'impact indique page 83 que l'aménagement et l'exploitation de l'AltaParc Confluence seront à l'origine de rejets de gaz à effet de serre (GES) et notamment de dioxyde de carbone.

Pour limiter les impacts, le projet prévoit :

- le choix d'une structure mixte (bois/béton) pour le bâtiment,
- le respect du cahier des charges lié à la certification environnementale niveau excellent,
- l'isolation thermique des cellules,
- la mise en place de panneaux photovoltaïques sur une partie des toitures de l'entrepôt et du parking réservé au stationnement des véhicules légers, permettant l'auto-alimentation du site en électricité,
- la mise en place d'un plan de déplacement entreprise favorisant le recours au covoiturage,
- l'établissement d'une piste cyclable depuis le pôle d'activités de la Confluence II jusqu'au site.

**La MRAe constate que l'analyse des incidences du projet sur le climat reste incomplète et doit être approfondie.** Elle estime nécessaire de quantifier les besoins en énergie et les émissions de gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de sa durée de vie (phase de construction, phase de fonctionnement et phase de fin de vie le cas échéant) intégrant les effets liés aux activités de logistique.

Le porteur de projet pourra à cet égard utilement se référer au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la Transition Écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact<sup>4</sup>.

## Milieus naturels<sup>5</sup> et biodiversité

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre d'inventaire et de protection sur cette thématique.

Les investigations faune et flore réalisées entre juin 2020 et juin 2021 et complétées par 3 sessions en septembre et octobre 2023 portent sur un cycle biologique complet.

L'aire d'étude immédiate (AEI) correspondant à la zone potentielle du projet est constituée majoritairement des cultures avec la présence de haies bocagères, d'un verger de noisetiers au sud et d'une mégaphorbiaie, (habitat d'intérêt communautaire estimé en état de conservation dégradé) le long de la Gaubège.

Le dossier relève également la présence de 4 espèces végétales exotiques envahissantes à plusieurs endroits de la zone d'étude dont la Vergerette du Canada et le Sporodole tenace.

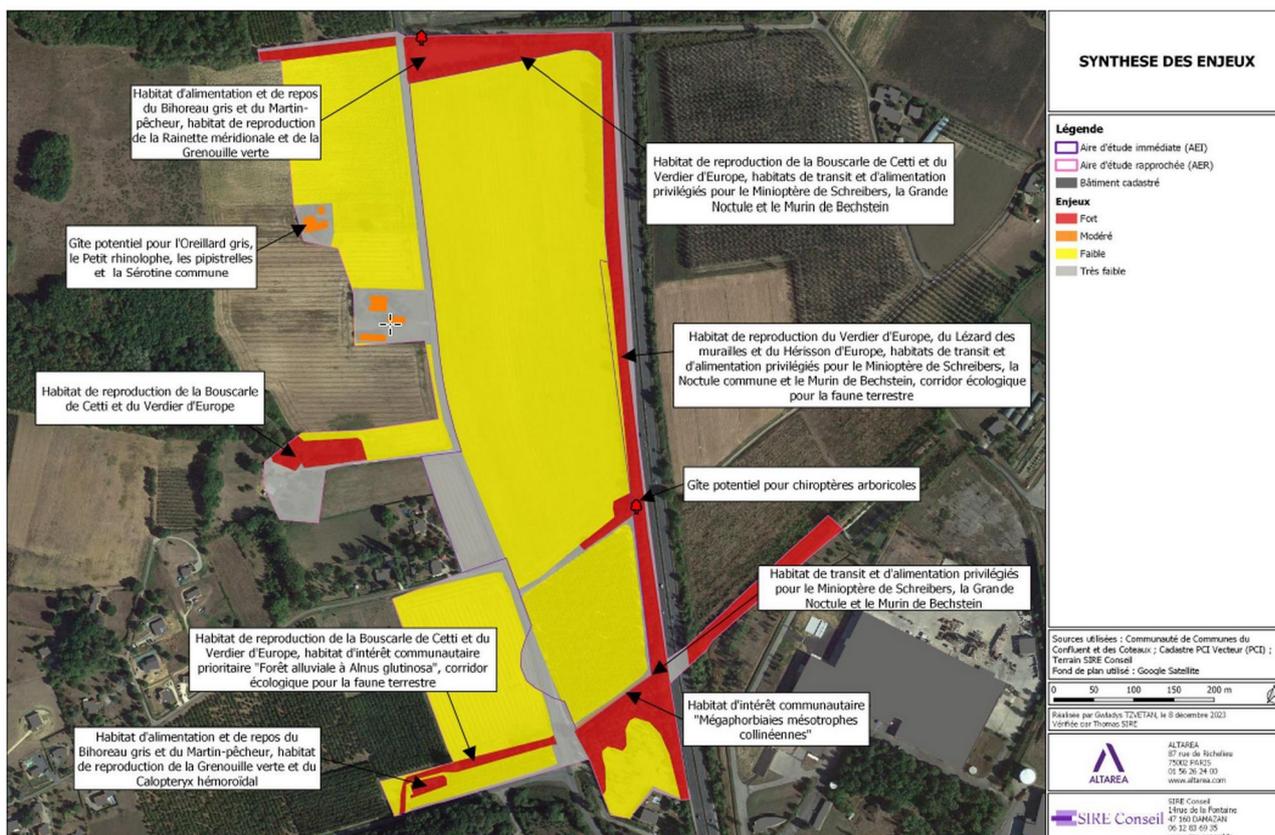
Des plans d'eau ont été également identifiés à proximité.

S'agissant des zones humides, les investigations ont porté sur les deux critères alternatifs floristiques et pédologiques. Elles ont abouti à l'identification de zones humides en dehors de l'aire d'étude immédiate (cartographie page 128 de l'étude d'impact).

Concernant la faune, les prospections ont mis en évidence la présence d'enjeux écologiques faibles à forts avec la présence avérée ou potentielle d'espèces protégées parmi les oiseaux (Verdier d'Europe, Bouscarle de Cetti), les reptiles (Lézard des Murailles) ou les chiroptères (Minoptère de Schreibers, Grande Noctule, Murin de Berstein...).

4 [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf)

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



Cartographie des enjeux écologiques- extrait de l'étude d'impact page 124

Le porteur de projet indique page 136 avoir privilégié l'évitement des enjeux écologiques situés aux abords des terrains du projet dont :

- la Gaubège et sa ripisylve,
- la majeure partie de la plantation de noisetiers afin d'instaurer une zone tampon entre le projet et la Gaubège,
- l'ensemble des haies bocagères (885 mètres linéaires évités),
- la communauté à Reine des près, zone humide floristique (276 m<sup>2</sup>),
- la totalité des habitats de reproduction du Verdier d'Europe et de la Bouscarle de Cetti.

Le projet intègre également plusieurs mesures de réduction comme l'adaptation du calendrier des travaux, le balisage des secteurs sensibles (haies bocagères, milieux humides et aquatiques, majeure partie de la plantation des noisetiers), la création de passage à faune au niveau des clôtures, l'adaptation de l'éclairage nocturne et la gestion des espèces exotiques envahissantes.

Un accompagnement par un écologue en phase chantier et un suivi environnemental en phase exploitation sont prévus.

Le dossier comprend une étude d'incidences Natura 2000 qui a identifié une connexion entre le projet et le Site Natura 2000 de la Garonne, via le réseau hydrographique. Il conclut à l'absence d'incidences significatives compte tenu des mesures prises dans le cadre du projet limitant notamment les pollutions accidentelles de l'eau.

En conclusion, le porteur de projet a engagé une démarche d'évitement – réduction permettant de proposer des mesures pertinentes pour limiter les impacts sur le milieu naturel et préserver une bonne partie des zones sensibles.

**Pour plus de clarté, la MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact une cartographie superposant le plan du projet et les enjeux écologiques identifiés.**

## Milieu humain

Le projet est localisé dans la partie nord-ouest du territoire de Damazan entre la RD 143 à l'ouest et l'autoroute A62 à l'est, dans un secteur dominé par l'activité agricole. L'habitation la plus proche se situe au lieu dit « Maillas » à environ 90 mètres à l'ouest du projet. Une autre se trouve à environ 150 mètres au sud.

Concernant les déplacements, l'autoroute A62, axe structurant à l'échelle du département et qui relie les villes de Bordeaux et Toulouse, sera accessible depuis le site à environ 1600 mètres au sud. La gare la plus proche se trouve à environ 6,2 km à Aiguillon.

S'agissant du trafic routier, le projet va entraîner une augmentation du nombre de véhicules en entrée et en sortie de la zone.

L'étude d'impact précise page 195 que les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude du trafic montrent qu'à l'horizon 2026 comme 2046 l'apport de flux de véhicules supplémentaires liés au projet ne constituera pas un facteur direct de blocage, le calibrage des infrastructures étant considéré comme suffisant pour accueillir de nouveaux flux.

Le site sera doté de deux accès : un accès principal pour les poids lourds et les véhicules légers du personnel et un accès secondaire réservé aux vélos et aux véhicules des services d'intervention et de secours. Un rond-point sera créé au sud pour l'accès principal.

S'agissant des mobilités douces, il est indiqué que le positionnement du projet rend les accès piétons difficilement envisageables. À ce jour, il n'existe pas d'aménagement cyclable à proximité du projet. La communauté de communes prévoit toutefois la mise en œuvre d'une piste cyclable traversant l'autoroute A62 par l'intermédiaire du pont présent au nord.

**Elle recommande également d'apporter des éléments d'information sur le futur aménagement cyclable en précisant notamment son tracé ainsi que les conditions de sécurité pour accéder au site.**

Concernant le bruit, les activités identifiées comme susceptibles de nuisances sonores sont le trafic routier engendré par l'activité et les équipements climatiques et frigorifiques. L'installation fonctionnera en périodes diurnes et nocturnes.

Les terrains, du fait de leur proximité avec l'autoroute, sont intégrés au périmètre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures de l'État du département du Lot-et-Garonne, approuvé le 31 mars 2023.

Le projet intègre plusieurs mesures pour limiter les impacts notamment l'aménagement de merlons à l'ouest du site, une circulation des engins de manutention uniquement à l'intérieur, une maintenance optimale des pompes à chaleur.

Concernant les risques industriels liés au projet, le principal potentiel de dangers d'une plateforme logistrielle réside dans le stockage de produits combustibles.

Les phénomènes dangereux retenus dans l'étude de dangers concernent l'incendie des cellules de stockage et les fumées toxiques générées par l'incendie.

Le dossier expose un certain nombre de mesures organisationnelles et techniques prévues par le maître d'ouvrage pour limiter le risque incendie : un système de détection et d'extinction automatique type sprinkler, associé à une cuve d'eau d'une capacité totale de 523 m<sup>3</sup>, 11 poteaux incendie alimentés par le réseau interne de l'établissement associé à une cuve de 600 m<sup>3</sup>, un bassin étanche pour la rétention des eaux d'extinction d'incendie, la mise en place de murs séparatifs REI (niveau de résistance au feu) 120.

Au vu des résultats de modélisations des différents scénarios d'accident étudiés, le dossier indique que les phénomènes d'incendie associés aux différentes cellules ne seraient pas susceptibles d'entraîner d'effets thermiques létaux à l'extérieur du site.

## Activité agricole et qualité agronomique des sols

Une large partie du terrain (13 ha) accueillant la plateforme logistrielle, est enregistrée par le Registre parcellaire graphique de 2017 comme surface agricole (culture de blé tendre d'hiver et culture de tournesol).

Le projet prévoit la mise en œuvre d'une compensation collective agricole permettant de compenser l'impact sur la filière agricole. Il n'est toutefois pas précisé si la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers a été sollicitée.

**La MRAe recommande de joindre cet avis le cas échéant au dossier d'enquête publique.**

### **Paysage et cadre de vie**

La MRAe rappelle que le projet s'insère entre deux axes routiers (RD143 et A62) dans un paysage agricole au sein de l'unité paysagère « Vallée de la Garonne ».



D143

Site de projet

Boisement en limite avec l'A62



Vue du site\_ extrait de la notice paysage page 23 (annexe)

Pour intégrer le projet dans son environnement et limiter les impacts visuels depuis les habitations, le porteur de projet prévoit notamment la conservation de la lisière arborée entre le site et l'A62, la mise en place d'un merlon planté d'essences locales et d'un espace planté aux abords de la plate-forme (cartographie page 173).

**Compte tenu des enjeux identifiés dans l'état initial et de la dimension du bâtiment envisagé, la MRAe confirme l'importance de proposer un projet en adéquation avec la structure paysagère. Elle rappelle l'importance du traitement paysager du projet (plantations et aménagements en limites de site) pour assurer la meilleure insertion possible de cet entrepôt dans son environnement ouvert à dominante agricole et limiter son impact visuel et architectural depuis l'axe routier RD 143. Les choix d'une architecture, de coloris et de matériaux auront à être adaptés aux volumes bâtis qui seront en tout état de cause de taille importante.**

### 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 à Damazan dans le Lot-et-Garonne à proximité de l'autoroute A62, reliant Bordeaux et Toulouse. Le site vient en complément du Parc Confluence II situé de l'autre côté de l'autoroute.

L'analyse de l'état initial permet de faire ressortir les principaux enjeux de l'environnement du site d'implantation dans un secteur jusqu'à présent agricole.

Le projet propose une démarche d'évitement, de réduction et d'accompagnement concernant notamment la préservation de la biodiversité, la gestion des eaux pluviales, l'intégration paysagère du projet et la prise en compte des risques accidentels.

Des éléments de justification du dimensionnement du projet au regard de l'objectif de gestion économe de l'espace et de sa localisation au regard de la prise en compte du changement climatique sont attendus. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre demande également à être présenté.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier et son résumé non technique.

Fait à Bordeaux, le 23 mai 2024

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,  
le membre délégué

**Signé**

Cédric GHESQUIERES