



LIDL SNC

**MEMOIRE REPONSE A L'AVIS N° MRAE 2022APNA69 DE LA
MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
DU 9 JUIN 2022**

PLATEFORME LOGISTIQUE

JUIN 2022

Sur les communes de Pardies et de Bésingrand (64)



Adresse du site projet :

Route Usines
64 150 PARDIES

**Adresse du siège social et
pour toute correspondance :**

LIDL SNC
72-92 Avenue Robert Schuman
94 533 RUNGIS Cedex

Mémoire établi en collaboration avec



434 rue Etienne Lenoir
30900 NIMES



En bleu, les éléments de réponse apportés aux remarques de l'Autorité Environnementale :

I. Le projet et son contexte

Remarque n°1 – page 3 de la MRAe :

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.

Réponse

Pour rappel, l'attestation de prise en compte du caractère polluant du sol produite par AECOM, interdit toute culture potagère sur l'ensemble du site.

De plus, Lidl ne réalisera aucune plantation de végétaux consommables type arbres fruitiers sur son site.

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

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

Remarque n°2 – page 6 de la MRAe :

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.

Réponse

Pour lutter contre les risques de pollutions accidentelles lors des travaux, des mesures simples seront prises :

- Tous matériaux et fournitures utilisés sur le chantier seront entreposés avec soin, dans la mesure du possible à l'abri des dégradations et des intempéries et loin de toute zone écologique sensible (c'est-à-dire sur des zones déjà urbanisées ou des zones planes ne présentant pas de sensibilités environnementales), de façon à ne pas risquer de



polluer la nappe phréatique, ou de générer des ruissellements dommageables pour le milieu hydraulique superficiel.

- L'absence de stockage d'hydrocarbures sur le site, la mise en œuvre de plateforme de ressuyage en cas de stockage de matériaux sur site avec ouvrages de décantation permettront de réduire le risque de pollution ;
- Les véhicules de chantier devront justifier d'un contrôle technique récent et leur stationnement se fera hors zone sensible (c'est-à-dire sur des zones déjà urbanisées ou des zones planes ne présentant pas de sensibilités environnementales) ; ils devront également avoir en leur possession des kits anti-pollution ;
- Les réservoirs des engins de chantier devront être remplis sur le site avec des pompes à arrêt automatique et présence obligatoire de personnel, et les huiles usagées des vidanges ainsi que les liquides hydrauliques éventuels seront récupérés, stockés puis évacués dans des réservoirs étanches, conformément à la législation en vigueur ;
- La collecte des déchets, avec poubelles et conteneurs, sera mise en place ;

II.2.1. Milieu humain

Remarque n°3 – page 7 de la MRAe

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.

Réponse

- Le bâtiment a été pensé sur la base des directives clairement établies par les autorités compétentes et encadrées dans le PPRT.

Un local de confinement de 452 m² est prévu au 2^{ème} étage pour accueillir l'ensemble des personnels – Effectif : 350 personnes.

Le local est protégé par des cloisons REI120 et portes CF 1h avec un niveau de perméabilité de 0.07 en retenant les conditions atmosphériques les plus contraignantes correspondant à la classe de stabilité **3F à 15°C**.

Le sujet fera l'objet d'une étude spécifique menée au stade du Projet par un BET Spécialisé.

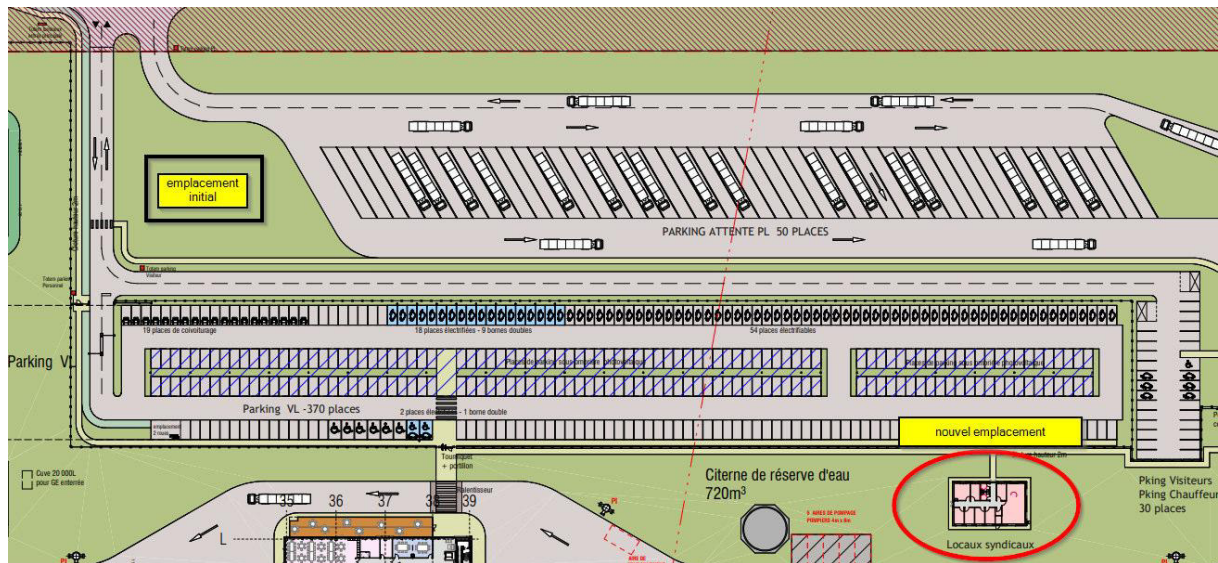
L'architecte certifie dans le cadre du permis de construire que le projet prend en compte au stade de la conception, les prescriptions applicables au PPRT.



Par ailleurs, Lidl s'engage à mettre en œuvre ces dispositions ; lors de la DAACT, le contrôleur technique attestera de la bonne réalisation des dites dispositions.

De plus, lorsqu'ils sont situés à l'intérieur d'une cellule, le plafond sera au moins REI 120, et si les bureaux sont situés en étage le plancher sera également au moins REI 120.

- Le local syndical initialement prévu à l'entrée du site a été déplacé sur le nouveau plan ci-dessous :



Remarque n°4 – page 7 de la MRAe

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.

Réponse

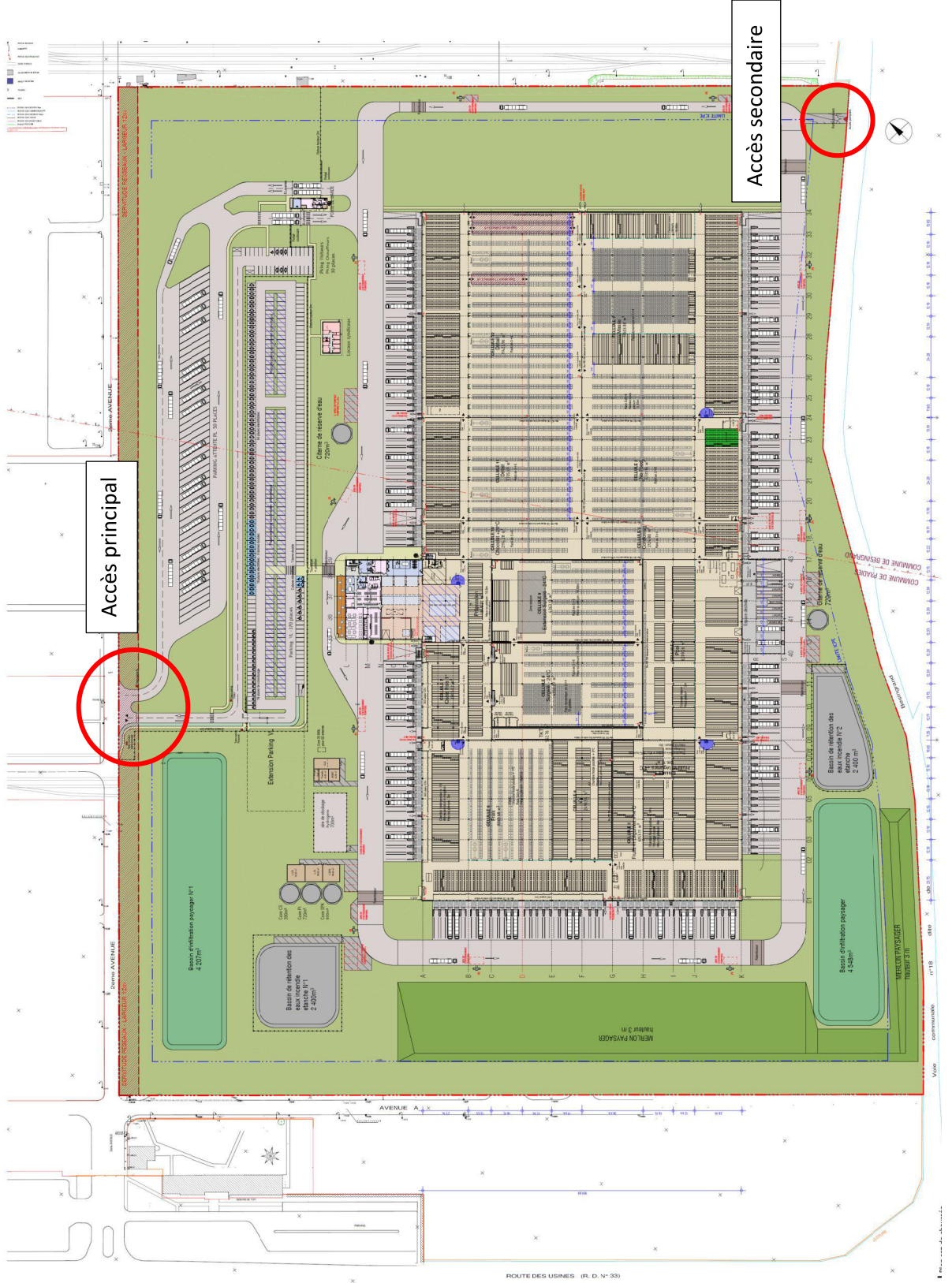
Pour rappel, un second accès a été créé au Sud-Est du site pour l'accès pompiers (voir plan page suivante). Cet accès pourra être utilisé comme sortie de secours en cas d'accident industriel au niveau de la plateforme Yara-Alfi.

L'exploitant sera bien entendu tenu de veiller à l'évacuation du personnel par cet accès en cas d'incident.



Mémoire réponse à l'avis n°MRAE
2022APNA69 de la MRAE du 9 juin 2022

Pardies – Bézingrand (64)





Remarque n°5 – page 7 de la MRAe

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.

Réponse

Suite aux échanges avec le SDIS, chaque cellule sera équipée de murs REI dont le degré sera défini en fonction des durées d'incendie obtenues après modélisations sur Flumilog. Ainsi, les durées d'incendie maximales sont :

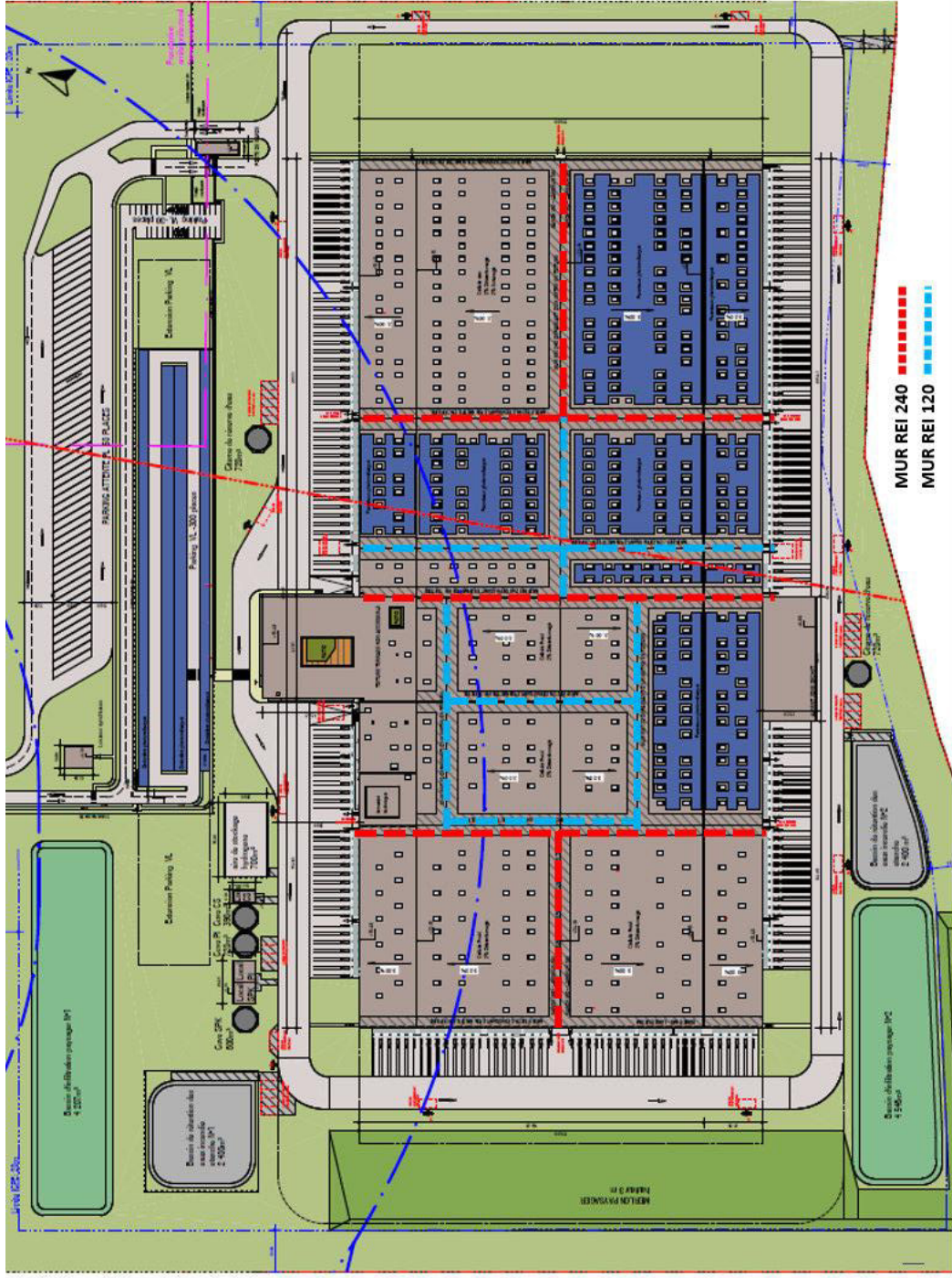
Ancien n° de cellule	Nouveau n° de cellule	Type de stockage	Durée d'incendie max (min)	Degré de mur coupe-feu requis par le SDIS
1 et 1 bis	6	Masse	140	180
2	5	Masse	70	120
3	4	Masse	75	120
4	8	Rack	163	180
5	9	Rack	159	180
8	3	Rack	169	180
9	10	Rack	171	180
10	11	Rack	168	180
11	2	Rack	168	180
12	1	Rack dynamique	123	180
13	12	Rack	169	180



Mémoire réponse à l'avis n°MRAe
2022APNA69 de la MRAe du 9 juin 2022

Pardies – Bézingrand (64)

Plan initial – localisation des murs REI présenté dans le DDAE :

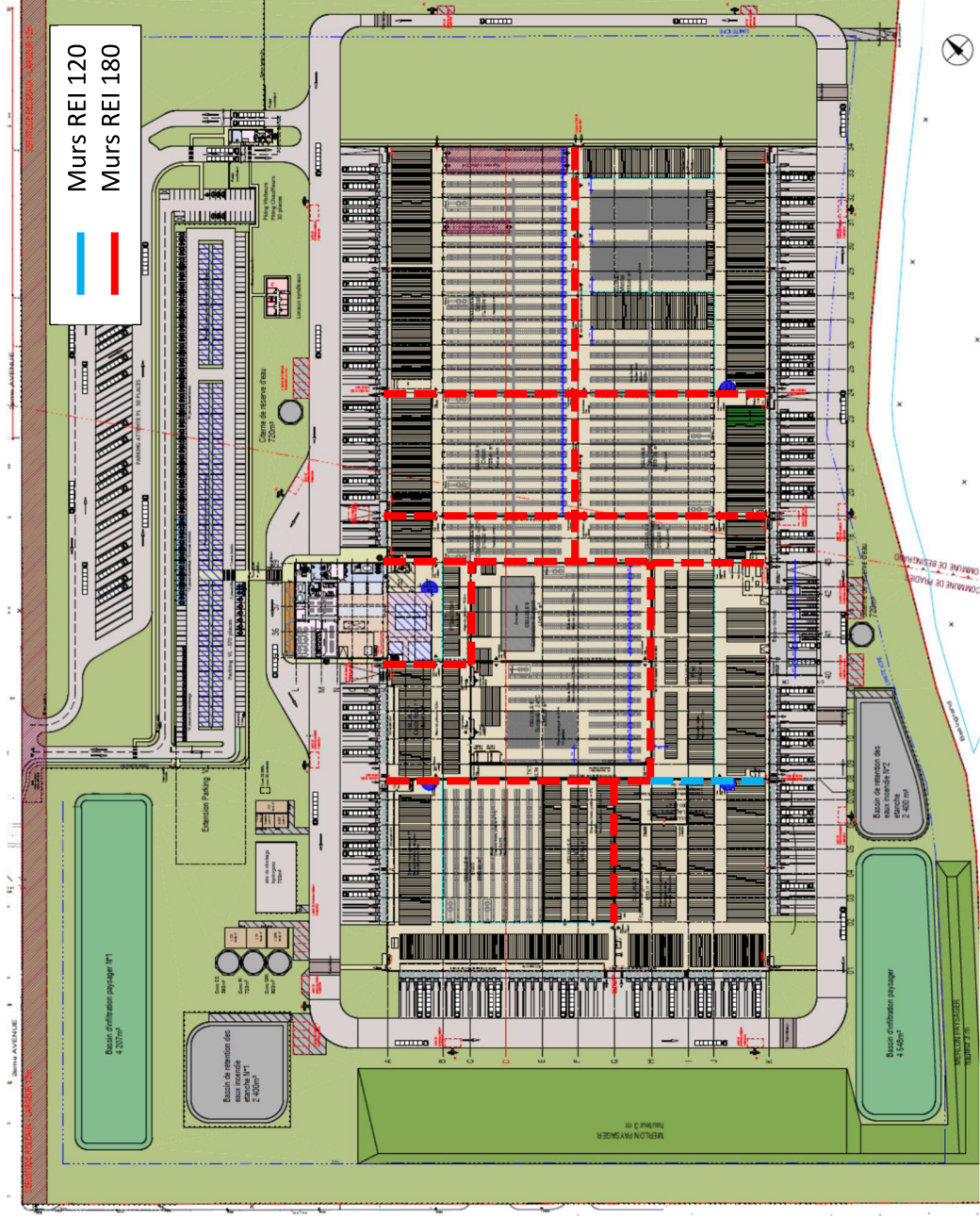




Mémoire réponse à l'avis n°MRAe
2022APNA69 de la MRAe du 9 juin 2022

Pardies – Bézingrand (64)

Nouveau plan – localisation des murs REI finalement retenu en fonction des durées incendie





Remarque n°6 – page 7 de la MRAe

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

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.

Réponse

Le projet s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de développement de solutions logistiques performantes. Les actions envisagées dans le sens de la réduction significative des émissions équivalentes carbone de l'activité de l'entrepôt visent et englobent à la fois les émissions carbone liées au transport des marchandises et aux déplacements des personnels [en dépit des normes de motorisation de plus en plus exigeantes, la part la plus importante sur ce type d'activité] que celles liées à la construction et l'exploitation du bâtiment lui-même [déterminées principalement par sa conception].

Pour ce projet en particulier il est envisagé :

- **Pour la partie transport et déplacements :**

- D'être le plus efficace possible dans la massification du transport et le taux de remplissage de remorques pour réduire les émissions équivalents carbone / tonne /km de marchandise transporté,
- D'encourager l'exploitant à former ses chauffeurs à une conduite éco-responsable,
- Une partie de la flotte camion fonctionnera au GNL, et à l'électrique (camions déjà présents dans les centres villes)
- Les procédures internes LIDL et les contraintes d'achat favorisent le remplissage des camions en réception et en expédition pour atteindre souvent les 100%.
- Pour les déplacements des personnels :
 - L'exploitant sera encouragé à mettre en œuvre les outils pour favoriser et encourager le covoiturage (des places sont prévues sur le parking près de l'entrée personnel)



- Avec l'accord des collectivités un réseau de transport en commun pourra être déployé pour desservir le site.

- **Conception du bâtiment :**

- Dans l'objectif de réduire et éventuellement compenser une partie du bilan carbone du bâtiment tout au long de son cycle de vie de la réalisation à la déconstruction éventuelle en passant par sa durée de vie d'exploitation, il est envisagé pour ce projet les mesures suivantes :
 - Concernant les émissions carbone liées à l'utilisation de l'énergie pendant la phase d'exploitation du bâtiment, de respecter les réglementations thermiques en vigueur [exigeantes] et de réhausser, à chaque fois que cela est possible [suivant les mêmes critères que ci-dessus], le niveau de performance énergétique au niveau de celui des référentiel de certification environnementale (BREEAM, ...). Cela concerne en particulier :
 - ❖ Le choix des systèmes d'éclairage et ses systèmes de contrôle et de régulation, notamment :
 - Appareils : les luminaires seront au maximum du type LED,
 - L'ensemble des appareils d'éclairage pourra être piloté, en séparant les circuits Parking VL, Parking PL, circulation piétonne et zone de quai,
 - Les différentes zones d'éclairage seront pilotées par des détecteurs de présence, soit installés sur chaque luminaire, soit par groupement de luminaires,
 - Les zones non fonctionnelles la nuit seront éteintes. En journée les lanterneaux en toiture permettent d'éclairer naturellement les zones de préparations en réduisant l'éclairage artificiel.
 - ❖ Le choix du type de chaudière gaz [brûleur et corps de chaudière à haut rendement],
 - Concernant les compensations des émissions carbone liées à l'activité du site, il est prévu dans le cadre du développement la mise en place d'une centrale photovoltaïques avec pour objectif de couvrir 20 % de la consommation de la plateforme logistique

- **Choix procédés :**

- L'activité de la base logistiques ne générera pas de rejets atmosphériques de type industrie.

Engagement dans la réduction de l'empreinte carbone : aux côtés des partenaires territoriaux, la réflexion sur les nouvelles modalités de transports pourra être engagée : objectif de favoriser, le report modal de la route vers le rail et le fluvial moins émissifs à la tonne de marchandise /km transportée.



Remarque n°7 – page 7 de la MRAe

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.**

Réponse

La commune de Pardies est desservie par la ligne 802 reliant Artix à Pau, au niveau de l'arrêt de bus rue du Fronton (voir page suivante).

Les horaires de passage, hors période du 15 juillet au 15 août, sont :

- Dans le sens Artix – Pau : 6h43, 7h50, 12h43, 14h58, 18h53
- Dans le sens Pau – Artix : 7h34, 8h34, 12h56, 16h06, 17h56 et 19h11

Les trajets depuis les gares SNCF de Pau et d'Artix jusqu'à Pardies durent environ 40 minutes. L'arrêt de bus rue du Fronton se trouve à environ 800 mètres du site Lidl, soit une dizaine de minutes à pied.

Avec l'accord des collectivités un réseau de transport en commun pourra être déployé pour desservir le site.



Mémoire réponse à l'avis n°MRAE 2022APNA69 de la MRAE du 9 juin 2022

Pardies – Bézingrand (64)

TRANSPORT EN CAR

802

PAU ARTIX

DU 1^{ER} JUILLET 2018 AU 30 JUIN 2019

transports.nouvelle-aquitaine.fr

transports=64
LA REGION NOUVELE-AQUITAINE

du 1 ^{er} juillet au 15 août		du 15 juillet au 15 août	
6:50	12:05	14:20	18:30
6:55	12:05	14:20	18:30
6:55	12:08	14:23	18:33
7:00	12:10	14:25	18:35
7:04	12:14	14:29	18:39
7:08	12:18	14:33	18:43
7:12	12:22	14:37	18:47
7:16	12:26	14:41	18:51
7:17	12:27	14:42	18:52
7:20	12:30	14:45	18:55
7:25	12:35	14:50	19:00
7:29	12:39	14:54	19:04
7:33	12:43	14:58	19:08
7:37	12:47	15:02	19:12
7:39	12:49	15:04	19:14
7:42	12:52	15:07	19:17
7:46	12:56	15:11	19:21
7:47	12:57	15:12	19:22
7:48	12:58	15:13	19:23
7:51	13:01	15:16	19:26
7:53	13:03	15:18	19:28
7:55	13:05	15:20	19:30
7:58	13:08	15:23	19:33
8:05	13:15	15:30	19:40
8:12	13:22	15:37	19:47
8:15	13:25	15:40	19:50

La ligne 802 ne circule pas les jours fériés.

TRANSPORT EN CAR

802

PAU ARTIX

DU 1^{ER} JUILLET 2018 AU 30 JUIN 2019

transports.nouvelle-aquitaine.fr

transports=64
LA REGION NOUVELE-AQUITAINE

du 1 ^{er} juillet au 15 août		du 15 juillet au 15 août	
6:50	12:15	15:25	17:15
6:55	12:15	15:25	17:15
7:02	12:27	15:37	17:27
7:02	12:27	15:37	17:27
7:10	12:34	15:44	17:34
7:10	12:34	15:44	17:34
7:11	12:35	15:45	17:35
7:12	12:36	15:46	17:36
7:14	12:38	15:48	17:38
7:18	12:41	15:51	17:41
7:19	12:42	15:52	17:42
7:21	12:43	15:53	17:43
7:26	12:48	15:58	17:48
7:29	12:51	16:01	17:51
7:31	12:53	16:03	17:53
7:34	12:56	16:06	17:56
7:40	13:02	16:12	18:02
7:44	13:05	16:15	18:05
7:51	13:12	16:22	18:12
7:54	13:15	16:25	18:15
7:57	13:18	16:28	18:18
8:02	13:23	16:33	18:23
8:05	13:26	16:36	18:26
8:09	13:30	16:40	18:30
8:10	13:31	16:41	18:31
8:14	13:34	16:44	18:34
8:15	13:35	16:45	18:35

La ligne 802 ne circule pas les jours fériés.

TRANSPORT EN CAR

802

PAU ARTIX

DU 1^{ER} JUILLET 2018 AU 30 JUIN 2019

transports.nouvelle-aquitaine.fr

transports=64
LA REGION NOUVELE-AQUITAINE

du 1 ^{er} juillet au 15 août		du 15 juillet au 15 août	
6:50	12:15	15:25	17:15
6:55	12:15	15:25	17:15
7:02	12:27	15:37	17:27
7:02	12:27	15:37	17:27
7:10	12:34	15:44	17:34
7:10	12:34	15:44	17:34
7:11	12:35	15:45	17:35
7:12	12:36	15:46	17:36
7:14	12:38	15:48	17:38
7:18	12:41	15:51	17:41
7:19	12:42	15:52	17:42
7:21	12:43	15:53	17:43
7:26	12:48	15:58	17:48
7:29	12:51	16:01	17:51
7:31	12:53	16:03	17:53
7:34	12:56	16:06	17:56
7:40	13:02	16:12	18:02
7:44	13:05	16:15	18:05
7:51	13:12	16:22	18:12
7:54	13:15	16:25	18:15
7:57	13:18	16:28	18:18
8:02	13:23	16:33	18:23
8:05	13:26	16:36	18:26
8:09	13:30	16:40	18:30
8:10	13:31	16:41	18:31
8:14	13:34	16:44	18:34
8:15	13:35	16:45	18:35

La ligne 802 ne circule pas les jours fériés.

TRANSPORT EN CAR

802

PAU ARTIX

DU 1^{ER} JUILLET 2018 AU 30 JUIN 2019

transports.nouvelle-aquitaine.fr

transports=64
LA REGION NOUVELE-AQUITAINE

du 1 ^{er} juillet au 15 août		du 15 juillet au 15 août	
6:50	12:15	15:25	17:15
6:55	12:15	15:25	17:15
7:02	12:27	15:37	17:27
7:02	12:27	15:37	17:27
7:10	12:34	15:44	17:34
7:10	12:34	15:44	17:34
7:11	12:35	15:45	17:35
7:12	12:36	15:46	17:36
7:14	12:38	15:48	17:38
7:18	12:41	15:51	17:41
7:19	12:42	15:52	17:42
7:21	12:43	15:53	17:43
7:26	12:48	15:58	17:48
7:29	12:51	16:01	17:51
7:31	12:53	16:03	17:53
7:34	12:56	16:06	17:56
7:40	13:02	16:12	18:02
7:44	13:05	16:15	18:05
7:51	13:12	16:22	18:12
7:54	13:15	16:25	18:15
7:57	13:18	16:28	18:18
8:02	13:23	16:33	18:23
8:05	13:26	16:36	18:26
8:09	13:30	16:40	18:30
8:10	13:31	16:41	18:31
8:14	13:34	16:44	18:34
8:15	13:35	16:45	18:35

La ligne 802 ne circule pas les jours fériés.



II.2.2. Milieu physique

Remarque n°8 – page 8 de la MRAe

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.

Réponse

Le stationnement des véhicules doit être assuré sur l'unité foncière et correspondre aux besoins de la construction.

Les parking VL et PL ont été dimensionnés selon les attentes du PLU et des besoins liés à l'exploitation du site, notamment pour éviter tout stationnement à l'extérieur du site.

Concernant le projet :

Le nombre et l'implantation des parkings ont été définis en fonction des besoins à savoir :

- Parking principal : 300 places dont 6 places PMR (une étude est en cours pour augmenter ce parking à 370 places)
- Parking visiteurs : 30 places dont 1 PMR
- Dimension des places VL : 2.50 x 5.00 avec un dégagement de 6.00 m
- Dimension des places PMR : 3.50 x 5.00 avec un dégagement de 6.00 m
- Dimensions des places PL : 3.50 x 20.00 minimum

Le terrain est desservi, depuis la 2ème Avenue de l'ancienne zone industrielle par un accès pour le trafic PL et 1 accès pour le trafic VL, ceci afin de respecter la séparation des flux, condition indispensable à la desserte d'un bâtiment logistique.

Un accès secondaire réservé à l'intervention des véhicules de secours est prévu rue de Bézingrand ; le dimensionnement de cet accès est dimensionné pour absorber le trafic engendré par l'activité.

L'attente, le stationnement et les manœuvres des véhicules sont entièrement contenus dans l'emprise foncière privative.



Le projet ne présente pas de cul de sac.

Un sens giratoire, cohérent avec les activités de livraisons et d'expéditions, est imposé sur le site et rend les 4 façades accessibles aux engins de sécurité.

Les voiries internes seront réalisées suivant un gabarit et une portance adaptés au type de véhicules et au trafic généré.

Remarque n°9 – page 8 de la MRAe

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.

Réponse

Les bassins tiennent compte du volume efficace à stocker calculé pour une pluie trentennale. Toutefois, la conception de ces bassins doit aussi tenir compte des altitudes des canalisations entrantes et sortantes. Ces canalisations engendrent une certaine dénivellée créée par leur cheminement et lorsqu'elles arrivent dans le bassin, elles contraignent ainsi la profondeur du bassin.

Ce qui veut dire que les bassins ont un volume terrassé bien plus important que le volume efficace calculé.

Cela permet en outre de stocker des volumes correspondant à des événements pluvieux de période de retour plus importante, comme la centennale.

Nous avons simulé le remplissage des bassins pour la période de 100 ans et la totalité des volumes peut largement y être contenu.

BASSIN B1 :

Volume de remplissage calculé :	5740.0m ³
Surface de remplissage :	5483.6m ²
Hauteur maximum de remplissage	1.51m
Altitude de remplissage :	110.71m

La hauteur de remplissage du bassin passe de 1,20m à 1,51m.

Hauteur max du bassin terrassé : 3,90m

BASSIN B2 :

Volume de remplissage calculé :	6256.0m ³
Surface de remplissage :	4628.1m ²
Hauteur maximum de remplissage	1.82m
Altitude de remplissage :	110.99m

La hauteur de remplissage du bassin passe de 1,41m à 1,82m.

Hauteur max du bassin terrassé : 3,91m



Remarque n°10 – page 8 de la MRAe

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.

Réponse

Nous allons réfléchir à ce point qui est difficile à mettre en œuvre et à suivre vu l'étendue de la surface du terrain.

Il s'agit d'éliminer tout volume d'eau douce ne circulant pas ou peu. Toute eau dormante peut permettre la ponte de nombreux oeufs et leur éclosion. Le moustique tigre pond juste audessus de toute eau stagnante, même en très faible quantité.

Selon certaines études, il existe une solution simple et efficace pour limiter considérablement la présence du moustique tigre à proximité des logements, et donc les risques de contamination : le parefeuilles. Cette grille de protection se pose sur la gouttière, principal vecteur de développement du moustique tigre, et empêche les débris de s'accumuler tout en facilitant l'évacuation des eaux pluviales.

Toutefois, nous n'avons pas de gouttières visibles et apparentes sur les bâtiments du site. Celle-ci sont positionnées à l'intérieur des bâtiments. Il n'y a donc beaucoup moins de risques.

Les exploitants seront bien entendu sensibilisés à ce risque de développement du moustique tigre.

Remarque n°11 – page 8-9 de la MRAe

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.

Réponse

Voir réponse à la remarque n°6.



II.2.3. Milieu naturel

Remarque n°12 – page 9 de la MRAe

Concernant la flore et les habitats naturels, le projet entraînera la destruction de stations de Lotier grêle et de Lotier hispide. 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 hispide 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.

Réponse

Un dossier de demande de dérogation a été réalisé et prend en compte les Lotiers grêles et hispides, permettant de préciser les mesures sur ces deux espèces. Les mesures de compensation ont été élaborées sur la base des « Recommandations pour l'évaluation des enjeux et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sur le *Lotus hispidus* et *Lotus angustissimus* en Aquitaine, version 1.2 du 30 mars 2022 » réalisé par le Conservatoire Botanique National Sud Atlantique et concertées avec la DREAL Service Protection de la Nature.

Il en ressort qu'au vu du site, le transfert de banquettes de terre végétale n'est pas réalisable. En effet, il s'agit d'un site artificialisé avec la présence de remblais constitués de gravats issus du démantèlement des anciens bâtiments avec la présence d'espèces invasives.

Remarque n°13 – page 9 de la MRAe



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.

Réponse

Le dossier de demande de dérogation réalisé prend en compte également la faune présente ainsi que son cycle biologique. Les mesures d'évitement et de réduction ont été réalisées en concertation avec la DREAL Service Protection de la Nature. Sont ainsi précisés dans ce dossier les engagements concernant les périodes de travaux, périodes qui seront imposées dans l'arrêté de dérogation.

La mesure MR1 « Phasage des travaux » précise ainsi que les travaux d'envergure (terrassement, abattage des arbres, nivellement) seront réalisés d'octobre à début février sur la majeure partie du site, à l'exception de la zone favorable à la ponte des amphibiens où le remblaiement sur ce secteur sera réalisé entre septembre et décembre (avec mise en défens préalable si nécessaire en fonction de la date de début des travaux).

II.3. Effets cumulés avec d'autres projets

Remarque n°14 – page 10-11 de la MRAe

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 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.**

Réponse

La conception architecturale du présent projet s'est attachée à proposer un bâtiment avec des façades affirmées qui émerge d'un socle paysager qualitatif et dont l'implantation respecte les lignes de force induites par la trame viaire et l'environnement.

La volumétrie découle de la destination et de la fonctionnalité des différentes activités abritées dans les bâtiments : elle se traduit par une horizontalité des formes.

Le bâtiment Lidl s'inscrit dans l'ancienne trame viaire de la zone industrielle ; l'accès au site s'effectue d'ailleurs par la 2ème avenue de la zone ; le terrain s'inscrit à l'angle de la D33 et de la rue de Bézingrand.



Le terrain est bordé :

- au S-O par la D33 bordé par une zone d'espaces verts d'entrée de Ville et un tissu pavillonnaire peu dense
- au S-E par la plaine agricole donnant sur un paysage ouvert
- au N-O par les installations industrielles de YARA et ALFI
- au N-E par le reste de la friche industrielle des anciens établissements ACETEX Chimie

Le calage altimétrique du RDC fini du projet à 114.18 NGF a été étudié en fonction de la topographie des lieux afin d'équilibrer au mieux la balance déblai / remblai et le raccordement aux voiries existantes.

La cohésion architecturale des bâtiments à l'échelle d'un parc d'activités renforce incontestablement son identité visuelle.

Dans le cas du Pôle Logistique Lidl, la conception générale de la zone, son intégration dans l'environnement et son traitement paysager sont incontestablement les éléments valorisants de la conception qui complètent de manière significative la cohésion architecturale.

L'expression contemporaine de l'architecture mise en scène avec des matériaux actuels est un élément de nature à valoriser la qualité du bâti.

Les propositions architecturales qui sont faites en ce qui concerne le bâtiment logistique objet de la présente demande de permis est de nature à répondre à cette exigence.

L'aspect général de la construction exprime le caractère industriel des activités mais aussi la qualité architecturale de la construction ainsi que la qualité de vie au travail pour les occupants.

La conception répond à une charte architecturale définie par Lidl ; à travers cette charte différents critères sont pris en compte dans le développement le projet :

- L'architecture extérieure permettra de mettre en valeur la volumétrie du bâtiment qui se veut simple et sobre tout en respectant les exigences du cahier des charges Lidl,
- Le but de cette charte architecturale est d'apporter aux plateformes logistiques une identité reconnaissable partout en France ; cette signature se traduit au travers des matériaux et des couleurs utilisées rappelant les couleurs de la charte Lidl,
- Les espaces intérieurs présentent des aménagements soignés avec un agencement réfléchi dans le but d'optimiser et de recouper des services.

Les insertions paysagères du projet sont présentées pages suivantes :



PERSPECTIVE DEPUIS LA ROUTE DE BESINGRAND - Sud Est - Nord Est



PERSPECTIVE DEPUIS LE GIRATOIRE DE PARDIES - Sud Est Sud Ouest



INSERTION - VUE AERIENNE