

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le

11 MAI 2017

Mission Évaluation Environnementale

Pôle projets

Projet de défrichage préalable à la construction d'un magasin de la société LIDL sur la commune de Bénesse-Maremne (40)

Avis de l'Autorité environnementale (article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2016 – 4630

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'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :	Benesse Maremne
Demandeur :	Société LIDL
Procédure principale :	Défrichage
Autorité décisionnelle :	Préfet des Landes
Date de saisie de l'Autorité environnementale :	20 mars 2017
Date de contribution du Préfet de département :	24 mars 2017
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé :	10 avril 2017

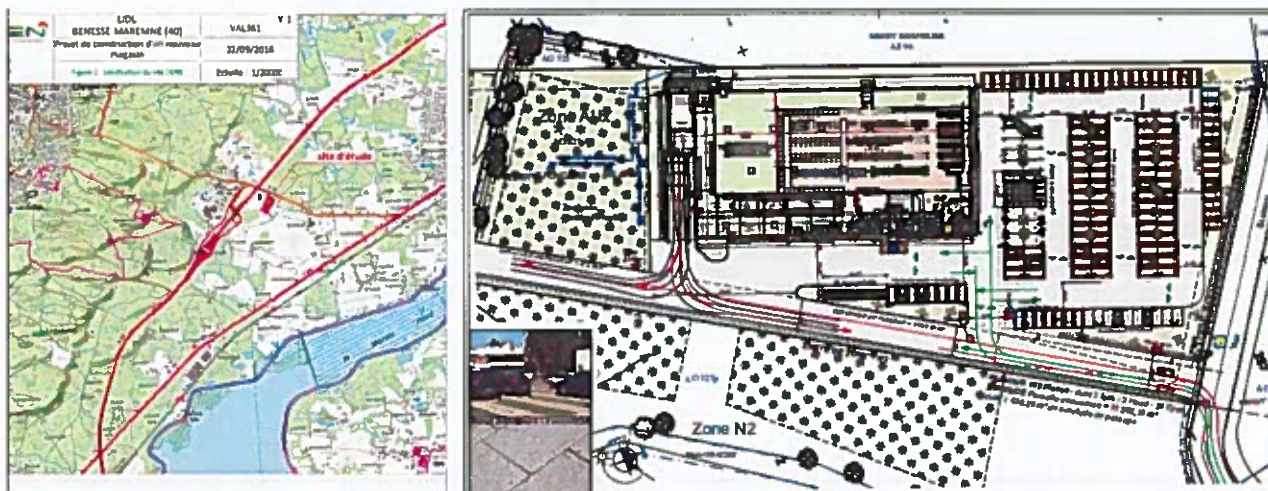
Principales caractéristiques du projet.

L'étude d'impact porte sur l'aménagement d'un magasin LIDL après défrichage de la parcelle boisée sur laquelle il s'implante.

Le projet se situe sur une parcelle de 13 228 m² à Bénesse-Maremne, sur la route de Capbreton, à proximité de l'autoroute A63.

Le projet prévoit :

- une activité commerciale d'une surface de plancher de 2712 m²,
- des voiries, des stationnements et une surface totale imperméabilisée de 5175 m²,
- des espaces verts et des surfaces non imperméabilisées de 5266 m², dont une surface boisée d'environ 2000 m² en partie sud qui sera conservée dans son état naturel.



Localisation et plan de masse du projet (extrait de l'étude d'impact)

Principaux enjeux du territoire.

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier. À titre principal, ils concernent les problématiques de gestion des eaux, des zones humides et des déplacements.

I – Qualité générale du dossier.

Le contenu de l'étude d'impact transmise à l'Autorité environnementale intègre dans l'ensemble les éléments requis par les dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Il est noté que la structuration, la présentation du dossier et les doublons existants sur certaines thématiques (faune et flore notamment) ne rendent pas aisée la lecture de l'étude d'impact.

Pour faciliter la compréhension du projet par le public, il serait souhaitable de compléter l'étude d'impact avec la hiérarchisation des enjeux environnementaux à la fin de l'état initial, et de regrouper les mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) dans une même partie (les mesures éviter et réduire se trouvent actuellement dans la partie consacrée à la présentation du projet et son évolution tandis que les mesures compensatoires figurent en pièce 6 du dossier). Ces mesures mériteraient d'être synthétisées en annexe sous la forme d'un tableau par exemple.

L'Autorité environnementale relève toutefois que le contenu du dossier comprend un résumé non technique qui reprend de manière claire et lisible les principaux éléments de l'étude.

II – État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.

Milieu physique.

Le projet s'implante sur un terrain relativement plat avec un sous-sol composé de formations sableuses « le sable des landes » perméables.

Le dossier indique la présence d'une nappe souterraine à faible profondeur, ainsi qu'une craste localisée à 100 m au sud-est, en lien avec le marais d'Orx en tant qu'exutoire. Les vulnérabilités des eaux souterraines et superficielles liées aux pollutions de surfaces éventuelles constituent des enjeux principaux pour le milieu physique. Concernant les impacts, le projet entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées et des conséquences en matière d'eaux pluviales (débit, infiltration...). Parmi les mesures envisagées, le pétitionnaire prévoit l'aménagement de zones de parking perméables, le recyclage des eaux de toiture pour l'arrosage des espaces verts et la création de noues paysagères comme modalités de gestion des eaux pluviales.

Au niveau des eaux usées, l'étude d'impact indique que le projet sera raccordé au réseau assainissement existant.

Il est noté que le dossier intègre également plusieurs mesures visant à diminuer le risque de pollution de la nappe et des eaux en phase travaux (utilisation au maximum de matériaux de construction recyclables, contrôle des travaux en zone étanche pour l'entretien des véhicules et en phase exploitation, tri des déchets, traitement des eaux de ruissellement sur les voiries avant infiltration par séparateur d'hydrocarbures...).

Milieu naturel.

Le projet s'implante en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire portant sur le milieu naturel. Il est situé à 1,5 km environ des zones réglementaires liées au marais d'Orx : zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), zone Naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), Natura 2000.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 concluant à des incidences négligeables sur les sites Natura 2000 les plus proches.

Les inventaires de terrain menés entre le 20 juin et le 5 septembre 2016 ont permis d'identifier :

- des habitats naturels, composés principalement de pins maritimes sur lande à Molinie bleue et de quelques chênes (cartographie page 43) ;
- la présence d'une zone humide de type Lande humide à *Molinia caerulea* sur une emprise d'environ 6700 m² ;
- des espèces végétales communes et trois espèces invasives ;
- des espèces animales communes aux milieux des Landes de Gascogne, dont deux espèces d'oiseaux à enjeu (le Milan noir et le Milan royal) ainsi que deux espèces de chiroptères (la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Khul).

Le dossier précise que ces derniers trouvent leur alimentation en lisière de l'espace boisé. En revanche, concernant le Milan noir et le Milan royal, l'étude n'explicite pas la biologie de l'espèce et conclut, sans le justifier, à l'absence d'intérêt écologique du site du projet.

Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts ne sont pas toujours nommées correctement. L'Autorité environnementale recommande d'identifier plus clairement :

- les mesures d'évitement avec conservation d'un espace boisé d'environ 2000 m², qui constitue également une zone humide. Cet espace est en lien avec l'espace boisé voisin pour permettre le cycle biologique de la petite faune et des espaces de repos pour les oiseaux ;
- les mesures de réduction avec la réalisation des opérations de défrichage en dehors des périodes de reproduction de la faune (page 85) et l'extinction des éclairages durant la nuit pour limiter les nuisances lumineuses ;
- les mesures de compensation à la destruction de zone humide sur un site voisin, sur une surface de 10 000 m², soit à un taux de compensation de 150 % en conformité avec les recommandations du SDAGE¹.

Les mesures d'accompagnement et de suivi mériteraient également des précisions.

L'étude d'impact considère que la zone humide présente un faible intérêt écologique en raison de sa mono-spécificité. Pourtant, la Molinie bleue constitue un habitat favorable au papillon Fadet des laïches, espèce patrimoniale protégée. Cet habitat naturel abondant dans le département des Landes mérite toutefois une attention particulière.

L'Autorité environnementale relève que le projet prévoit le maintien de la nappe souterraine en conservant des espaces non imperméabilisés avec un système d'infiltration des eaux pluviales (plan page 123), ainsi que la mise en place des mesures compensatoires « zone humide » (cartographie page 129). Le dossier mériterait d'être complété pour justifier en quoi cette compensation est compatible avec les enjeux de préservation des espèces et le maintien des milieux patrimoniaux recensés sur le site.

Milieu humain.

Il est noté que le projet s'implante dans un secteur influencé par les niveaux sonores des voies de communication, en particulier la route départementale D.28 et l'autoroute A.63. Plusieurs mesures seront prises pour réduire les bruits perçus et émis : isolation du bâtiment, double vitrage, livraison de nuit aux moyens de camions certifiés PIEK².

L'étude d'impact indique, en page 80, une légère intensification de trafic et conclut à un niveau d'impact modéré au niveau du réseau viaire et des carrefours.

L'Autorité environnementale note que le déplacement du magasin, actuellement situé à Capbreton, est susceptible d'entraîner une augmentation du trafic routier et des distances parcourues en automobile, le projet se situant entre les centres urbains de deux communes et le site ne disposant, à ce jour, ni d'arrêt de transport en commun à proximité, ni de piste cyclable.

Le dossier indique que la Communauté de Communes participe à la création de nouvelles pistes cyclables afin de constituer un maillage de liaisons douces. Toutefois, le dossier n'explique pas la manière dont ce réseau va bénéficier au projet. Ainsi, des précisions mériteraient d'être apportées sur l'utilisation des modes alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo...), moins consommateurs d'énergie et plus bénéfiques pour la santé.

1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne 2016-2021.

2 Système d'évaluation des performances acoustiques des engins de transport et de manutention.

Paysage et cadre de vie.

Le projet est implanté entre Bénésse-Maremne et Capbreton, à proximité de l'autoroute A.63, avec un site industriel à l'ouest et une exploitation agricole à l'est.

Bien que situé au sein du site inscrit « les étangs landais Sud », le site implantation du projet ne présente pas d'enjeu remarquable spécifique.

L'Autorité environnementale note la volonté du pétitionnaire de proposer une intégration architecturale et paysagère de son projet dans son environnement, avec notamment des façades largement revêtues de bardage à bois clair de Pin maritime et des aménagements paysagers des abords.

Concernant la thématique consommations énergétiques et la diminution des ressources, l'Autorité environnementale relève les nombreuses mesures prises par le pétitionnaire (pages 88 et 89) : isolation renforcée du bâtiment, installations frigorifiques de dernière génération, toiture photovoltaïque de 500 m², pompe à chaleur pour le chauffage et la climatisation...

Justifications du choix du projet

L'étude d'impact présente l'historique du projet avec son évolution pour réduire ses impacts sur l'environnement, en page 84 et suivantes.

Le pétitionnaire indique que, pour des raisons « administratives et commerciales », il n'a pas pu réaliser le remplacement du magasin existant sur la commune de Capbreton, et qu'il a décidé de transférer son activité sur la commune voisine de Bénésse-Maremne. Cette justification aurait mérité d'être développée, eu égard à l'intérêt du site actuel d'implantation du magasin, déjà artificialisé et proche d'un centre urbain.

Estimations du coût des mesures en faveur de l'environnement et suivi de ces mesures.

Il est noté que le dossier prévoit un plan de gestion pour le site compensatoire avec l'indication d'objectifs, d'indicateurs de suivi et d'estimation des coûts de ces mesures.

III – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.

Le projet porte sur le déplacement à Bénésse-Maremne d'un commerce existant sur le territoire de la Commune de Capbreton. Sur le fondement d'un état initial de l'environnement bien documenté, l'étude d'impact identifie de manière satisfaisante les enjeux environnementaux du projet.

L'Autorité environnementale souligne la qualité du dossier dans sa partie consacrée aux mesures compensatoires liées aux thématiques des eaux pluviales, de l'énergie (toiture photovoltaïque) et de la gestion des déchets.

Cependant, afin d'être plus facile à appréhender par le public, le dossier aurait mérité d'être mieux structuré et complété dans ses démonstrations (justification du projet, biologie des espèces recensées, période de travaux, mesures d'accompagnement et de suivi...). Des compléments d'information gagneraient à être apportés sur les impacts en matière de transports et de déplacements qui seront générés par la future activité.

Pour le Préfet et par délégation,


Le Directeur Régional

Patrice GUYOT