

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

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

Bordeaux, le

27 AVR. 2017

Mission évaluation environnementale

Exploitation d'un entrepôt de matières combustibles à Cestas (Gironde)

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

Avis 2017 – 4575

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 :	Cestas
Demandeur :	LIDL
Procédure principale :	installation classée pour la protection de l'environnement
Autorité décisionnelle :	Préfet de la Gironde
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	3 mars 2017
Date de réception de la contribution du préfet de département :	3 mars 2017
Date de réception de la contribution de l'Agence régionale de santé :	22 février 2017

I- Le projet et son contexte

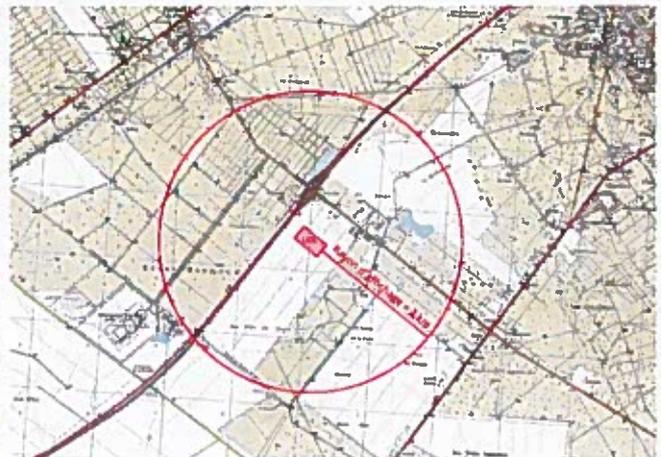
La demande d'autorisation d'exploiter concerne l'implantation d'un entrepôt de matières combustibles composé de huit cellules, dont trois chambres froides. L'emprise du bâtiment sera de 51 332 m², pour une surface totale de la plate-forme logistique de 174 958 m².

Cet entrepôt sera destiné à une activité d'entreposage et de logistique pour les magasins LIDL dans un rayon de 150 kilomètres. Les opérations réalisées sur le site consisteront uniquement au stockage et à des opérations de déconditionnement et reconditionnement de certains produits. Le site comprendra également un service clients.

Le nombre de personnes employées est estimé à 220.



Localisation des sites inscrits les plus proches du projet
(source : étude d'impact)



Annexe 1.1 : Carte IGN (source : annexes)

Le site sera situé dans une zone d'activités sur la commune de Cestas, à proximité immédiate de l'autoroute A63. Les terrains correspondent à une zone agricole.

Le projet s'inscrit dans l'extension de 44 ha d'une zone d'activité qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, le 23 mars 2015, au titre de la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols par déclaration de projet. Cet avis avait conclu que « le site retenu ne présente [...] aucune sensibilité environnementale particulière et n'aurait donc qu'un impact minime sur l'environnement, celui d'une artificialisation des sols ».

Au stade de l'examen du projet, seuls les enjeux principaux identifiés par l'Autorité environnementale sont traités dans le cadre du présent avis :

- l'artificialisation des sols et la gestion des eaux pluviales,
- le trafic routier compte tenu des rotations attendues,
- les impacts potentiels d'un accident industriel.

I.1 – II- Analyse de la qualité de l'étude d'impact – état initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les incidences du projet - apports de l'étude de dangers

II-1. Artificialisation des sols et gestion des eaux pluviales

Le projet va entraîner la perte de la vocation agricole d'une surface de 17,5 hectares (cf. p.13). Cette perte était programmée. En effet, ce secteur est identifié au sein du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'aire métropolitaine bordelaise en tant qu'espace économique à ouvrir à court ou moyen terme. La mise en compatibilité par déclaration de projet ayant fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale le 23 mars 2015, classe en zone Nay, zone de développement de l'urbanisation à vocation d'accueil d'activités, un secteur précédemment situé en zone NC, secteur non constructible à vocation agricole. Enfin, il est à noter que le plan local d'urbanisme de Cestas approuvé le 15 mars 2017, identifie *in fine* les terrains en zone UY, zone urbanisée et équipée à vocation d'activités économiques, avec un indice b, correspondant aux secteurs d'activités industrielles et logistiques.

Les surfaces imperméabilisées représenteront 111 852 m², avec une emprise au sol du bâtiment de 51 332 m². La gestion des eaux pluviales distinguera les eaux collectées sur les toitures, non susceptibles d'être polluées, et les eaux collectées sur les voiries et parkings, potentiellement chargées en matières en suspension et hydrocarbures.

Sur la base d'une étude hydrogéologique pour la gestion des eaux pluviales (annexe IX), le porteur de projet a décidé la mise en place :

- pour les eaux de toiture, de deux bassins d'infiltration avec sur-verse vers des fossés,
- pour les eaux de voiries, de deux bassins de rétention étanche associés à des postes de relèvement et de séparateurs hydrocarbures avant rejet dans des fossés.

Sur la base des mesures prévues, le pétitionnaire conclut à un impact négligeable du projet sur le risque de pollution des eaux.

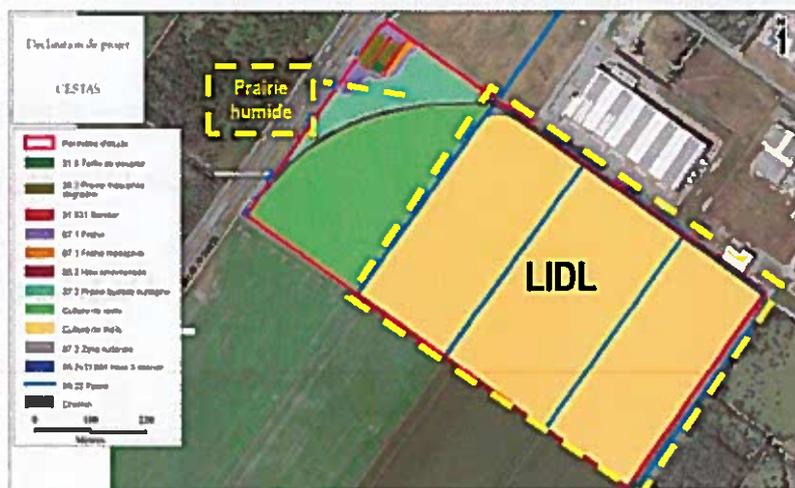
II-2. Milieu naturel

Le terrain d'implantation n'est situé à proximité d'aucun périmètre de protection d'espace ou d'espèce naturelle sensible.

Concernant l'analyse des impacts sur le milieu naturel, l'étude d'impact fait référence à l'évaluation réalisée dans le cadre du projet d'aménagement de la zone d'activité. Cette évaluation avait été réalisée notamment sur la base de deux visites de terrain en septembre et novembre 2014.

L'avis de l'Autorité environnementale du 23 mars 2015 indiquait que « il conviendra de disposer de données issues d'inventaires saisonniers plus complets, principalement pour le secteur situé le plus au nord du terrain d'assiette constitué des milieux potentiellement les plus sensibles ».

L'étude d'impact précise que le projet se situe au niveau de cultures de maïs, en dehors de la zone identifiée comme pouvant présenter un enjeu (figure 21).



II-3. Trafic routier

Le site est desservi par la route départementale D211, à environ 400 m de l'autoroute A63.

Le trafic associé au projet est estimé à 200 camions et 220 véhicules légers par jour. Pour les poids lourds, l'impact induit correspond à un accroissement de la circulation de + 38 % sur la RD211 et + 1,9 % sur l'autoroute A63. Les données du point de comptage sur la RD211 de la circulation sur cette route au niveau de la zone d'aménagement¹ sont toutefois identifiées par le pétitionnaire comme peu représentatives de l'impact réel du projet.

De plus, le trafic préférentiel des camions sera l'autoroute A63, et donc seule la portion de la RD211 reliant celle-ci à l'autoroute serait fortement impactée. La situation du projet à proximité de l'autoroute permettra d'éviter le trafic à proximité de zones habitées.

II-4- Apports de l'étude de dangers – analyse des effets du projet sur les populations voisines et mesures pour éviter ou réduire les incidences du projet

L'activité du site (stockage de produits combustibles, réfrigération à l'ammoniac...) peut être à l'origine de scénarios accidentels pouvant impacter l'extérieur du site.

Les scénarios majeurs potentiels identifiés par le pétitionnaire correspondent à l'incendie des cellules de stockage, la dispersion de fumées associées et la dispersion toxique d'ammoniac.

Les modélisations montrent que les scénarios d'incendie n'impactent pas l'extérieur du site, du fait notamment des mesures constructives proposées par le pétitionnaire.

Pour la dispersion de fumées toxiques, l'impact sur les populations environnantes est estimé faible. Des mesures d'informations à destination du voisinage, de l'exploitant de l'autoroute etc, sont prévues.

¹ Page 73 de l'étude d'impact : « Les résultats des comptages routiers réalisés sur la D211 ne sont toutefois pas représentatifs du trafic induit par la zone d'activité où sera implanté le projet LIDL. En effet, les camions desservant la zone circulent sur l'autoroute A63 et empruntent la sortie menant directement à la D 211 et la ZAC. Or, comme le montre la carte ci-dessous, le point de comptage se situe après la ZAC et ne prend donc pas en compte le trafic induit par celle-ci. »

Concernant la dispersion d'ammoniac, seuls des effets indirects à plus de 10 m de hauteur sont identifiés en limite sud-ouest du site. Le pétitionnaire indique que des mesures devront être prises au niveau du document d'urbanisme afin de limiter la hauteur des bâtiments dans la zone impactée. Ce secteur est, pour le moment, en zonage agricole du PLU.

III- Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale

La demande d'autorisation d'exploiter est proportionnée aux enjeux d'un entrepôt situé en zone d'activités, sur des terrains à vocation agricole utilisés pour la culture du maïs.

Le choix du site d'implantation à proximité d'un axe majeur de circulation permet de limiter très fortement l'impact du trafic routier lié au projet sur des zones habitées.

La gestion des eaux pluviales a fait l'objet d'un traitement particulier avec la réalisation d'une étude hydrogéologique pour la gestion des eaux pluviales et la reprise des solutions de gestion de ces eaux pluviales dans l'étude d'impact.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional


Patrice GUYOT