

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine sur un projet de parc logistique
dans le secteur « Camp Barrat » de la
commune de Damazan (47)**

AVIS NA-2026-020295/A P

Localisation du projet : commune de Damazan (47)
Maître d'ouvrage : société ALTAREA LOGISTIQUE
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : le Préfet du Lot-et-Garonne
En date du : 8 juillet 2026
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : permis de construire et autorisation environnementale (ICPE)
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement 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 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 projet, porté par la société ALTAREA LOGISTIQUE et développé par la communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Prayssas, consiste à aménager une plateforme logistique côté est de l'autoroute A62 (secteur Camp Barrat), au nord-ouest de la commune de Damazan, dans le département du Lot-et-Garonne.

La plateforme, dénommée AltaParc Confluence II dans le dossier, est composée de dix cellules de stockage associées à des bureaux, des locaux sociaux, des locaux techniques accolés aux façades de l'entrepôt. Des aménagements extérieurs viennent compléter ces installations, avec notamment une aire de stockage extérieure, des aires de stationnement, des équipements de lutte contre l'incendie, des aménagements paysagers et des bassins de stockage et d'infiltration des eaux pluviales.

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

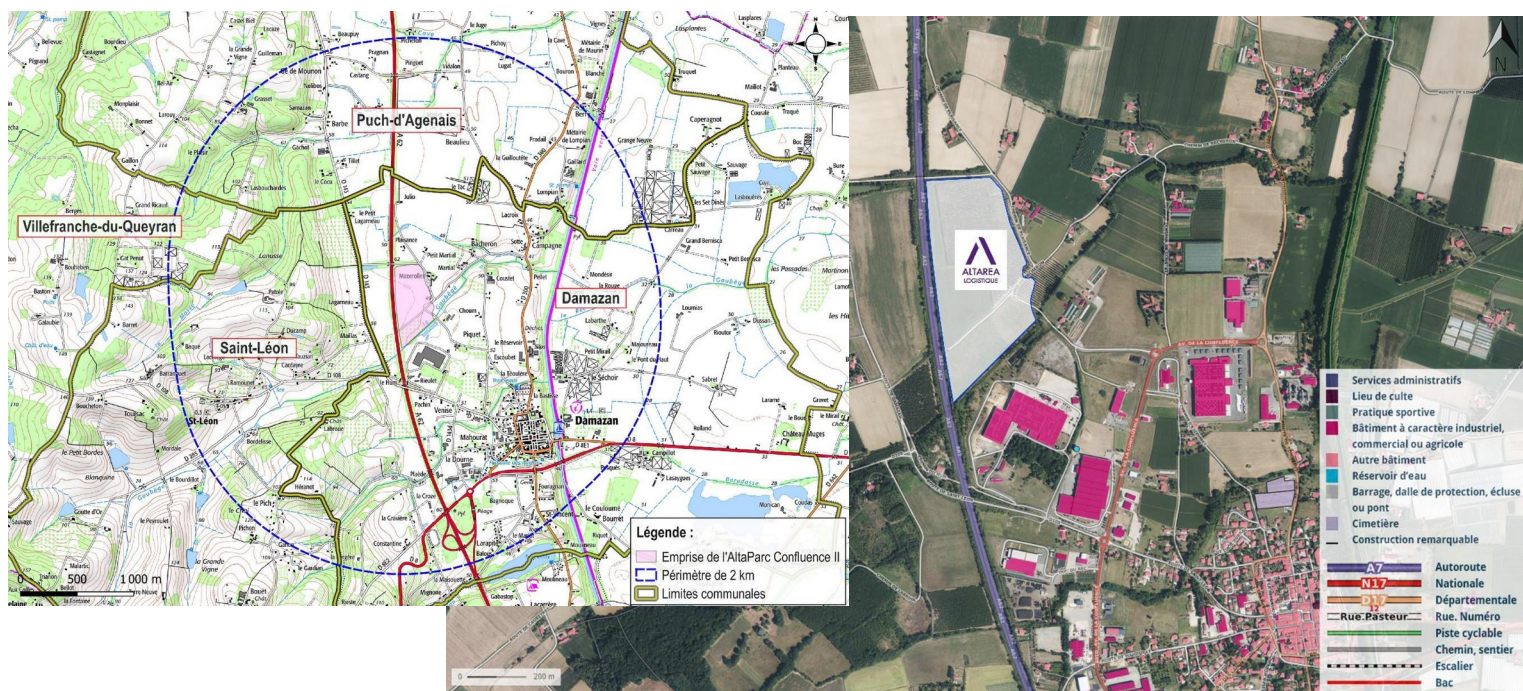


Figure 1 : Plans de localisation tirés de l'étude d'impacts pages 3 et 5

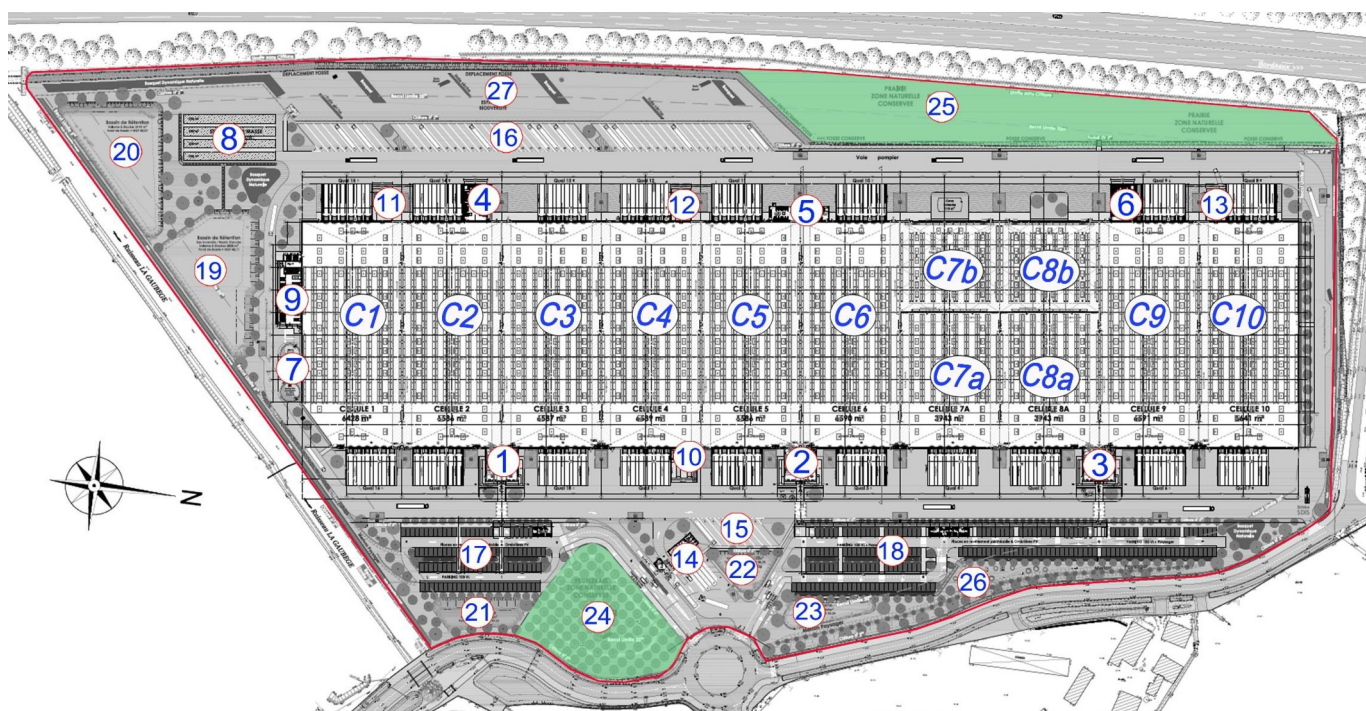


Figure 2 : plan masse du projet (étude d'impact page 9)

L'emprise totale du projet s'élève à 170 016 m², avec une surface projetée des bâtiments d'environ 70 000 m².

Les activités concernent la réception, l'entreposage et l'expédition de marchandises de grande consommation. Des marchandises potentiellement dangereuses seront entreposées au sein des sous-cellules n°C7b et C8b. Les transferts sont prévus par camions et semi-remorques, qui accèderont au bâtiment par l'intermédiaire de quais aménagés au droit des façades est et ouest de l'entrepôt.

La construction et la mise en exploitation de la plateforme logistique nécessitent des aménagements et des travaux connexes, tels que le dévoiement du réseau routier existant et son élargissement, la création d'un carrefour giratoire de desserte du parc, l'extension des réseaux de distribution d'eau potable, d'assainissement et de distribution d'électricité. **Afin de caractériser de manière exhaustive les impacts du projet, la MRAe recommande de compléter les informations relatives à ces aménagements et de les intégrer dans l'analyse globale du projet.**

Le projet, dont l'implantation était préalablement prévue sur des terrains agricoles situés côté ouest de l'A62 dans la commune de Damazan, a fait l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Nouvelle-Aquitaine le 27 mars 2024¹. Le dossier avait été retiré par la suite, dans l'objectif de proposer, en accord avec les élus locaux, un projet plus en adéquation avec les attentes du territoire et des riverains. Le présent avis concerne un aménagement sensiblement similaire au projet initial, porté par le même porteur de projet, mais localisé cette fois-ci côté est de l'A62.

Le projet présenté s'implante dans un secteur dépassant le périmètre non encore construit de la ZAE de la Confluence de la commune, qui avait fait l'objet d'une étude d'impact en 2011. **Aussi, la MRAe recommande d'apporter des précisions sur le périmètre de la Zone d'activités économiques et son emprise globale.**

Un avis de la MRAe a également été rendu le 16 juin 2026 pour la création d'un lotissement d'activités, également porté par ALTAREA LOGISTIQUE, dans le secteur ouest de l'autoroute. Le dossier déposé n'indique pas précisément les activités qui seront amenées à s'y installer.

Articulation avec les documents d'urbanisme

La commune de Damazan est dotée d'un PLU, qui a fait l'objet d'une révision allégée, approuvée le 30 décembre 2025², pour adapter le zonage au projet (ouverture du site de Camp Barrat à l'urbanisation). D'après ce document, les terrains du projet sont à présent classés en zones AUxa et deux secteurs (frange ouest à proximité de l'autoroute et un petit cadran au sud-ouest) ont été classés en zone N.

La zone AUxa est définie comme zone à urbaniser à vocation d'activités économiques, faisant l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dite « de Pelle-Bideau et de Camp-Barrat », qui comprend notamment les nouveaux aménagements routiers nécessaires au développement du site. La ripisylve du cours d'eau la Gaubège qui longe le site au sud, désignée comme élément de la trame verte et bleue en Espace Boisé Classé (EBC), comprend un arbre remarquable.

Le dossier indique que le projet est compatible avec le PLU et le SRADDET de Nouvelle-Aquitaine. Cependant, s'il prend acte de sa non opposition avec certaines prescriptions, il ne précise pas en quoi il s'inscrit dans les objectifs environnementaux de ces derniers, en particulier sur le sujet de la maîtrise de l'artificialisation des espaces par la recherche de sites déjà urbanisés ou artificialisés. **La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.**

Procédures relatives au projet

Compte tenu de l'emprise au sol des constructions envisagées supérieure à 40 000 m², le projet est soumis à évaluation environnementale systématique, conformément aux dispositions de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement. De ce fait, il est soumis à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale, objet du présent document. Cet avis a été sollicité dans le cadre de la procédure de demande de permis d'aménager.

En raison de la nature des produits pouvant être stockés et des quantités de marchandises entreposées, la plateforme logistique relève du régime de l'autorisation au titre des rubriques 1510, 1450, 1630, 4331, 4755-2 et 4801 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale a également été sollicité dans le cadre de l'Autorisation Environnementale ICPE.

Le dossier indique qu'une autorisation de défrichement ne sera pas nécessaire, l'ancienneté des boisements

1 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-de-la-mrae-nouvelle-a1360.html>

2 Révision du PLU accessible sur internet :

https://data.geoport.fr/annexes/gpu/documents/DU_47078/a385319d1bc3bbc2250fe70842c736f3/47078_notice_explicative_20251006.pdf

présents étant inférieure à 30 ans. Par ailleurs, ce projet nécessite une modification du périmètre du « Parc d'activités de la Confluence », qui avait fait l'objet d'une autorisation environnementale pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) encadrés par la police de l'eau, délivrée en 2011. L'instruction d'un dossier de demande de dérogation espèces protégées est embarquée dans cette modification de l'autorisation environnementale initiale, assortie d'une déclaration loi sur l'eau.

Les deux procédures d'autorisation environnementale (ICPE et modification IOTA) sont décorrélées et instruites en parallèle.

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

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.

L'étude d'impact transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale ne synthétise pas toujours l'ensemble des informations contenues dans les diverses études réalisées, notamment en ce qui concerne les impacts du projet sur les espèces protégées et leurs habitats. Elle n'intègre également pas les éléments d'analyse de l'étude de danger et n'expose pas clairement les éléments du projet relevant de la procédure police de l'eau.

L'état des lieux des zones humides et des incidences du projet sur ces dernières, uniquement présenté en annexes, mériterait de figurer dans la partie milieux aquatiques du dossier.

Les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) proposées apparaissent globalement peu argumentées et peu décrites. Enfin, la présentation sur supports multiples (plus de 20 documents) ne facilite pas la lecture, la compréhension du projet, de ses enjeux et de la séquence ERC développée, d'autant que les variantes du projet ayant fait l'objet des études sont souvent différentes de celle finalement retenue.

La MRAe recommande d'améliorer la présentation du dossier afin d'en faciliter l'appropriation par le public, et de davantage décrire la séquence ERC développée. Le résumé non technique serait aussi à modifier et à compléter au regard des points évoqués dans le présent avis.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts

En matière de définition des **aires d'études**, le dossier ne précise les périmètres véritablement prospectés sur chaque thématique, hormis pour la réalisation du diagnostic écologique. Pour ce dernier, elles se limitent aux seules aires immédiate et rapprochée, qui se distinguent peu l'une de l'autre, ne permettant pas d'appréhender le contexte écologique du projet à une plus large échelle. Aucune information n'est d'ailleurs fournie sur les connectivités à l'échelle du paysage, aucune trame, verte, bleue ou noire n'ayant fait l'objet d'une réelle analyse. Cette présentation ne permet pas de totalement resituer le projet dans son contexte, ce qui tend à sous-estimer les impacts analysés.

La MRAe recommande de poursuivre les diverses études déjà menées, à une échelle élargie, prenant en compte les continuités écologiques et paysagères, de façon à appréhender l'ensemble des incidences de l'aménagement projeté.

II.1.1 - Milieux naturels et biodiversité

L'état initial a été établi sur la base d'investigations de terrain, réalisées entre juin 2022 et avril 2025. **Les inventaires cumulent 10 passages dont quatre dédiés aux habitats naturels, un sur les sites de compensations et six pour les différents groupes faunistiques.** La qualité des inventaires est assez variable selon les groupes taxonomiques, d'autant que la pression d'observation est faible, alors même que l'exploitation de la bibliographie est restreinte. **Une sous-évaluation des enjeux écologiques du site est donc probable.**

Le site Natura 2000 de *La Garonne* est situé à 4,3 km à l'est et la ZNIEFF de type II de *l'Ourbise et le marais de la Mazière* à 3,8 km au nord-ouest (cf. étude d'impacts pages 88-89). Le projet longe l'A62, qui constitue une rupture de continuité écologique importante pour les espèces exclusivement terrestres sur la moitié ouest.

La partie nord de la zone d'étude (au dessus de la voirie communale) est majoritairement occupée par une plantation de Peupliers noirs, disposant d'une strate herbacée peu diversifiée, colonisée par des espèces envahissantes (Séneçon du Cap et Vergerette du Canada). Toutefois, des stations de **Lotier grêle**, espèce protégée de flore, y ont été recensées ponctuellement. Le reste du secteur (à l'ouest) fait l'objet d'une culture intensive d'orge. Un ensemble de fossés parcourt l'aire d'étude, entre les plantations de peupliers et

les cultures. Ils constituent des corridors de déplacement, en particulier pour les amphibiens, dont le Crapaud épineux.

Les parcelles situées au sud de la route accueilleraient aussi des plantations de peupliers, qui ont été arrachées. Elles ont fait place à des milieux rudéraux très favorables au Lotier grêle. Plusieurs espèces d'oiseaux identifiées sur site, dont le Bruant proyer ou encore la Cisticole des joncs, peuvent nicher sur ce secteur.

Cette zone est traversée par le cours d'eau de la Gaubège et sa végétation rivulaire associée. Ce milieu constitue une continuité écologique de la zone d'étude pour différents groupes faunistiques et des habitats pour la Couleuvre helvétique et l'avifaune (Verdier d'Europe, Chardonneret élégant, Bouscarle de cetti...). La ripisylve présente aussi un arbre remarquable à cavités, d'intérêt pour les chiroptères, notamment la Noctule commune. La Barbastelle d'Europe, le Murin de Daubenton ou encore la Noctule de Leisler ont également été répertoriés. Des traces de présence du Lucane cerf-volant y ont aussi été relevées.

Plusieurs bassins de rétention sont retrouvés au sud de la Gaubège, hors de la zone projet. L'un d'entre eux présente une roselière et des habitats favorables à la reproduction du Bruant des roseaux. Ces bassins peuvent être favorables à la reproduction du Crapaud épineux. La présence du Triton marbré, du Triton palmé, de la Rainette méridionale, de la Salamandre tachetée ou encore du Crapaud calamite est indiquée dans la bibliographie.

Une haie bocagère longeant l'autoroute A62 délimite l'aire d'étude à l'ouest. Malgré la proximité de l'infrastructure, elle constitue un habitat favorable à différents oiseaux (Mésange à longue queue, Faucon crécerelle, Bouscarle de cetti...).

D'après le dossier présenté, la majorité des enjeux se situeraient au sud du site (cf figure 3).

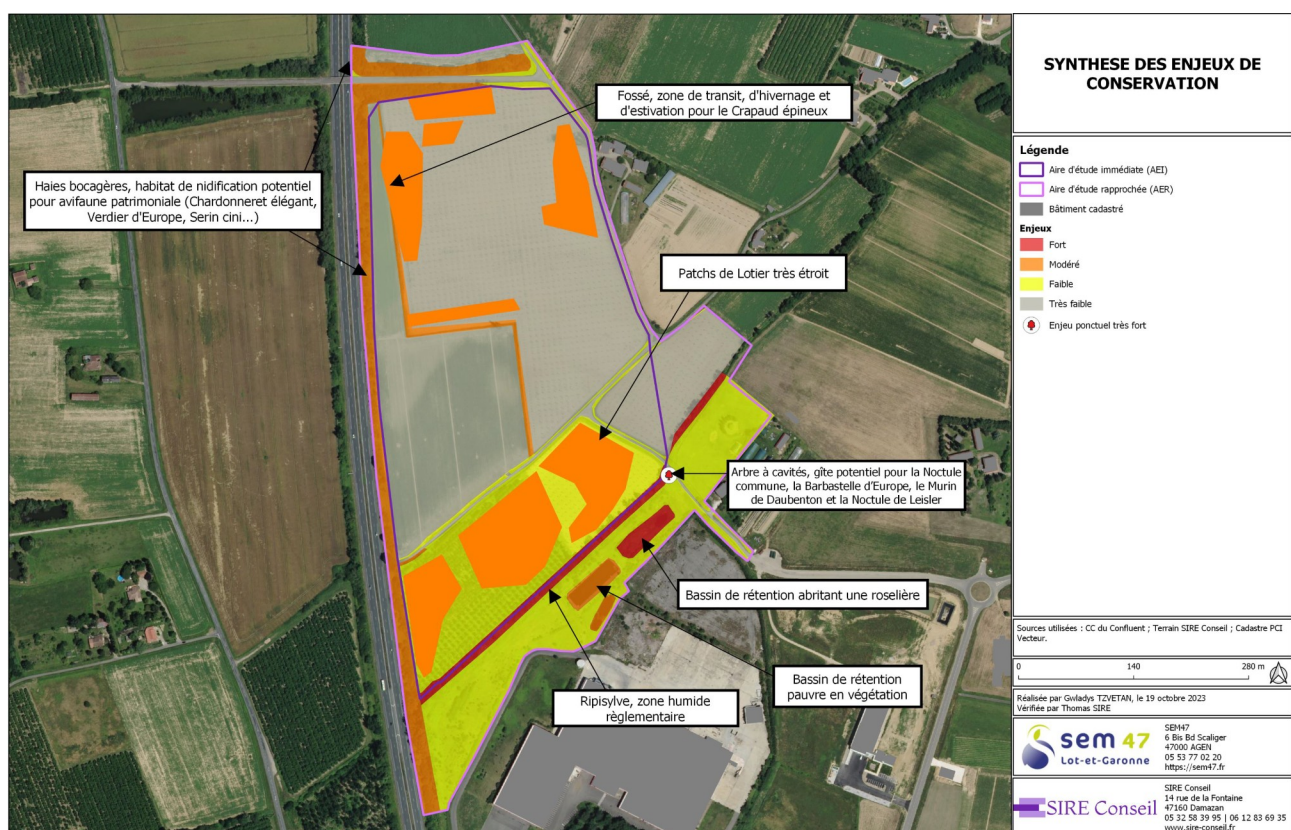
Le dossier ne présente aucune carte venant superposer le plan masse du projet aux habitats d'espèces protégées, ce qui ne permet pas d'évaluer les impacts du projet.

De façon à visualiser clairement les impacts du projet, la MRAe recommande d'intégrer une cartographie superposant le plan masse du projet et de ses aménagements connexes aux habitats d'espèces protégées.

Au vu des impacts résiduels du projet sur les espèces protégées et leurs habitats, estimés à ce stade à 4,2 ha de milieux favorables au Lotier grêle, 165 m² de ripisylve favorable entre autres au Chardonneret élégant et au Faucon crécerelle, 4,3 ha de friches favorables à la nidification de la Cisticole des joncs et du Tarier pâtre et 283 ml de fossés favorables aux amphibiens, une demande de **dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats** a été déposée auprès de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Ce dossier est en cours d'instruction. Il a fait l'objet d'un avis défavorable, rendu par le CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) le 29 janvier 2026 sur la base des éléments présentés dans la présente étude d'impacts (cf. annexe 3).

Le dossier n'indique pas la localisation de la base vie et des équipements nécessaires au chantier (zones de stockage des matériels et matériaux, pistes d'accès, de circulation et de retournement des engins). La localisation précise de ces installations devrait être fournie afin de garantir la complétude de l'analyse, en privilégiant leur implantation à distance des secteurs à forts enjeux (la Gaubège, sa ripisylve et son arbre remarquable, la haie ouest...) et à l'intérieur de l'emprise projet. **En cas de localisation de tout ou partie en dehors du périmètre étudié, une analyse de leurs impacts devrait être produite et des mesures d'évitement, réduction, voire de compensation, proposées en conséquence.**

Le dossier ne précise pas si la réalisation de bandes d'Obligations Légales de Débrousaillement (OLD) devra être mise en oeuvre, bien qu'une partie du secteur sud du projet soit incluse dans le zonage communal relatif à cette obligation. **La MRAe recommande de compléter le dossier sur ce point. Si une gestion de la végétation s'avère nécessaire, une analyse des impacts est à prévoir et la séquence ERC à adapter en conséquence.**



II.1.2 - Zones humides, milieux aquatiques et gestion des eaux

La zone d'implantation est située sur le territoire du SDAGE Adour-Garonne et du SAGE de la Vallée de la Garonne, au sein du bassin-versant de la Garonne, du confluent de la Baise au confluent du Lot et entre deux bras de la Gaubègue³, cours d'eau affluent de la Garonne, qui marque la limite sud de l'emprise foncière

3 Cf carte page 26

du projet. Il subit des pressions importantes liées aux activités agricoles (prélèvements) et à l'aménagement du territoire (déviation, rectification et busage d'une partie de son lit au droit de l'autoroute notamment). Son état est globalement évalué à mauvais⁴. Sa ripisylve est désignée comme élément de la trame verte et bleue à conserver, et est classé au titre des espaces boisés (EBC) dans le PLU de la commune. Plusieurs bassins de rétention sont présents au sud, hors de la zone projet.

Aucune zone humide ne serait présente sur le site selon le dossier, hormis les fossés et la ripisylve de la Gaubège (cf. carte page 41 de l'annexe 4 – expertise zones humides).

L'emprise est située sur une formation fluviatile en moyennes terrasses du Pléistocène de la vallée de la Garonne. Les sols sont constitués de matériaux à dominante argileuse sur une épaisseur importante (6 à 7 mètres), très peu perméables, ne permettant pas d'envisager l'infiltration d'eaux sur le site (cf. annexe 1 – Étude géotechnique). Ils sont également peu plastiques, très sensibles aux conditions hydriques et peuvent changer de consistance et de portance pour de faibles variations de teneur en eau. L'étude recommande la réalisation des travaux de terrassement en période climatique favorable. **Les sols en place devenant peu cohésifs en période pluvieuse, la MRAe recommande que leur emploi dans la constitution du merlon de 2 mètres de hauteur prévu à l'est soit réinterrogé.**

L'étude d'impact indique que les **eaux pluviales** de l'Altaparc Confluence seront gérées par l'intermédiaire de quatre bassins dimensionnés pour une pluie d'occurrence vingtennale. Seuls les bassins destinés à recueillir les eaux de l'entrepôt, des voiries et des espaces situés à proximité de l'accès de l'établissement seront équipés d'un séparateur d'hydrocarbures. Les eaux du bâtiment et du parking sud-est seront rejetées au débit régulé de 3 l/s/ha dans la Gaubège. Les eaux du parking nord-est, des voiries et de l'accès seront rejetées dans le réseau public de gestion des eaux pluviales. À noter que seul le bassin de l'entrepôt sera étanche. La carte des points de rejet n'est cependant pas fournie, et la gestion des eaux pluviales décrite ne correspond pas au plan masse du projet indiquant l'aménagement de quatre bassins d'infiltration. **Il convient d'améliorer ce point et de préciser les mesures qui seront mises en œuvre en phase chantier pour limiter les potentiels afflux de Matières En Suspension (MES) vers le milieu récepteur.** Le positionnement de certains de ces ouvrages à proximité immédiate de la Gaubège, de fort enjeu écologique, peut également être réexaminé.

D'après le dossier, les **eaux usées** sanitaires produites sur le site de la plateforme logistique seront traitées par la station d'épuration de la Confluence II, d'une capacité de 2 200 eq/hab, située à 150 mètres à l'est du site. **Pour une meilleure information du public, la MRAe recommande d'apporter des éléments d'information sur cette station, et les éléments relatifs à sa capacité à accueillir les effluents du projet.**

Afin de pallier à tout **risque de pollution** pouvant survenir en cas d'un éventuel épandage de marchandises liquides, les sols des cellules de stockage seront pourvus de dalles bétons étanches. Les cellules C7b et C8b, destinées à recevoir des marchandises dangereuses, certains locaux techniques et le local incendie qui abritera deux cuves dédiées au stockage de gazole non routier (GNR) seront dotées de revêtements, de zones de collecte et de rétention spécifiques. Des kits absorbants seront également disponibles. Le parc sera également doté d'un bassin étanche, couplé à une vanne de confinement automatique, permettant la mise en rétention de l'établissement. En cas de sinistre, les eaux d'extinction ne pourraient rejoindre le cours d'eau de la Gaubège.

La MRAe recommande de préciser ce qu'il adviendra des substances potentiellement polluantes/toxiques, qui pourraient être recueillies et confinées dans les bassins et d'explicitier les mesures (vidange, nettoyage...) qui seront mises en œuvre avant que ces équipements ne soient remis en service en condition de fonctionnement normal.

Le projet prévoit la réalisation d'un nouveau pont tablier et d'un busage partiel de la Gaubège pour permettre son franchissement par la nouvelle route et la piste cyclable créées dans le cadre du projet (cf page 13 du dossier de dérogation espèces protégées), ce qui conduira à une artificialisation supplémentaire du cours d'eau. **La MRAe recommande que les impacts de ces aménagements soient pris en compte dans le dossier.**

II.1.3 - Impacts sur le changement climatique

Les recommandations formulées en 2024 sur les incidences du projet sur le climat n'ont pas été prises en compte.

Comme en 2024, la MRAe recommande de compléter et d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur le climat. 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

4 D'après les données de l'Agence de l'eau Adour-Garonne

dans les études d'impact⁵.

Par ailleurs, le dossier indique la volonté de développer la zone d'activités via des mobilités « durables et adaptées ». Cependant, hormis la création de la piste cyclable, la stratégie et les argumentaires présentés à ce sujet relèvent tous d'hypothèses, de projets à l'étude ou envisagés mais ne semblent faire l'objet d'aucun engagement concret à ce stade. **La MRAe recommande de compléter le dossier sur ce point.**

II.1.4 - Milieu humain et cadre de vie

L'habitation la plus proche du projet est une exploitation agricole située chemin de Plaisance, à moins de 100 mètres à l'est du projet. Trois autres habitations sont situées dans un rayon de 100 à 150 mètres au nord et au sud-est, aux lieux-dits « Petit martial », « Plaisance » et « Choum ».

L'étude de trafic réalisée (cf. annexe 8) montre qu'en l'absence de projet, la circulation automobile à proximité du site est relativement faible. Elle se concentre logiquement au sud de la ZAE, déjà aménagée. Les projections réalisées indiquent que le parc logistique accueillera 300 salariés sur le site chaque jour et générera une augmentation de trafic d'environ 175 poids-lourds supplémentaires par jour. La réalisation du parc logistique nécessitera la création d'un nouveau carrefour giratoire au droit du site et l'élargissement du chemin du Bacheron, dimensionné pour accueillir un accueil supplémentaire de 432 véhicules/jour selon le dossier.

Plusieurs mesures de réduction sont proposées, telles que l'accessibilité routière de la gare de péage (à 2 km) via la portion de ZAE existante, la mise en œuvre d'un plan de transport des entreprises afin de favoriser le recours au covoiturage, la future création de pistes cyclables, la séparation des flux véhicules lourds et légers en entrée de site et la création de vastes zones de stationnement. La desserte du site par les transports en commun ne semble pas avoir été étudiée.

L'état initial acoustique de référence réalisé (cf. étude d'impact acoustique – annexe 9) montre des niveaux sonores représentatifs d'une ambiance périurbaine, impactée en continu par la présence de l'autoroute A62. L'étude se base sur des simulations prenant en compte la circulation des poids-lourds et des véhicules légers du personnel et des visiteurs, le fonctionnement de certains équipements annexes (pompes à chaleur, groupe froid, extracteurs d'air des locaux de charge) et des groupes motopompes assurant l'alimentation du réseau incendie. Elle montre qu'en période diurne, les impacts acoustiques les plus significatifs sont localisés au niveau de l'accès au parc et que sur l'ensemble du site, les valeurs attendues seront conformes aux exigences réglementaires, de jour, comme de nuit.

Cependant, en raison de valeurs proches des valeurs limites en période nocturne, la mise en place de protections reste souhaitable au niveau de l'habitation la plus proche selon le dossier. Il est à noter à cet égard que la Zone à Émergence Réglementée (ZER) ne prend en compte que cette propriété, située à moins de 100 mètres du site, bien que d'autres maisons soient présentes à proximité. Trois merlons de deux mètres de hauteur sont prévus afin d'atténuer les impacts sonores du parc d'activité sur cette habitation.

Les locaux sociaux du parc logistique bénéficieront d'une isolation phonique, afin d'atténuer les nuisances liées à la proximité de l'autoroute pour les employés.

La MRAe recommande d'effectuer des mesures en phase exploitation, de façon à s'assurer du respect des niveaux de bruit réglementaires. Des mesures de réduction supplémentaires seront à mettre en œuvre en cas de dépassement.

En matière de qualité de l'air, le projet sera à l'origine d'émissions atmosphériques de poussières et de gaz d'échappement liées aux arrivées et départs de marchandise par voie routière. Cependant, le dossier considère que ce trafic demeurera marginal en comparaison de celui produit par l'autoroute A62 (20 000 véhicules par jours). Aussi, aucune mesure de réduction et de compensation n'est proposée.

La MRAe recommande de réaliser des mesures de la qualité de l'air avant le démarrage du chantier, puis en phase exploitation en période de pic d'activité, afin de quantifier les émissions, de façon à adapter la séquence ERC si nécessaire.

En matière d'**activité agricole et qualité agronomique des sols**, le projet va s'implanter sur 3,9 ha de cultures céréalières (cf. page 136 de l'étude d'impacts). Ces parcelles, auparavant à vocation agricole ou sylvicole, ont été reclassées en zones destinées à l'urbanisation dans le cadre de la création de la ZAE de la Confluence II. Le dossier indique que l'évaluation des pertes a déjà été prise en compte dans le cadre de cette procédure. Par ailleurs, l'ancienneté des boisements présents étant inférieure à 30 ans, ils ne relèvent pas du régime d'autorisation préalable au titre du défrichement.

En matière de **paysage**, la commune de Damazan, bastide construite entre le 13ème et le 14ème siècle, se situe au centre de l'unité paysagère de « La Vallée de Garonne », qui se caractérise par un large couloir d'environ 8 km constitué de vastes terrasses et plaines cultivées bordées par des coteaux doux et dissymétriques. Les paysages alternent entre grandes cultures ponctuées de rares haies bocagères

⁵ 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

discontinues, vergers et peupleraies (cf. notice paysagère - annexe 7). Le site est délimité à l'ouest par la présence de l'autoroute A62, créant une limite physique et topographique franche et par le ruisseau de la Gaubège au sud. Le projet se situe à 1,5 km du centre historique de la ville, en périphérie urbaine, dans un tissu mixte composé de bâtiments à usage industriel, commercial et artisanal, de bureaux.

L'étude précise qu'aucun édifice classé ou inscrit au patrimoine historique n'est recensé dans l'aire d'étude. Le périmètre de protection de monument, lié aux maisons à colombages présentes sur la place du village à 800 mètres, peut néanmoins être relevé. Le canal latéral à la Garonne circule, sur un axe nord-sud, à 1 km à l'est du projet.

Cette carte met en évidence les intentions paysagères suite au diagnostic paysager. Il en ressort trois axes majeurs :

- I Préserver et renforcer les continuités écologiques**
 - Elargissement de la zone naturelle en une zone en dynamique naturelle clôturée pour faciliter le passage de la faune en toute sécurité :
 - Alternance entre milieux ouverts et fermés par un séquençage de bosquets/haies de benjes et prairies
 - Prise en compte des formes végétales à proximité du site
- II Atténuer les vues du projet depuis les habitations et les voies de circulations**
 - Mise en place d'éléments paysagers créant un filtre opaque depuis le projet:
 - Haies champêtres denses sur plusieurs rangées constituées d'arbustes et d'arbres caduques et persistants
 - Merlon paysager d'une hauteur de 2m à proximité des habitations
- III Rythmer les paysages à caractère rural**
 - Diversification des paysages au sein de la parcelle en s'appuyant sur les composantes paysagères existantes alentours :
 - Formes irrégulières : Bosquets, haies champêtres, verger, ripisylve
 - Formes régulières : Alignements d'arbres, monoculture peupliers, haie de benjes



Figure 5 : intentions paysagères du projet (cf. notice paysagère en annexe 7)

Afin d'améliorer l'insertion paysagère du projet, le dossier indique que les façades du bâtiment seront équipées d'un bardage à bandes verticales et que les limites de l'opération, les voiries et les aires de stationnements feront l'objet de plantations (cf. figure 5).

Alors que le projet se situe dans un contexte paysager au relief peu marqué, l'analyse paysagère demeure sommaire, notamment en ce qui concerne les perceptions de l'aménagement pour les riverains, depuis les voiries départementales et communales et depuis le canal latéral à la Garonne, dont la navigation est exclusivement touristique.

La MRAe recommande de compléter le descriptif du projet d'aménagement et d'intégrer au dossier une analyse des co-visibilités du projet avec les habitations, les éléments structurants du paysage et les enjeux patrimoniaux relevés, dont le canal, qui permettra d'évaluer si les mesures proposées sont proportionnées et suffisantes.

Concernant les **plantations**, la palette végétale utilisée serait à faire valider par un écologue. Dans l'objectif d'assurer un écran végétal suffisant, une quantité importante d'arbres de haute tige serait à prévoir. En outre, les plantations réalisées en partie ouest seront à rendre compatibles avec les exigences écologiques du Lotier grêle, espèce héliophile, pour laquelle des compensations sont prévues sur ce secteur.

Des espèces exotiques envahissantes ayant été observées sur l'ensemble du site, des mesures spécifiques visant à empêcher leur dissémination seraient à mettre en oeuvre, notamment dans le cadre de la réutilisation in situ des terres excavées en phase chantier. La longueur et la constitution des haies de Benjes seront à adapter, afin de garantir leur efficacité pour les espèces cibles et conserver des corridors écologiques fonctionnels.

II.1.5 -Risques

L'emprise du projet est située en dehors de tout site BASOL, BASIAS et de tout périmètre de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine. Les divers sondages réalisés n'ont pas mis en évidence de pollution des sols en place (cf. annexe 2 - Rapport d'investigation des sols). La probabilité d'un risque sanitaire dû à la qualité des sols peut être écartée.

En matière de **risques naturels**, le projet est situé hors zone d'aléa du Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) de la Garonne. Le dossier indique page 16 de la notice hydraulique, que compte tenu de l'altimétrie de la plateforme envisagée, un débordement de la Gaubège, même important, ne serait pas susceptible d'impacter les terrains selon le dossier. Il présente une sensibilité moyenne à forte aux inondations par remontée de nappe, et moyenne au phénomène de retrait-gonflement des argiles. La conception des bâtiments construits, et notamment de leurs fondations prendra en compte cette contrainte (cf. étude géotechnique en annexe 1).

En matière de risque industriel, plusieurs autres sites classés ICPE sont référencés dans la commune. Néanmoins, le dossier indique que compte-tenu des distances séparant les différentes activités, 100 mètres (SMICVAL) et 800 mètres (silo céréalier) pour les plus proches, aucun effet domino n'est à attendre.

Les principaux risques pouvant être engendrés par la plateforme logistique sont liés aux marchandises stockées, qui peuvent revêtir un caractère combustible, inflammable, dangereux pour l'environnement et toxique pour la santé. Elles peuvent être à l'origine d'incendie, d'émission de fumées toxiques par incendie, de pollution des eaux ou d'explosion. Les retours d'expérience montrent que le risque d'incendie constitue le phénomène dangereux le plus fréquent (60 %). Viennent ensuite les rejet de matières dangereuses (40 %).

Le dossier (étude de danger p49 et p7) expose un certain nombre de mesures de prévention, de lutte et d'alerte : constructives (implantation des cellules, compartimentage de l'entrepôt, utilisation de matériaux résistants au feu et de murs coupe feu, dispositifs de rétention (600 m³), accessibilité, issues de secours...), équipements de sécurité (parafoudre, système de détection et d'extinction automatique...), moyens d'intervention extérieurs (accès, voies engins, points d'eau, dimensionnement des dispositifs de rétention...), organisationnelle (formation du personnel, consignes d'exploitation et de sécurité, Plan de Défense Incendie (PDI)...). Le parc sera également doté d'une réserve d'eau de 660 m³, qui alimentera un réseau de poteaux incendie sur toute la périphérie du bâtiment. Les eaux d'extinction des incendies seront récupérées dans un bassin de rétention étanche, d'une capacité supérieure à 2 800 m³.

D'après les résultats des modélisations, un incendie des cellules de stockage ne serait pas susceptible de présenter des effets thermiques létaux en dehors des limites de propriété de l'établissement. Les émissions toxiques générées par un incendie d'une cellule de stockage seraient en revanche susceptibles de sortir des limites du site.

La MRAe recommande de préciser ce que cela implique et les mesures qui seront mises en œuvre. Le toit du bâtiment et les parkings étant équipés de panneaux et d'ombrières photovoltaïques, il serait nécessaire d'indiquer s'ils peuvent représenter un risque supplémentaire et dans quelle mesure.

Il conviendrait également de garantir la fonctionnalité du bassin de collecte des eaux d'extinction en cas de concomitance avec un évènement pluvieux important. Le devenir des effluents potentiellement dangereux / polluants serait également à préciser.

II-2 Effets cumulés avec d'autres projets

L'analyse présentée a été menée dans le rayon d'affichage de l'enquête publique autour du site du projet. Elle a fait ressortir trois projets de parcs photovoltaïques, non localisés sur une carte. Le dossier conclut à l'absence d'effets cumulés, sans pour autant justifier cette affirmation. Ainsi, aucune analyse des impacts cumulés à retenir sur notamment les espèces protégées, l'imperméabilisation du territoire, la Gaubège ou encore la fragmentation des paysages n'a été produite.

En raison de l'aménagement rapide et important de tout le secteur ouest de la commune de Damazan, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impacts sur ces points.

Par ailleurs, la MRAe recommande d'actualiser le dossier, avant l'octroi des autorisations, de façon à prendre en compte les impacts cumulés du projet de parc logistique avec ceux du lotissement d'activités prévu à l'ouest de l'A62. Tout autre projet pouvant être à l'étude à proximité de ces secteurs serait à inclure à l'analyse.

II-3 Justification du projet d'aménagement – absence d'alternative d'implantation

Le projet est présenté comme un moteur du développement économique local, créateur d'emplois, à l'échelle de la communauté de communes du Confluent et des Coteaux de Prayssas. Le dossier indique la recherche de solutions alternatives à large échelle (région et département) et au niveau de la communauté de commune. Aucun des sites étudiés n'est toutefois présenté (absence de carte, photographie, description),

ce qui ne permet pas de confirmer l'absence d'alternative d'implantation de moindre impact.

De plus, aucun aspect environnemental, qu'il s'agisse des incidences du projet sur la biodiversité ou du degré d'artificialisation, n'a été pris en compte dans l'analyse. Les variantes d'aménagement présentées dans le dossier de demande de dérogation (annexe 3) se focalisent uniquement sur le tracé de la voirie sud.

La MRAe recommande de compléter le dossier sur ce point, rappelant l'intérêt d'apporter toutes les informations permettant d'apprécier que le site choisi dans l'aire d'influence du projet correspond à l'alternative de moindre impact environnemental et humain. L'intérêt public du projet, condition nécessaire à l'octroi de la dérogation espèces protégées, devrait également être davantage motivé.

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

Le projet porte sur l'aménagement d'une plateforme logistique, prévoyant notamment la construction d'un vaste entrepôt, de bureaux, de locaux techniques, de parkings, de voiries et d'espaces verts à l'est de l'autoroute A62 (secteur Camp Barrat), au nord-ouest de la commune de Damazan, dans le département du Lot-et-Garonne.

Le dossier présente une analyse de l'état initial qui ne permet pas de faire ressortir tous les enjeux de l'environnement du projet à l'échelle de l'ensemble du secteur à aménager autour de l'autoroute.

Des éléments de justification sur son dimensionnement au regard de l'objectif de gestion économe de l'espace, et sur l'absence d'alternative d'implantation de moindre impact environnemental sont attendus. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre demande également à être présenté.

L'analyse des enjeux et des impacts, notamment sur les espèces protégées et leurs habitats, le paysage et le trafic routier, est à poursuivre et à approfondir sur la base d'un périmètre élargi, permettant de définir et prendre en compte la trame paysagère et les corridors écologiques existants, ainsi que les impacts cumulés avec le projet de lotissement d'activités prévu à l'ouest de l'A62. Les aménagements connexes et les installations nécessaires au chantier sont également à intégrer à l'étude.

L'absence d'impact sonore et sur la qualité de l'air pour les riverains sera à conforter par l'élaboration de mesures en phase exploitation.

La définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensations adaptées, concrètes et explicites est à poursuivre sur l'ensemble des thématiques abordées.

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.

À Bordeaux le 8 septembre 2026

Pour la MRAE Nouvelle Aquitaine
le membre délégataire

A stylized, bold, black signature that reads "Signé" with a small arrow pointing to the start of the word.

Cédric GHESQUIERES