Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

Avis délibéré sur le projet d'exploitation

Demande de modification des installations de production automobile

à HAMBACH (57)

de la société SMART France SAS

n°MRAe 2018APGE103

Nom du pétitionnaire	SMART FRANCE SAS
Commune(s)	HAMBACH
Département(s)	Moselle (57)
Objet de la demande	Demande de modification substantielle d'installations de production automobile
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	**02/10/18**

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet de création de nouveaux bâtiments et d'exploitation de nouvelles installations dans l'usine de production de véhicules automobiles de la société SMART FRANCE SAS à HAMBACH, à la suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale[1] (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le Préfet de la Moselle le 02 octobre 2018 pour la demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et pour la demande de permis de construire.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7, l'Agence Régionale de Santé du Grand Est (ARS) et le Préfet de la Moselle (Direction Départementale des Territoires de la Moselle – DDT 57) ont été consultés

Sur proposition de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est, après en avoir délibéré lors de sa réunion plénière du 21 novembre 2018, en présence de Florence Rudolf, André Van Compernolle et Norbert Lambin, membres associés, de Yannick Tomasi, membre permanent, président de la MRAe par intérim, et de Jean-Philippe Moretau et Eric Tschitschmann, membres permanents, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L-122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société SMART France SAS (SMART) est autorisée à exploiter une installation de construction automobile sur la commune de Hambach.

La société SMART France SAS sollicite l'autorisation de créer de nouveaux bâtiments et d'exploiter de nouvelles installations sur son site, afin de diversifier ses capacités de production et de réorienter le site vers la production de modèles électriques.

La société a décidé d'investir dans la production d'un nouveau modèle de véhicule électrique, dont le gabarit est plus imposant que celui des véhicules Smart Fortwo, ce qui implique une adaptation de l'outil et du site industriels. Ce projet porte donc principalement sur la création d'un nouveau bâtiment de traitement de surface et de peinture et d'un nouveau bâtiment dédié au ferrage des pièces. L'objectif ne vise pas une augmentation du nombre de véhicules produits.

Les nouveaux bâtiments sont prévus dans l'enceinte du site actuel. Ils abriteront des activités identiques à celles déjà autorisées.

L'avis rendu par la MRAe porte sur les demandes d'autorisation ICPE et de permis de construire.
Les principaux enjeux environnementaux sont la prévention des pollutions de l'air et des eaux.

Le dossier a été jugé satisfaisant par l'Autorité environnementale : les impacts et les risques sont bien traités ; l'étude de dangers et l'évaluation des risques sanitaires n'ont pas mis en évidence de difficultés particulières. Le dossier manque cependant souvent de clarté, voire de cohérence. Des améliorations techniques pourraient être aisément apportées au projet actuel, permettant une meilleure prise en compte de l'environnement. Elles font l'objet de recommandations dans le corps du texte.

L'Autorité environnementale recommande principalement à l'exploitant d'améliorer la présentation du dossier, sa clarté et sa cohérence, en particulier en s'appuyant sur des schémas explicatifs.

L'Autorité environnementale recommande par ailleurs à l'Inspection dans ses propositions et au Préfet dans ses prescriptions

- ***d'imposer la mise en place d'un système de gestion des solvants ;***
- ***d'imposer des valeurs limites d'émission et de flux sur l'ensemble des polluants, atmosphériques et aqueux, plus conformes aux performances annoncées de l'entreprise*** (et à l'état de l'art actuel) ***que celles appliquées aujourd'hui, basées sur les valeurs ministérielles*** (il s'agit d'ailleurs d'une proposition de l'exploitant)

B – AVIS DÉTAILLÉ

1 – Présentation générale du projet

Le site SMART est localisé dans le parc industriel de l'Europôle de Sarreguemines, au sud de la commune de Hambach, entre Metz et Strasbourg.

L'entreprise SMART est spécialisée dans la production de voitures urbaines. L'usine de Hambach, dont la mise en route date de fin 1997, est opérationnelle depuis juillet 1998. Ses partenaires, installés sur le site SMART de Hambach, viennent livrer directement leurs modules sur la chaîne d'assemblage. Les modules principaux tels que la carrosserie, le cockpit, le module arrière, les portes et hayons, de même que les éléments d'habillage plastique sont produits intégralement par les partenaires dans leurs propres unités de production et introduits à des stations précises de la chaîne de montage pour y être assemblés. Bien que plusieurs entreprises spécialisées interviennent pour la fabrication des véhicules, elles ne disposent pas en qualité de sous-traitants des autorisations administratives. L'entreprise SMART dispose de l'ensemble de ces autorisations.

Le terrain d'assise de l'usine SMART couvre une superficie d'environ 82 ha. Aucune modification de l'emprise foncière du site n'a été envisagée pour ce projet qui nécessite de construire de nouveaux bâtiments et voiries sur environ 8 ha de pelouses à faible diversité floristique et faunistique.

Le projet permettra la production simultanée de véhicules Smart et de véhicules Mercedes électriques sans augmentation du nombre total d'unités produites. Les véhicules Mercedes produits sur le site de Hambach viendront en compensation de la diminution des commandes sur les modèles Smart.

L'usine a une capacité maximale de production de 192 000 véhicules par an et les nouvelles installations seront conçues pour produire à terme 60 000 Mercedes et 40 000 Smart Fortwo. Le gabarit du véhicule Mercedes est différent de celui de la Smart Fortwo, ce qui rend nécessaire la construction de nouveaux bâtiments et d'un convoyeur qui assureront la continuité de la chaîne de montage.

Le projet porte donc sur la construction :

- d'un bâtiment 63, dit « Oberfläche – Paintshop », dédié aux activités de traitement de surface et de peinture ;
- d'un bâtiment 62, dit « Rohbau - Ferrage », dédié aux activités de ferrage[2] ; ce bâtiment sera en réalité une extension du bâtiment 60 existant ;
- d'un transstockeur permettant un stockage tampon entre le ferrage et l'atelier de traitement de surface et de peinture et entre cette opération et la ligne de montage finale ;
- d'un convoyeur, permettant le déplacement du nouveau châssis entre le nouveau bâtiment de ferrage et le bâtiment de traitement de surface et de peinture.

Le projet prévoit également des modifications moins importantes :

- l'accès des poids lourds au site et l'extension d'un parking pour les véhicules légers ;
- le remplacement de la chaudière de 1,2 MW par une nouvelle de 6 MW, fonctionnant également au gaz naturel et l'ajout d'un local technique à proximité ;
- l'installation d'un nouvel équipement de refroidissement par tour aéroréfrigérante.

Outre les bâtiments de production, le site comprend une piste d'essais de 1,5 km destinée aux tests et à l'inspection des véhicules, ainsi qu'un centre de communication ouvert au public.

2 Action d'assemblage des différentes pièces en amont des ateliers de traitement de surface et de peinture.

Ainsi, dans le cadre du projet, les nouveaux bâtiments à créer sont prévus dans l'enceinte du site déjà autorisé. Ils abriteront des activités identiques à celles déjà autorisées sur le site, sans nouvelle activité.

Pour une meilleure compréhension du fonctionnement du site industriel, l'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de compléter son projet par un schéma de présentation de la chaîne d'assemblage des véhicules et par un bilan matières de la production.

2 – Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1 Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact analyse la conformité et la compatibilité du projet avec :

- le Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Hambach dont la dernière modification a été approuvée le 19 mars 2018 ;
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhin-Meuse pour 2016-2021, arrêté le 30 novembre 2015.

L'exploitant a analysé la cohérence de son projet avec les objectifs du SDAGE : afin de garantir la bonne qualité des eaux, superficielles et souterraines, les substances polluantes ont été identifiées et sont traitées. Compte tenu des flux réels mesurés sur les installations actuelles et afin de s'assurer de la compatibilité des rejets de ce projet avec le milieu récepteur, l'exploitant propose de diminuer notablement les valeurs limites de flux de pollution par rapport à la situation actuelle. L'analyse n'intègre cependant pas le périmètre du projet, soit : les entreprises sous-traitantes, les transports associés aux différentes activités y compris les nouveaux fournisseurs, dont la production et livraison des batteries.

L'Autorité environnementale recommande de compléter cette étude par l'évaluation des impacts associés au fonctionnement du projet dans son ensemble.

2.2 Solutions alternatives et justification du projet

L'évènement initiateur du projet est le changement programmé de modèle de véhicule produit sur le site. Ce renouvellement est motivé par la mutation énergétique du secteur automobile.

Le choix du site de Hambach pour accueillir ce projet est justifié par des objectifs de rationalisation de l'activité. La majorité des sous-traitants et fournisseurs sont à proximité de l'unité de production. Par ailleurs, cette option présente des avantages en termes de maîtrise foncière et d'imperméabilisation des terrains : les constructions nouvelles étant, pour partie, réalisées sur des voiries actuelles. De plus, les flux liés au transport bénéficieront de toutes les infrastructures, réseaux et dessertes routières existants et seront limités au site de Hambach, par l'intégration d'une partie des sous-traitants au cœur du pôle industriel de SMART.

La modification de la chaîne de montage, compte tenu du gabarit plus important des nouveaux véhicules à produire, nécessite son agrandissement. En effet, il n'est pas techniquement possible d'adapter les installations de ferrage et de traitement de surface et de peinture pour accueillir simultanément 2 gammes de véhicules : un modèle Mercedes requiert 3 fois plus de surface de tôle qu'un modèle Smart Fortwo.

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

3.1. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact comprend les éléments requis par le code de l'environnement.

Les périmètres d'étude proposés en fonction des enjeux environnementaux apparaissent suffisants pour appréhender les enjeux du territoire et les effets du projet.

L'exploitation des installations de la société SMART France SAS relève de la réglementation IED[3] pour les activités de traitement de surface tels les bains de dégraissage des pièces et leur mise en peinture. De ce fait, le site est soumis aux dispositions du BREF[4] « STS – traitement de surface à l'aide de solvants organiques ».

Les conclusions sur les meilleures techniques disponibles (MTD) de ce BREF ne sont pas encore parues. Smart a toutefois réalisé une comparaison du fonctionnement de toutes ses installations avec les meilleures techniques disponibles (génériques et spécifiques au secteur automobile le cas échéant) figurant au sein du résumé technique du BREF STS (2008) en vigueur et des BREF suivants :

- « STM – traitement de surface des métaux et des matières plastiques » (2006) ;
- « ICS – systèmes de refroidissement industriel » (2001) ;
- « ENE – efficacité énergétique (2009)».

Les niveaux de rejets de l'usine SMART sont inférieurs aux niveaux d'émissions associés aux BREF, par ailleurs anciens, et ne nécessitent aucune demande de dérogation.

Le dossier démontre le respect des normes de rejet et l'évaluation des risques sanitaires, pourtant menées en ne prenant que les seules valeurs limites d'émission réglementaires, plus élevées que les valeurs objectif annoncées par SMART, démontre de l'absence d'impact sanitaire sur les populations environnantes.

L'Autorité environnementale note que les mesures d'évitement et de réduction ne sont pas toutes mises en relation avec des impacts sur la biodiversité, ce qui n'en facilite pas la compréhension. Le pétitionnaire n'y a de plus pas associé de modalités concrètes de suivi permettant de s'assurer de leur efficacité.

L'Autorité environnementale regrette par ailleurs que le dossier ne fasse pas état des montants financiers engagés par le pétitionnaire pour la protection de l'environnement (air, eau, biodiversité…). La présentation des coûts aurait permis une meilleure appréhension par le public de l'effort consenti.

L'Autorité environnementale s'est également interrogée sur les conséquences d'un fonctionnement en mode dégradé et notamment en cas de fuite d'un produit chimique. Elle note que les produits sont stockés en cuve double paroi ou en contenants de faible volume (1 m³) sur rétention permettant de récupérer les effluents. Un écoulement sur des surfaces extérieures hors zone de dépotage serait confiné sur le site par la mise en place d'obturateurs sur le réseau des eaux pluviales : les eaux polluées ne rejoindraient pas les ouvrages gérés par la Communauté d'agglomération de Sarreguemines Confluence.

3 IED : directive sur les émissions industrielles : introduit l'obligation de mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles (MTD) au plan environnemental pour différents secteurs de production. Les établissements dits « IED » représentent les 5 à 6 000 établissements français présentant le potentiel polluant le plus important.

4 BREF : Best REFerences sont les supports européens qui décrivent les Meilleures Techniques Disponibles (MTD).

3.2. Analyse par thématique environnementale (état initial, impacts, mesures de prévention)

Les principaux enjeux environnementaux identifiés sur le périmètre d'étude sont la prévention :

- des rejets atmosphériques (engendrés par les process industriels et les transports routiers), des odeurs et des impacts sanitaires ;
- des pollutions des eaux superficielles ;

Les autres enjeux sont liés principalement à la construction des bâtiments, à la procédure de permis de construire, et à la réorganisation des circulations engendrées par les transports routiers (camions et véhicules légers).

3.2.1 rejets atmosphériques, odeurs et impacts sanitaires :

Actuellement les rejets atmosphériques sont générés par :

- la centrale d'énergie : les installations de combustion et de cogénération fonctionnent au gaz naturel ; elles sont principalement à l'origine de rejets d'oxydes d'azote (NOx), d'oxydes de soufre (SO_2) et de monoxyde de carbone (CO) ;
- les traitements de surface des châssis (cataphorèse et mastic) : les rejets de COV[5] et de NOx[6] sont captés et traités par oxydateur thermique ;
- les étuves de séchage de vernis (qui génèrent les rejets principaux de COV) : l'air est capté et traité par oxydateur thermique ;
- l'atelier de laquage plastique : de même le projet ne modifie ni les rejets actuels ni leur traitement ; les COV émis sont collectés et traités dans un oxydateur thermique.

Comparaison des mesures aux VLE pour les émissaires atmosphériques décrits dans l'arrêté préfectoral du 17 avril 2013, la mesure correspondant à la plus haute valeur sur la période 2015-2016

En mg/m³	Traitement des surfaces des châssis Paintshop		Sécheur post mastic Paintshop		Atelier de peinture liquide des châssis Paintshop		Habillage plastique Faurecia		Projet – cabine d'application de vernis
	AP	Mesure	AP	Mesure	AP	Mesure	AP	Mesure	Valeurs limites à imposer
NOx	200	4,39	100	74,7	100		100	87,3	100
SO2	100	2,2							
NH3	30	0,02							
Poussières	30	0,9							
COV			50	0,9	20 mg/m³ (en C total) selon le rendement d'épuration (≤ ou > à 98%)	4,5	75 (cabine) 20 (étuve)	74,8 3,25	
CH4					50		50	3	50
CO			100	24,7	100		100	23,9	100

Lorsque les cases sont vides, il n'y a pas de VLE imposées.

5 COV : composés organiques volatils.
6 NOx : oxydes d'azote.

Dans le cadre du projet, une chaîne entière de montage (préparation des pièces, peinture puis séchage) supplémentaire générera des rejets atmosphériques similaires à ceux des ateliers existants décrits au-dessus.

La quantité de COV rejeté à l'atmosphère par SMART va évoluer avec la mise en œuvre du projet :

	Flux actuel des installations existantes	Flux projeté des installations existantes	Flux du projet	Flux total projeté
En t/an	136	70	75	144

La production globale de composés organiques volatiles (flux canalisés et diffus) est estimé à 3 kg par véhicule (soit 300 tonnes par an).

La contribution supplémentaire du projet est en grande partie compensée par la réduction des émissions sur les installations actuelles.

En concentration, le rejet de Smart est compris entre 10 et 15 mg/m³ (et sera stable après mise en œuvre du projet) ce qui est inférieur à l'exigence réglementaire et à la valeur du BREF (35 mg/m³) qui est assez ancien. Il n'y a pas de comparaison avec les meilleurs standards de la profession actuels.

Parmi les techniques mises en œuvre pour la réduction des émissions de solvants, l'Autorité environnementale a noté en particulier :

- mise en œuvre d'une technologie à base de peintures hydrosolubles dans le but de limiter au maximum le rejet de COV liés aux solvants organiques ;
- mise en œuvre de système de traitement des émissions par oxydateur thermique sur les nouveaux ateliers.

L'Autorité environnementale encourage l'entreprise à poursuivre dans cette voie d'atténuation de ses impacts environnementaux en visant de manière itérative les meilleures techniques disponibles par l'instauration d'un suivi régulier selon des indicateurs ad hoc.

Seules, les émissions des cabines de retouche de peinture ne disposent pas de traitement avant rejet dans l'atmosphère. Bien qu'elles ne soient utilisées que de façon ponctuelle, **l'Autorité environnementale regrette que l'exploitant n'ait pas généralisé sa démarche de traitement de tous les effluents gazeux avant rejet et *lui recommande de prévoir un traitement des effluents gazeux issus des cabines de retouche de peinture.***

L'Autorité environnementale recommande à l'Inspection dans ses propositions et au Préfet dans ses prescriptions d'imposer la mise en place d'un système de gestion des solvants.

Par ailleurs, du fait de l'utilisation de tours de refroidissement (postes de soudure, production d'air comprimé et ambiance des bâtiments), le risque de prolifération de légionelles ne peut être exclu. Les mesures de contrôle et de gestion d'un éventuel dépassement sont conformes aux exigences réglementaires.

Les mesures réalisées ont permis à l'exploitant de s'assurer de la conformité de ses rejets atmosphériques avec les exigences qui lui sont aujourd'hui applicables. L'Autorité

environnementale se félicite qu'il propose de renforcer ces normes dans son arrêté d'autorisation d'exploitation.

L'exploitant a également réalisé une évaluation des risques sanitaires sur les rejets gazeux canalisés émis par ses installations. L'ensemble des rejets canalisés (cheminées) a ainsi fait l'objet d'une étude de dispersion atmosphérique et d'évaluation du risque sanitaire associé. L'exploitant conclut à l'acceptabilité des rejets de ses installations, y compris pour les populations sous les vents dominants du site.

L'Autorité environnementale recommande d'imposer des valeurs limites d'émission et de flux sur l'ensemble des polluants, plus conformes aux performances annoncées de l'entreprise.

3.2.2 eaux superficielles :

Le site SMART est desservi par le réseau public d'adduction d'eau potable pour ses besoins en eau sanitaire et en eau industrielle.

Consommation en eau

Les postes consommateurs d'eau pour des usages industriels sont les fonctions de rinçage avant peinture (dégraissage et rinçage post traitement des carrosseries), l'atelier de peinture des carrosseries et le conditionnement de l'air des cabines de peinture. Les nouvelles activités induiront une hausse de l'ordre de 25 % des consommations d'eau potable (environ 140 000 m^3) Cette quantité demeure inférieure aux 151 000 m^3 actuellement autorisés annuellement.

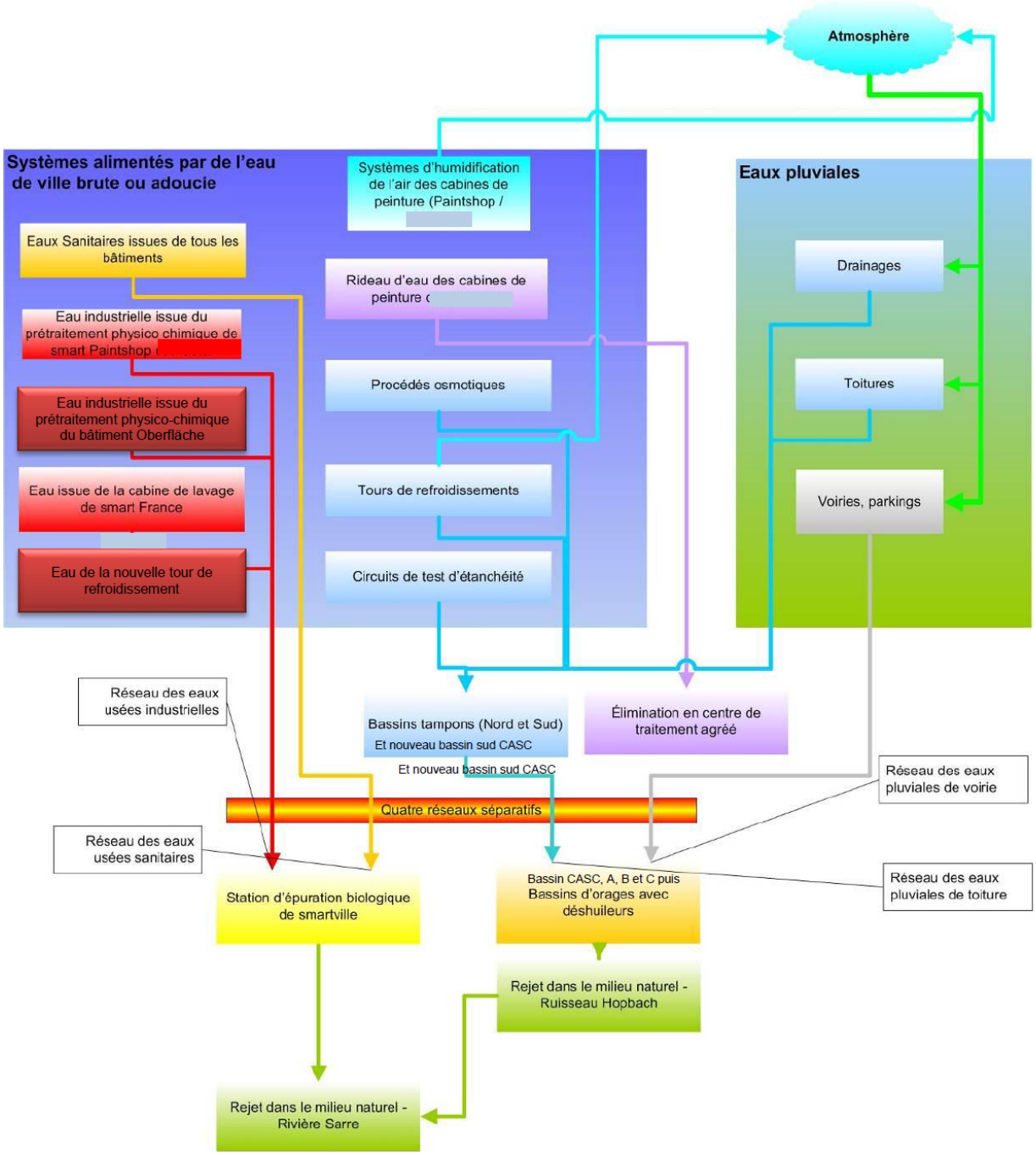
La consommation spécifique de l'installation est de 3,6 litres par m² de surface traitée et par opération de rinçage, ce qui est inférieur à la moitié de l'exigence réglementaire applicable à ce type d'activités et atteint l'objectif des MTD qui préconise une consommation comprise entre 3 et 20 l/m² et opération de rinçage. Par ailleurs, l'exploitant mène une étude de faisabilité de réduction supplémentaire des consommations d'eau dans les ateliers de traitement de surface et de peinture et de diminution des volumes de boues générées.

L'Autorité environnementale note les efforts de l'entreprise en matière d'économie d'eau. Elle regrette cependant que la récupération d'eaux pluviales pour couvrir toute ou partie des besoins en eaux industrielles ne soit pas envisagée et ***recommande à l'exploitant d'étudier la possibilité de substituer l'eau potable par de l'eau récupérée pour une mise en œuvre dès le démarrage de la nouvelle production de véhicules.***

Traitement des eaux usées

Les eaux usées générées par le site font l'objet d'un traitement différencié selon qu'elles sont dirigées vers la STEP du site, ou qu'elles sont dirigées vers des bassins avant d'être rejetées dans le réseau de la Communauté de Sarreguemines puis dans la Sarre à Sarralbe (à 7 km).

Le circuit de traitement des eaux occasionnées par l'activité est organisé comme suit :



- Les eaux usées sanitaires, dont les volumes demeurent inchangés par rapport à la situation actuelle, sont dirigées vers la station d'épuration biologique du site (STEP) ;
- Les eaux pluviales sont orientées vers le réseau de la Communauté d'Agglomération de Sarreguemines Confluence (CASC), mais de manière différée ;
  - lorsqu'elles proviennent des toitures, à l'exception d'un des nouveaux bâtiments pour lequel les eaux de toiture rejoignent directement le réseau de la CASC, elles sont

dirigées vers 2 bassins de SMART servant de réserves incendie ; elles s'écoulent ensuite à débit limité vers le réseau de collecte de la CASC[7] ;

- lorsqu'elles proviennent des voiries, les eaux sont dirigées vers le réseau de collecte de la CCASC ;

Le réseau de collecte de la CASC comprend plusieurs bassins de collecte. Pour les eaux provenant des voiries, un traitement par débourbeurs – séparateurs d'hydrocarbures avant rejet dans le milieu naturel (ruisseau le Hoppbach) -, est prévu.

- Les eaux usées industrielles font l'objet de traitements différents selon qu'elles relèvent des équipements/ bâtiments existants ou des nouveaux.
  - Ainsi les eaux provenant des tours aéroréfrigérantes (TAR) existantes sont dirigées vers le réseau de collecte des eaux pluviales de toiture alors que les eaux issues de la nouvelle TAR seront dirigées vers la station biologique de SMART ;

    Les purges de TAR peuvent contenir différents contaminants (organochlorés suites aux désinfections, métaux toxiques…) et l'Autorité environnementale considère qu'elles ne peuvent être rejetées directement dans l'environnement.

    L'Autorité environnementale recommande à l'Inspection dans ses propositions et au Préfet dans ses prescriptions de traiter l'ensemble des purges de TAR.
  - les eaux de lavage des effluents gazeux des cabines de peintures : les eaux sont traitées dans les ateliers en vue de la séparation des boues de peinture ; celles-ci sont éliminées en filière adaptée et l'eau récupérée est en grande partie réutilisée pour le lavage des effluents ;
  - les eaux de régénération des résines servant à adoucir l'eau pour les usages industriels et pour l'alimentation des TAR : que ce soit pour les installations existantes ou nouvelles, ces eaux sont neutralisées, puis dirigées vers la STEP de SMART ;
  - les eaux de traitement de surface des châssis et eaux de rinçage des pièces plastiques : ces eaux sont recyclées au maximum puis traitées par des unités physico-chimiques au sein des ateliers les produisant avant d'être dirigées vers la station d'épuration de l'entreprise SMART.

    L'Autorité environnementale recommande à l'exploitant d'étudier dans son étude d'impact la possibilité de travailler sur ces ateliers en zéro rejet.

À la station d'épuration de l'entreprise SMART, les eaux sont traitées par voie biologique (boues activées) puis par un système de filtration membranaire. Ensuite, les eaux sont rejetées dans la Sarre.

7 Le projet génère un débit d'effluents supplémentaire faible, compatible avec le dimensionnement de la station. Le Hoppbach ne présentant pas un débit d'étiage suffisant, les eaux traitées sont déjà actuellement rejetées dans la Sarre à environ 7 km du site (à Sarralbe).

Paramètre	Valeur limite d'émission (en mg/l)	Valeur moyenne annuelle 2017 (en mg/l)	Valeur limite d'émission (en kg/j)	Flux annuel moyen (en kg/j)
MES	30	1,1	11,4	0,17
DBO5	25	2	9,5	0,308
DCO	150	35,5	57	5,47
Azote global	15	9,18	5,7	1,51
Phosphore total	2	0,7	0,76	0,172
Nitrites	0,5	0,04	0,19	0,0066
Hydrocarbures Totaux	5	0,05	1,9	0,0082
Zinc	0,3	0,061	0,114	0,0089
Fe	2	/	/	0,010
Al	2	/	/	0,013
Fe + Al	2	0,236	0,76	0,023
Nickel	0,5	0,011	0,19	0,002
Fluor	15	0,0038	5,7	0,6
Plomb	0,5	0,005	0,19	0,0008
Cuivre	0,1	0,005	0,038	0,0007
Zr	1	0,005	0,36	0,0009
Y	0,1	0,003	0,036	0,0004
Li	6,36	0,813	0,52	0,136
Mo	12	1,14	0,984	0,187

L'exploitant a mené une étude d'acceptabilité de son rejet dans le milieu (la Sarre). Il est apparu indispensable de diminuer les VLE imposées actuellement au rejet : cela permettra une réduction de la concentration au rejet de 50 % en nickel par rapport à celle aujourd'hui autorisée, de 90 % en plomb et de 50 % en cuivre. En flux, cela représente une diminution de l'ordre de 66 % pour le nickel, de 94 % pour le plomb et de 68 % pour le cuivre par rapport à la situation actuelle.

L'Autorité environnementale se félicite que l'inspection dans ses propositions et le Préfet dans ses prescriptions reprennent ces nouvelles valeurs limites d'émission proposées par l'exploitant.

Le caractère inchangé des eaux usées industrielles et des stratégies de traitement par rapport à la situation actuelle et l'amélioration du recyclage des eaux issues des process industriels et destinées à la STEP sont avancés comme principales avancées du projet.

Pour autant, le dossier ne livre pas les données nécessaires permettant de suivre la logique retenue pour le traitement des eaux usées. Elle gagnerait à être présentée par des schémas, des données chiffrées et des justifications quant aux circuits d'évacuation et de traitement privilégiés.

Alors que le dossier décrit le traitement des eaux et les impacts potentiels, il fait toutefois état d'un schéma de gestion des eaux usées qui diffère des explications textuelles de l'étude d'impact et du résumé non technique ; ***l'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de s'assurer de la cohérence des informations entre pièces du dossier.***

3.2.3 Le périmètre du projet

Les autres enjeux, liés principalement à la construction des bâtiments, à la procédure de permis de construire, et à la réorganisation des circulations engendrées par les transports routiers (camions et véhicules légers) ont été analysés de façon plus sommaire, eu égard aux niveaux d'enjeux.

L'artificialisation des sols et des surfaces

La densification du site associée à la concentration des activités répond à l'objectif de réduction de l'emprise foncière dans le respect :

- **des commodités de voisinage** (bruit, vibrations, émissions lumineuses, augmentation du trafic routier) :
  - il n'y a pas d'augmentation de capacité et donc d'augmentation des nuisances sur les habitations dont les plus proches sont situées à plus de 200 m ;
  - L'implantation sur un même site industriel du constructeur automobile et de ses sous-traitants permet de limiter les flux logistiques ; le dossier annonce que le projet n'a pas d'impact supplémentaire sur le trafic, d'autant que l'exploitant envisage la mise en œuvre du ferroutage et prévoit de modifier son accès poids-lourds afin de l'éloigner d'un établissement sensible (crèche) ; le dossier indique qu'un nouvel accès poids lourds sera créé, au détriment d'un parking situé au sud et destiné aux véhicules légers du personnel en compensation, un nouveau parking pour véhicules légers sera créé à proximité du nouveau bâtiment de ferrage ; l'Autorité environnementale regrette que le dossier ne décrive pas l'environnement dans lequel s'inscrit ce nouvel accès ; **elle s'est surtout interrogée sur le niveau d'engagement de l'exploitant sur le ferroutage,** en particulier avec l'allongement des trajets fournisseurs pour certains éléments des voitures électriques comme les batteries ; **elle regrette que la stratégie retenue par l'exploitant en matière de stationnement des salariés (une place par salarié) ne soit pas plus incitative en faveur du recours à des modes de déplacements alternatifs (co-voiturage par exemple).**

- **de la préservation des sols et des sous-sols, des milieux naturels, de la qualité des eaux de surface et souterraine :**
  - le sol et le sous-sol : aucun prélèvement d'eau souterraine ni aucune infiltration n'est envisagée ; il convient cependant de noter que l'imperméabilisation de près de 8 ha de pelouses conduira à une réduction des infiltrations vers la nappe de l'ordre de 15 à 20 000 m³/an ou 0,5 l/s ;

  - les milieux naturels, la faune et la flore : le projet consiste à imperméabiliser 7,9 ha en construisant des bâtiments et des voiries au sein de l'emprise foncière du site SMART et sans faire évoluer le terrain d'assise ; les constructions nécessiteront donc de consommer environ 8 ha de milieux naturels de type pelouses, présentant une faible intérêt floristique et faunistique ; cependant, pour limiter les effets éventuels sur les populations d'oiseaux, l'exploitant procédera aux coupes d'arbres et

de haies hors période de nidification ; l'Autorité environnementale note que l'exploitant a prévu d'adapter le calendrier du chantier pour éviter la saison de reproduction des oiseaux et présente cette mesure comme étant de l'accompagnement ; il s'agit d'une mesure de réduction ; l'Autorité environnementale note par ailleurs que l'exploitant a réalisé une analyse appuyée de justifications des incidences Natura 2000 de son projet sur le fonctionnement de la zone Spéciale de Conservation « Vallée de la Sarre, de l'Albe et de l'Isch – marais de Francaltroff » éloignée de 4 km ; les justifications nécessaires y sont apportées ; il conclut à l'absence d'incidences ;

- **Des ressources patrimoniales et du paysage :** l'implantation se situe sur le parc industriel de l'Europôle de Sarreguemines ;

3.3 Remise en état et garanties financières :

SMART prévoit, en cas de cessation de l'activité, d'en adresser préalablement une notification au Préfet de la Moselle et d'appliquer les dispositions des articles R.512-39-1 à R.512-39-6 du code de l'environnement. Il prévoit notamment la mise en sécurité de son site, l'évacuation des déchets et des produits dangereux et la réhabilitation du site afin de satisfaire aux exigences réglementaires pour un usage futur du site de type industriel, usage déterminé en collaboration avec la mairie de HAMBACH.

L'exploitation du site impose à l'entreprise SMART la constitution de garanties financières. Le montant des garanties financières s'élève à un peu plus de 670 000 euros.

3.4 Résumé non technique :

Conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente le projet, les différentes thématiques abordées et les conclusions de l'étude. Il manque de clarté et présente les mêmes imprécisions que l'étude d'impact. ***L'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de s'assurer de la clarté de son résumé non technique***.

4 – Étude de dangers :

L'analyse des risques, de leur probabilité et de leur gravité n'a pas mis en évidence de risque accidentel pour les personnes présentes à l'extérieur du site.

Les dangers sont limités, les principaux risques sont liés au stockage de gaz inflammable liquéfié (BLEVE[8] et VCE[9]), à l'utilisation et au stockage de peintures et d'éléments plastiques (incendies) et à l'utilisation de gaz naturel par la centrale d'énergie (explosion).

Des mesures de prévention proportionnées aux risques sont déjà mises en œuvre pour l'existant et sont prévues pour les installations nouvelles (stockages enterrés en fosses ventilées et à distance des limites du site, isolement des zones par des murs coupe-feu, moyens d'intervention, etc.) ainsi que des mesures de protection (parois soufflables, coupure des énergies,

8 BLEVE : Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion : une substance inflammable stockée sous forme liquide dans un réservoir pris dans un incendie, va en partie se vaporiser dans le réservoir, provoquer sa rupture puis, de façon quasi instantanée, complètement se vaporiser en formant un nuage de gaz qui s'enflamme et forme une boule de feu.

9 VCE : Vapour Cloud Explosion, explosion d'un nuage de gaz inflammable en milieu confiné. Après inflammation, le front de flamme se propage dans le nuage de gaz générant des effets thermiques et une onde de surpression.

désenfumage, système d'extinction automatique, etc.).

Les risques résiduels dus au projet sont modérés et n'impliquent pas d'obligation de réduction complémentaire des risques : les mesures prévues par SMART sont suffisantes.

Bien que l'analyse de risques ait été menée avec méthode, l'Autorité environnementale regrette que l'étude de dangers n'adopte pas la même dénomination pour un scénario donné tout au long de l'étude (modification entre l'analyse préliminaire des risques et l'évaluation détaillée des risques).

- **Résumé non technique**

Conformément aux dispositions de l'article D.181-15-2 du code de l'environnement, l'étude de dangers est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente le projet, les différentes thématiques abordées dans le dossier et les conclusions de l'étude. Il est rédigé dans un langage technique mais compréhensible.

METZ, le 30 novembre 2018

Pour la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
son président

Alby SCHMITT