



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet d'exploitation
d'un entrepôt logistique
à AUGNY (57)
de la société ARGAN**

n°MRAe 2018APGE71

Nom du pétitionnaire :	Société ARGAN
Commune(s) :	AUGNY
Département(s) :	MOSELLE (57)
Objet de la demande :	Permis de construire et demande d'autorisation environnementale d'exploiter un bâtiment logistique
Date de saisine de l'Autorité Environnementale :	19/07/18

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 d'exploitation d'un bâtiment logistique à Augny (57) porté par la société ARGAN, 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 environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de Moselle.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le Préfet de la Moselle ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 08 août 2018, en présence d'André Van Compernelle et de Norbert Lambin, membres associés, d'Eric Tschitschmann, président de la MRAe par intérim, et de Jean-Philippe Moretau, membre permanent, sur proposition de la DREAL Grand Est, 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 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 .

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

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société ARGAN sollicite l'autorisation de construire et d'exploiter un important bâtiment logistique (projet DELTA) sur un terrain d'environ 19 ha sur la commune d'Augny en Moselle, au sein de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pointe Sud » en cours de constitution, située sur le plateau de l'ancienne base aérienne militaire 128 de Metz-Frescaty.

Ce bâtiment, d'une surface totale de 185 000 m² repartis sur 4 niveaux, sera loué à un professionnel du chargement ou de la logistique et abritera des marchandises manufacturées et des produits de grande consommation (CD, DVD, livres, jouets, petits électroménagers...). Les activités exercées sur le site consisteront à réceptionner, stocker automatiquement et reconditionner les produits puis préparer et expédier les commandes.

La concertation préalable au dépôt du dossier de demande d'autorisation et du permis de construire entre le pétitionnaire et les services d'instruction a abouti à de nombreux compléments, intégrés dans le dossier soumis à avis et enquête publique.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale sont :

- l'impact sur le trafic routier ;
- l'impact sur le paysage, les émissions lumineuses et le bruit ;
- l'impact sur le milieu naturel, la faune et la flore ;
- l'impact sur les eaux superficielles ;
- l'état du site en matière de pollution chimique et pyrotechnique ;
- le risque d'incendie.

Par rapport à ces enjeux, le dossier présente une analyse proportionnée de l'état initial et des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts et les risques sont bien identifiés et traités au niveau de la ZAC Pointe Sud sur laquelle sera implantée le projet mais mériteraient d'être précisés pour le projet DELTA lui-même.

L'Ae relève encore quelques insuffisances dans le contenu général du dossier :

- il n'est pas suffisamment détaillé sur la phase de construction du site, ce qui ne permet pas de mettre en regard les impacts éventuels sur l'environnement en fonction de la nature des travaux ;
- il n'indique pas dans quelle mesure il est pleinement compatible avec la ZAC Pointe Sud, notamment en justifiant assez peu le choix fait d'une implantation d'une telle activité au sud de la future ZAC ;
- il annonce que des aménagements routiers seront éventuellement nécessaires au maintien de la fluidité du trafic dans le secteur sans plus de précision, alors que ceux-ci devraient faire l'objet d'une évaluation environnementale unique en application de l'article L.122-1 II 5° du code de l'environnement.

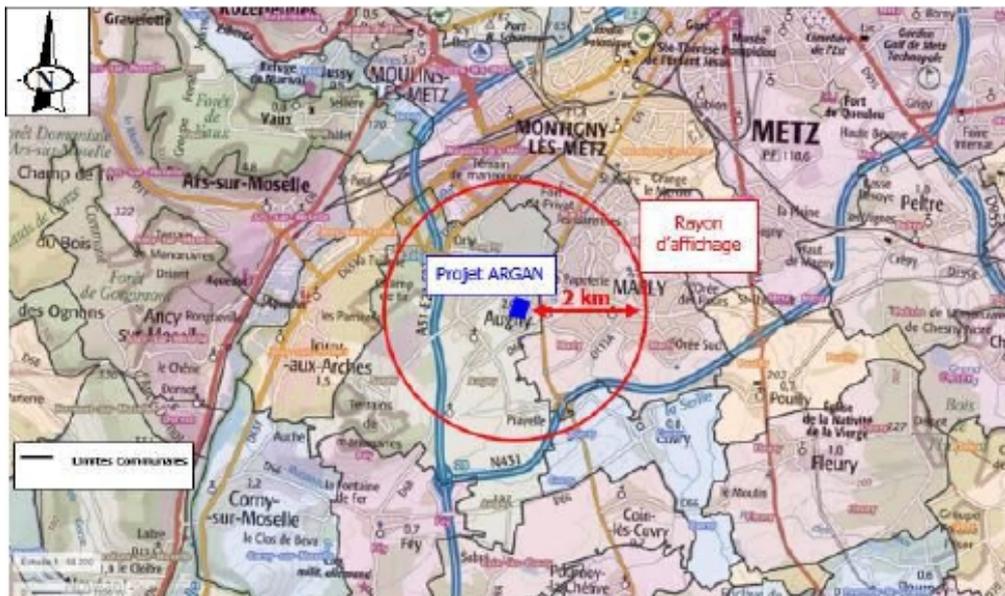
L'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire de :

- ***préciser les modalités des travaux de construction (durée et phasage des travaux...), leurs impacts sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation (ERC) prises en conséquence ;***
- ***justifier la compatibilité de son projet avec la ZAC au stade de sa création et de sa réalisation ;***
- ***réaliser les études complémentaires de diagnostic de pollutions des sols et des eaux souterraines au plus tôt et avant le début des travaux, et de compléter le dossier par les modalités de gestion des poches de pollution potentiellement identifiées ;***
- ***compléter le dossier avec les aménagements routiers qui seront éventuellement nécessaires au maintien de la sécurité et de la fluidité du trafic routier et par l'étude de leurs impacts.***

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le projet ci après dénommé « DELTA » consiste à construire et à exploiter un important bâtiment logistique sur un terrain d'environ 19 ha sur la commune d'Augny en Moselle, au sein de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pointe Sud » en cours de constitution, située sur le plateau de l'ancienne base aérienne militaire 128 de Metz-Frescaty.



Localisation du projet (source : dossier)

Ce bâtiment, qui sera loué à un professionnel du chargement ou de la logistique, abritera des marchandises manufacturées et des produits de grande consommation (CD, DVD, livres, jouets, petits électroménagers...). Les activités exercées sur le site consisteront à réceptionner, stocker automatiquement et reconditionner les produits puis préparer et expédier les commandes.

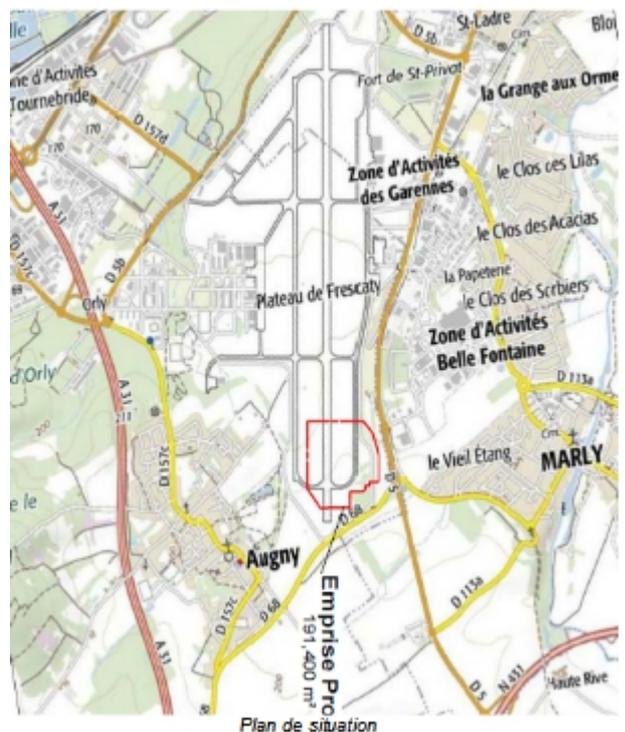
L'activité sera réalisée en continu du lundi au vendredi via un fonctionnement en postes de 3 x 8 heures. Le bâtiment logistique est conçu pour accueillir au maximum 820 personnes en simultanément.

Le site est bordé :

- au Sud par la route départementale RD 68 puis des terrains agricoles ;
- à l'Est par la route départementale RD 5 puis des bâtiments d'activités, des terrains agricoles et des habitations ;
- au Nord et à l'Ouest du site par la future Zone d'Aménagement Concerté au sein de laquelle le projet est implanté.

Les premières habitations sont situées à 150 m au Nord Est du site.

L'accès au site des poids lourds et des véhicules légers sera réalisé au niveau d'un rond-point qui sera créé au Sud du site au niveau de la route départementale RD 68. Un accès secondaire est prévu au Nord-Ouest du site pour les périodes de pics d'activité.

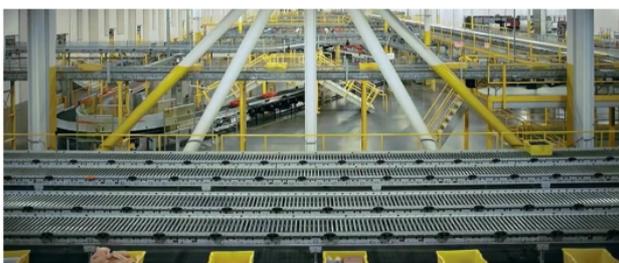


Le bâtiment, d'une surface au sol de 54 000 m² et totale de planchers de 185 000 m², est constitué :

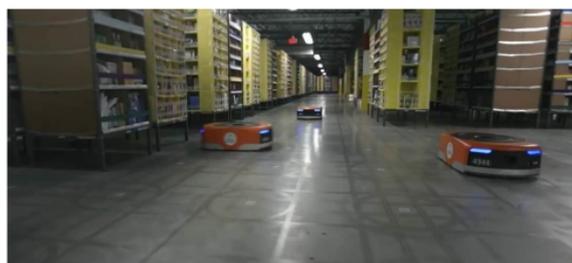
- d'une partie exploitation (286 m x 153 m x 22,49 m) qui est composée :
 - d'un rez-de-chaussée (P1) dédié au convoyage automatisé (réception et préparation /expédition de commandes) ;
 - de 3 étages (P2, P3 et P4) dédiés au stockage dynamique de produits combustibles non dangereux ;
- d'une partie bureaux (198 m x 31 m x 9,19 m) accolée à la façade Ouest de la partie exploitation.



Vue en coupe du bâtiment



Etage P1



Etages P2, P3, P4 avec étagères et robots

L'exploitation des niveaux P2 à P4 est réalisée par des robots, sans présence humaine (hors maintenance) : les produits à stocker sont réceptionnés au niveau P1 puis convoyés vers les niveaux supérieurs par des trémies et monte-charge.

Pour la préparation des colis à expédier, les marchandises sont sorties des espaces de stockage P2 à P4 par les robots et convoyées jusqu'aux postes de travail des opérateurs situés en périphérie.

Le plan de masse du projet prévoit également :

- une grande zone de parking pour véhicules légers (48 400 m²) ;
- 62 quais poids lourds répartis sur les façades Est et Nord du bâtiment ;
- des bassins de stockage des eaux pluviales et des eaux d'extinction incendie ;
- des espaces verts.

Le dossier n'est pas suffisamment détaillé sur la phase de construction du site, ce qui ne permet pas de mettre en regard les impacts éventuels sur l'environnement en fonction de la nature des travaux.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser les modalités des travaux de construction (durée et phasage des travaux...), leurs impacts sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation (ERC) prises en conséquence.

2. Articulation avec d'autres projets et documents de planification et avec d'autres procédures et justification du projet

La procédure d'autorisation environnementale porte uniquement sur les champs des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et des Installations Ouvrages Travaux et Aménagements (IOTA).

2.1. Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact analyse et conclut à la compatibilité et à la cohérence du projet avec :

- le Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Augny qui est en cours de révision depuis le 21 décembre 2017 pour permettre l'implantation d'ICPE soumises à autorisation et de bâtiments d'une hauteur maximale de 23 m ;
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhin Meuse approuvé par l'arrêté SGAR n°2015-327 du 30 novembre 2015 ;
- le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Trois Vallées signé par arrêté préfectoral n°2015-DLP/BUPE-257 du 14 août 2015 compte tenu de la sensibilisation des salariés à l'usage du covoiturage, des transports en commun et du vélo ;
- le Plan de déplacements urbains (PDU) de Metz Métropole ;
- le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM) approuvé le 20 novembre 2014 identifiant l'ancienne base aérienne de Frescaty comme l'un des 2 sites de reconversion et préconisant :
 - l'amélioration de la desserte de l'ancienne base aérienne Frescaty : le projet prévoit la création d'un giratoire au Sud et d'une gare routière proposant une desserte du site par des bus privés et le renforcement éventuel des réseaux publics de transport en commun ;
 - la pérennisation du fonctionnement écologique et hydraulique du site : le projet prévoit une gestion autonome des eaux pluviales (bassins, infiltration) ;
 - le développement de projets exemplaires et innovants en lien avec sa périphérie ;
 - le maintien d'espaces écologiques et paysagers structurants : le projet prévoit le maintien libre de l'axe de l'ancienne piste et le maintien du bosquet au Sud-Est du site.

Le dossier n'indique pas dans quelle mesure le projet s'inscrit dans le projet de la ZAC Pointe Sud, projet ayant fait l'objet d'un avis de l'Ae n°MRAe2018APGE48 en date du 6 juin 2018 au titre de la phase création de la ZAC, et dans lequel des recommandations ont été apportées.

L'Ae rappelle au pétitionnaire la nécessité de prendre en compte, lors de la réalisation de son projet, les recommandations de l'avis de la MRAe précité et les engagements qui devront être les siens au moment de la phase ultérieure de réalisation de cette même ZAC².

L'Ae recommande ainsi de justifier la compatibilité de son projet avec la ZAC au stade de sa création et de sa réalisation.

2.2. Justification du projet et analyse des variantes

² Une ZAC fait l'objet de deux phases : celle de la création puis celle de la réalisation. L'étude d'impact du dossier de création contient l'objet et la justification de l'opération, le programme global prévisionnel (Art. R.311-2 du code de l'urbanisme), une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées et l'indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine (Art. L.122-3-II du code de l'environnement).

C'est au moment de la phase de réalisation d'une ZAC que sont ensuite précisés les aménagements (localisation, dimensionnement), en particulier dans la gestion des eaux pluviales, l'assainissement, les voiries et le transport. Des mesures ERC appropriées peuvent et doivent alors être proposées, pour chaque compartiment de l'environnement. L'étude d'impact de la ZAC ainsi complétée doit faire l'objet d'une nouvelle consultation de la MRAe en application de l'article L.122-1-1-III du code de l'environnement.

Le dossier présente plusieurs choix d'implantation (en Allemagne et en France à Augny) et détaille 2 choix d'implantation du projet DELTA au niveau de la future ZAC Pointe Sud à Augny (au Nord et au Sud).

Le choix du site français est en partie motivé par le réseau routier desservant le site dont la RN431 rocade Sud-Est de Metz et l'autoroute A31.

L'implantation dans la partie sud de la ZAC Pointe Sud est motivée par le moindre impact environnemental du projet. Pour autant, les éléments d'appréciation permettant de valider cette affirmation restent partiels.

Il est par ailleurs à noter que la concertation préalable au dépôt du dossier de demande d'autorisation et du permis de construire entre le pétitionnaire et les services d'instruction a abouti à de nombreux compléments, intégrés dans le dossier soumis à avis et enquête publique.

De plus, l'Autorité environnementale relève avec intérêt que le pétitionnaire prévoit d'étudier à moyen terme l'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture. Les dispositions constructives telles que les surcharges d'exploitation en toiture ont d'ores et déjà été anticipées.

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

3.1. Analyse globale 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 l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le dossier présente une analyse proportionnée aux enjeux environnementaux de l'état initial, de sa sensibilité et de ses évolutions dans la zone d'étude.

Le dossier présente les méthodes utilisées pour caractériser l'état initial (consultation des services administratifs, des gestionnaires des infrastructures et des communes, recueil des données disponibles sur les différentes bases de données thématiques, réalisation d'études spécifiques).

Au regard des enjeux environnementaux présentés, le dossier analyse également de manière proportionnée les impacts du projet sur les différentes composantes environnementales.

Le dossier présente, pour chaque composante environnementale, les enjeux au niveau du périmètre du projet DELTA (19 ha), du périmètre de la ZAC Pointe Sud (70 ha) ou de l'ensemble du plateau de Frescaty (380 ha).

3.2. Analyse par thématique environnementale (état initial, effets potentiels du projet, prise en compte des enjeux, mesures de prévention des impacts prévues)

- **Impacts sur les eaux superficielles**

Le projet est consommateur d'eau pour les usages domestiques (sanitaires, entretien locaux, arrosage espaces verts) et pour l'alimentation de deux réserves d'eau d'extinction incendie (1440 m³ pour les services de secours et 2 × 630 m³ pour le sprinklage³).

L'implantation d'un entrepôt et des équipements associés (quais, voiries, parking) conduit à imperméabiliser environ 65 % du site (surface imperméabilisée = 126 000 m²), ce qui nécessite de gérer les quantités d'eaux pluviales supplémentaires ruisselant sur le site.

³ Installation fixe automatique d'aspersion d'eau.

L'autorité environnementale note les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur les eaux superficielles :

- création d'un bassin B2-1 étanche (2 820 m³) pour récupérer les eaux pluviales de toiture ;
- création de 3 bassins étanches reliés chacun à un séparateur à hydrocarbures avant rejet régulé au ruisseau de la Ramotte (B1 : 3 737 m³ ; B2-2 : 1 343 m³ ; B4 : 1 386 m³) pour récupérer les eaux pluviales de voirie, des parkings de véhicules et poids-lourds et de la gare routière ;
- création de 2 dépressions (B6 au Nord-Est : 181 m³ et B7 au Sud-Ouest : 1 600 m³) pour gérer les eaux pluviales des espaces verts ;
- création de noues provisoires au Nord-Ouest et au Sud-Ouest pour gérer les eaux pluviales des bassins versants amont dans l'attente du développement de la ZAC ;
- rétention des eaux d'extinction d'incendie dans le bassin étanche B1 ;
- entretien et vérification annuelle des séparateurs à hydrocarbures.

Compte tenu des superficies imperméabilisées et notamment celles des toitures, l'Aerecommande à l'exploitant d'étudier la possibilité de récupérer l'eau de pluie d'une part pour l'arrosage des espaces verts et d'autre part, sous réserve de l'accord du SDIS⁴, pour participer à l'alimentation de la réserve incendie de 1 440 m³.

- **Impacts sur le sol et le sous-sol**

Sur l'emprise de la base aérienne, les anciennes activités militaires et les engins explosifs utilisés lors des dernières guerres mondiales peuvent être responsables de pollutions pyrotechniques (bombes, munitions...) et chimiques (hydrocarbures, métaux). Plusieurs études ont été menées sur la qualité des sols (pollution pyrotechnique, pollution chimique) à l'échelle de la ZAC Point Sud.

Elles mettent en évidence, pour l'emprise du site DELTA :

- un risque faible de pollution pyrotechnique ;
- la présence d'anomalies dans les sols sous forme de pollution chimique localisée et d'intensité légère pour les paramètres métaux, PCB⁵ et hydrocarbures dans des remblais superficiels au niveau de parkings à avions.

Le pétitionnaire mentionne dans son dossier que des études complémentaires de diagnostic de pollution des sols et des eaux souterraines seront réalisées après le dépôt du dossier au droit de l'emprise du site DELTA.

L'Autorité environnementale note les mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le sol :

- le sol du bâtiment est constitué d'une dalle béton ;
- le stockage des produits susceptibles de fuir est réalisé sur des rétentions adaptées ;
- le sol du local sprinkler est constitué d'une dalle béton ;
- les cuves de fioul aériennes associées aux motopompes du sprinkler sont équipées de rétention ;
- les cuves enterrées alimentant les groupes électrogènes sont dotées d'une double paroi et équipées d'un système de détection de fuite.

L'Ae recommande de réaliser les études complémentaires de diagnostic de pollutions des sols et des eaux souterraines au plus tôt et avant le début des travaux.

L'Ae regrette que le dossier ne détaille pas les modalités de gestion des poches de pollution qui seraient alors identifiées (devenir des terres extraites) et recommande de compléter le dossier sur ce point.

⁴ Service départemental d'incendie et de secours.

⁵ Les Polychlorobiphényles sont des composés chimiques particulièrement toxiques pour la santé et l'environnement.

- **Impact sur le milieu naturel (faune, flore)**

Le projet consiste à implanter un bâtiment de grande taille, des voiries et des bassins de rétention en lieu et place des pistes abandonnées et des prairies de fauche de l'ancienne base aérienne 128.

Des inventaires de terrain ont été réalisés entre avril et décembre 2017 sur l'emprise de la future ZAC. Ces inventaires au niveau du plateau de Frescaty ont permis d'identifier :

- 23 espèces patrimoniales d'oiseaux et 4 espèces inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux et notamment à l'Est de la parcelle DELTA dans les bosquets conservés ;
- 11 espèces de chauves-souris protégées, notamment au Sud de la parcelle DELTA ;
- des espèces de reptiles protégés, notamment à l'Ouest hors de la parcelle DELTA ;
- aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée ;
- des espèces floristiques invasives (renouée du Japon et Robinier faux acacia).

Le pétitionnaire conclut que, compte tenu de l'absence d'espèces sensibles, de l'absence d'habitats et du maintien des bosquets au Sud Est du site, l'impact du projet sur la faune et la flore est maîtrisé. Cette conclusion est à relativiser dans le sens où elle n'intègre pas l'aménagement global de la ZAC et ses potentiels effets cumulés.

L'Autorité environnementale note les mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le milieu naturel, la faune et la flore :

- préservation des bosquets situés au Sud Est du site ;
- démarrage des travaux de construction en hiver ;
- stockage des terres dans les zones où il est le moins probable de rencontrer des espèces (au Nord et à l'Ouest du site) ;
- gestion des terres en phase travaux pour éviter la dissémination des espèces envahissantes.

- **Impacts sur le paysage**

Le projet consiste à créer sur une ancienne base aérienne un bâtiment de grande taille.

L'Autorité environnementale note les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le paysage :

- le maintien du bosquet situé au Sud-Est ;
- la plantation de 130 arbres de haute-tige en périphérie des zones de stationnement des véhicules légers ;
- l'installation d'une haie sur 4 rangées d'arbres tiges et arbrisseaux de 10 m de part et d'autre de la clôture au niveau des limites Sud-Est, Nord et Ouest (2 500 ml d'arbustes et 30 000 m² d'herbacées) ;
- la plantation d'espèces dépuratives⁶ au niveau des bassins ;
- l'implantation de la partie « Bureaux » du bâtiment à l'Ouest (côté Augny) ;
- un bâtiment aux formes simples et aux couleurs sobres (dégradé de 3 teintes de gris).



vue depuis la RD 68 au sud du site

⁶ Qui participent à l'épuration des eaux.



Vue depuis l'entrée sud d'Augny



Vue depuis Augny – côté Est de la commune

- **Impacts sur les émissions lumineuses**

Le site fonctionnant en 3 × 8 heures, le projet implique l'éclairage du site de nuit afin de répondre aux objectifs de sécurité et d'accessibilité du site et de prévenir les risques de malveillance. Le dossier présente des perspectives nocturnes du projet et une analyse de l'intensité des différentes sources lumineuses.

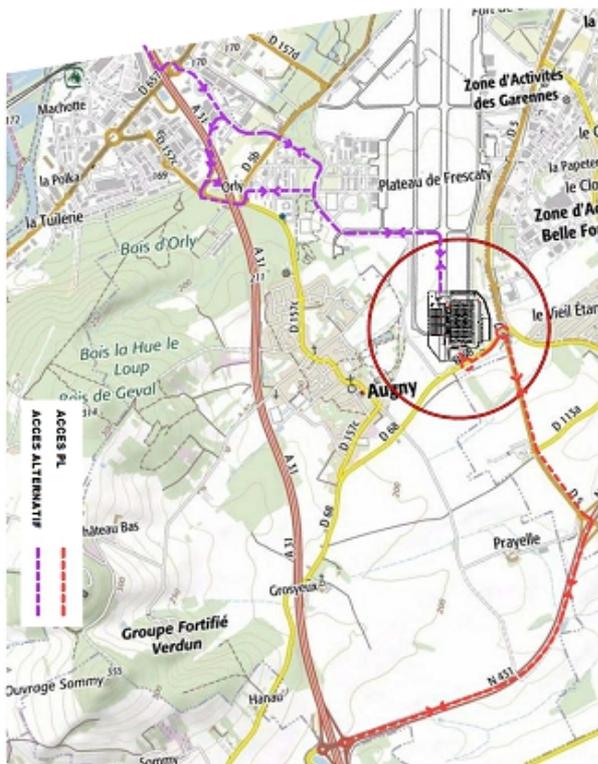


Vue de nuit depuis le sud-ouest du site

L'Ae note les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter l'impact lumineux :

- l'éclairage par LED éclairant en cône les voies de circulation ;
- l'orientation adaptée des cônes lumineux ;
- l'adaptation de l'intensité lumineuse (variateurs et détecteurs de mouvement dans le bâtiment) ;
- la surface vitrée en façade limitée à 12 % ;
- la fermeture de l'éclairage de la zone bureaux de 22h00 à 5h40.

- **Impacts sur le trafic**



Le projet génère un flux supplémentaire de 305 poids lourds et 2100 véhicules légers par jour aux périodes de plus forte activité (fin d'année et juillet). Une étude spécifique relative au trafic a été réalisée par le bureau d'études EGIS pour caractériser l'état initial et l'impact du projet sur le réseau routier départemental et le réseau routier national.

Le projet contribue à une augmentation de 50 à 200 % du trafic au niveau des routes départementales de proximité (RD5 nord, RD5 Sud et RD 68), les pics de trafic induits par le projet se situant en dehors des horaires de fréquentation maximale de ces voies de circulation (période du midi entre 12h30 et 13h30).

Voies d'accès au site

Au-delà des voies desservant directement le site, le dossier précise que ces augmentations de trafic ne généreront pas de difficulté supplémentaire de circulation et représenteront, à l'heure de pointe du midi identifiée comme la plus forte pour le projet (à savoir celle de 12H30 – 13H30), une augmentation de trafic de 1 à 6 % au niveau de l'autoroute A31, de 6 à 7 % sur la RD 657 et 10 à 20 % sur la RN431 rocade Sud-Est de Metz. Le dossier précise que cette pointe de trafic du midi n'est pas celle des pointes de trafic constatées sur l'A31 et la RN431 qui se situent le matin et le soir.

L'Ae note que les échanges en cours et à venir entre le pétitionnaire et Metz Métropole permettront de préciser les aménagements nécessaires au maintien de la fluidité du trafic dans le secteur et que ces parties se sont engagées à la mise en œuvre de ces aménagements, en concertation avec les services de la Direction interdépartementale des routes (DIR) Est et le Conseil Départemental de la Moselle.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec les aménagements routiers qui seront éventuellement nécessaires au maintien de la sécurité et la fluidité du trafic routier et par l'étude de leurs impacts en application de l'article L.122-1 II 5° du code de l'environnement⁷.

⁷ La réglementation (L.122-1 II 5°) précise que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et même en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que les incidences soient évaluées dans leur globalité ». Pour la MRAe, le raisonnement qui conduit à définir le contenu d'un unique projet au sens de l'évaluation environnementale s'appuie sur l'analyse conjointe des liens fonctionnels et des objectifs des opérations qui le constituent. Il faut a priori identifier l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour réaliser et atteindre l'objectif poursuivi et sans lesquels le projet ne serait pas réalisé ou ne

L'Ae note par ailleurs les mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le trafic :

- la mise en place d'une gare routière sur le site et d'un service de navettes ;
- l'incitation au covoiturage et aux mobilités douces (vélo...) ;
- la mise en place d'un Plan de déplacements d'entreprise (PDE).

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser les conditions de fonctionnement du service de navettes (sites desservis, trafic individuel évité...).

- **Impact sur le bruit**

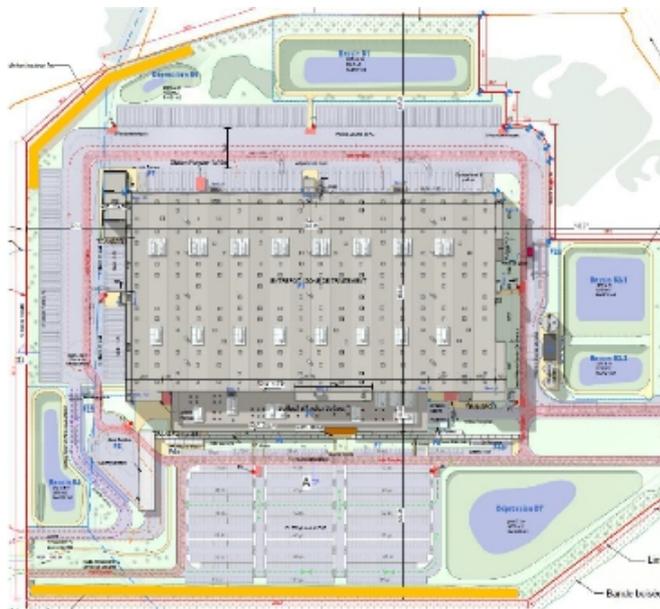
Une étude spécifique relative au bruit a été réalisée par le bureau d'études VENATHEC afin de caractériser l'état initial et de modéliser l'impact du projet en limite de propriété et en zones à émergence réglementée.

Il ressort de cette étude que :

- l'environnement sonore avant l'implantation du projet est bruyant⁸ ;
- l'impact du projet est faible au regard des niveaux sonores actuels.

L'autorité environnementale note les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter les nuisances sonores :

- la mise en place d'un merlon de 2 m de hauteur et 190 m de longueur au Nord Est du site ;
- la mise en place d'un merlon de 2 m de hauteur et 380 m de longueur à l'Ouest du site ;
- la présence de bâtiments fermés ;
- la consigne d'arrêt du moteur des poids-lourds lors des périodes d'attente, de chargement et de déchargement ;
- la vitesse limitée à 15 km/h sur le site ;
- les mesures régulières des niveaux sonores ;



Localisation des merlons (orange)

- la limitation des travaux de construction aux périodes diurnes (6h-21h).
- **Remise en état**

pourrait remplir le rôle pour lequel il est réalisé. Un projet routier peut être la condition première à la faisabilité d'un projet urbain ou d'aménagement. Dans ce cas, l'évaluation environnementale du projet routier et du projet urbain ou d'aménagement associé doit être unique. Les impacts cumulés s'apprécient alors globalement, notamment quand il s'agit de bruit, de pollution de l'eau ou de l'air, ou encore de biodiversité.

⁸ Les émissions sonores actuelles sont générées par les circulations routières sur les RD5 et RD68 et les activités de la ZAC de la Belle Fontaine à Marly. Les niveaux sonores actuels en limite du site se situent entre 42,5 et 70 dB(A) en journée et entre 36 et 62,5 dB(A) la nuit.

L'exploitant prévoit, en cas de cessation de l'activité, la mise en sécurité du site, l'évacuation des déchets et des produits dangereux, l'interdiction d'accès et la surveillance des effets de l'installation sur son environnement, conformément à l'article R.181-43 du code de l'environnement. Pour mémoire, l'usage futur sera déterminé lors de la cessation selon les dispositions des articles R.512-39-1 et suivants du code de l'environnement.

- **Résumé non technique**

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Il fait l'objet d'un document spécifique joint au dossier. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

4. Étude de dangers

4.1. Identification et caractérisation des sources de dangers

L'étude de dangers comprend les potentiels de dangers internes et externes, ceux liés à l'exploitation, aux produits utilisés, à l'environnement naturel, humain et industriel auxquels sont associés la nature du danger, le phénomène redouté et les mesures de réduction du potentiel de danger.

4.2. Identification des enjeux

Le dossier décrit les enjeux autour du site (établissements et populations pouvant être concernés par les aléas). En particulier, le site est situé :

- dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) en création ;
- à proximité de plusieurs axes de communication (RD5, RD68).

4.3. Quantification et hiérarchisation des phénomènes dangereux examinés

L'analyse préliminaire des risques a abouti à retenir 3 scénarios d'incendie :

- incendie dans la zone de convoyage P1 ;
- incendie dans les étages de stockage dynamique P2 à P4 ;
- incendie généralisé de l'entrepôt.

Le pétitionnaire a justifié l'utilisation du logiciel FLUMILOG pour la modélisation des flux thermiques malgré les dimensions atypiques de l'entrepôt et la présence d'un bâtiment multi-étages.

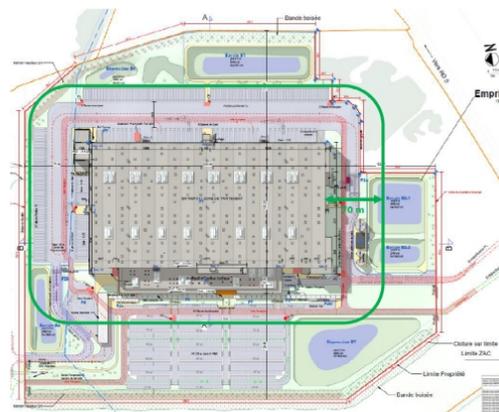
L'Autorité environnementale prend note qu'une tierce expertise a été réalisée par l'INERIS⁹ sur la pertinence du logiciel FLUMILOG pour la modélisation des effets d'un incendie généralisé dans le bâtiment et du système de ventilation retenu pour le désenfumage du bâtiment.

⁹ Institut national de l'environnement industriel et des risques.

Il ressort qu'aucun effet thermique ne sort du site et que la dispersion atmosphérique des fumées d'incendie n'induirait pas d'effets toxiques à l'extérieur du site.



Plan des zones de danger - effets thermiques en cas d'incendie généralisé de l'entrepôt



Plan des zones de danger - effets toxiques suite à un incendie

L'Autorité environnementale s'est interrogée sur les conditions de stationnement des poids lourds en attente de chargement ou de déchargement, notamment si les temps d'attente étaient longs du fait, par exemple, de l'interdiction de circulation des poids-lourds le week-end. Le dossier précise à cet effet que ce risque particulier est inclus dans l'évaluation du risque lié à un incendie généralisé de l'entrepôt. La zone d'attente des poids-lourds, quant à elle, ne se trouve ni en bordure du site, ni à proximité des bâtiments.

4.4. Demande d'aménagements

Plusieurs aménagements aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts sont demandés par le pétitionnaire, comme le permet l'article 4 de cet arrêté ministériel :

- les caractéristiques de stabilité et résistance au feu des structures ;
- le système de désenfumage de l'entrepôt ;
- le compartimentage et les dimensions des cellules ;
- les dimensions des îlots de stockage ;
- la distance maximale pour atteindre une issue de secours.

Pour cela, des études spécifiques ont été réalisées par le bureau d'études EFECTIS pour justifier le dimensionnement du bâtiment et l'atteinte des objectifs de mise en sécurité des personnes, de protection de l'environnement, d'assurer la maîtrise des effets sur les tiers, de prévenir les incendies et leur propagation et de permettre la sécurité et les bonnes conditions d'intervention des secours :

- étude d'ingénierie de désenfumage et d'évacuation ;
- étude du mode de ruine de la structure et résistance au feu.

4.5. Identification des mesures prises par l'exploitant

Les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter les risques et assurer la sécurité sont :

- la mise en place d'un réseau de sprinklage dimensionné pour éteindre l'incendie et alimenté par une réserve d'eau dédiée (2 cuves de 630 m³) et fonctionnant de manière autonome ;

- la mise en place de moyens de lutte contre l'incendie (extincteurs, robinets d'incendie armés, réseau sur-pressé de 9 poteaux incendies alimenté par une réserve d'eau dédiée de 1440 m³) ;
- la limitation des hauteurs de stockage à 2,5 m ;
- la présence d'un système de détection automatique d'incendie par aspiration ;
- la présence d'un mur coupe-feu REI 120 entre la partie bureaux et la partie exploitation du bâtiment ;
- la présence, entre les étages, de planchers coupe-feu REI 60 au centre du bâtiment et de planchers coupe-feu REI 90 en périphérie du bâtiment ;
- la télé-surveillance ;
- les robots équipés d'un système de suivi de la température ;
- le poste de garde et télésurveillance ;
- la réalisation d'un Plan d'Opération Interne (POI) comprenant un plan de défense incendie.

4.6. Résumé non technique de l'étude de dangers

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement, l'étude de dangers est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente clairement le projet, les différentes thématiques abordées dans le dossier et les conclusions de l'étude.

Metz, le 8 août 2018

Pour la Mission régionale d'autorité
environnementale,

le président, P/I


Eric TSCHITSCHMANN