



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction et d'exploitation d'un
entrepôt logistique
à Ensisheim (68) porté par la société EUROVIA 16 Project**

n°MRAe 2019APGE100

| | |
|--|---|
| Nom du pétitionnaire | EUROVIA 16 Project |
| Commune(s) | ENSISHEIM |
| Département(s) | Haut-Rhin |
| Objet de la demande | Projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique |
| Date de saisine de l'Autorité Environnementale | 1 ^{er} octobre 2019 |

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 construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique de la société EUROVIA 16 Project à Ensisheim, 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 du Haut-Rhin le 1er octobre 2019.

Conformément aux dispositions de l'article R.181-19 du code de l'environnement, le Préfet du département de la Marne a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 17 octobre 2019, en présence de Florence Rudolf, André Van Compernelle et de Gérard Folny, membres associés, d'Alby Schmitt, membre permanent et président de la MRAe, Yannick Tomasi, Eric Tschitschmann et Jean-Philippe Moretau, 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 EUROVIA 16 Project² sollicite l'autorisation d'exploiter un entrepôt logistique sur la commune d'Ensisheim à une dizaine de kilomètres au nord de Mulhouse. Le projet d'une surface de 16 ha se situe dans le Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace (P.A.P.A. – tranche n°2³), directement relié à l'A35 par un échangeur existant via la route départementale n°2 (RD2). Il est prévu un réaménagement de cet échangeur et la réalisation d'une déviation de la RD2 qui amélioreront la desserte de ce parc d'activités. Ces projets connexes portés par le Conseil départemental du Haut-Rhin ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2010, prorogée en 2018, sans qu'il ne soit précisé le calendrier de leur réalisation.

Le projet consiste en la construction d'un entrepôt de 44 000 m² au sol sur 4 niveaux et d'une hauteur voisine de 23 mètres. La demande déposée par l'exploitant relève d'une autorisation sans évaluation environnementale au titre des installations classées (nature et quantité des produits stockés et des activités d'entreposage) et ne relève pas de la directive Seveso. Sa construction nécessite un permis de construire. C'est au titre de ce dernier que l'avis de l'Autorité environnementale est obligatoire⁴.

Eurovia 16 Project louera le bâtiment à une entreprise de logistique et commerce. L'entrepôt fonctionnera de manière continue (24 h/24 et 7 j/7) avec la présence simultanée de nombreux personnels d'exploitation et du fait d'une robotique avancée.

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

- **sur le choix du site d'implantation :**

- le trafic routier et les nuisances induites ;
- le paysage, les émissions lumineuses ;
- la gestion des eaux pluviales au droit du site et la protection de la nappe ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;

S'y ajoutent en impact intermédiaire :

- le milieu naturel et la biodiversité ;
- les impacts sur le sol et le sous-sol (pollution chimique et sismicité).

- **sur le risque d'incendie et ses conséquences en matière sanitaire et environnementale**, notamment celles liées à la dispersion des fumées et la capacité réelle du réseau public d'eau potable à maintenir le service d'adduction d'eau tout en permettant l'apport d'un débit et d'une pression suffisants pour les services de secours.

L'Ae s'est d'abord interrogée sur la possibilité de construire un entrepôt sur la tranche n°2 du P.A.P.A. alors qu'elle a recommandé à la commune dans son avis relatif à cette tranche « une nouvelle saisine de l'Ae à partir d'une étude d'impact réactualisée et complétée portant sur l'ensemble du P.A.P.A. et intégrant les réponses à ses recommandations ».

L'Ae relève ensuite des insuffisances importantes dans le contenu général du dossier ; les principales sont les suivantes :

- l'articulation et la cohérence du projet avec les documents de planification d'ordre supérieur sont insuffisamment traitées ; il est de même pour son articulation avec le P.A.P.A. ;
- il ne mentionne pas les solutions de substitution raisonnables prévues à l'article R.122-

² La société EUROVIA 16 Project a été créée en septembre 2019 pour porter le projet de construction et d'exploitation de l'entrepôt. Il s'agit d'une filiale à 100 % du groupe LCP Hold Co Lux, holding du groupe Logistics Capital Partners (LCP) spécialisé dans le développement et la gestion de bâtiments logistiques et industriels opérant dans 6 pays européens.

³ La tranche n°2 du P.A.P.A. a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 8 octobre 2019 : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019apge95.pdf>

⁴ Surface de plancher du bâtiment supérieure à 40 000 m² – article R.122-2 du code de l'environnement – rubrique 39 de l'annexe.

5 II 7°, à la fois sur le choix du site, son aménagement et sur ses modalités d'approvisionnement ;

- les impacts du projet sur les thématiques environnementales « trafic routier », « bruit », « paysage », « gestion des eaux pluviales », « gaz à effet de serre » et « changement climatique » et sur les conséquences d'un incendie : propagation d'un nuage de fumées, avec la présence de panneaux photovoltaïques en toiture et une disponibilité en eau non démontrée, méritent d'être mieux étudiés.

Tout comme elle l'a fait dans son avis sur le P.A.P.A., l'Ae recommande au maître d'ouvrage compétent de réaliser les infrastructures d'amélioration de la desserte de la zone avant de permettre la construction d'activités logistiques.

L'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire :

- ***sur le choix du site d'implantation :***
 - ***de compléter son dossier par la démonstration de la compatibilité et la cohérence du projet avec tous les documents de planification d'ordre supérieur et avec les dispositions inscrites dans le P.A.P.A. ;***
 - ***de justifier le choix d'implantation du projet par comparaison avec d'autres sites possibles, d'autres choix d'aménagement et d'approvisionnement en cohérence avec les objectifs et les règles du SRADDET en la matière ;***
 - ***d'élargir son étude acoustique au trafic entre son site, la connexion aux axes routiers structurants (A35) et les maisons situées à proximité ;***
 - ***de compléter l'étude d'intégration paysagère de son projet ;***
 - ***de présenter un bilan global des émissions de GES qui intègre les transports routiers en précisant les hypothèses de leur évaluation ;***
- ***sur le risque d'incendie :***
 - ***de préciser comment les eaux d'extinction d'incendie pourront être dirigées vers un seul bassin alors que le site est divisé en 3 bassins versants et d'apporter des éléments justifiant de l'efficacité des systèmes d'épuration des eaux de ruissellement ;***
 - ***de compléter son dossier par une présentation de la propagation d'un nuage résultant d'un incendie et d'examiner l'ensemble de ses impacts potentiels et des effets à plus long terme de ces pollutions ;***
 - ***de s'assurer auprès du gestionnaire du réseau public d'adduction d'eau de la capacité du réseau et des réservoirs publics à alimenter au débit réglementaire les poteaux d'incendie pendant toute la durée d'un événement accidentel ;***
 - ***de prévoir les moyens de prélèvements et d'analyses à mettre en œuvre rapidement dès la survenue d'un incendie permettant d'évaluer sa gravité environnementale et ses modalités de gestion.***

D'un point de vue général, l'Ae s'est interrogée sur les conséquences environnementales du développement du commerce en ligne qui génère la construction de nombreux et très grands entrepôts dans les territoires, sans disposer à ce jour d'un bilan environnemental de cette filière qui intégrerait les thématiques suivantes :

- le choix de l'implantation des entrepôts : la consommation d'espaces naturels et agricoles et son impact paysager, la participation à la désertification des centres bourgs, l'augmentation du trafic routier et de ses nuisances (pollution, bruit, émission de gaz à effet de serre...), les infrastructures multimodales disponibles et potentiellement mobilisables, les besoins en énergie... ;

- les conséquences du risque incendie : le risque accidentel lié à l'incendie d'entrepôt est un sujet dont l'actualité (Lubrizol à Rouen) a montré toutes les conséquences territoriales potentielles et la statistique nationale est préoccupante : 207 événements recensés au niveau national sur la période 2009 – 2016⁵. Les mesures de prévention des risques doivent être à la hauteur des enjeux, particulièrement sur la capacité d'extinction du feu et donc de la ressource en eau réellement disponible, et sur les capacités d'analyses post accident.

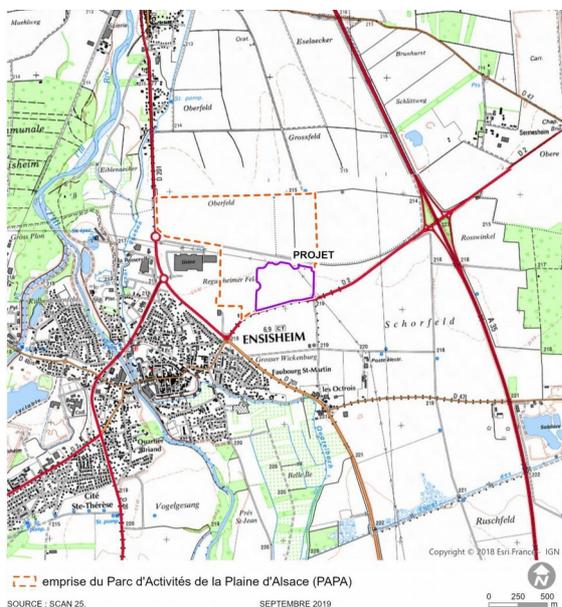
L'Ae recommande aux services des ministères compétents en charge des questions d'aménagement du territoire, de gestion des risques anthropiques et d'énergie, de produire une analyse nationale des équipements logistiques pour présenter un bilan environnemental global qui permettrait d'éclairer les porteurs de projets, les territoires et le public.

5 https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/wp-content/uploads/2017/10/Note_entrepots_JFM_FR_vfinale_09102017.pdf

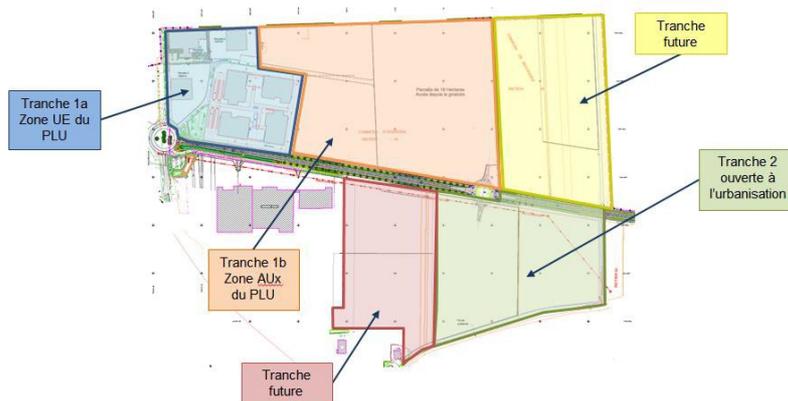
B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le projet se situe dans le Parc d'Activités de la Plaine d'Alsace (PAPA – tranche n°2⁶) en cours de création sur les communes d'Ensisheim et de Régisheim dans le Haut-Rhin. Il consiste à construire et exploiter un bâtiment logistique de grande dimension, sur un terrain de près de 16 ha aujourd'hui en zone agricole.



Périmètre du projet



Périmètre du PAPA

L'installation projetée répond au service de commerce en ligne avec des délais de traitement de commandes très courts et le déploiement d'une logistique pilotée informatiquement et fortement automatisée. Ce nouveau mode de commerce fait appel à une importante main d'œuvre pour la préparation des colis : plus de 1800 personnes travailleront sur le site (600 personnes sur 3 postes et une cinquantaine de personnels administratifs).

La plateforme doit accueillir un seul bâtiment logistique de 4 niveaux au sein desquels seront réalisés la réception de produits, leur stockage automatisé, leur reconditionnement, la préparation des commandes et leur expédition.

Le bâtiment présente une superficie de près de 44 000 m² au sol (286 m x 153 m) et comprendra 4 niveaux pour une hauteur de 23 m.

La demande déposée par l'exploitant relève d'une autorisation sans évaluation environnementale au titre des installations classées (nature et quantité des produits stockés et des activités d'entreposage), et ne relève pas de la directive Seveso. Sa construction nécessite un permis de construire. C'est au titre de ce dernier que l'avis de l'Autorité environnementale est obligatoire⁷.

Le stockage proprement dit s'effectue dans les 3 niveaux supérieurs (R+1 à R+3), le rez-de-chaussée (R) étant destiné à la réception, la préparation et l'expédition des produits.

L'exploitation des niveaux R+1 à R+3 est réalisée par des robots, sans présence humaine (hors maintenance) dans l'espace de stockage : les produits à stocker sont réceptionnés au rez-de-chaussée puis convoyés vers les niveaux supérieurs par des trémies et monte-charges.

6 La tranche n°2 du PAPA a fait l'objet d'un avis de la MRAE en date du 8 octobre 2019 : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019page95.pdf>

7 En raison d'une surface de plancher du bâtiment supérieure à 40 000 m² – article R.122-2 du code de l'environnement – rubrique 39 de l'annexe.

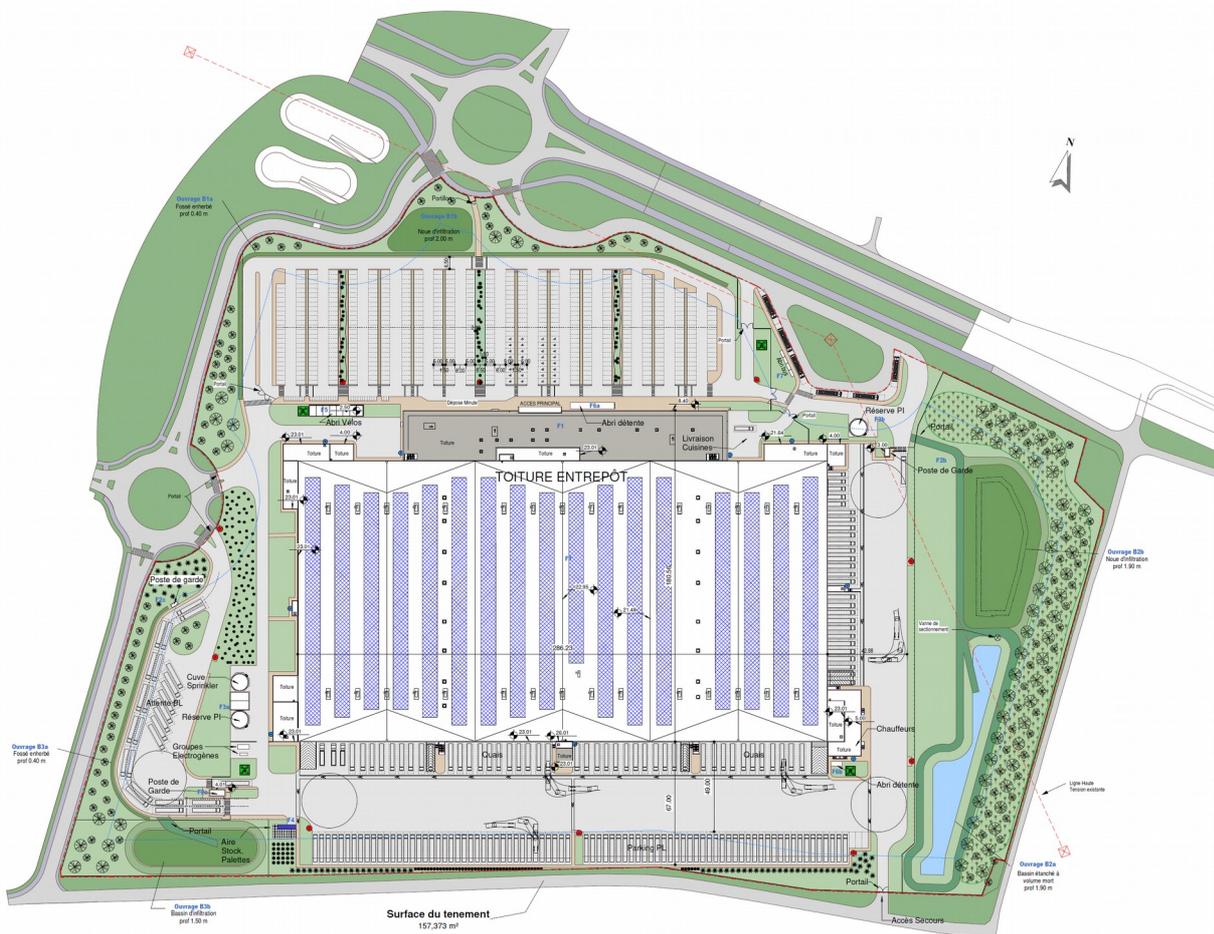
Pour la préparation des colis à expédier, les marchandises sont sorties des espaces de stockage R+1 à R+3 par les robots et convoyées jusqu'aux postes de travail des opérateurs situés en périphérie de chacun de ces niveaux.

Le volume total de l'entrepôt est de 915 690 m³. Le dossier précise que n'y seront entreposés au plus que 107 000 m³ de matières, produits ou substances combustibles.

Même si le bâtiment prévoit une construction sur 4 niveaux, ***l'Ae*** relève que son taux de remplissage est très faible (moins de 12 %) et ***recommande au pétitionnaire une meilleure justification de taux remplissage et à défaut, une réduction des espaces consommés.***

Le bâtiment principal est complété par des bureaux, locaux sociaux et locaux techniques ; ces derniers consistent en un local abritant les pompes du système de sprinklage⁸ et leurs réserves associées et en 4 locaux abritant des transformateurs électriques.

Dans l'enceinte du projet, se trouvent un espace de stockage de palettes entouré d'un mur doublé d'un rideau végétal dense, des voiries et parkings pour les poids lourds et les véhicules des personnels, 3 bassins d'infiltration des eaux pluviales et un bassin de confinement des eaux d'extinction incendie.



Plan d'ensemble du projet

8 Installation fixe automatique d'aspersion d'eau.

Le pétitionnaire projette de mettre en place des panneaux photovoltaïques sur environ 30 % de la surface de la toiture, dont la production électrique sera destinée à l'autoconsommation.

Le projet bénéficiera d'un réaménagement de l'échangeur de l'A35 et de la réalisation d'une déviation de la RD2 qui amélioreront sa desserte. Ces projets connexes portés par le Conseil départemental du Haut-Rhin ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2010, prorogée en 2018, sans qu'il ne soit précisé le calendrier de leur réalisation.

Des arrêts/abris de cars sont prévus sur la voie publique proche pour le transport en commun des personnels.

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 et conclut à la conformité et à la compatibilité du projet avec :

- le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Centre Haut-Rhin est en cours d'élaboration ; son projet a été arrêté le 28 mai 2019. Le projet EUROVIA 16 Project s'inscrit dans la zone 1AUe1 du PLUi, correspondant aux secteurs d'extension en faveur du développement économique ;
- le Schéma de cohésion territoriale (SCoT) Rhin-Vignoble-Grand Ballon approuvé le 16 décembre 2016 ;
- le Schéma régional de cohérence écologique d'Alsace (SRCE) ;
- le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du Bassin Rhin-Meuse (SDAGE) approuvé par arrêté du 30 novembre 2015 ;
- le Schéma d'aménagement général des eaux (SAGE) III-Nappe-Rhin approuvé par arrêté du 1^{er} juin 2015 ;
- le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE).

L'Ae relève que le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Centre Haut-Rhin n'étant pas encore en vigueur, le document d'urbanisme applicable est le PLU communal actuel. Ce PLU n'autorise pas à ce jour la réalisation du projet. L'Ae a été saisie le 8 août 2019 par la commune d'Ensisheim pour sa modification dont l'objet est de permettre l'urbanisation de la tranche n°2 du P.A.P.A. et l'autorisation du présent permis de construire. **Au vu du présent avis, l'Ae s'interroge sur la nature de ces modifications qui ne doivent en aucun cas porter atteinte à l'environnement en application du principe de non-régression inscrit à l'article L.110-1 du code de l'environnement⁹.**

L'Ae relève des incohérences entre le dossier et celui du P.A.P.A., notamment sur des questions de forme (dénomination des voies d'accès au site) et de fond (désignation des corridors écologiques retenus pour l'analyse environnementale).

Si le dossier présente – de manière très succincte – la compatibilité du projet avec le SRCAE, ***l'Ae note que l'analyse de cohérence du projet avec le SRCAE n'est en revanche pas présentée et recommande au pétitionnaire de compléter son dossier par celle-ci en reprenant toutes les orientations pertinentes du SRCAE.***

⁹ Extrait de l'article L.110-1 du code de l'environnement :

« 9° Le principe de non-régression, selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment ».

L'exploitant indique dans son dossier que son projet est de plus cohérent avec les objectifs stratégiques du SDAGE. Cependant l'Ae note que certaines caractéristiques du projet ne sont pas en cohérence avec les objectifs de ce schéma. Ainsi, le SDAGE prévoit que les rejets en eau soient traités conformément à la réglementation en vigueur : en matière de traitement des eaux de ruissellement, celle-ci prévoit un traitement par séparateur d'hydrocarbures.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser son analyse de compatibilité avec le SDAGE, en particulier pour les orientations T5C-O1 et TC5-O2¹⁰.

Il en est de même avec le SAGE III-Nappe-Rhin. Le projet, bien que situé hors de périmètre de protection de captage en eau potable, ne peut être considéré comme n'ayant pas d'effet sur la qualité de la nappe d'Alsace. Il aura en effet un impact sur sa recharge locale compte tenu de la forte imperméabilisation de plusieurs hectares du sol et du fait de rejets par infiltration d'eaux pluviales pour lesquelles l'Ae s'est interrogée sur l'efficacité de leur traitement (Cf. paragraphe 3.2.3. ci-après). **L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser la compatibilité de son dossier avec le SAGE III-Nappe-Rhin.**

L'exploitant a par ailleurs limité l'analyse de son projet avec le SCoT Rhin-Vignoble-Grand Ballon uniquement pour la biodiversité (trames verte et bleue). L'Ae rappelle que la compatibilité et la cohérence avec les plans et schémas doivent être étudiées pour l'ensemble des composantes de ces documents de planification. **L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter son dossier par la présentation de l'articulation de son projet avec toutes les composantes du SCoT Rhin-Vignoble-Grand Ballon.**

L'Ae regrette que le dossier ne fasse pas l'analyse de sa cohérence avec le projet de SRADDET Grand Est arrêté, notamment concernant les objectifs et règles relatifs à la mobilité (règles n° 28, n°30), l'imperméabilisation des sols (n°25), à la qualité de l'air (n°6) et au changement climatique (n°1, n°4).

La Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin a engagé de manière volontaire l'élaboration d'un Plan Climat Air Énergie (PCAET). L'Ae regrette que le dossier ne fasse pas l'analyse de sa cohérence avec la stratégie envisagée pour le PCAET.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Le secteur des « trois frontières », Suisse, Allemagne, France, a été privilégié au regard du périmètre de livraison pressenti. La Suisse et l'Allemagne ont été écartées compte tenu respectivement du coût de la main d'œuvre et de sa disponibilité.

L'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit contenir : *« Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».*

Le dossier indique que, considérant le secteur français, le P.A.P.A. a été préféré à d'autres terrains pour, notamment, l'existence d'un bassin d'emplois dans la région de Mulhouse, la disponibilité de la surface foncière, la compatibilité du projet avec les orientations d'urbanisme, les accès faciles limitant les nuisances induites, l'absence de pollution des sols, la qualité géotechnique des terrains, l'absence d'enjeux écologiques significatifs et l'éloignement des zones naturelles remarquables, l'exclusion de plans de prévention des risques technologiques ou naturels et, enfin, l'adhésion locale de la commune et de la collectivité au projet.

10 Orientations relatives au traitement des eaux rejetées (pluviales et usées) et à la capacité du réseau d'eau potable.

En revanche, le dossier ne mentionne pas les solutions de substitution raisonnables prévues à l'article R.122-5 II 7° précité, à la fois sur le choix du site, son aménagement et sur ses modalités d'approvisionnement. L'Ae relève également que cette justification présente des incohérences avec l'analyse des enjeux présentée dans l'étude d'impact et la réalité de la situation existante :

- le dossier fait état d'une pollution des sols aux hydrocarbures et aux métaux (paragraphe 3.3.4 de l'étude d'impact) ; l'Autorité environnementale s'est interrogée sur l'origine de cette pollution ;
- il ne peut être considéré que les accès au site sont « faciles » à partir du moment où il est prévu de réaménager l'échangeur avec l'A35 et de dévier la RD2 actuelle pour améliorer la desserte du site.

L'Ae recommande au pétitionnaire de justifier le choix d'implantation du projet par comparaison avec d'autres sites possibles, d'autres choix d'aménagement et d'approvisionnement en cohérence avec les objectifs et les règles du SRADDET en la matière.

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. Le dossier présente une analyse des enjeux environnementaux, de l'état initial, de la sensibilité et de ses évolutions dans la zone d'étude. Le périmètre d'étude autour du site apparaît suffisant pour appréhender les enjeux du territoire et les effets du projet sur l'environnement. Le dossier présente les méthodes utilisées pour caractériser l'état initial (consultation des services administratifs, recueil des données disponibles sur les différentes bases thématiques, réalisation d'études spécifiques).

L'Ae regrette que l'étude d'impact du projet ne précise pas sa contribution propre aux impacts globaux du P.A.P.A. (état initial du sol, trafic routier et ses nuisances, consommation d'espaces agricoles...) et qu'elle ne prenne pas en compte les recommandations de l'avis de l'Ae sur ce dernier.

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

Les principaux enjeux environnementaux (hors risques accidentels) identifiés par l'Autorité environnementale portent sur :

- le trafic routier et les nuisances induites ;
- le paysage, les émissions lumineuses ;
- la gestion des eaux pluviales au droit du site et la protection de la nappe ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique.

S'y ajoutent en impact intermédiaire :

- le milieu naturel et la biodiversité ;
- les impacts sur le sol et le sous-sol (pollution chimique et sismicité).

Les autres enjeux ont été étudiés et amènent aux conclusions suivantes :

- impact sanitaire : excepté la composante sonore étudiée ci-après avec le trafic, le projet en fonctionnement normal n'a pas de rejets air ou eau susceptibles de présenter un risque pour la santé humaine ;
- la préservation du patrimoine culturel et archéologique : le projet est situé hors périmètre

de protection de bâtiments classés ou remarquables et la construction du projet sera précédée de fouilles archéologiques.

Les principaux enjeux liés aux risques accidentels sont traités au paragraphe 4. ci-après.

3.2.1. Le trafic routier et les nuisances induites

Le trafic routier

Les effets du projet sur le trafic routier ont été analysés dans le cadre plus large de l'évaluation environnementale du P.A.P.A.. Actuellement, le trafic routier lié aux premières activités industrielles et commerciales du secteur, traverse ou longe une partie des secteurs urbanisés de la commune d'Ensisheim, entraînant gêne et nuisances pour les habitants.

L'implantation de nouvelles entreprises va générer une augmentation de trafic significative, en termes de quantité, mais également de rythmes de circulation ; le projet contribuera lui-même à ces changements : 611 véhicules légers par poste et 300 poids lourds par jour. Ces trafics ne sont pas rapportés aux trafics actuels (VL et PL) des routes du secteur, notamment de la RD 2, et il n'est pas précisé leurs impacts propres sur les nuisances occasionnées.

Les mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le trafic routier sont :

- la réalisation d'un plan de déplacement d'entreprise ;
- la mise en service de navettes de cars pour le transport des salariés pour réduire la circulation des véhicules légers ;

Par ailleurs, d'autres aménagements vont être réalisés dans le cadre du P.A.P.A. :

- l'aménagement de voies de circulation douce (pistes cyclables) ;
- la création d'un barreau de liaison entre l'autoroute A35 et la RD2 par le Conseil départemental.

Alors même que l'exploitant annonce des mesures en matière de transport en commun et de mobilités douces, l'Ae regrette que le trafic de VL retenu soit celui qui est le plus élevé, à savoir le nombre total de salariés par poste comptés individuellement, ce qui conduit notamment à surdimensionner les espaces de stationnement, sans avoir cherché à les réduire pour inciter à l'usage d'autres modes de transports que l'utilisation de la voiture.

L'Ae recommande au pétitionnaire de réduire le dimensionnement du stationnement VL et d'adapter le plan de déplacements d'entreprise prévu en conséquence et d'engager une démarche d'élaboration d'un plan de déplacements interentreprises.

Concernant la situation de saturation globale et l'intérêt de créer un nouveau barreau, l'Ae considère que la déclaration d'utilité publique délivrée est la preuve de la nécessité de réaliser des aménagements routiers importants sur ce secteur.

Tout comme elle l'a fait dans son avis sur le P.A.P.A., l'Ae recommande au maître d'ouvrage compétent de réaliser les infrastructures d'amélioration de la desserte de la zone avant de permettre la construction d'activités logistiques.

Le bruit

L'étude comprend la réalisation d'un diagnostic acoustique du site par des mesures de niveaux sonores, le calcul de l'impact de la future plateforme et la vérification des seuils réglementaires.



Simulation des niveaux acoustiques de la plateforme sur la période « jour » de 7 h à 22 h

D'après les résultats de l'étude, les niveaux sonores en limite de propriété du site et les émergences au droit des zones à émergence réglementée ne seront pas dépassés compte tenu des consignes d'arrêt des moteurs lorsque les PL seront en stationnement.

L'Ae regrette que cette analyse des impacts sonores n'ait été réalisée que pour le site lui-même sans prise en compte de son intégration dans une zone plus large.

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer que sa contribution a bien été intégrée à l'étude acoustique du P.A.P.A.

Par ailleurs, faute d'éléments sur les nuisances sonores liées au trafic, en particulier PL inhérent au projet, ***l'Ae recommande au pétitionnaire d'élargir son étude acoustique au trafic entre son site, la connexion aux axes routiers structurants (A35) et les maisons situées à proximité.***

3.2.2. Le paysage, les émissions lumineuses

Le paysage

Le projet Eurovia 16 Project est la construction d'un entrepôt de très grande taille en un seul volume. Il est situé dans un secteur de plaine, dépourvu d'éléments topographiques marquants.



Perspective architecturale depuis le nord – la silhouette à droite symbolise le volume d'un autre projet logistique déjà autorisé (EUROVIA15)



Vue proche

Le dossier présente les solutions architecturales retenues pour limiter l'impact paysager dans son environnement en s'appuyant sur quelques vues proches et lointaines de l'intégration du projet dans un environnement agricole.

L'Ae regrette que la prise en compte des impacts sur le paysage ne soit étudiée qu'en termes d'objectif d'intégration du bâtiment. De plus, elle relève que l'aspect visuel des plantations apparaissant sur les photomontages représentent des arbres d'une taille correspondant à celle atteinte après plusieurs décennies, les rendant non réalistes pendant de nombreuses années.

Elle recommande au pétitionnaire de :

- ***compléter son étude d'intégration paysagère, tant en termes de distances que de points de vue, avec et sans les mesures visant à réduire l'impact paysager et avec des aménagements paysagers réalistes ;***
- ***prendre en compte l'environnement actuel de la zone d'implantation mais également le contexte futur du P.A.P.A. ;***
- ***s'assurer de la cohérence de son projet avec les dispositions relatives à l'intégration paysagère imposées par le P.A.P.A.***

L'Ae considère qu'un tel projet dans un tel environnement nécessite une approche paysagère approfondie, avec une analyse de l'ensemble des points marquants de ce territoire selon les distances de vue du projet, de jour et de nuit. À ce titre, l'Ae signale qu'elle a publié dans son document « les points de vue de la MRAe Grand Est¹¹ » ses attentes sur le contenu d'une telle étude.

Les émissions lumineuses

Le projet prend en compte les prescriptions de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances 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.

11 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>



Perspective architecturale de nuit

L'ensemble des mesures prévues par le pétitionnaire sont en accord avec la mesure d'évitement R14 « réduire les pollutions lumineuses » définie dans l'étude d'impact du P.A.P.A. alors même que le projet induira un éclairage nocturne constant.

Faute d'éléments sur l'incidence des émissions lumineuses sur la faune, l'Ae recommande au pétitionnaire d'élargir l'analyse des impacts menée vis-à-vis des riverains à l'analyse des impacts sur la trame noire¹².

3.2.3. La gestion des eaux pluviales au droit du site et la protection de la nappe

Aucun cours d'eau permanent ou temporaire n'est situé à proximité du site. La nappe d'Alsace, particulièrement sensible, n'est qu'à une profondeur d'environ 10 mètres. Son aquifère peut être moins profond (6 m). Cet aquifère est très vulnérable et soumis à une forte pression anthropique. Le projet est consommateur d'eau pour les usages domestiques (sanitaires, entretien des locaux, arrosage des espaces verts) et pour l'alimentation des réserves d'eau d'extinction incendie. Le projet ne sera pas à l'origine de production d'eaux usées industrielles (uniquement eaux usées domestiques et eaux pluviales).

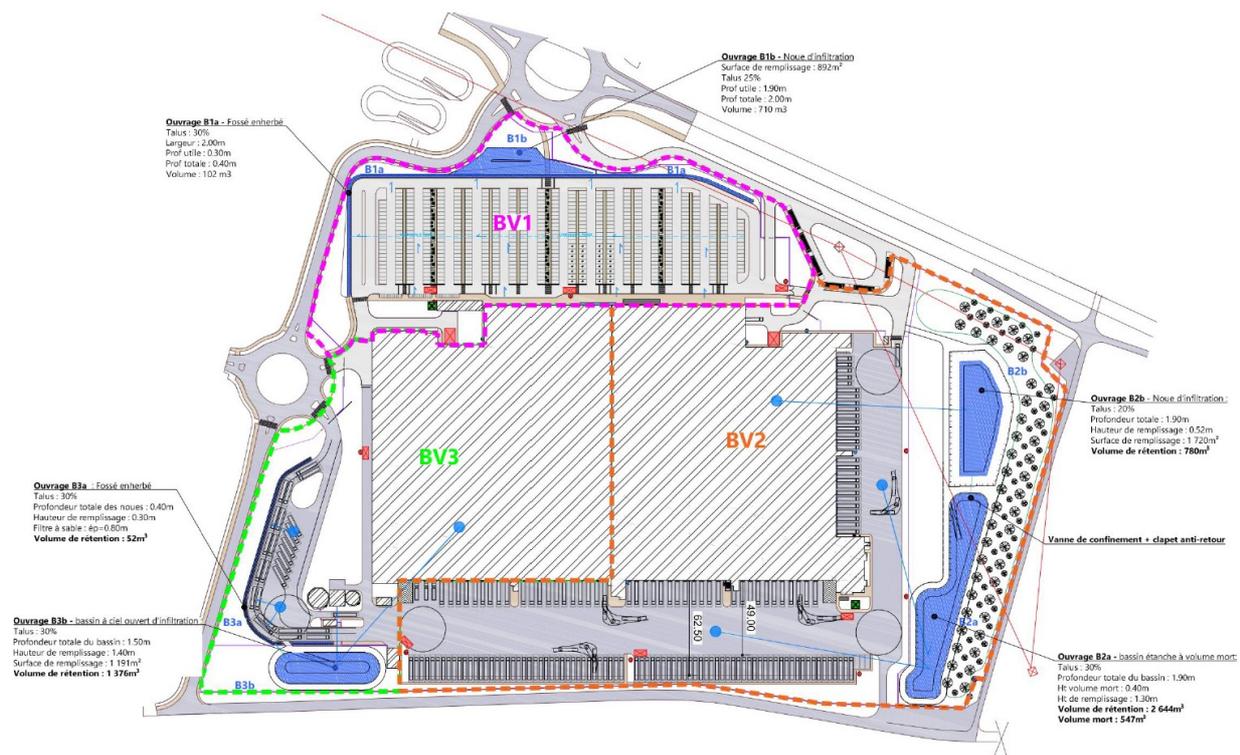
L'implantation d'un entrepôt et des équipements associés (quais, voiries, parking) conduit à imperméabiliser environ 65 % du site, ce qui nécessite de gérer les quantités d'eaux pluviales supplémentaires ruisselant sur l'ensemble de la plateforme.

L'Ae constate que le projet conduit à une imperméabilisation importante du site à l'encontre de la règle n°25 du projet de SRADDET arrêté qui limite l'imperméabilisation des sols des projets d'aménagement et qui demande des compensations à hauteur de 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural.

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer, en lien avec l'aménageur du P.A.P.A., que le projet P.A.P.A. a prévu les mesures de compensation adéquates, à l'échelle de la Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin, permettant de respecter la règle n°25 du SRADDET arrêté concernant l'imperméabilisation des sols et, à défaut, de présenter des aménagements permettant de réduire l'imperméabilisation des sols.

Le projet prévoit une infiltration des eaux pluviales avec ou sans traitement particulier, selon leur nature. La gestion des eaux pluviales du site est organisée en 3 bassins versants différenciés (BV1, BV2 et BV3).

¹² La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par la faune nocturne.



Les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur les eaux superficielles sont :

- la création de 3 bassins non étanches (1 par versant) : « B1b » de 710 m³ ; « B2b » de 780 m³ et « B3b » de 1376 m³ pour récupérer les eaux pluviales de voiries, des parkings de véhicules légers et des poids-lourds ;
- la création d'un 4^e bassin étanche « B2a » de 2 644 m³ pour la rétention des eaux d'extinction d'incendie ou d'une pollution accidentelle ;
- la récupération de l'eau de pluie provenant des toitures dans une cuve d'un volume de 60 m³ afin de l'utiliser pour l'arrosage des espaces verts et l'alimentation d'une partie des sanitaires de l'établissement ; l'évacuation du surplus de ces eaux non susceptibles d'être polluées, lorsque la cuve sera pleine, sera assurée par infiltration au travers les 2 bassins « B2b » et « B3b » ;
- des traitements avant infiltration, différents selon les bassins « Bxb » :
 - « B1b » alimenté par un fossé enherbé non étanche (phyto-traitement) ;
 - « B2b » dispose en amont du bassin étanche « B2a » ;
 - « B3b » alimenté par un fossé enherbé non étanche (phyto-traitement) disposant d'un filtre à sable.

L'Ae s'étonne que le projet soit segmenté en 3 bassins versants distincts, mais que l'orientation des eaux d'extinction d'un incendie soit réalisée sur un seul bassin. Elle s'interroge également sur l'impact de ces eaux sur les installations de traitement.

Elle recommande au pétitionnaire de préciser comment les eaux d'extinction d'incendie pourront être dirigées vers un seul bassin alors que le site est divisé en 3 bassins versants et de s'assurer que les eaux d'extinction d'un incendie ne remettent pas en cause l'efficacité ultérieure de la filière de traitement prévue dans ce bassin.

L'Ae s'interroge également sur l'adéquation des traitements envisagés compte tenu des polluants attendus des eaux de ruissellement sur les voiries (notamment hydrocarbures) et sur leur performance réelle.

Faute d'éléments probants sur l'efficacité des traitements envisagés sur les pollutions attendues des eaux de ruissellement, ***l'Ae recommande au pétitionnaire d'apporter des éléments justifiant de l'efficacité des moyens d'épuration et sa durabilité.***

3.2.4. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique :

L'exploitant a mené son analyse sur la contribution du fonctionnement de son bâtiment aux émissions de gaz à effet de serre. Il projette notamment de mettre en place des panneaux photovoltaïques sur environ 30 % de la surface de la toiture, dont la production électrique sera destinée à l'autoconsommation pour un peu plus de 10 % de ses besoins.

Toutefois, la consommation envisagée s'élève à 23 000 MWh/an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 8 500 ménages¹³ (hors chauffage et eau chaude). L'Ae relève que le dossier ne démontre pas en quoi il a d'abord été recherché une réduction des consommations énergétiques et aurait souhaité que soient détaillés les postes générant une telle consommation et les mesures de sobriété possibles. Une telle démarche devrait être menée en cohérence avec la règle n°4 du SRADDET arrêté qui demande de mener des actions pour optimiser la consommation d'énergie des entreprises.

Par ailleurs, il apparaît que l'installation des panneaux photovoltaïques ne contribue qu'à hauteur de 10 % de cette consommation, ce qui est peu, particulièrement au regard du risque supplémentaire qu'ils génèrent en cas d'incendie (Cf. paragraphe 4.2 ci-après).

L'Autorité environnementale relève également l'absence de bilan global sur les émissions de GES, que ce soit pendant la phase de construction ou pendant l'exploitation du bâtiment, ou du point de vue du trafic routier généré, le projet ne pouvant fonctionner sans un flux logistique conséquent.

En ce qui concerne l'évaluation des émissions de GES au titre du trafic routier, il convient d'abord de quantifier et qualifier le nombre de camions. Puis il s'agit, *a minima*, de faire le calcul des émissions à partir de la moyenne de leurs rejets annuels et, quand c'est possible, de baser ce calcul sur le nombre de kilomètres parcourus chaque année par les camions, pour les trajets entre le site et ses diverses zones de chalandise.

Le dossier ne précise pas comment les installations et leur mode de construction ont été choisis pour limiter les émissions de GES et participeront au respect des objectifs nationaux de neutralité carbone en 2050.

L'Autorité environnementale rappelle que la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a prévu une prise en compte, depuis 2018¹⁴, du niveau d'émissions de GES dans la définition de la performance énergétique des constructions nouvelles en considérant une méthode de calcul des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments¹⁵. Plus largement, le dossier se limite à l'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique, sans plus de précision, et conclut à sa protection. Il ne précise pas non plus qu'elle sera sa contribution propre à ce dernier.

Pour les nouvelles constructions, l'Ae rappelle également que la LTECV et plus récemment la loi ELAN¹⁶ (article L.111-9 du code de la construction et de l'habitation) prévoient l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation environnementale pour les bâtiments neufs, appelée RE2020. La principale évolution par rapport à la réglementation actuelle (RT2012) consiste à passer d'une

13 2 700 kWh/ménage/an (Source : ADEME d'après CEREN/REMODECE, 2008)

14 Article L.111-9 du code de la construction et de l'habitation.

15 Une méthode détaillée de calcul a été publiée de manière conjointe par le Ministère en charge de l'environnement, et le Ministère en charge du logement en octobre 2016 (Référentiel « Énergie-Carbone » pour les bâtiments neufs – Méthode d'évaluation pour la performance énergétique des bâtiments neufs).

16 LOI n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

réglementation thermique à une réglementation environnementale plus globale, en prévoyant notamment :

- un niveau d'empreinte carbone à respecter, évalué sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments et en intégrant la capacité de stockage du carbone dans les matériaux ;
- un niveau d'exigence renforcé sur le volet énergétique avec un recours plus important aux énergies renouvelables.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- **étudier les mesures permettant de réduire la consommation énergétique du projet ;**
- **présenter un bilan global des émissions de GES qui intègre un calcul basé sur une analyse du cycle de vie du bâtiment et qui tient compte des transports routiers en précisant les hypothèses de leur évaluation ;**
- **de compléter son dossier par la description des effets attendus de son projet sur le changement climatique et par une analyse des mesures à prévoir pour en minimiser les effets afin d'inscrire son projet dans les objectifs et règles du SRADDET (en particulier ses règles n°1 et n°4).**

3.2.5. Le milieu naturel et la biodiversité

Le périmètre du projet est situé en dehors de tout espace classé en raison de milieux naturels remarquables. Les terrains en eux-mêmes sont pour l'essentiel dédiés à l'agriculture intensive et peu accueillants pour la faune locale.

Comme le précise l'avis de l'Ae sur le P.A.P.A., la tranche 2 du P.A.P.A. est située entre les réservoirs de biodiversité RB85 et RB93 qui sont susceptibles d'interférer avec la remise en état du corridor C255 les reliant. Cet avis recommande « *d'étudier l'opportunité de créer un corridor écologique constitué d'une frange arborée entre la limite nord de la zone d'activités et les terrains agricoles pour relier les réservoirs de biodiversité RB85 et RB93* ».

Pour s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des enjeux sur les terrains d'emprise du projet, le pétitionnaire a fait évaluer les effets sur la biodiversité dans le cadre d'une étude d'impact écologique spécifique à son projet. Cette étude indique que l'impact du projet sur les habitats biologiques peut être qualifié de « très faible » à « nul ».

Les mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur le milieu naturel, la faune et la flore sont :

- pendant la phase « travaux », dans le cadre des mesures de réduction d'impacts, suivi du chantier par un écologue pour vérifier la présence, ou l'absence du Grand Corbeau et du Faucon hobereau ;
- pendant la phase « exploitation », suppression des éclairages superflus pour limiter les impacts sur la faune, mais également pour des raisons d'économie d'énergie ;
- plantation de haies en vue de créer une trame verte dans le secteur dépourvu aujourd'hui de milieux structurants et intéressant pour la nidification des oiseaux et le refuge d'autres espèces ;
- création d'espaces prairiaux, en connexion avec les haies, pour favoriser l'alimentation des espèces présentes ;
- aménagement de bassins et de noues pour permettre à la biodiversité de se développer.

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer que les mesures qu'il prévoit sont cohérentes avec celles inscrites dans le cadre du P.A.P.A. et participent de la reconstitution du corridor nord-sud.

3.2.6. Les impacts sur le sol et le sous-sol (pollution chimique et sismicité)

Le projet Eurovia 16 Project est situé sur des sols limoneux et argilo-sableux favorables à la dispersion de polluants. Au cours des investigations préliminaires annoncées par le pétitionnaire, des pollutions aux hydrocarbures, à d'autres polluants (arsenic) et à certains métaux (chrome, plomb et nickel) ont été mis en évidence (paragraphe 3.3.4 de l'étude d'impact), sans identification de leur origine, ni indication des éventuelles mesures de gestion à prendre.

L'Ae s'est interrogée sur cette difficulté, en particulier en phase travaux et recommande au pétitionnaire de préciser les mesures de gestion de la pollution du site, en particulier celles relatives à la gestion des terres lors de la phase travaux.

Le pétitionnaire indique que « *les premiers résultats de l'étude de redéfinition, de l'aléa sismique sont encourageants et qu'ils devraient aboutir à une réduction du mouvement sismique à considérer pour le site par rapport à ce qui est aujourd'hui préconisé* ». À l'appui d'études de redéfinition de l'aléa sismique en cours et non abouties, l'exploitant estime son site peu concerné par cet aléa.

Le dossier ne précise pas si l'étude de redéfinition évoquée correspond à une démarche nationale pour affiner les cartes actuellement disponibles ou à une approche locale du projet avec une étude spécifique du spectre de réponse menée par un bureau d'études agréé.

L'Ae considère que, si la réglementation peut effectivement évoluer dans les années à venir, en l'état actuel elle reste applicable et que le projet doit être étudié comme situé dans une zone de sismicité modérée.

Elle rappelle au pétitionnaire son obligation de fournir un dossier répondant aux exigences réglementaires en vigueur et de démontrer la conformité de son projet aux règles sismiques actuelles.

3.3. Remise en état

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 au code de l'environnement. Pour mémoire, l'usage futur sera déterminé lors de la cessation selon les dispositions du code de l'environnement.

L'Ae note cependant que l'usage actuel des terrains est agricole. **Elle recommande au pétitionnaire de retenir une remise en état pour un usage agricole.**

3.4. Résumé non technique

Conformément aux dispositions 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 la maîtrise des impacts. Il est rédigé dans un langage d'accès aisé. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

4. Analyse de la qualité de l'étude de dangers

Les principaux enjeux liés aux risques accidentels identifiés par l'Autorité environnementale portent sur le risque d'incendie et ses conséquences en matière sanitaire et environnementale, notamment celles liées à la dispersion des fumées et la capacité réelle du réseau public d'eau

potable à maintenir le service d'adduction d'eau tout en permettant l'apport d'un débit et d'une pression suffisante pour les services de secours.

Les installations projetées par la société Eurovia 16 Project sont susceptibles de présenter des dangers. Elles ont fait l'objet d'une étude de dangers conformément à la réglementation.

4.1. Sources de dangers et phénomène dangereux

L'entrepôt se situera dans une zone d'activités, éloignée de toute zone d'habitations ou de bâtiments recevant du public. Le principal risque d'un entrepôt est celui de l'incendie dont l'importance est liée à la quantité et à la combustibilité des produits qui y sont stockés. Les produits stockés sont des produits de consommation courante ; les seuls produits dangereux stockés, présents en quantité très limitée et uniquement dans les ateliers et locaux techniques, sont des produits d'entretien et de maintenance. Au vu de la nature des produits stockés, le risque est dû aux effets thermiques et aux émissions de fumées de l'incendie.

Le cas majorant identifié est l'incendie simultané des trois cellules de stockage, aux niveaux R+1, R+2 et R+3, en considérant un stockage constitué principalement de matières plastiques (voir ci-dessous).

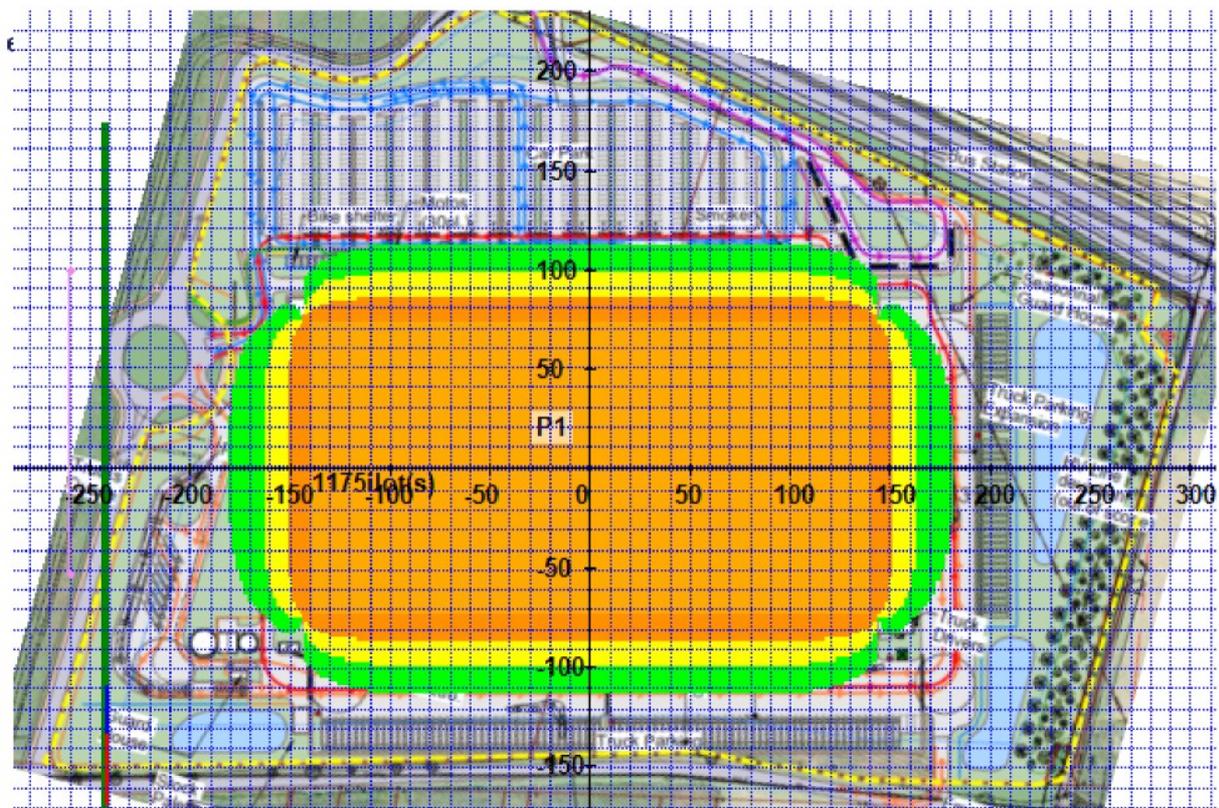


Illustration n° 16 : Distances d'effets issus de l'incendie généralisé de l'entrepôt – palette 2662

Il ressort des modélisations effectuées qu'aucun effet thermique ne sort du site et que la dispersion atmosphérique des fumées d'incendie n'induirait pas d'effets toxiques aigus à l'extérieur du site. L'analyse des risques, de leur probabilité et de leur gravité ne met donc pas en évidence de risque accidentel pour les personnes présentes à l'extérieur du site.

Toutefois, l'Ae s'est interrogée sur le caractère majorant des caractéristiques des polymères¹⁷ retenues pour la modélisation au regard de la diversité des produits susceptibles d'être stockés. Par ailleurs, s'agissant d'une installation classée sous le régime de l'autorisation, la fréquence réglementaire des visites de l'Inspection n'est que d'une au moins tous les 7 ans.

L'Ae considère que la taille de cet entrepôt et l'importance des conséquences d'un incendie, notamment au niveau de la dispersion des fumées, nécessite la mise en place d'un contrôle périodique renforcé de l'établissement.

L'Ae recommande à l'Inspection dans ses propositions et au préfet dans ses prescriptions de fixer des obligations à l'exploitant de contrôle inopiné à une fréquence plus régulière (par exemple 1 fois par an) :

- **par une tierce-expertise, de la nature et de la quantité de tous les produits stockés ;**
- **pour comparer cette liste à celle des stockages autorisés et de faire état des différences, voire des non-conformités, par comparaison avec l'autorisation initiale et avec la nomenclature ICPE ;**
- **et d'en rendre compte systématiquement à l'Inspection.**

Bien que l'étude de dangers respecte les exigences réglementaires en la matière, l'Ae regrette que la dispersion atmosphérique de fumées lors d'un incendie n'ait été analysée que sous l'angle de la toxicité aiguë sans considération de retombées particulaires et de propagation d'un nuage de fumées et de ses incidences en termes de nuisances et risques sanitaires et d'impact sur les activités.

Elle recommande au pétitionnaire de compléter son dossier par une présentation de la propagation d'un nuage résultant d'un incendie et d'examiner l'ensemble de ses impacts potentiels (dans l'air, sur les circulations routières environnantes, en matière de retombées au sol de polluants en zones urbaines et agricoles, dans les milieux aquatiques, dans la nappe...) et des effets à plus long terme de ces pollutions.

L'Ae signale qu'elle a publié dans son document « les points de vue de la MRAe Grand Est¹⁸ » ses attentes en matière d'évaluation des risques pour la santé humaine.

4.2. Demandes d'aménagements

Compte tenu du mode d'exploitation particulier du projet, plusieurs aménagements aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts sont sollicités par le pétitionnaire, comme le permet l'article 5 de cet arrêté ministériel :

- les caractéristiques de stabilité et résistance au feu des structures ;
- le système de désenfumage de l'entrepôt ;
- le compartimentage 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.

¹⁷ Rubrique 2662 de la nomenclature ICPE : matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques.

¹⁸ <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

Une tierce-expertise a été réalisée par l'INERIS sur la pertinence du système de ventilation retenu pour le désenfumage du bâtiment et sur la modélisation des effets thermiques d'un incendie généralisé dans le bâtiment. Cette tierce-expertise conclut que le niveau de sécurité atteint pour ce projet, en prenant en compte les aménagements demandés, est équivalent à celui résultant de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017.

L'Ae note toutefois que l'étude et la tierce-expertise ne mentionnent pas la présence, sur 30 % de la toiture, de panneaux photovoltaïques. Or, ces panneaux peuvent, par les contraintes qu'ils vont exercer sur les structures et par leur implantation en toiture, modifier la propagation et le comportement d'un incendie.

Faute d'éléments conclusifs sur l'absence d'incidence de ces panneaux sur le comportement du bâtiment au feu, ***L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter son dossier par une présentation des effets avec et sans panneaux photovoltaïques.***

Par ailleurs, les panneaux photovoltaïques ne cessant de produire de l'électricité qu'en absence de soleil, l'Ae s'est interrogée sur les durées d'incendie retenues pour le dimensionnement des moyens de lutte contre l'incendie (2 heures). En effet, les panneaux présentent une difficulté technique pour les pompiers qui ne peuvent intervenir tant qu'ils produisent de l'électricité compte tenu du risque d'arc électrique.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter son dossier par une présentation des effets et des moyens de lutte pour un incendie d'une durée tenant compte de la présence de panneaux photovoltaïques en fonctionnement et de la gestion des eaux d'extinction d'un incendie de ce type.

4.3. Identification des mesures prises par le pétitionnaire

Des mesures de prévention et de protection sont prévues par le pétitionnaire pour limiter les risques et assurer la sécurité, dont notamment :

- gardiennage et vidéo-surveillance ;
- présence d'un système de détection automatique d'incendie par aspiration ;
- limitation des hauteurs de stockage à 2,5 m ;
- présence, entre les étages, de planchers coupe-feu REI¹⁹ 60 au centre du bâtiment et de planchers coupe-feu REI 90 en périphérie du bâtiment ;
- présence d'un mur coupe-feu REI 120 entre la partie bureaux et la partie exploitation du bâtiment ;
- robots équipés d'un système de suivi de la température ;
- mise en place d'un réseau de sprinklage²⁰ dimensionné pour éteindre l'incendie et alimenté par une réserve d'eau dédiée (660 m³) et fonctionnant de manière autonome ;
- mise en place de moyens de lutte contre l'incendie (extincteurs, robinets d'incendie armés, réseau surpressé de poteaux incendie sans en préciser le nombre et présence de 2 réserves d'eau statiques dédiées de 480 m³ chacune) ;

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser le nombre de poteaux incendie prévus pour le projet Eurovia 16 Project et de s'assurer auprès du gestionnaire du réseau public d'adduction d'eau de la capacité du réseau et des réservoirs publics à les alimenter au débit réglementaire pendant toute la durée d'un événement accidentel ;

- réalisation d'un plan de défense incendie.

19 Système européen de classification de la résistance au feu (R : résistance mécanique, E : étanchéité aux gaz et flammes, I : isolation thermique). Le nombre qui suit indique, en minutes, la période durant laquelle les critères sont satisfaits).

20 Installation fixe automatique d'aspersion d'eau.

L'Ae s'est également interrogée sur les conditions de stationnement des poids lourds en attente de chargement ou de déchargement. Bien que ces aires de stationnement soient situées hors des effets thermiques supérieures à 3 kW/m²²¹ conformément à la demande du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), la propagation d'un incendie aux PL par des débris enflammés n'est pas envisagée. **L'Ae recommande au pétitionnaire de prévoir les mesures préventives adaptées à éviter l'extension d'un incendie aux PL en stationnement.**

Le dossier ne prévoit aucune mesure d'intervention immédiate de l'exploitant consécutive à un événement accidentel : prélèvements et analyses des rejets air et eaux pour l'évaluation de la gravité environnementale de l'accident et des modalités de gestion à mettre en œuvre. **L'Ae recommande à l'exploitant de prévoir les moyens de prélèvements et d'analyses à mettre en œuvre rapidement dès la survenue d'un incendie permettant d'évaluer sa gravité environnementale et ses modalités de gestion.**

4.4. Résumé non technique

Conformément au code de l'environnement, l'étude de dangers est accompagnée d'un résumé non technique. Bien qu'il couvre correctement les différentes parties de l'étude de dangers et ses conclusions, il reste rédigé dans un langage technique.

L'Ae recommande au pétitionnaire de reprendre son résumé technique de l'étude de dangers pour le rendre accessible au public.

METZ, le 21 octobre 2019

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le président,



Alby SCHMITT

21 Le seuil des 3 kW/m² correspond aux effets irréversibles pour l'homme (brûlures) sans effet sur les structures. Il s'agit du seuil le plus bas dans la prise en compte des effets thermiques d'accident industriel.