



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de construction et d'exploitation
d'un second entrepôt logistique à HAMBACH (57)**

**des sociétés Seifert Automotive Logistics France
et Seifert & Dietz Immobilière SAS**

n°MRAe 2019APGE108

Nom du pétitionnaire	Seifert Automotive Logistics France et Seifert & Dietz Immobilière SAS
Commune	HAMBACH
Département	Moselle
Objet de la demande	Permis de construire et demande d'autorisation environnementale d'exploiter un second entrepôt logistique
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	19/09/19

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 second entrepôt logistique porté par les sociétés Seifert Automotive Logistics France et Seifert & Dietz Immobilière SAS à HAMBACH, à la suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le Maire d'Hambach le 19 septembre 2019.

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

Par délégation de la MRAe, son président a rendu 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.

A - SYNTHÈSE DE L'AVIS

Les sociétés Seifert Automotive Logistics France et Seifert & Dietz Immobilière SAS sollicitent l'autorisation de construire et d'exploiter un second entrepôt logistique de 21 250 m² sur un seul niveau sur le territoire de la commune d'Hambach en Moselle, au sein de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Europôle 2 », approuvée en février 2009.

La société Seifert & Dietz Immobilière SAS, en tant que propriétaire des terrains, a déposé la demande de permis de construire. La société Seifert Automotive Logistics France qui a vocation à exploiter les 2 entrepôts logistiques a déposé la demande d'autorisation environnementale.

Sur ce terrain, la société Seifert est déjà autorisée depuis mai 2019 à construire et exploiter un premier entrepôt de 19 900 m².

La construction et l'exploitation du second entrepôt vise à répondre aux besoins de stockage supplémentaires de la société Daimler Benz qui produira, à partir de janvier 2021, outre la voiture SMART, une voiture MERCEDES sur son site d'Hambach situé à proximité.

L'Ae a rendu l'avis 2018APGE103 le 30 novembre 2018 sur le projet SMART. Le projet portait principalement sur la création d'un nouveau bâtiment de traitement de surface et de peinture et d'un nouveau bâtiment dédié au ferrage des pièces, sur le site SMART. Il ne présentait pas de besoins en moyens logistiques à l'extérieur du site SMART.

Elle regrette donc que le projet présenté il y a un an, n'ait pas décrit l'ensemble des impacts présentés par celui-ci et en particulier, la construction de cet entrepôt sur la ZAC Europôle 2 de Hambach.

S'agissant du projet présenté par la société Seifert, les principaux enjeux environnementaux sont :

- les impacts du trafic routier ;
- la protection du paysage ;
- la prévention des pollutions des eaux superficielles ;
- le risque d'incendie (au titre de la sécurité et de la protection de l'environnement).

L'Autorité environnementale rappelle que la compatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Arrondissement de Sarreguemines doit être analysée.

Par ailleurs, au regard de la proximité de voies navigables et ferroviaires, l'Ae recommande au pétitionnaire d'étudier les modes de transport alternatif (notamment la voie ferrée) pour l'approvisionnement des entrepôts et pour le transport entre les entrepôts et le site SMART.

B - AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation générale du projet

La société Seifert assure en tant que sous-traitant le stockage et la logistique des pièces automobiles sur le site SMART à Hambach. Les projets de développement de la société DAIMLER BENZ conduisent cette société à libérer les bâtiments du site SMART et à construire sa propre plateforme logistique.

En mai 2019, la société Seifert Automotive Logistics France (Seifert) a été autorisée à exploiter sur un terrain d'environ 9,5 ha un premier entrepôt sur la commune d'Hambach en Moselle, au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Europôle 2 », approuvée en février 2009. Celui-ci dispose de 4 cellules pour un volume total de 242 000 m³ dans un bâtiment de 19 900 m².

Le projet consiste à construire et à exploiter sur ce même terrain un second entrepôt logistique de 4 cellules (21 250 m² soit 260 000 m³), attenant au premier. Ce 2nd entrepôt, sur un seul niveau, vise à répondre aux besoins de stockage supplémentaire de pièces automobiles de la société Daimler Benz qui, en janvier 2021, produira à Hambach, outre la SMART, une voiture MERCEDES.

Ces 2 entrepôts serviront principalement à stocker des pièces automobiles entreposées dans des bacs métalliques ou plastiques (pare-chocs, pare-brises, vitres, éléments de carrosserie, sièges, moteurs, airbags...) dans l'attente de leur acheminement sur le site SMART d'Hambach.

1 à 2 cellules pourront servir au stockage pour d'autres prestataires.

Ces entrepôts fonctionneront en continu du lundi au samedi en postes de 3 x 8 heures. 180 personnes sont amenées à travailler sur ce site.

Le site est bordé :

- au nord et nord-est par l'autoroute A4 reliant Paris à Strasbourg ;
- au sud et sud-est par des terrains disponibles de la ZAC « Europôle 2 » ;
- au nord-ouest par une zone boisée et l'entreprise Sostmeyer.

Les premières habitations sont situées à 1 km au sud-est du site (secteur pavillonnaire de Willerwald).

La 1^{ère} phase du projet, déjà autorisée, comprend notamment : l'entrepôt 1, des bureaux, le passage couvert, un parking pour les véhicules légers de 126 places, un parking pour les poids lourds de 10 places et des espaces verts.

La seconde phase du projet, objet de cet avis, comprend l'entrepôt 2, une zone de stockage extérieure de palettes en bois et de contenants plastiques.

Les 2 entrepôts représentent une surface au sol cumulée de 41 100 m² et une hauteur de 13,25 m.

L'entrepôt dispose d'un logiciel de traitement des commandes qui permet de connaître les matières stockées en qualité et quantité, associées à leurs fiches de données de sécurité pour les matières dangereuses pouvant être présentes comme les fluides automobiles et les airbags.



La société Seifert & Dietz Immobilière SAS, en tant que propriétaire des terrains, a déposé la demande de permis de construire. La société Seifert Automotive Logistics France sera l'exploitante des entrepôts et en a donc déposé la demande d'autorisation environnementale.

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 (PLU) de la commune d'Hambach, révisé le 25 mars 2019 ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhin Meuse approuvé le 30 novembre 2015 ;
- le dossier de réalisation de la ZAC « Europôle 2 » approuvé le 5 février 2009 ;
- l'arrêté préfectoral 2011-DDT/SAB/PNB n° 42 du 18 juillet 2011 portant autorisation de défrichement (relatif à l'aménagement de cette ZAC) ; le défrichement a eu lieu lors de la création de la ZAC ;
- l'arrêté préfectoral n°2010-DDT/EAU/POL-2 du 9 février 2010 autorisant au titre de la législation sur l'eau la Société d'Équipement du Bassin Lorrain à aménager la future ZAC.

L'Autorité environnementale rappelle que la compatibilité du projet avec le Schéma de cohérence territoriale de l'arrondissement de Sarreguemines (SCoTAS) approuvé le 23 janvier 2014, doit être analysée, d'autant qu'il identifie la ZAC « Europôle 2 » à Hambach comme un pôle économique majeur à vocation notamment industrielle et logistique.

L'Autorité environnementale recommande à l'exploitant de prendre en compte les orientations du prochain SRADDET, lequel sera en effet approuvé avant qu'une décision ne soit donnée sur le projet. En cas d'autorisation, le projet devra donc lui être compatible.

2.2 Solutions alternatives et justification du projet

A la suite de la décision de la société Daimler Benz d'utiliser pour ses propres besoins les bâtiments utilisés par Seifert pour le stockage des pièces automobiles de la voiture SMART au sein du site SMART, la société Seifert a étudié les possibilités d'implantation de sa plateforme logistique en lien avec la Communauté d'agglomération de Sarreguemines Confluences (CASC). Cette recherche d'une nouvelle implantation s'est attachée à privilégier un terrain :

- situé à proximité du site Daimler Benz, ce qui permet entre autres de limiter les nuisances dues au transport entre les 2 sites ;
- sur une zone industrielle existante, afin d'éviter la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers ;
- éloigné des zones habitables ;
- relié par des voies d'accès existantes et ne nécessitant pas de traverser des zones habitables.

L'Autorité environnementale s'est interrogée sur les possibilités d'implanter ce site sur des friches existantes à proximité, industrielles ou autres. Le dossier ne fait pas état de ces recherches.

L'Ae recommande de vérifier si d'autres sites voisins, comme des friches, n'auraient pas été plus favorables à une implantation du point de vue environnemental.

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. Conformément au code de l'environnement, elle est accompagnée d'un résumé non technique qui présente clairement le projet, les thématiques abordées et les conclusions de l'étude.

L'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet d'entrepôt, c'est-à-dire la partie 1 déjà autorisée, ainsi que la partie 2 en projet, prenant pour situation initiale, les terrains d'emprise avant toute construction.

Le périmètre d'étude varie d'un rayon de 1 à plusieurs kilomètres selon les thématiques environnementales. Il apparaît suffisant pour appréhender les effets du projet.

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

- les impacts du trafic routier ;
- la protection du paysage ;
- la prévention des pollutions des eaux superficielles ;
- le risque d'incendie (au titre de la sécurité et de la protection de l'environnement).

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

- **Impacts sur la faune et la flore** : le projet s'installe sur un terrain cultivé jusqu'en 2010 puis laissé en friche depuis le début des travaux d'aménagement de la ZAC ; lors des investigations réalisées pour l'étude d'impact de la ZAC Europôle 2, 2 espèces protégées avaient été identifiées sur le périmètre de la ZAC, la Scabieuse des prés dans une prairie mésophile et la Scirpe glauque dans une petite roselière ; les zones concernées par ces espèces sont éloignées du site d'implantation de la plateforme logistique.

Le site Natura 2000 le plus proche du projet est situé à 6,5 km. L'étude d'incidence montre que les sites Natura 2000 situés dans un rayon de 10 km ne seront pas impactés compte tenu notamment de leur éloignement.

Au vu de la liste des espèces inventoriées lors de l'étude d'impact de la ZAC « Europôle 2 » sur le site d'implantation, l'enjeu faune/flore est jugé très faible.

- **Préservation des boisements** : l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2011 portant autorisation de défrichement « Europôle 2 » sur les communes de Hambach et Sarreguemines impose la conservation d'un boisement situé à proximité du projet au nord-ouest. Le pétitionnaire a prévu les mesures suivantes :
 - implanter les 2 entrepôts à une distance minimale de 50 m du boisement ;
 - utiliser en phase chantier et en phase exploitation les voiries d'accès existantes longeant l'autoroute à l'écart de la lisière du boisement ;
 - limiter l'impact des émissions lumineuses sur les chiroptères susceptibles de chasser en lisière du boisement en limitant l'intensité et la durée de l'éclairage et en orientant les éclairages vers le bas.

L'Autorité environnementale confirme le besoin de veiller à ce que les boisements déjà présents sur le site soient préservés.

- **Déchets** : Les déchets générés par l'exploitation sont en majorité des déchets non dangereux qui seront triés et valorisés autant que possible.

- **Émissions lumineuses** : au vu de l'implantation du site à l'écart des habitations, les émissions lumineuses générées ne sont pas susceptibles d'induire une gêne pour le voisinage, dont notamment les usagers de l'autoroute.
- **Émissions de gaz à effet de serre** : le dossier présente un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet lié au chauffage au gaz des bâtiments et au transport routier (uniquement pour le transport des pièces entre le site Seifert et le site SMART).

La consommation prévue s'élève à 3 300 MWh/an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 1 200 ménages¹ (hors chauffage et eau chaude). L'Ae relève que le dossier ne démontre pas en quoi il a 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.

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 2018², 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 bâtiments³. Plus largement, le dossier se limite à l'analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique et conclut à sa protection. Il ne précise pas non plus quelle sera sa contribution propre à ce dernier.

Pour les nouvelles constructions, l'Ae rappelle également que la LTECV et plus récemment la loi ELAN⁴ (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 réglementation thermique à une réglementation environnementale plus globale, en prévoyant :

- 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 alimentant l'entrepôt Seifert 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 des propositions de mesures réduction des effets afin d'inscrire son projet dans les objectifs et règles du SRADDET (en particulier ses règles n°1 et n°4).**

1 2 700 kWh/ménage/an (Source : ADEME d'après CEREN/REMODECE, 2008)

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

3 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).

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

- **L'impact sanitaire du projet** est lié aux émissions atmosphériques des véhicules desservant le site. Le projet étant situé à l'écart de zones habitées et ne générant qu'une faible augmentation de trafic, l'incidence sur la santé des populations avoisinantes du projet est jugée limitée.
- **Émissions sonores** : Le dossier présente une évaluation de l'état initial de l'environnement sonore du site en limite de propriété et au niveau des premières habitations situées à Willerwald. L'environnement sonore est notamment marqué par l'autoroute A4 située à 250 m au Nord du site. Les impacts liés au bruit du trafic routier du projet seront limités et n'affecteront que très peu les populations à proximité (situées au plus près à 1 km du projet).

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

Impact sur le trafic

Le dossier présente clairement l'état initial du trafic et les impacts générés par l'exploitation des 2 entrepôts.

L'exploitation du 1^{er} entrepôt, en cours de construction, cumulée au projet de second entrepôt générera un trafic journalier de 180 poids lourds :

- 68 poids lourds pour l'approvisionnement de l'entrepôt complet (dont 30 dès aujourd'hui vers le site SMART avec un entrepôt situé au sein du site SMART).
- 112 poids lourds par jour pour le transfert des pièces automobiles de l'entrepôt vers le site SMART (1,6 km).

L'exploitation des 2 entrepôts induit une augmentation de trafic sur l'autoroute A4 de 38 poids lourds par jour par rapport à la situation actuelle :

- 0,4 % du trafic routier global ;
- 2,3 % du trafic routier des poids lourds.

La ZAC est située à 2,5 km d'une voie d'eau navigable et à 500 m d'une voie ferrée.

L'Ae estime que l'impact routier restera limité. Les poids lourds n'utiliseront que très peu les voiries locales loin des habitations. L'emplacement à proximité du site SMART permet une optimisation des transports.

Le dossier n'a pas étudié la possibilité d'utiliser les modes de transport alternatif pour l'approvisionnement des entrepôts et le transport des pièces entre les entrepôts et le site SMART, d'autant qu'une voie ferrée dédiée à la desserte du site SMART est déjà en place.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'étudier les modes de transport alternatifs (notamment la voie ferrée) pour l'approvisionnement des entrepôts et pour le transport entre les entrepôts et le site SMART.

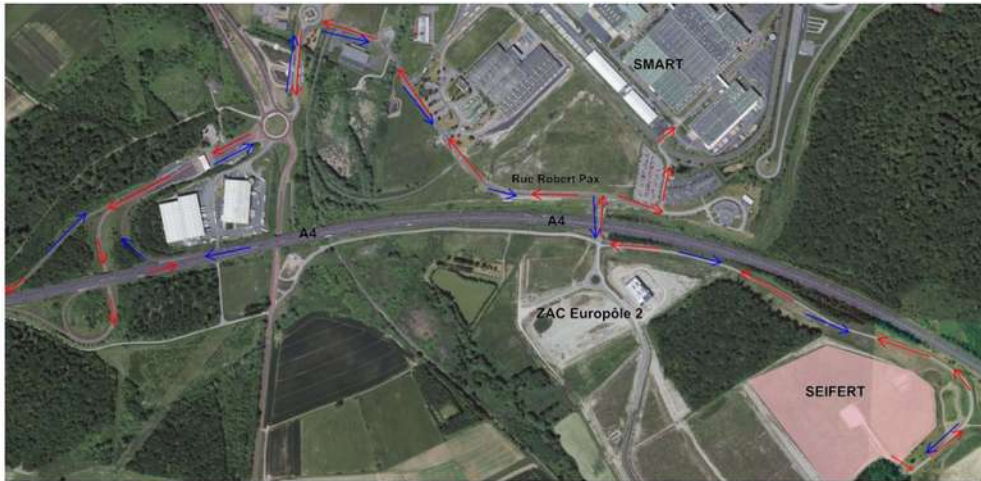


Figure 1: Voies d'accès au site
flèches bleues : approvisionnement des entrepôts Seifert
flèches rouges : transfert des pièces entre les entrepôts Seifert et le site SMART

La société Seifert a par ailleurs prévu des places de stationnement pour 126 véhicules légers. Compte tenu de l'organisation du travail par poste, les 180 salariés ne seront pas tous présents simultanément.

L'Ae regrette que le pétitionnaire n'incite pas ses salariés à recourir à des modes de déplacements alternatifs (covoiturage par exemple) qui permettraient de diminuer le trafic à proximité du site.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'engager une réflexion quant à l'optimisation des aires de stationnement en lien avec les besoins réels de stationnement et de promouvoir les modes de déplacements collectifs ou doux dans le cadre de l'établissement d'un plan de déplacements d'entreprise ou inter-entreprises à l'échelle du parc d'activités en incluant le site SMART.

Impact sur le paysage

Le projet s'implante dans la ZAC « Europôle 2 » à vocation industrielle et logistique qui ne présente pas d'enjeu paysager. Cependant, le site est visible depuis l'autoroute A4 et de certaines habitations de la commune de Willerwald.

Quelques photomontages de la plateforme logistique, permettent d'appréhender l'impact paysager du projet.



L'Autorité environnementale regrette que la société Seifert se soit limitée à travailler sur la volumétrie simple et les teintes grises des bâtiments et à respecter les prescriptions du PLU d'Hambach avec la plantation de 25 arbres d'essences locales sur le site au niveau du parking.

Le pétitionnaire a sollicité un aménagement aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts concernant la mise en place d'écrans de végétation.

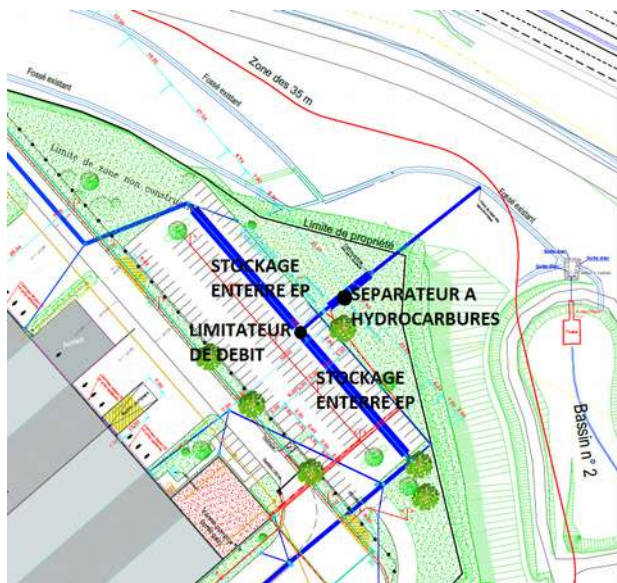
L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'envisager le doublement de la clôture grillagée par une haie champêtre compte tenu de la visibilité du site depuis l'autoroute A4 et certaines habitations de la commune de Willerwald.

Impact sur les eaux superficielles

L'implantation des 2 entrepôts et des équipements associés (quais, voiries, parking) conduit à imperméabiliser environ 77 % du site (surface imperméabilisée : 73 340 m²), ce qui nécessite de gérer les eaux ruisselant sur le site.

Des mesures sont prévues par le pétitionnaire pour limiter l'impact sur les eaux superficielles avant rejet dans le réseau de collecte des eaux pluviales de la ZAC qui se jette dans la Sarre par l'intermédiaire du Beutzerichgraben ou Hoppbach :

- un réseau de collecte enterré des eaux pluviales ;
- un bassin de collecte enterré des eaux pluviales de 510 m³ sous le parking des véhicules légers ;
- un limiteur de débit à 1 383 l/s ;
- un séparateur à hydrocarbures ayant un débit de traitement de 270 l/s ;
- mise en place d'un enrochement bétonné au niveau de la jonction de l'exutoire du projet avec le fossé existant de la ZAC.



En matière de gestion des eaux pluviales, le pétitionnaire s'engage à respecter le règlement de la ZAC « Europôle 2 » qui reprend les prescriptions de l'arrêté du 9 février 2010 autorisant l'aménagement de la ZAC.

L'Autorité environnementale considère que le dossier aurait pu prévoir des solutions plus performantes en matière de gestion des eaux pluviales :

- séparation des eaux de toiture a priori non polluées des eaux de ruissellement lessivant les parkings ; il pourrait être intéressant d'envisager une valorisation de ces eaux (recharge de nappe, arrosage de la ZAC...) ;
- réduction des surfaces imperméabilisées pour limiter les débits ruisselés (parkings, voiries internes...)
- étude d'une chaîne de traitement des eaux de ruissellement plus performante qu'un simple séparateur d'hydrocarbures dont l'Ae s'interroge sur le dimensionnement (...)

L'Autorité environnementale recommande de revoir la gestion des eaux pluviales.

- **Remise en état**

Conformément à la réglementation sont prévues en cas de cessation de l'activité, la mise en sécurité de son site, l'évacuation des déchets et des produits dangereux et la réhabilitation du site. Le pétitionnaire propose de remettre en état le site pour un usage industriel.

4 - Étude de dangers

Le risque principal est lié à l'incendie des zones de stockage de matières combustibles.

Au vu de la nature des produits stockés, le risque se limite aux effets thermiques d'un incendie. Selon le dossier, le risque d'émissions de fumées toxiques est limité car :

- les plastiques ne représentent que 10 % des produits stockés ;
- les seuls produits dangereux stockés, présents en quantité très limitée, sont les fluides automobiles et les airbags.

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

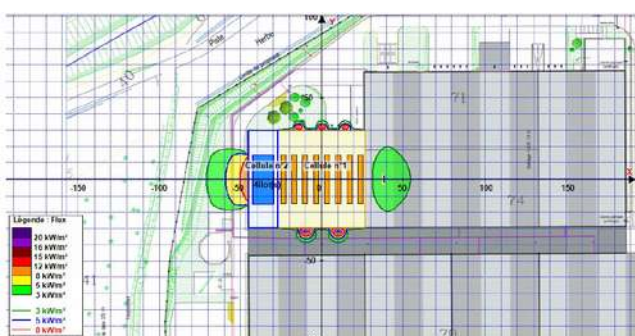


Illustration n° 10 : Conséquence d'un incendie cellule 4 stockage masse palette type 2662 et stockage rack palette type 2662

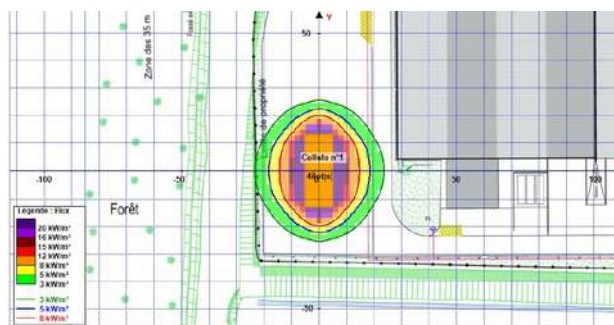


Illustration n° 20 : Conséquence d'un incendie sur un stockage extérieur de contenants en matières plastiques

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de fournir une vue d'ensemble des flux thermiques susceptibles d'être générés en cas d'incendie du site et de préciser la composition possible des fumées en cas d'incendie.

Le pétitionnaire a sollicité un aménagement aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts concernant l'implantation des moyens aériens de défense incendie aux façades des entrepôts. En compensation, le pétitionnaire a prévu de mettre en place en toiture, des rampes fixes d'aspersion au droit des murs de séparation des cellules.

Des mesures de prévention sont prévues (système de détection automatique d'incendie par aspiration, vidéo-surveillance, interdiction de fumer, procédure de permis de feu...), ainsi que des mesures de protection (réseau de sprinklage dimensionné pour éteindre l'incendie et alimenté par une réserve d'eau dédiée de 2292 m³ et fonctionnant de manière autonome, résistance au feu des bâtiments...).

Pour compléter le débit de 150 m³/h délivré par les poteaux incendie desservant le site, une réserve de 240 m³ sera mise en place.

En cas d'incendie, la rétention des eaux sera assurée au niveau du bassin sous le parking, dans les canalisations et au niveau des quais de déchargement, l'ensemble permettant de collecter un total de 3587 m³, correspondant aux volumes d'eau d'extinction par sprinklage et par lutte extérieure ainsi que d'une pluie simultanée.

L'Autorité environnementale estime que l'ensemble des enjeux a été correctement identifié dans le dossier. Elle s'est cependant 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.

L'Ae recommande de compléter l'étude de dangers pour intégrer ce risque particulier.

- **Résumé non technique**

Conformément au code de l'environnement, l'étude de dangers est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente la nature des risques, la cartographie des flux thermiques générées par l'incendie des différentes zones de stockage du site et les moyens d'intervention présents sur le site.

METZ, le 7 novembre 2019

Le Président de la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
par délégation,

Alby SCHMITT

