



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction et d'exploitation d'un
entrepôt de produits de consommation courante sur les
territoires des communes de FONTENOY-SUR-MOSELLE et
GONDREVILLE (54)
porté par la société LIDL SNC**

n°MRAe 2020APGE66

Nom du pétitionnaire	LIDL SNC
Commune(s)	FONTENOY-SUR-MOSELLE et GONDREVILLE
Département(s)	Meurthe-et-Moselle
Objet de la demande	Demande d'autorisation environnementale pour construire et exploiter un entrepôt de produits de consommation courante
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	25/08/2020

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 application du décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité en charge de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt de produits de consommation courante à Fontenoy-sur-Moselle et Gondreville porté par la société LIDL SNC, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19, le Préfet de Meurthe-et-Moselle a transmis à l'Ae l'avis des services consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 15 octobre 2020, en présence de Florence Rudolf, André Van Compernelle et Gérard Folny, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, Christine Mesurolle et Georges Tempez, membres permanents, Yann Thiébaud chargé de mission, 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. l'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. l'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 SNC LIDL sollicite l'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt de produits de consommation courante sur les territoires des communes de Fontenoy-Sur-Moselle et Gondreville, entre Toul et l'agglomération nancéienne, sur la zone internationale d'activités de Gondreville-Fontenoy qui bénéficie d'un accès direct sur l'autoroute A31.

Le projet consiste en la réalisation d'une plateforme logistique et de bureaux composée de 8 cellules (dont 3 cellules sous température dirigée positive et une cellule sous température dirigée négative) de stockage d'une surface plancher totale d'environ 53 000 m² (60 620 m² pour l'ensemble du bâtiment) implantée sur un terrain d'une superficie de plus de 174 000 m².

Les activités menées dans ce bâtiment seront essentiellement des opérations de stockage de marchandises, de tri, d'acheminement et de préparation/expédition de commandes, ainsi qu'une activité de regroupement de déchets.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- le trafic routier ;
- l'eau : gestion des eaux pluviales sur le site et dimensionnement de la défense incendie ;
- le paysage ;
- le bruit ;
- les risques en cas d'incendie.

Bien que l'étude d'impact et l'étude de dangers aient été menées conformément aux méthodologies, l'Ae relève :

- des incohérences ou insuffisances :
 - dans la garantie du respect de la non atteinte du seuil Seveso ;
 - entre les pièces du dossier de permis de construire et celui de la demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt en particulier concernant l'intégration paysagère du projet ;
 - entre la localisation du projet et les documents de planification mis en regard ;
- des insuffisances dans l'analyse de l'état initial et des impacts concernant :
 - l'insertion paysagère du projet ;
 - le trafic routier jusqu'au site et sur les axes principaux ;
 - la gestion des eaux pluviales et le dimensionnement des surfaces imperméabilisées ;
 - la contribution au changement climatique du projet tant sur son bâtiment que sur le trafic induit ;
 - les nuisances sonores ;
 - les risques liés à l'entreposage de certaines marchandises et le dimensionnement de la défense incendie ;
- une insuffisance d'analyse des effets cumulés de son projet en particulier en matière de trafic routier et de gestion des eaux usées.

L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de :

Sur la définition, la justification du projet et le choix du site :

- **préciser l'organisation technique et humaine mise en place pour le respect des quantités maximales de marchandises présentant des dangers pour l'environnement, et pour respecter la non atteinte du seuil Seveso ;**
- **présenter son projet au regard des documents de planification et réglementations qui concernent le site choisi : SCoT Sud 54, réglementation de la ZAC et règles du SRADDET approuvé le 24 janvier 2020 ;**

- **compte tenu de la proximité immédiate de la Moselle navigable à grand gabarit, faire d'abord, en lien avec Voies navigables de France (VNF) gestionnaire de cette voie navigable, l'étude alternative au transport routier de connexion fluviale de son projet avec cette dernière directement connectée aux ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam...), pour le transport de marchandises qui arriveraient via ces ports maritimes ;**
- **et plus généralement justifier son choix de site par comparaison avec d'autres sites possibles, offrant en particulier la possibilité de transports alternatifs (voie ferrée, voie fluviale), d'autres choix d'aménagement et d'approvisionnement dès le départ des sites de production des marchandises entreposées, en cohérence avec les objectifs et les règles du SRADDET ;**

Sur la prise en compte des impacts par thématiques environnementales :

- **présenter une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au fonctionnement de l'entrepôt et les mesures compensatoires mises en place en privilégiant des mesures locales ;**
- **préciser l'impact du projet sur les conditions de circulation et de saturation du trafic sur l'A31 et proposer, le cas échéant, des mesures ERC² portant, par exemple, sur la modulation du trafic généré par le projet en fonction des horaires ;**
- **améliorer sensiblement la justification de l'intégration paysagère en utilisant des photomontages du bâtiment en vue éloignée permettant d'apprécier l'impact de celui-ci sur le paysage à différentes échéances de la croissance des plantations envisagées, en présentant les intervisibilités et covisibilités du projet depuis les points remarquables architecturaux ou naturels de l'environnement, et en simulant la vision nocturne du bâtiment à partir des zones habitées ; en tout état de cause, la plantation d'arbres de hautes tiges est fortement recommandée ;**
- **présenter l'étude hydrogéologique réalisée ainsi que les modalités de sa prise en compte dans l'aménagement du site à l'enquête publique ;**
- **compléter son étude par la présentation des émissions sonores dues au fonctionnement des moteurs des groupes frigorifiques des poids lourds, les impacts sur les riverains et les mesures à mettre en œuvre, le cas échéant, pour éviter ou à défaut, réduire ou compenser ces nuisances.**

Sur le risque d'incendie :

- **s'assurer de la ressource en eau pour l'extinction incendie et du dimensionnement des stockages des eaux d'extinction ;**
- **compléter le 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 ;**
- **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.**

L'ensemble des recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé ci-après.

² Évitement – Réduction – Compensation.

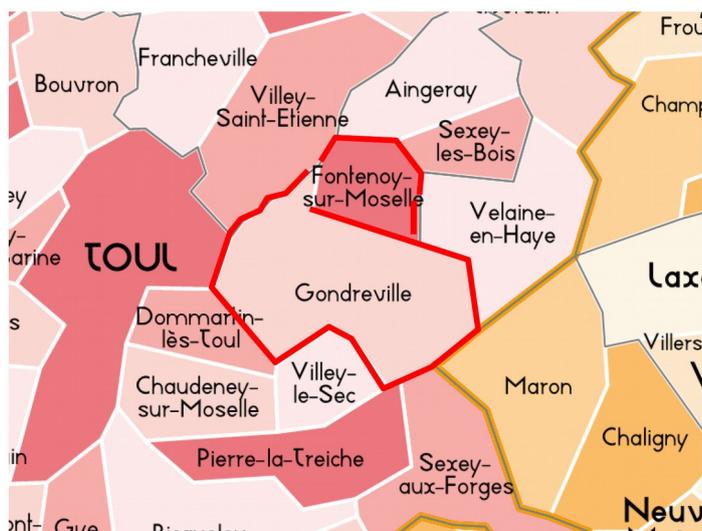
B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La société SNC LIDL sollicite l'autorisation d'exploiter un entrepôt de produits de consommation courante sur les territoires des communes de Fontenoy-sur-Moselle et Gondreville.

La société exploite dans le monde plus de 1 530 magasins et 25 plateformes logistiques.

Le projet est situé dans la Zone Internationale d'Activités (ZIA) Gondreville-Fontenoy et sera implanté à proximité immédiate de la RD 191A qui permettra un accès direct à l'A 31 sans traverser de zone d'habitations. Le bâtiment sera implanté sur un terrain d'une superficie de 17,4 hectares. L'habitation la plus proche est située à environ 250 m au Nord-Ouest du site.



Le bâtiment, d'une longueur de 403 m et d'une largeur de 132 m, sera composé de 8 cellules de stockage d'une surface comprise entre 2 174 m² et 11 890 m². La hauteur de stockage sera de 14,65 mètres pour une hauteur maximale de 21,70 mètres.

Le site se décomposera de la façon suivante :

- Surface du terrain : 174 341 m²
- Emprise au sol du bâtiment : 57 397 m²
- Surface de plancher totale du bâtiment : 60 620 m²
- Surfaces Voiries + Parking PL-VL : 51 008 m²
- Cheminements piétons : 2 696 m²
- Surface végétalisée (dont bassins) : 60 824 m².

Le bâtiment principal est de forme rectangulaire et s'inscrit dans le prolongement des bâtiments déjà construits sur le site. Selon l'exploitant, l'habillement projeté de la façade est dans un camaïeu de bleus pour évoquer le ciel dans le dossier de permis de construire et dans un camaïeu de gris pour « rendre le projet évanescent » dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt.

Le bâtiment de bureaux, implanté en excroissance du bâtiment de stockage sera habillé d'un bardage blanc.

Des aménagements paysagers sont prévus sur le terrain d'emprise en privilégiant un rôle de masquage du projet depuis l'extérieur du site par la plantation d'arbres de différentes tailles.

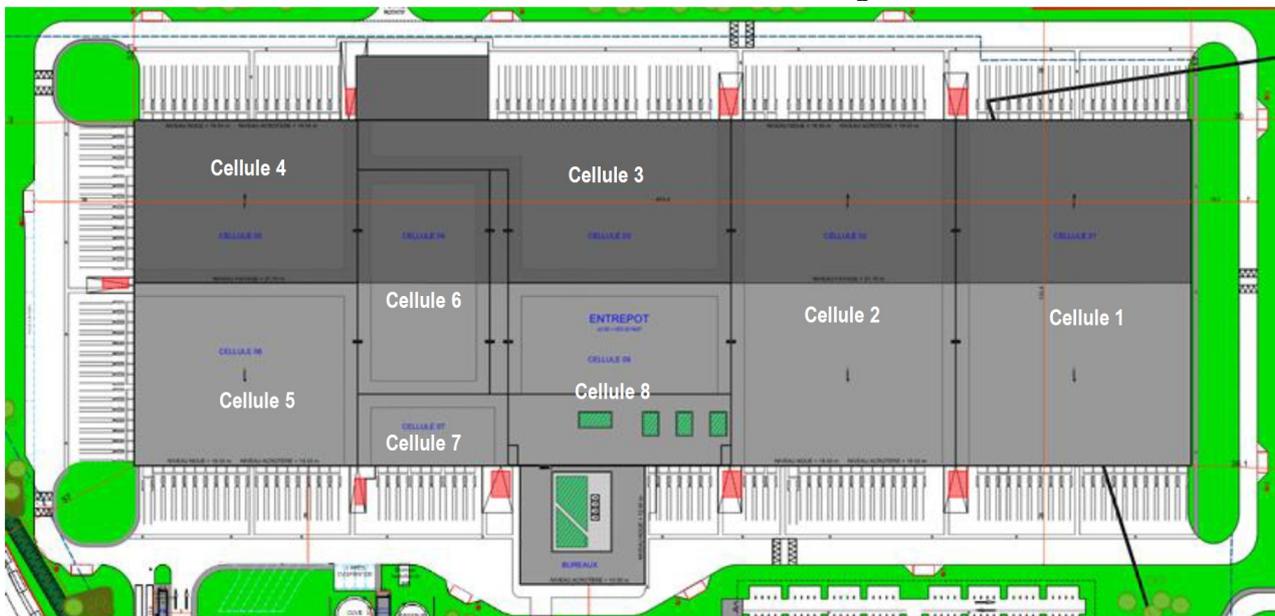


Les activités seront essentiellement des opérations de stockage de marchandises, de tri, d'acheminement et de préparation/expédition de commandes, ainsi qu'une activité de regroupement de déchets provenant des magasins du groupe Lidl au sein d'une plateforme logistique et de bureaux.

Il est prévu le stockage de 107 000 palettes représentant 107 000 tonnes de marchandises dans cet établissement dans un volume d'entreposage de près de 860 000 m³.

La chaufferie (par aérothermes) sera implantée au niveau R+2 de la cellule 7. La production de froid sera assurée par cycle thermodynamique (compression, condensation, détente et évaporation) à l'ammoniac puis sa distribution sera réalisée par un réseau au CO₂. L'Ae regrette que le choix technique du système de refroidissement ne soit pas arrêté, cependant elle note que Lidl a retenu le choix le plus contraignant pour l'étude des impacts et des dangers de son projet.

Les marchandises seront toutes stockées emballées, sans stockage en vrac.



4 cellules seront dédiées au stockage de denrées alimentaires, 3 en température dirigée positive (cellules 4, 5 et 7) et 1 en température dirigée négative (cellule 6).

Une cellule accueillera des produits ayant des caractéristiques d'explosivité et/ou d'inflammabilité (alcools de bouche, produits en aérosols, charbon de bois, cartouches de gaz).

Une autre cellule (3) servira au stockage de marchandises courantes et de déchets en transit en

provenance des points de vente du groupe LIDL.

L'Ae s'est interrogée sur la description de l'espace de stockage, le dossier mentionnant un nombre de cellules variables et ne précisant pas la destination de chaque type de marchandises. **Elle recommande à l'exploitant de clarifier la description des caractéristiques des cellules, leur localisation dans le bâtiment et le type de marchandises qui y seront stockées.**

Compte tenu des caractéristiques des produits stockés, la plus grande cellule (1) peut accueillir, au maximum 24 000 tonnes de matières combustibles.

Le site n'est pas classé Seveso compte tenu des quantités maximales de produits stockés. Toutefois l'Ae relève que l'application de la règle des cumuls de stockage des produits conduit, pour la prise en compte des dangers pour l'environnement³, à une somme très proche de 1, seuil de bascule dans le statut Seveso Seuil Bas. Elle s'est interrogée sur les modalités de gestion de la sécurité permettant de s'assurer, à tout moment, de la non-atteinte du seuil Seveso.

L'Ae recommande à l'exploitant de préciser l'organisation technique et humaine mise en place pour le respect des quantités maximales de marchandises présentant des dangers pour l'environnement, et pour respecter la non atteinte du seuil Seveso.

Le pétitionnaire envisage la présence de 250 personnes (dont 180 en entrepôt et travaillant en poste 3x8) dans cet établissement pour une activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, 24 heures sur 24.

L'activité de l'établissement nécessitera le travail de plusieurs équipes chargées de la réception et du contrôle des marchandises, du stockage, de la préparation des commandes, du contrôle de la préparation des commandes et de l'expédition.

Le personnel sera composé essentiellement de préparateurs de commandes et de caristes.

Les bureaux et locaux sociaux sont localisés en façade sud du bâtiment (sur 2 niveaux) et en mezzanine de la cellule 8.

Les espaces de stockage sont équipés d'un système de sprinklage⁴ couplé à 1 réservoir d'eau de 800 m³. Les eaux d'extinction d'incendie seront retenues sur les quais et dans un bassin de rétention étanche. Les vannes d'isolement des eaux en cas d'incendie sont asservies au système de sprinklage et donc automatiquement fermées dès activation du système automatique d'extinction d'incendie.

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

Le dossier analyse et conclut à la compatibilité du projet avec les plans et schémas suivants :

- le Plan Local d'Urbanisme de Gondreville de la zone 1AUX et sa modification simplifiée n°1 ;
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Nord Meurthe-et-Moselle approuvé le 14 décembre 2013 ;
- la zone internationale d'activités « Gondreville-Fontenoy » ;

³ Un statut Seveso peut relever soit d'un dépassement direct d'un seuil fixé par la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, soit d'un dépassement par règle du cumul. Dans le second cas, les propriétés physico-chimiques et les quantités stockées sont prises en compte pour l'ensemble des produits stockés (et non pas par produit) pour 3 catégories de dangers : les dangers pour la santé humaine, les dangers physiques (explosivité, inflammabilité...) et les dangers pour l'environnement. Le seuil (Seveso seuil bas ou Seveso seuil haut) est atteint dès lors que la somme de contribution (cette contribution étant un rapport entre la quantité sur site et la quantité-seuil du seuil par dépassement direct) est égale ou supérieure à 1.

⁴ Installation fixe automatique d'aspersion d'eau.

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse, approuvé le 30 novembre 2015 ;
- le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) notifié par arrêté du 15 janvier 2015 ;
- le Plan Régional de Prévention et Gestion des Déchets Grand Est approuvé le 17 octobre 2019⁵ et intégré au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des territoires (SRADDET) Grand Est.

Sur la ville de Fontenoy-sur-Moselle, en absence de Plan Local d'Urbanisme, il est appliqué le Règlement National d'Urbanisme – RNU (le Plan d'occupation des sols (POS) qui préexistait est devenu caduc le 27 mars 2017).

L'exploitant a indiqué dans son dossier que le projet était compatible avec le SCoT Nord Meurthe-et-Moselle car implanté dans un territoire identifié par le SCoT. Tout d'abord, l'Ae attire l'attention de l'exploitant sur la localisation de son projet dans le SCoT **Sud** Meurthe-et-Moselle et non pas dans le SCoT Nord 54. **L'Ae recommande à l'exploitant de présenter la compatibilité et la cohérence de son projet avec les orientations et objectifs du SCoT concerné, à savoir le SCoT Sud Meurthe-et-Moselle.**

S'implantant dans une zone d'aménagement concerté (ZAC), la conformité du projet avec les dispositions du règlement de la zone est attendue. Il en est de même de la contribution du projet avec les objectifs ayant motivé la réalisation de cette zone. **L'Ae recommande à l'exploitant de présenter la conformité de son projet avec les dispositions fixées dans le règlement de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et la cohérence du projet avec ses objectifs.**

L'Ae rappelle par ailleurs que le dossier doit faire l'analyse de la cohérence du projet avec le SRADDET Grand Est, notamment concernant les objectifs et règles relatifs à la mobilité (règles n° 28 et 30), l'imperméabilisation des sols (règle n° 25), à la qualité de l'air (règle n° 6) et au changement climatique (règles n° 1 et 14).

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse du projet au regard des règles fixées par le SRADDET approuvé le 24 janvier 2020 par le préfet de région.

L'Ae signale également que le Plan Climat Air Énergie (PCAET) des Terres Toulouses a produit son diagnostic territorial. Le projet gagnerait ainsi à examiner la façon dont il participera à l'évolution de l'état des lieux réalisé dans ce diagnostic⁶.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Le choix de LIDL d'implanter sa plateforme logistique sur la ZIA Gondreville-Fontenoy a été conduit par la disponibilité du terrain susceptible d'accueillir un entrepôt de cette envergure hors d'une agglomération, à proximité d'un nœud routier (la RD 191A permet un accès direct et sans traverser de zone d'habitation à l'autoroute A 31) et sur un terrain totalement dédié à recevoir ce type d'activité.

L'implantation sur un terrain destiné à cet effet permet de ne pas consommer de terres agricoles ou naturelles.

Les autres moyens de transport ont été étudiés (chemin de fer au Nord du site à environ 330 m, voie navigable (la Moselle) à l'Ouest à une distance de 750 m environ). Le dossier précise qu'en absence d'infrastructures de desserte directe du site, le recours au transport routier est indispensable pour approvisionner le site.

⁵ Le PRPGD a été depuis intégré au SRADDET (approuvé le 24 janvier 2020) et en est une annexe.

⁶ Diagnostic du PCAET Terres Toulouses :

<https://www.terrestouloises.com/terres-touloises-en-action/environnement-ecocitoyennete/plan-climat-air-energie-territorial/>

L'Ae relève que la proximité immédiate de la Moselle navigable à grand gabarit mériterait d'être plus finement prise en compte et recommande à l'exploitant de faire d'abord, en lien avec Voies navigables de France (VNF) gestionnaire de cette voie navigable, l'étude alternative au transport routier de connexion fluviale de son projet avec cette dernière directement connectée aux ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam...), pour le transport de marchandises qui arriveraient via ces ports.

Plus généralement, l'évaluation environnementale ne comprend pas la présentation complète des solutions de substitution raisonnables prévues à l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement. L'étude des solutions alternatives devrait permettre d'abord de justifier le choix du site retenu comme étant celui de moindre impact environnemental, après examen d'autres sites sur la base d'une analyse multicritères (limitation des nuisances de toutes natures, accessibilité aux utilisateurs, et aussi consommation d'espace, présence de biodiversité, insertion paysagère...).

L'Ae recommande ensuite plus généralement à l'exploitant de justifier le choix d'implantation du projet par comparaison avec d'autres sites possibles, offrant en particulier la possibilité de transports alternatifs (voie ferrée, voie fluviale), puis d'autres choix d'aménagement et d'approvisionnement :

- **des magasins de la chaîne ;**
- **des sites de stockage dans les points d'entrée d'un certain nombre de marchandises tels que les ports ;**
- **dès le départ des sites de production des marchandises entreposées en cohérence avec les objectifs et les règles du SRADDET en la matière, dont les règles relatives aux transports et mobilités (règle n°28) et aux mobilisations foncières (règle n°17).**

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

L'étude d'impact présente une analyse dont l'approfondissement par rapport aux enjeux environnementaux apparaît hétérogène à l'Ae. La réalisation de l'état initial est récent (initié en décembre 2017) et permet d'identifier les enjeux et de caractériser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

L'exploitant indique que l'analyse des effets cumulés du projet prend en compte les installations existantes et le projet OJIREL dont la construction n'était pas initiée lors de la rédaction du dossier⁷. En revanche, l'Ae signale l'exploitation par LIDL d'un autre entrepôt sur la même ZAC. Elle rappelle qu'un projet constitué de plusieurs phases de travaux doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace⁸.

L'Ae recommande donc de préciser le devenir de l'entrepôt actuellement en exploitation si les activités y étant exercées sont transférées vers le projet objet du présent avis. Et si non, de l'inclure dans le périmètre du projet.

3.1. Analyse par thématique environnementale

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

- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- le trafic routier ;
- l'eau : gestion des eaux pluviales sur le site et dimensionnement de la défense incendie ;
- le paysage ;

⁷ Le projet OJIREL (entrepôt de marchandises courantes, non soumis à évaluation environnementale) a été autorisé par le Préfet de Meurthe-et-Moselle (arrêté préfectoral en date du 26 juillet 2019).

⁸ En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui 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 ».

- le bruit ;
- les risques en cas d'incendie.

L'Ae retient également l'enjeu biodiversité de moindre importance sur ce site.

En ce qui concerne l'impact sur la santé, le site est implanté dans une zone dédiée aux activités logistiques et le projet sera situé à plus de 600 mètres au nord-est des premières zones d'habitations et à 250 mètres d'une habitation isolée.

Les nuisances liées à l'activité du site sont principalement liées aux émissions des gaz d'échappement des véhicules diesel transitant sur le site et aux émissions sonores liées au trafic. Ces émissions ont été comparées aux émissions actuellement générées par les axes routiers autour du site. L'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains. Toutefois, l'Ae s'interroge sur les situations dégradées ou accidentelles qui sont évoquées au paragraphe 4 « étude des dangers » ci-après.

3.1.1 Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Identification des émissions de gaz à effet de serre

L'exploitant a mené son analyse uniquement sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet lié au chauffage au gaz du bâtiment et au gaz d'échappement des véhicules sur son site.

L'Ae relève que le dossier ne détaille pas les autres postes générant des GES : seules les émissions des véhicules dans le périmètre physique du projet ont été considérées sans prise en compte d'une part des émissions dues au moteur des tracteurs et d'autre part des moteurs des groupes frigorifiques pour les remorques en température dirigée.

Compte tenu du trafic routier généré par le projet et des observations ci-dessus, l'Ae regrette que la globalité du projet n'ait pas été considérée dans le dossier pour établir la contribution du projet au changement climatique.

Pour 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.

Compte tenu de ces éléments, l'Ae recommande à l'exploitant de :

- **présenter une évaluation des émissions dues au fonctionnement de l'entrepôt ;**
- **évaluer également les émissions liées à l'acheminement des marchandises en provenance des fournisseurs et à l'expédition des marchandises vers les magasins et des déchets vers les installations de traitement (en équivalent CO₂ par exemple⁹) ;**
- **présenter des mesures compensatoires aux émissions de gaz à effet de serre en privilégiant des mesures locales.**

Dispositions constructives et performance énergétique

La construction du bâtiment sera réalisée conformément à toutes les exigences actuelles en matière de consommation énergétique (respect de la RT 2012¹⁰). Toutefois, pour les nouvelles constructions, l'Ae rappelle que la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et plus récemment la loi ELAN¹¹ (article 181 codifié à l'article L. 111-9 du code de la construction et de l'habitation) prévoit l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation

⁹ L'ADEME, dans sa base Carbone, estime l'émission de gaz à effet de serre à 80 g CO_{2e} par tonne.km de marchandises transportées. La captation de CO₂ par les forêts lorraines est estimée à 4290 kg CO_{2e} par hectare.an.

¹⁰ Réglementation Thermique 2012 visant à améliorer l'efficacité énergétique des constructions.

¹¹ Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique.

environnementale pour les bâtiments neufs, appelée RE 2020¹². La principale évolution par rapport à la réglementation actuelle (RT 2012) consiste à passer d'une 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.

Pour ces raisons, le dossier gagnerait à prendre en compte par anticipation les dispositions de la réglementation RE 2020 en matière de performances énergétiques des bâtiments.

L'Ae recommande au pétitionnaire de présenter un bilan global des émissions de GES qui intègre un calcul basé sur une analyse du cycle de vie du bâtiment.

Par ailleurs, le pétitionnaire indique dans son étude d'impact que la modification de la fiscalité rend l'installation de panneaux photovoltaïques peu avantageuse et que dans les zones avec un ensoleillement proche de celui de Valence (26), il aurait pu espérer un retour sur investissement sur 9 ans, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, d'autant plus dans des zones à ensoleillement moindre. Sur la base de ce constat, l'exploitant ne propose pas d'équiper son bâtiment d'installations de production d'énergies renouvelables, alors que l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme l'impose pour les constructions de ce type qui créent plus de 1 000 m² d'emprise au sol.

L'Ae rappelle à l'exploitant que les dispositions de l'article L.111-18-1 du code de l'urbanisme¹³ ne restreint pas aux panneaux photovoltaïques les dispositifs de production d'énergie renouvelable, ni ne les impose sur le bâtiment. Elle rappelle également que l'absence de dispositions fiscales avantageuses ne peut pas justifier de ne pas respecter une exigence de protection de l'environnement.

De plus, ce site nécessitant un éclairage permanent pendant la nuit pour des questions de sécurité, le poste énergétique lié à l'éclairage peut être très important. Le pétitionnaire indiquera quelles dispositions il prend pour réduire la consommation énergétique.

L'Ae rappelle également que dans le cadre du Contrat de Transition Énergétique, le Pays Terres de Lorraine, territoire sur lequel le projet compte se réaliser, s'est engagé en 2014 dans la démarche Territoire à Énergie Positive (TEPos). Un territoire à énergie positive (TEPos) cherche à réduire ses besoins d'énergie au maximum, et les couvrir par les énergies renouvelables locales (« 100 % renouvelables et plus ») à l'horizon 2050 - 2060.

L'Ae recommande donc au pétitionnaire de présenter des mesures visant au respect de l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme et d'en préciser le gain environnemental attendu et le calendrier de mise en œuvre.

3.1.2 Le trafic routier

L'établissement sera implanté dans une zone dédiée aux activités logistiques et à proximité immédiate de la route départementale RD 191A qui permettra un accès direct (moins de 2 km) à l'autoroute A 31, sans traverser de zone d'habitations.

Le pétitionnaire précise que le site générera un trafic routier principalement lié aux réceptions, expéditions de produits de consommation courante et aux déplacements des employés et des visiteurs. Le trafic journalier lié au projet est estimé à 300 camions et 250 véhicules légers, soit 600 mouvements quotidiens de poids lourds et 500 de véhicules légers. L'augmentation de trafic

¹² Réglementation Environnementale 2020 : en complément des objectifs d'efficacité énergétiques des constructions et leur modération en matière de consommation, cette réglementation fixe également des objectifs d'adaptation aux conditions climatiques futures avec des objectifs de confort en été.

¹³ « Dans le respect des objectifs généraux de performance énergétique et environnementale des bâtiments énoncés à l'article L. 111-9 du code de la construction et de l'habitation, les constructions et installations mentionnées au II du présent article ne peuvent être autorisées que si elles intègrent soit un procédé de production d'énergies renouvelables, soit un système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, soit tout autre dispositif aboutissant au même résultat et, sur les aires de stationnement associées lorsqu'elles sont prévues par le projet, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols. »

la plus importante serait de 17 % sur la RD 191A principalement dédiée à la desserte de la zone d'activités. Le pétitionnaire conclut en qualifiant l'impact de l'établissement sur les trafics actuels de relativement faible. L'Ae s'est interrogée sur le comptage des passages entrants et sortants de son site puisque le trafic maximal sur la RD 191A ne fait état que de 925 passages. Plus généralement, elle s'étonne des chiffres avancés pour estimer le trafic sur les différents axes routiers. Elle relève une très forte minimisation du trafic induit au regard du nombre de véhicules fréquentant le site.

De plus, en absence d'analyse de la compatibilité du projet avec le règlement de la ZAC, il s'avère impossible d'identifier si cette contribution du projet est supplémentaire à celle considérée pour le dimensionnement de la ZAC. L'Ae rappelle sa recommandation du chapitre 2.1. concernant l'analyse de compatibilité du projet avec le règlement de la ZAC.

L'Ae s'est également interrogée sur les estimations de trafic retenus lors de la création de la ZAC (aménagement initié en 1997, décision administrative de création en 2000) et leur évolution depuis lors, notamment du fait de son développement et de l'installation de plusieurs entreprises sur celle-ci.

Elle recommande à l'exploitant de présenter les effets cumulés de son projet avec ceux de la ZAC et de faire vérifier son analyse du trafic existant par les exploitants des réseaux routiers impactés par le projet.

De plus, l'incidence du projet sur le trafic est présentée en augmentation du trafic sans analyse de celui-ci. L'Ae note que l'essentiel du trafic sera opéré « vers » ou « à partir de » l'A31. Or cet axe étant très fréquenté, la contribution supplémentaire du projet peut engendrer une saturation du trafic. **L'Ae recommande donc à l'exploitant de préciser l'impact de son projet sur les conditions de circulation et de saturation du trafic sur l'A31 et de proposer, le cas échéant, des mesures ERC portant, par exemple, sur la modulation du trafic généré par le projet en fonction des horaires.**

En conclusion, l'Ae estime que l'impact du projet sur le trafic est insuffisamment présenté, voire sous-estimé dans le dossier. En fonction des conclusions de l'exploitant aux recommandations ci-dessus, **elle lui recommande de présenter les mesures ERC adaptées au vu de l'impact estimé de son projet sur le trafic et d'initier, le cas échéant, une réflexion avec les services en charge de la gestion prospective du trafic routier.**

Enfin, le dossier ne comporte aucune indication sur l'encouragement au covoiturage qui contribuerait à réduire l'impact du projet. L'Ae rappelle que l'article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité (anciennement plan de déplacements d'entreprise) pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. **Elle recommande à l'exploitant de produire, a minima, un plan de mobilité et en lien avec l'aménageur de la ZAC et les autres entreprises implantées sur le site, un plan de mobilité interentreprises.**

3.1.3 L'eau

Le site du projet n'est traversé par aucun cours d'eau. L'analyse environnementale mentionne la présence de deux captages d'eau potable à proximité du site d'implantation du bâtiment LIDL : le forage communal situé à 800 m au Nord-Est du site ainsi que les puits du Pralot.

Sur ces deux forages, l'exploitant indique que seul le forage communal possède un périmètre de protection rapprochée et éloignée, le projet se trouvant à l'intérieur du périmètre de protection éloignée.

L'Ae recommande à l'exploitant de préciser les usages des puits du Pralot et les mesures prévues pour que le projet n'ait pas d'impact sur ces puits (qualité et quantité).

L'Ae note que la société LIDL s'engage dans son dossier de demande d'autorisation à respecter l'arrêté préfectoral du 14 novembre 2011 portant déclaration d'utilité publique d'établissement des

périmètres de protection du point d'eau par captage du puits communal sur et par la commune de Fontenoy-sur-Moselle, notamment avec la réalisation d'une étude hydrogéologique qui permettra de déterminer avec précision les niveaux de la nappe au droit du site. Les bassins de rétention et des traitements des eaux pluviales de voirie seront ainsi implantés en conséquence. **L'Ae regrette que cette étude hydrogéologique n'ait pas été jointe au dossier qui lui est soumis et recommande à l'exploitant de présenter l'étude hydrogéologique ainsi que les modalités de sa prise en compte dans l'aménagement du site à l'enquête publique.**

L'eau du réseau communal de Gondreville sera utilisée pour les sanitaires, le lavage des sols et des conteneurs du tunnel froid ainsi que pour la production de froid. Les effluents sont, selon l'exploitant, de type domestique et seront traités par la station d'épuration de Gondreville. Le flux journalier est estimé à 3,75 kg DBO₅, soit 62 équivalent-habitants (EH)¹⁴. La charge maximale de la station de traitement est de 4 000 EH. L'Ae précise que cette station a traité une charge correspondant à 3 665 EH en 2018 : elle est donc capable de traiter ce flux supplémentaire d'eaux usées.

En absence de caractérisation de la nature de certains effluents (notamment les purges des systèmes de production de froid), l'Ae s'est interrogée sur la compatibilité des effluents avec le système de traitement de la station d'épuration de Gondreville, tant sur la capacité à traiter efficacement de tels effluents (volume apporté et adéquation du traitement aux polluants à abattre) que sur l'absence d'impact de ces effluents sur la technologie de traitement mise en œuvre. **L'Ae recommande à l'exploitant de présenter les caractéristiques de ces effluents et de s'assurer de la compatibilité de ses rejets avec les caractéristiques de la station d'épuration de Gondreville en tenant compte des effets cumulés.**

L'évacuation des eaux pluviales est prévue séparativement en fonction de leurs origines : les eaux pluviales de toitures seront directement dirigées dans le bassin d'orage non étanche du site avant d'être rejetées au réseau d'eaux pluviales du site, à un débit régulé, avant infiltration ; les eaux pluviales de voirie seront tamponnées dans un bassin étanche avant traitement par un séparateur d'hydrocarbures et rejet dans un bassin perméable. Le bassin d'orage étanche, qui récupérera les eaux pluviales de voiries et les eaux d'extinction d'incendie, est correctement dimensionné.

Au total, le projet entraîne une imperméabilisation des sols de 110 000 m², limitant de fait l'infiltration naturelle des eaux dans le sol. L'Ae rappelle la règle n°25 du SRADDET sur l'imperméabilisation des sols et leur compensation nécessaire¹⁵. **Elle attire l'attention des collectivités en charge de l'instruction du permis de construire sur la nécessité d'étudier, à l'échelle de leurs territoires et en particulier de cette zone logistique, les impacts de l'imperméabilisation sur la diminution de la recharge des nappes souterraines et sur l'évacuation des eaux pluviales collectées vers des terrains en aval.**

Par ailleurs, l'exploitant prévoit un stationnement pour 280 véhicules légers alors que le fonctionnement du site sera assuré par 250 personnes dont 180 en postes 3x8. L'Ae s'étonne du surdimensionnement de l'espace de stationnement et donc d'une imperméabilisation excessive des sols. **Rappelant sa recommandation sur l'établissement d'un plan de mobilité, elle recommande à l'exploitant de justifier le dimensionnement des surfaces imperméabilisées de son site.**

3.1.4 Le paysage

Intégration paysagère du bâtiment

Seul l'environnement immédiat du site est présenté dans le dossier. L'Ae regrette fortement qu'aucun élément ne porte sur la description de l'environnement plus lointain du site et notamment

¹⁴ La Demande Biochimique en Oxygène correspond la quantité d'oxygène nécessaire pour dégrader la matière organique contenue dans un litre d'eau, dégradation par les micro-organismes vivant dans cette eau. La Directive européenne 91/271/CEE retient une DBO₅ de 60 g/jour pour un équivalent-habitant (EH).

¹⁵ La règle fixe un objectif de compensation de 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural par rapport à la période de référence

les points hauts du secteur, en particulier depuis la ligne des côtes de Moselle ou des points remarquables des environs (notamment édifices historiques de Toul et des environs et mont Saint-Michel).

Elle recommande à l'exploitant de compléter son dossier par une présentation complète du paysage proche et lointain du site.

L'insertion paysagère du bâtiment et de ses aménagements repose, selon l'exploitant, sur le choix des couleurs de bardage et sur la végétalisation des bordures du site par la plantation de haies et d'arbres, sur des lignes d'arbustes pour encadrer les places de stationnement, sur la mise en place d'un bassin paysager. L'Ae s'est étonnée que le dossier du permis de construire et celui de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE ne soient pas cohérents sur le choix de couleurs de bardage du bâtiment de stockage (respectivement en camaïeu de bleus et en camaïeu de gris). Elle s'est interrogée sur la dimension du bâtiment qui ne lui semble pas discrète depuis les alentours (zones naturelles ou agricoles et, à l'ouest, zone urbaine) en cas de choix d'un habillage bleu. Elle regrette de plus que les photomontages soient établis à une distance d'environ 200 mètres du projet et ne permettent pas de visualiser la visibilité du projet depuis l'extérieur de la ZAC.

L'Ae recommande à l'exploitant de compléter son dossier par une présentation des vues sur le site depuis plusieurs points de vue d'éloignement et d'orientation différents, une fois la couleur de bardage arrêtée.

De plus, l'impact du bâtiment sur le paysage au regard de sa hauteur projetée de 20,7 mètres n'est pas réellement analysé. La hauteur du bâtiment correspond à celle d'arbres de grand développement d'une taille de 12 mètres ou plus. Aucun photomontage en vue éloignée n'illustre cette analyse et ne permet d'apprécier les impacts potentiels.



Illustration 5 : Vue du bâtiment depuis le Sud

L'Ae recommande au pétitionnaire d'illustrer son dossier de demande avec des photomontages du bâtiment en vue éloignée permettant d'apprécier l'impact de celui-ci sur le paysage à différentes échéances de la croissance des plantations envisagées. En tout état de cause, la plantation d'arbres de hautes tiges est fortement recommandée.

Émissions lumineuses

Le site fonctionnant en 24/24 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 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 et l'Ae a noté que le pétitionnaire a prévu des mesures particulières pour limiter l'impact lumineux comme des lampes à LED et de l'éclairage directionnel.

Néanmoins, le dossier ne présente pas d'analyse paysagère du bâtiment de nuit qui aurait permis de visualiser l'impact. **L'Ae recommande au pétitionnaire de présenter des perspectives nocturnes du projet, une analyse de l'intensité des différentes sources lumineuses, une analyse vis-à-vis de la trame noire¹⁶ et une analyse élargie des impacts, menée vis-à-vis**

¹⁶ La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par la faune

des riverains proches et éloignés.

Covisibilités¹⁷ et intervisibilités¹⁸ du projet

Le dossier ne présente aucun élément descriptif de l'environnement paysager proche et lointain du projet et l'état initial ne porte que sur les monuments historiques et vestiges archéologiques à proximité du site d'implantation du projet.

L'Ae regrette l'absence d'éléments d'analyse de l'impact du projet sur les unités paysagères proches et lointaines du projet et sur l'absence d'analyse de perception du projet depuis des points d'observations proches et lointaines, en particulier à partir des zones habitées et des points remarquables du paysage local.

Elle recommande à l'exploitant de :

- **préciser les éléments remarquables architecturaux ou naturels de l'environnement du projet dans sa zone de visibilité ;**
- **présenter visuellement les intervisibilités et covisibilités du projet depuis ces points remarquables.**

3.1.5 Le bruit

Selon les résultats de l'étude spécifique relative au bruit, l'impact du projet est faible au regard des niveaux sonores actuels, l'environnement sonore avant l'implantation du projet étant qualifié de bruyant notamment en raison du trafic sur les départementales RD 90 et RD 191A, ainsi que du passage des trains sauf au niveau de l'habitation la plus proche (250 mètres).

Afin de limiter les nuisances sonores, l'exploitant précise les mesures retenues : absence de signaux sonores, limitation de la vitesse sur le site, arrêt des moteurs des poids lourds pendant les périodes de stationnement, gestion des horaires ainsi que mise en place d'un merlon au Nord-Ouest du site (visant plus spécifiquement à protéger l'habitation isolée située à 250 mètres au nord ouest du bâtiment). Bien que l'impact soit analysé comme acceptable par l'exploitant, l'Ae regrette que la convergence de l'analyse de l'impact sonore avec l'étude de la ZAC n'ait pas été présentée. Elle rappelle sa recommandation du chapitre 2.1. concernant l'analyse de compatibilité du projet avec le règlement de la ZAC.

Par ailleurs, l'étude de l'impact sonore du projet n'a pris en compte, pour les poids lourds, que les émissions des moteurs des véhicules. Or, en stationnement, les poids lourds en transport sous température dirigée utilisent des groupes frigorifiques pour le maintien de la température dans la remorque. L'Ae regrette que le bruit généré par ces moteurs n'ait pas été considéré dans les modélisations. **Elle recommande à l'exploitant de compléter son étude par la présentation des émissions sonores dues au fonctionnement des moteurs des groupes frigorifiques des poids lourds, les impacts sur les riverains et les mesures à mettre en œuvre, le cas échéant, pour éviter ou à défaut, réduire ou compenser ces nuisances.**

3.1.6 La biodiversité

Le projet est implanté hors de toute zone de protection des milieux ou de biodiversité, sur un site anthropisé, la plateforme de la Zone Internationale d'Activités résultant d'aménagements, en particulier d'opérations de terrassement. Elle s'est recolonisée naturellement et fait l'objet d'un entretien extensif par un pâturage d'ovins itinérants depuis plusieurs années.

L'Ae note que la plateforme du projet est gérée en pâturage itinérant en période estivale et au début de l'automne et regrette que le pétitionnaire n'ait pas intégré un plan de continuation de cette gestion pastorale pour l'entretien des espaces.

L'étude présentée dans le dossier s'appuie sur des données bibliographiques et des relevés de terrain au droit du site et sur les abords immédiats. Elle conclut que les principaux enjeux se concentrent au niveau de deux bosquets arbustifs dont un est utilisé par le Flambé (papillon)

nocturne.

¹⁷ Visibilité simultanée du projet et d'éléments remarquables du paysage à partir d'un point extérieur.

¹⁸ Visibilité du projet à partir d'un point remarquable du paysage ou des zones habitées.

comme support de ponte pour se reproduire et l'autre par la Pie-grièche écorcheur et le Tarier pâtre comme poste de chasse et potentiellement, comme site de reproduction. Le pétitionnaire prévoit, en phase travaux, des mesures pour limiter l'impact sur le milieu naturel, la faune et la flore, avec en particulier le déplacement des deux bosquets hors période de reproduction ainsi que la recolonisation par une friche herbacée. Bien qu'adaptée aux impacts en phase travaux, cette mesure, en absence d'éléments dans le dossier, n'apparaît pas pérenne. L'Ae regrette l'absence d'analyse sur la pérennité des bosquets déplacés.

L'Ae recommande à l'exploitant de proposer une mesure visant à la pérennité des bosquets déplacés.

L'Ae recommande au préfet de limiter les usages futurs du site d'accueil des bosquets déplacés.

3.2. Remise en état lors de la cessation d'activité et garanties financières

Conformément à la réglementation, le pétitionnaire 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. L'usage futur retenu est de type industriel.

Les activités d'entreposage ne sont pas soumises à garanties financières.

3.3. Résumé non technique de l'étude d'impact

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. Sources de dangers et phénomène dangereux

L'entrepôt se situera dans une zone internationale d'activités, éloignée (une maison isolée à environ 250 m) de toute zone d'habitations ou de bâtiments recevant du public (zones urbanisées à plus de 600 mètres). Le site ne se situe pas dans un périmètre de risque technologique.

Le dossier identifie le principal risque d'un entrepôt, l'incendie, dont l'importance est liée à la quantité et à la combustibilité des produits qui y sont stockés. Les 107 000 tonnes de produits stockés sont des produits de consommation courante, pouvant avoir des propriétés combustibles variées. Les seuls produits dangereux stockés, présents uniquement au sein de la cellule 2 sont des liquides inflammables, des produits dangereux pour l'environnement, des produits solides inflammables, du charbon de bois, des aérosols et des alcools de bouche d'origine agricole.

Au vu de la nature des produits stockés, le risque se limite, pour l'exploitant, aux effets thermiques et aux émissions de fumées de l'incendie.

Le pétitionnaire a identifié deux types d'effets : des effets thermiques et des effets toxiques en cas d'incendie. Les logiciels utilisés pour quantifier ces effets sont adaptés.

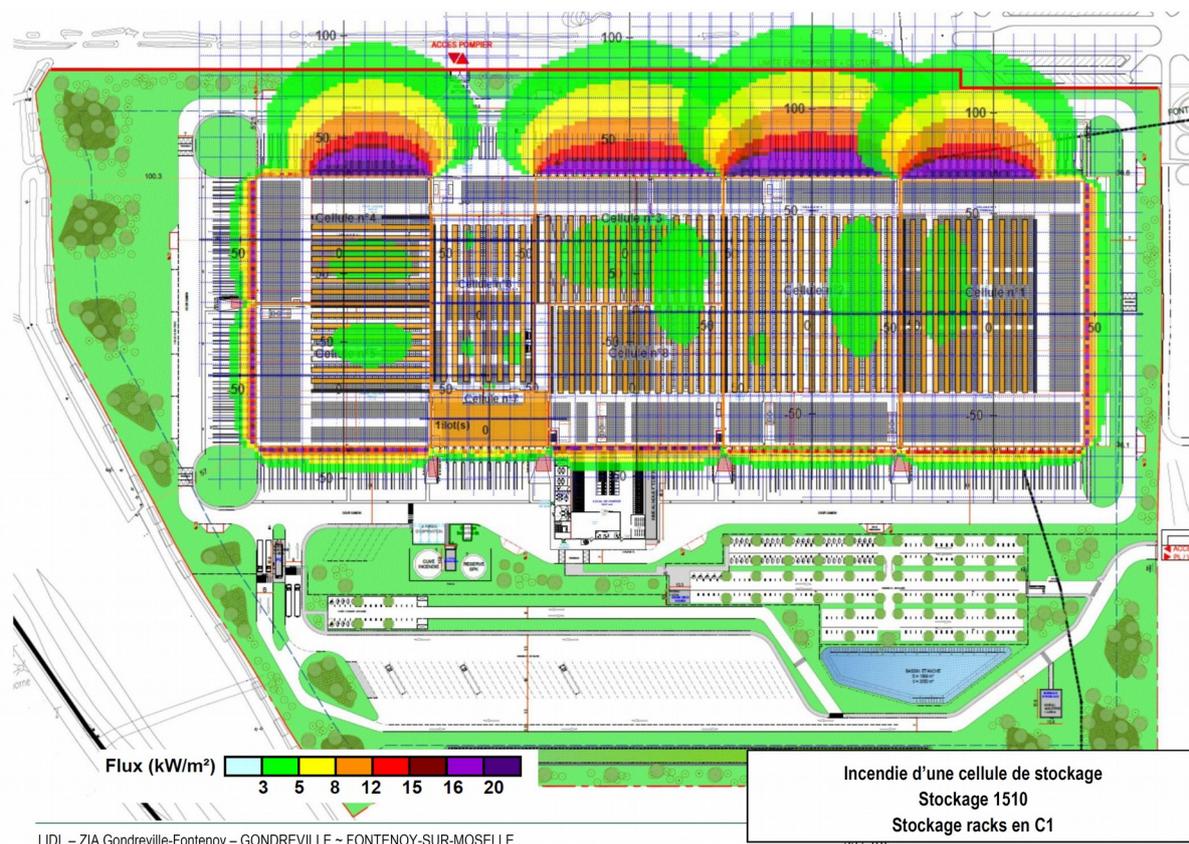
Les résultats de la modélisation montrent que seul le flux thermique des effets irréversibles¹⁹ sort des limites de propriété sur des terrains non aménagés de la zone d'activités, au Nord du site

¹⁹ 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

dans le cas d'un incendie au sein d'une cellule.

L'Ae rappelle au pétitionnaire que la séquence ERC doit tout d'abord étudier les solutions d'évitement avant celle de gestion d'un risque : **elle recommande au pétitionnaire d'étudier et de mettre en œuvre tout dispositif permettant de supprimer ce risque.**

À défaut de supprimer les effets à l'extérieur du site en cas d'incendie d'une cellule de stockage, l'Ae rappelle que les risques irréversibles susceptibles d'atteindre l'extérieur du site devront être portés à la connaissance du maire par le préfet afin que celui-ci édicte les règles d'urbanisation adaptées aux effets.



En ce qui concerne les effets toxiques, seule la dispersion atmosphérique des fumées émanant d'un incendie, dans le scénario le plus majorant, induirait des effets au-delà de l'emprise des installations à partir d'une hauteur de 60 m du sol pour les effets irréversibles (SEI) et d'une hauteur de 80 m du sol pour les effets létaux (SEL). 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 et au niveau du sol.

Stockage d'aérosols

Le site stockant des aérosols, l'Ae s'est interrogée sur les mesures mises en place pour prévenir et contenir un incendie affectant ces zones de stockage en raison du risque de projections de contenants vers les éléments de toiture et propagation de l'incendie à la toiture, du risque de projection de contenants sur les dispositifs de sprinklage²⁰ et détérioration du système de lutte contre l'incendie. Elle s'est aussi interrogée sur la fiabilité de la mesure consistant en des portes à fermeture manuelle pour empêcher la projection de contenants vers les autres zones de stockage. **L'Ae recommande à l'exploitant de préciser les caractéristiques d'implantation des parois grillagées tout autour des zones de stockage des aérosols et de présenter les alternatives à des portes manuelles pour le compartimentage de ces zones de stockage.**

²⁰ Installation fixe automatique d'aspersion d'eau

4.2. Mesures de prévention et de protection

Les exigences réglementaires pour la prévention et l'atténuation des effets d'un événement sont prévues par l'exploitant et présentées dans le dossier. Elles portent sur des dispositions constructives (parois coupe-feu) et des moyens de surveillance et de secours. Le site sera équipé d'une installation de sprinklage couplée à une réserve d'eau de 800 m³ et sera pourvu de 10 poteaux incendie alimentés à partir d'une cuve de 1 380 m³ et de 2 aires d'aspiration²¹.

L'Ae s'est interrogée sur :

- la ressource en eau utilisée pour alimenter les aires d'aspiration ;
- la suffisance des réserves en eau en cas d'évènement de durée supérieure à 2 heures.

De même, elle s'est interrogée sur le dimensionnement des bassins de rétention des eaux d'extinction incendie pour un événement long.

Elle recommande à l'exploitant de :

- **préciser les ressources mobilisables aux aires d'aspiration ;**
- **le cas échéant, s'assurer de la capacité de la ressource à alimenter les secours pendant toute la durée d'un incendie sans incidence pour les autres usagers de cette même ressource en eau ;**
- **s'assurer du dimensionnement des stockages des eaux d'extinction et de leur destination.**

Enfin, 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/m², 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.

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 particulières 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 Est²² » ses attentes en matière d'évaluation des risques pour la santé humaine.

4.3. Demandes d'aménagements

Compte tenu du mode d'exploitation particulier du projet, un aménagement aux dispositions réglementaires est sollicité par le pétitionnaire concernant le système de désenfumage de l'entrepôt et son implantation à moins de 7 mètres des murs séparatifs d'une des cellules de

²¹ Zones aménagées et pré-équipées d'un tuyau d'aspiration sur lesquelles les véhicules des Pompiers (fourgon pompe tonne) peuvent stationner et être connectés à la réserve d'eau.

²² <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

l'entrepôt. Cet aménagement ne contribue pas à aggraver les risques ou générer de risques supplémentaires.

L'Ae n'a pas d'observations sur ce point.

4.4. 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 et toxiques générées par l'incendie des différentes zones de stockage du site ;
- les mesures et prévention et les moyens d'intervention présents sur le site.

L'Ae note que ce résumé reprend des éléments techniques de l'étude de dangers sans en faciliter la lecture pour un public non spécialiste.

Elle recommande à l'exploitant de présenter un résumé réellement non technique de son étude de dangers.

METZ, le 16 octobre 2020

Pour la Mission Régionale d'Autorité
Environnementale,
son président,

Jean-Philippe MORETAU