



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction du  
pôle Europe à Mont-Saint-Martin (54)  
porté par TERRA NOBILIS 2**

n°MRAe 2021APGE15

Nom du pétitionnaire	TERRA NOBILIS 2
Communes	Mont-Saint-Martin
Département	54
Objet de la demande	projet de construction du pôle Europe
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	01/02/21

## **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 chargée 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 du pôle Europe de TERRA NOBILIS 2, la Mission régionale d'autorité environnementale.<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie par le Maire de Mont-Saint-Martin le 1<sup>er</sup> février 2021.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de Meurthe-et-Moselle (DDT 54) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 18 mars 2021, en présence de Florence Rudolf, Gérard Folny et André Van Compernelle, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, de Christine Mesurolle et Georges Tempez, membres permanents, de Yann Thiébaut, chargé de mission et membre de la MRAe, 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, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique.

<sup>1</sup> Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

## A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

L'aménageur TERRA NOBILIS 2 sollicite l'autorisation de construire un ensemble commercial dénommé « pôle Europe » sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Martin en Meurthe-et-Moselle (54). La commune, intégrée à la communauté d'agglomération de Longwy (CAL), est frontalière de la Belgique et du Luxembourg, les 2 frontières étant à environ 1,5 km du site du projet.

Le projet porte sur l'aménagement commercial de 3 sites dont l'un, le pôle Europe, fait l'objet d'une demande de permis de construire. Le projet a d'abord fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas pour laquelle l'autorité en charge<sup>2</sup> a décidé de soumettre le projet à évaluation environnementale.

Le projet s'inscrit dans la réalisation d'une vaste zone d'aménagement commercial (ZACOM) d'une surface d'environ 70 ha. Les 3 sites qui le composent concernent 3 parcelles, situées à l'extrémité sud-ouest de la ZACOM et sur lesquelles porte l'étude d'impact, totalisent une surface d'environ 2,8 ha. Le projet faisant l'objet du permis de construire comprend un bâtiment de grandes dimensions<sup>3</sup> d'environ 7 000 m<sup>2</sup>. Il est situé à l'articulation de 2 ensembles urbains faisant chacun l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de Mont-Saint-Martin : la ZACOM au nord-est et le secteur des quartiers « gare » et « Jean Jaurès » au sud-ouest.

Le projet porte ainsi sur un ensemble commercial relativement imposant (secteur 1) et sur 2 autres secteurs pour lesquels trop peu d'indications de composition architecturale sont fournies. Les 3 sites composent un nouvel ensemble dont l'articulation avec le contexte urbain proche, avec le centre-ville de Mont-Saint-Martin, avec celui de Longwy, commune centre de l'agglomération sont insuffisamment décrits.

L'Ae s'étonne ainsi que le dossier ne prenne pas plus en compte les relations entre l'ensemble commercial et les quartiers voisins. Elle rappelle qu'au titre de l'article L.122-1-III du code de l'environnement<sup>4</sup>, l'évaluation environnementale doit permettre de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les 4 facteurs que cet article cite, ainsi que sur leur interaction. Cette interaction n'a pas été examinée, alors que ce projet était l'occasion de composer une articulation forte entre le centre-ville et la zone frontalière, par le biais d'un projet de ville plus englobant. L'Ae note que le projet est situé au centre d'un ensemble de voiries privilégiant l'usage de la voiture.

Pour l'Ae, il ressort du dossier que l'aménagement de cette zone risque de générer une fracture entre cette nouvelle zone et le centre-ville historique. L'Ae considère qu'il manque une vision urbanistique de la conception du projet et de ses rapports avec le reste de la commune, voire de l'agglomération.

L'Ae note par ailleurs que les projets des secteurs 2 et 3 ne sont pas définis précisément. **Elle rappelle que le pétitionnaire doit, s'il estime que de nouveaux impacts sont envisageables, actualiser l'étude d'impact et ressaisir l'autorité environnementale pour un nouvel avis.**

***L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble de la ZACOM soit dès le présent projet ou a minima pour les prochains projets de cette zone d'activités, en y intégrant les relations urbaines et extra-urbaines.***

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont les suivants :

- les émissions de Gaz à effet de serre (GES) et la qualité de l'air ;
- le paysage ;

<sup>2</sup> Décision du 27 novembre 2019 du Préfet de la Région Grand Est.

<sup>3</sup> Dimensions du bâtiment : longueur 228 m ; largeur 49 m ; hauteur : 15 m environ.

<sup>4</sup> **Article L.122-1 III du code de l'environnement :**

« L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

1° La population et la santé humaine ;

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;

4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;

5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°. »

- les sites Natura 2000 et la biodiversité ;
- les zones humides.

Le dossier est incomplet sur beaucoup de sujets. Il ne présente pas les mesures de compensation, au titre de la séquence ERC<sup>5</sup>, des impacts résiduels du projet sur les émissions de GES qui seront très importantes, ni la prise en compte de son impact paysager, ni l'état initial de la biodiversité faunistique et floristique, ni la prise en compte des zones humides.

***Au vu des insuffisances du dossier (analyse paysagère, création du giratoire, bilan des émissions de GES, diagnostic faune-flore, absence de mesures de compensation, etc.) :***

- ***l'Ae recommande au pétitionnaire de lui soumettre un nouveau dossier complété ;***
- ***et elle recommande à la collectivité de ne pas soumettre le présent dossier à enquête publique avant la production de celui-ci et de son nouvel avis.***

***Pour la constitution du nouveau dossier, l'Ae recommande de :***

- ***reprenre l'analyse paysagère et de la conduire à la bonne échelle ;***
- ***prendre en compte dès maintenant les objectifs du PCAET arrêté ;***
- ***réaliser un bilan des émissions de GES et préciser les mesures de compensation des impacts résiduels des émissions dues au trafic routier et aux bâtiments ;***
- ***établir un véritable projet de déplacement par des mobilités actives, d'établir à l'échelle de l'agglomération un plan de ces itinéraires et d'établir avec les autorités compétentes, un projet de développement du réseau de transports en commun ayant valeur de mesure de réduction des émissions de GES ;***
- ***reconsidérer l'impact sur la qualité de l'air qualifié dans le dossier actuel de « non significatif » ;***
- ***mettre en cohérence la conclusion générale sur les sites Natura 2000 avec la conclusion particulière relative à l'impact sur le petit Gravelot dans le site Natura 2000 « Forêts et marais bajociens de Baranzy à Athus » ;***
- ***modifier s'il y a lieu le projet de manière à éviter toute construction de bâtiment ou de voirie sur la zone humide afin lui garder son caractère naturel et ses fonctionnalités écologiques, ou sinon d'appliquer les mesures de réduction ou de compensation nécessaires.***

***Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé ci-après.***

<sup>5</sup> L'article L.122-6 du code de l'environnement (L.122-3 pour les projets) précise que le rapport environnemental présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.

## B – AVIS DÉTAILLÉ

### 1. Présentation générale du projet

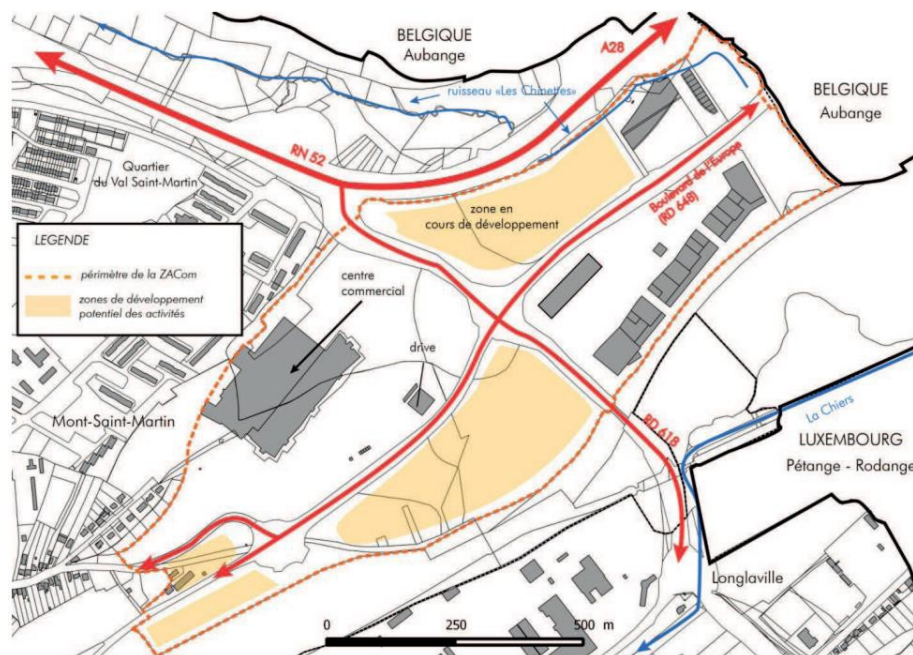
L'aménageur TERRA NOBILIS 2 sollicite l'autorisation de construire un ensemble commercial dénommé « pôle Europe » sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Martin en Meurthe-et-Moselle (54). La commune, intégrée à la communauté d'agglomération de Longwy (CAL), est frontalière à la fois de la Belgique et du Luxembourg, les 2 frontières étant à environ 1,5 km du site du projet.

Le projet qui a d'abord fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas pour laquelle l'autorité en charge<sup>6</sup> a décidé de soumettre le projet à évaluation environnementale, porte sur l'aménagement commercial de 3 sites dont l'un, le pôle Europe, fait l'objet d'une demande de permis de construire n° 054 382 20 B 0017.

Cette décision de soumission à évaluation environnementale reposait sur les impacts potentiels du projet sur les futurs usages en raison de la pollution des milieux souterrains (le site est identifié dans la base de données des anciens sites industriels et activités de services, BASIAS) et à la qualité de l'air dans le contexte de l'augmentation du trafic routier.

Le projet s'inscrit dans la réalisation d'une vaste zone d'aménagement commercial (ZACOM) qui, sur une surface d'environ 70 ha, intègre les 4 sous-ensembles suivants, au sein desquels le développement des activités est plus ou moins avancé :

- une partie ouest, occupée par un hypermarché ;
- une partie située à l'est, occupée par de nombreuses enseignes commerciales dont le développement est également finalisé ;
- une partie nord actuellement occupée par plusieurs enseignes commerciales dont le développement doit se poursuivre par l'installation de services tels que restaurant, hôtel, commerces alimentaires spécialisés ;
- une partie sud quasiment inoccupée et qui correspond à une friche industrielle ; l'extrémité ouest de cette partie, où s'implante le présent projet, est actuellement occupée par deux entreprises industrielles, dont l'activité est déplacée vers un autre site de l'agglomération de Longwy.



**Figure 1 : ensemble de la ZACOM**

<sup>6</sup> Décision du 27 novembre 2019 du Préfet de la Région Grand Est.

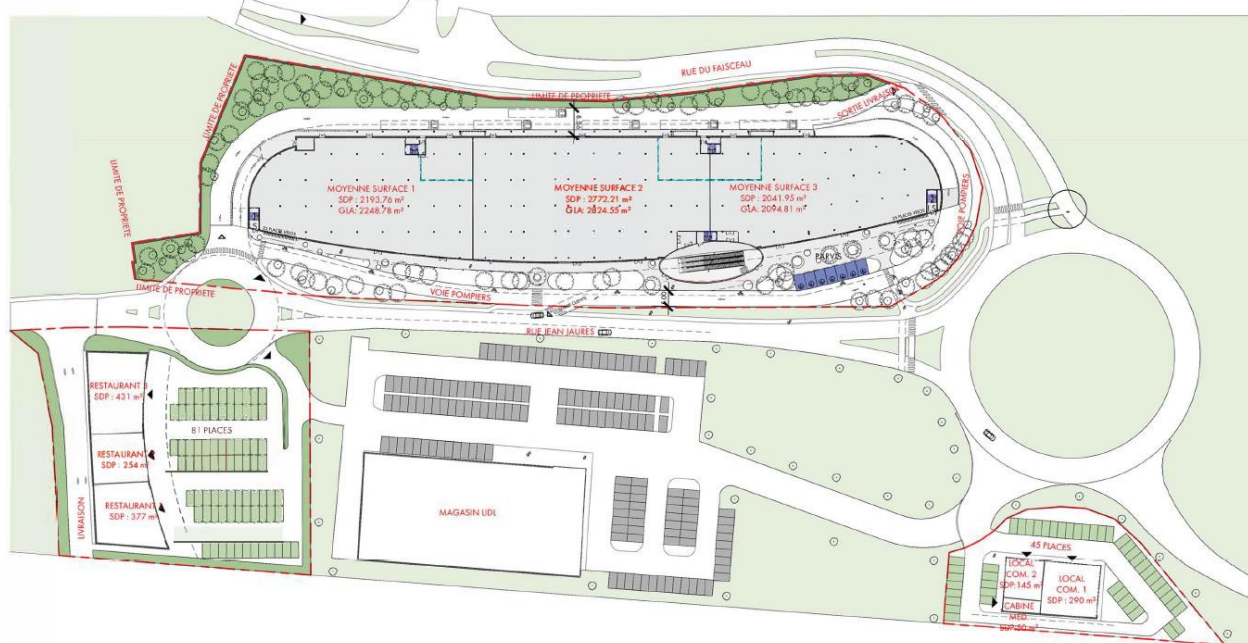
La ZACOM est bordée au nord par la RN 52, axe routier important devenant l'autoroute A28 après la frontière belge. Elle est également traversée par 2 autres voies perpendiculaires : la RD 618, menant au Grand Duché de Luxembourg et la RD 46b, vers la Belgique.

Si la décision au cas par cas de soumettre le projet à Étude d'Impact ne portait que sur le seul secteur 1 et sur la création du giratoire situé à son sud-ouest, le projet présenté par Terra Nobilis 2 l'est sur les 3 secteurs indiqués sur le plan ci-dessous et exclut le giratoire que le promoteur considère hors-projet.

Les parcelles sur lesquelles portent le projet et l'étude d'impact, totalisent une surface d'environ 2,8 ha et sont situées à l'extrémité sud-ouest de la ZACOM.

Le projet faisant l'objet du permis de construire est situé dans le secteur 1, au nord sur la figure ci-dessous, et comprend un bâtiment de grandes dimensions<sup>7</sup> d'environ 7 000 m<sup>2</sup> accueillant trois moyennes surfaces en rez-de-chaussée, une salle de sports en niveau R+2 et R+3, ainsi qu'un parking en étages supérieurs de 440 places de stationnement. Le niveau R+1 n'étant pas évoqué (sauf dans le chapitre 4.3.4 relatif aux mobilités du titre A, Présentation de l'opération où la présence d'un parking est indiquée), il est difficile de déterminer si ce bâtiment comporte finalement 3 ou 4 niveaux, ce qui n'est pas sans incidence sur l'insertion paysagère du projet et nuit à la compréhension globale du dossier .

Le projet portant sur la parcelle du secteur 2, à l'ouest, concerne un deuxième bâtiment d'environ 1 000 m<sup>2</sup> destiné à recevoir trois activités de restauration et un parking d'environ 80 places végétalisées.



**Figure 2 : plan des projets des 3 secteurs**

Le projet portant sur la parcelle du secteur 3, à l'est, concerne la construction d'un troisième bâtiment composé de deux cellules commerciales en rez-de-chaussée sur 500 m<sup>2</sup> et une maison de santé en R+1, ainsi que 45 places de stationnement végétalisées. Le terrain libre entre les secteurs 2 et 3 est occupé par un supermarché construit récemment.

Cependant, les deux plans proposés en page 23 de l'étude d'impact (chapitre 4 du titre A, Présentation de l'opération) sont contradictoires pour ce secteur. Sur l'un (figure 13, plan masse du projet) sont présentés 2 locaux commerciaux (respectivement 290 et 145 m<sup>2</sup> et un cabinet médical de 50 m<sup>2</sup> alors que sur l'autre (figure 14, programmation du projet), sont présentés cette fois « 2 locaux commerciaux au Rdc, 1 maison de santé à l'étage, surface 500 m<sup>2</sup> Rdc et 500 m<sup>2</sup> R+1).

<sup>7</sup> Dimensions du bâtiment : longueur 228 m ; largeur 49 m ; hauteur : 15 m environ.



La compréhension du projet global s'en trouve à nouveau altérée.

**L'Ae recommande au porteur d'apporter toutes les corrections nécessaires à une présentation cohérente de son projet afin d'en améliorer la compréhension.**

Un carrefour giratoire (à gauche sur le plan ci-dessus) est prévu pour l'accès au pôle Europe.

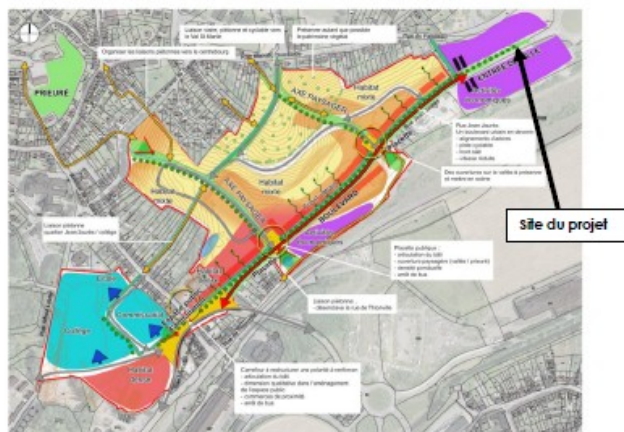
Les 3 parcelles sont actuellement occupées comme suit :

- secteur 1 : des bâtiments de la société EUROVIA, et une friche enherbée et boisée ; ce terrain a également connu une activité d'exploitation d'une installation d'enrobage à chaud de matériaux routiers, par la société Mont-Saint-Martin Enrobés (MSME) jusqu'en août 2011 ;
- secteur 2 : une friche enherbée ;
- secteur 3 : une friche arborée.

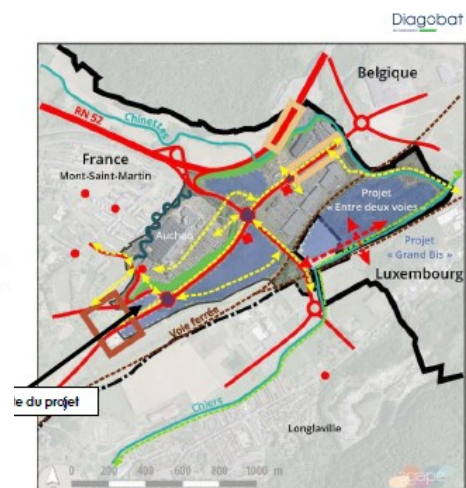
Les parcelles qui accueilleront les projets seront libres de toute construction, la société EUROVIA réalisera l'ensemble des travaux de démolition pour la cession de terrain.

Le projet est situé à l'articulation de 2 ensembles urbains faisant chacun l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de Mont-Saint-Martin :

- la ZACOM au nord-est ;
- le secteur des quartiers « gare » et « Jean Jaurès » au sud-ouest, qui consiste en la transformation de la rue Jean Jaurès en boulevard urbain avec aménagements paysagers, placette publique, cheminements doux vers le centre bourg, restructuration d'un carrefour et projets d'aménagement comprenant des zones d'équipements publics, d'activités économiques, de zones résidentielles de densité forte (plus de 40 logements / ha) ou de densité moyenne (30 logements / ha ou moins).



**Figure 3 : quartier gare et Jean Jaurès**



**Figure 4 : ZACOM**

L'Ae constate que les cheminements doux devant relier les 2 zones avec le centre-ville sont identifiés dans le secteur ZACOM mais pas dans le quartier gare / Jean Jaurès.

L'Ae rappelle que la notion de projet figure à l'article L.122-1 du code de l'environnement, qui indique par ailleurs 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 en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* ».

Le dossier aurait dû au moins faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble de la ZACOM, projet routier de carrefour giratoire compris, zone dans laquelle les problématiques liées au trafic routier, aux émissions de GES et généralement aux déplacements et à la mobilité sont identiques. Cette

zone est de plus directement reliée aux frontières belge et luxembourgeoise, également sources de trafic routier.

Le projet porte sur un ensemble commercial relativement imposant (secteur 1) et sur 2 autres secteurs pour lesquels trop peu d'indications de composition architecturale sont fournies. Les 3 sites composent un nouvel ensemble dont l'articulation avec le contexte urbain proche, avec le centre-ville de Mont-Saint-Martin, avec celui de Longwy, commune centre de l'agglomération sont insuffisamment décrits.

L'Ae s'étonne que le dossier ne prenne pas plus en compte les relations entre l'ensemble commercial et les quartiers voisins. Elle rappelle qu'au titre de l'article L.122-1-III du code de l'environnement<sup>8</sup>, l'évaluation environnementale doit permettre de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur 4 facteurs (1. population et santé humaine / 2. biodiversité / 3. terres, sol, eau, air et climat / 4. biens matériels, patrimoine culturel et paysage) ainsi que l'interaction entre ces 4 facteurs.

Cette interaction n'a pas été examinée, alors que ce projet était l'occasion de composer une articulation forte entre le centre-ville et la zone frontalière, par le biais d'un projet de ville plus englobant. L'Ae note que le projet est situé au centre d'un ensemble de voiries privilégiant l'usage de la voiture.

Pour l'Ae, il ressort du dossier que l'aménagement de cette zone risque de générer une fracture entre cette nouvelle zone et le centre-ville historique. L'Ae considère qu'il manque une vision urbanistique de la conception du projet et de ses rapports avec le reste de la commune voire de l'agglomération.

L'Ae note par ailleurs que les projets des secteurs 2 et 3 ne sont pas définis précisément. **Elle rappelle que le pétitionnaire doit, s'il estime que de nouveaux impacts sont envisageables, actualiser l'étude d'impact et ressaisir l'autorité environnementale pour un nouvel avis.**

***L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble de la ZACOM soit dès le présent projet ou a minima pour les prochains projets de cette zone d'activités en y intégrant les relations urbaines et extra-urbaines.***

## **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 indique que le projet est cohérent avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) approuvé le 24 janvier 2020, la directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord lorrains, approuvée par décret du 2 août 2005, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Nord Meurthe-et-Mosellan approuvé le 11 juin 2015, et le PLU de la commune de Mont-Saint-Martin, dont la dernière modification a été approuvée le 11 avril 2018.

Le dossier indique par ailleurs que le projet est cohérent avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de Lorraine approuvé le 20 décembre 2012. L'Ae précise que ce document est maintenant intégré au SRADDET en tant qu'annexe.

Le projet doit respecter le PLU, qui lui-même doit être compatible avec le SCoT, qui à son tour devra être compatible avec le SRADDET, à sa première révision.

<sup>8</sup> **Article L.122-1 III du code de l'environnement :**

« L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

1° La population et la santé humaine ;

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;

4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;

5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°. »



L'Ae constate que le projet :

- va induire une forte augmentation du trafic routier qui est en contradiction avec la règle n°2 du SRADDET : « intégrer les enjeux climat-air-énergie dans l'aménagement » et la règle n°6 « améliorer la qualité de l'air » ;
- situé en dehors du centre-ville, est en contradiction avec la règle n°23 du SRADDET : « Concilier zones commerciales et vitalité des centres-villes » alors que la commune semble disposer de vastes espaces libres dans le secteur mairie / poste / commerces de proximité.

Le dossier indique que la CAL travaille à l'élaboration d'un plan climat-air-énergie territorial<sup>9</sup> (PCAET) qui n'est pas encore approuvé. **L'Ae rappelle que ce PCAET a fait l'objet d'un avis de l'Ae en date du 23 septembre 2020<sup>10</sup>.** Le projet de PCAET est donc déjà arrêté. **L'avis de l'Ae mentionnait que le PCAET de la CAL aurait dû être adopté le 31 décembre 2016 au plus tard.** Comme pour le SRADDET, ce PCAET n'est pas applicable directement aux projets mais au vu de son état d'avancement, le pétitionnaire ne peut éviter d'intégrer au dossier une analyse de la cohérence du projet au PCAET.

L'Ae note que l'article L.143-28 du code de l'urbanisme prévoit que : « Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L.143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

*Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L.104-6. À défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc ».*

**L'Ae recommande prendre en compte dès maintenant les objectifs du PCAET arrêté. Elle rappelle la nécessité de la lutte contre le réchauffement climatique et recommande d'anticiper autant que possible la cohérence du projet avec les règles générales du SRADDET.**

## **2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement**

Le dossier ne comporte pas l'analyse des solutions de substitution raisonnables prévue par l'article R.122-5<sup>11</sup> du code de l'environnement. Le dossier comporte seulement une rapide présentation des variantes étudiées dans le cadre de ce projet, variantes qui ne portent que sur la disposition des équipements commerciaux et les solutions retenues pour les voiries d'accès. Le fait que la ZACOM soit prévue dans le cadre du SCoT (dont le bilan n'a pas encore été fait) ne dispense pas le pétitionnaire de présenter une analyse environnementale des autres emplacements possibles au sein de la commune ou de la communauté d'agglomération et des raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues.

À ce titre, la comparaison de la solution retenue et de la solution de revitalisation du centre-ville par l'implantation d'une partie des commerces est une solution de substitution qui n'a pas été étudiée.

<sup>9</sup> Plans créés par la loi de Transition écologique pour la croissance verte (TECV) n°2015-992, publiée au Journal Officiel du 18 août 2015.

<sup>10</sup> Avis consultable à l'adresse : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-en-2020-a629.html>

<sup>11</sup> **Article R.122-5 CE (extrait) :**

« II. – En application du 2° du II de l'article L.122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : [...] 7° 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 ».

**L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables permettant d'effectuer un choix de site en accord avec les enjeux environnementaux territoriaux.**

### **3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet**

L'étude d'impact comporte un diagnostic faune-flore qui est incomplet, la méthodologie employée était basée sur une période de relevé de 3 mois seulement. Les incidences du projet ne sont pas décrites correctement et la séquence Éviter – Réduire – Compenser (ERC) n'est pas respectée. L'étude d'incidences justifiée par la proximité des sites Natura 2000 belges et luxembourgeois (cf chapitre 3.1.3. du présent avis) ne permet pas de conclure à l'absence d'incidences significatives sur les espèces d'intérêt communautaire. Le dossier n'est donc pas conforme au contenu de l'étude d'impact défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Ces divers points seront développés dans la suite de l'avis au chapitre « biodiversité ».

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont les suivants :

- les émissions de GES et la qualité de l'air ;
- le paysage ;
- les sites Natura 2000 et la biodiversité ;
- les zones humides.

#### **3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)**

##### **3.1.1. Les émissions de GES et la qualité de l'air**

###### *Le bilan des émissions de GES*

Le centre commercial ainsi que les services et commerces de ces 3 secteurs seront générateurs de GES, tant au moment de la construction des bâtiments que pendant leur exploitation en raison du trafic routier important qu'ils vont générer. Le dossier ne montre pas comment il s'inscrit dans les objectifs du PCAET arrêté de la CAL (-31 % à l'horizon 2030 et -70 % à l'horizon 2050) ni dans celui de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) qui est de diviser par 6 l'empreinte carbone par personne pour arriver à l'objectif d'environ 2 teq CO<sub>2</sub> en 2050.

De plus, le dossier ne comporte pas les mesures dites ERC à mettre en œuvre pour compenser l'impact résiduel lié aux émissions de GES après les faibles mesures de réduction prévues par le projet<sup>12</sup>, ni le bilan des émissions de GES permettant de quantifier les émissions et donc les mesures de compensation.

Le dossier devra donc être complété par ce bilan des émissions de GES présentées par thèmes (transports, bâtiments, production d'énergie et déchets...), ce bilan devra par ailleurs s'appuyer le plus possible sur une analyse du cycle de vie<sup>13</sup> (ACV) de ses composants et préciser les sources et références sur lesquelles il s'appuie pour son élaboration.

**L'Ae informe le pétitionnaire qu'elle a mis en ligne dernièrement un « point de vue » sur les émissions de GES<sup>14</sup>. Il y est rappelé en particulier les liens vers les outils méthodologiques de l'Ademe permettant la réalisation de ce bilan.**

**L'Ae rappelle que les mesures ERC prévues à l'article L.122-3 du code de l'environnement sont d'application obligatoire et demande que les mesures de compensation de l'impact des émissions de GES soient définies dans le dossier après réalisation d'un bilan de ces émissions.**

<sup>12</sup> Favoriser l'utilisation des modes actifs et des transports en commun et participer à la décarbonisation du parc roulant par mise à disposition de places pour véhicules électriques/hybrides dans les parkings.

<sup>13</sup> <https://www.ademe.fr/expertises/consommer-autrement/passer-a-l'action/dossier/analyse-cycle-vie/comment-realise-t-acv>

<sup>14</sup> <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html>

### Les émissions de GES du trafic routier

L'Ae a indiqué au chapitre 2.1. du présent avis que le projet est en contradiction avec la règle n°2 du SRADDET.

Le dossier indique que le trafic routier moyen journalier au droit du projet augmentera de 1 900 v/j les jours ouvrés. Le dossier conclut que cette augmentation ne posera pas de difficulté en raison de la création d'un carrefour giratoire sur la rue Jean Jaurès. Cependant, si le carrefour giratoire aidera à la fluidité de la circulation, les émissions de GES n'en resteront pas moins importantes.

Le dossier présente un plan de projet « déplacements mobilités actives<sup>15</sup> » à l'échelle de la ZACOM, qui n'est pas très compréhensible et sur lequel ne figure aucun itinéraire de liaison « mode doux » avec le centre-ville.

Le projet indique que le site est situé à 500 m de l'arrêt de bus le plus proche et précise, de manière anecdotique, que : « *le développement de la ZACom doit s'accompagner d'une amélioration du déploiement des transports en commun* » sans donner le moindre détail sur les perspectives de développement du réseau de transports en commun ni sur la manière d'y parvenir.

***L'Ae recommande à l'autorité compétente en planification urbaine d'établir un véritable projet de déplacement par des mobilités actives, d'établir à l'échelle de l'agglomération un plan de ces itinéraires et d'établir avec les autorités compétentes, un projet de développement du réseau de transports en commun ayant valeur de mesure de réduction des émissions de GES***

***Elle recommande au pétitionnaire de préciser dans le dossier la manière dont le centre commercial sera accessible par les usagers privilégiant les mobilités actives, de le visualiser par des plans et de préciser la sécurisation vis-à-vis du trafic routier.***

### Les émissions de GES des bâtiments

Le dossier comporte l'étude sur les approvisionnements en énergies renouvelables prévues par l'article L.128-4 du code de l'urbanisme. Cette étude présente 4 scénarios et propose de retenir la solution 2 : pompe à chaleur air-air réversible. L'Ae constate avec satisfaction que cette solution est l'une des 2 solutions les moins émettrices de GES et bénéficiera du classement « A » des diagnostics de performance énergétique pour les bâtiments neufs (< à 5 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/an).

Cette étude indique cependant que les besoins en climatisation sont supérieurs de 50 % aux besoins en chauffage. L'Ae s'étonne du fait que la conception architecturale du bâtiment ne permette pas de limiter encore plus les besoins en climatisation en été. L'Ae indique par ailleurs que le classement pour les émissions de GES mentionné dans le dossier (classement « A ») ne prend pas en compte les émissions de GES dues aux fuites souvent constatées dans ce type d'installations de fluides frigorigènes<sup>16</sup>.

L'Ae s'étonne du fait que l'étude ne précise pas l'apport en énergie solaire dans le bilan énergétique alors que près de 800 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques sont prévus en toiture.

***L'Ae recommande de :***

- ***préciser la part du besoin en énergie qui sera apportée par les panneaux solaires photovoltaïques en toiture ;***
- ***rechercher les solutions techniques permettant de limiter le recours à la climatisation par l'optimisation des dispositions architecturales du bâtiment ;***
- ***assurer un suivi du système de climatisation permettant de détecter les éventuelles fuites de fluides frigorigènes, qui sont, selon le fluide frigorigène utilisé de 150 à 11 500 fois plus impactant que le CO<sub>2</sub> pour le réchauffement climatique.***

<sup>15</sup> Appelés « mode doux dans le dossier mais « mobilités actives » dans la loi mobilités.

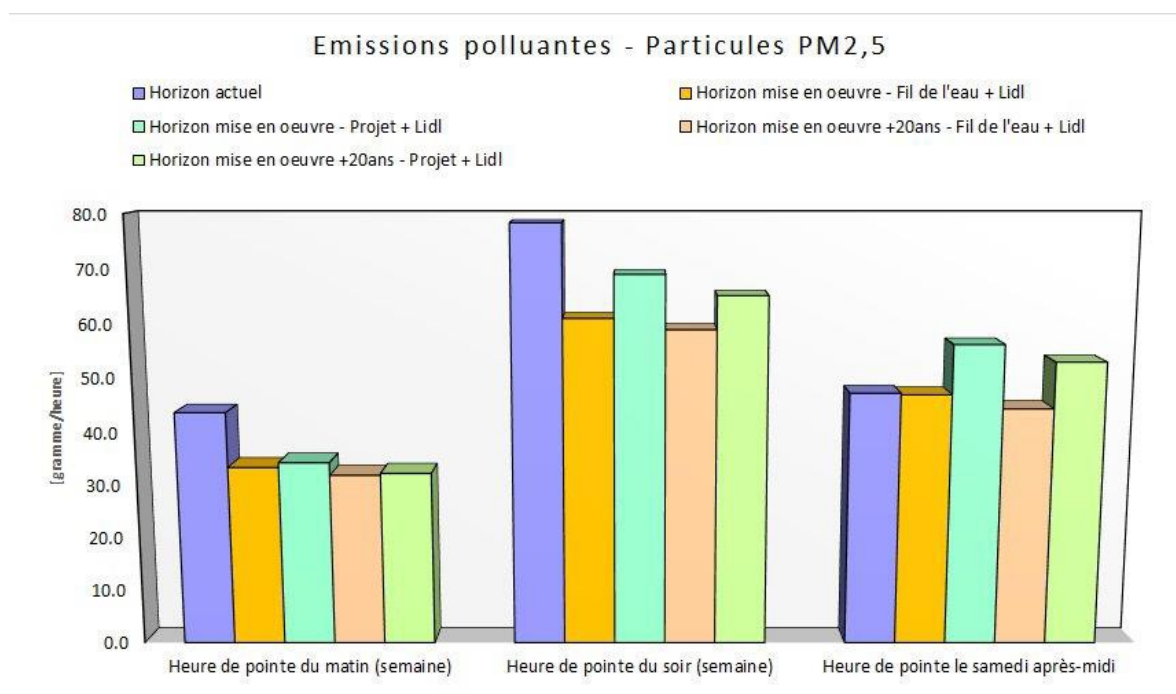
<sup>16</sup> Cf article 1 de l'arrêté du 21 septembre 2007 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments neufs en France métropolitaine.

Le dossier indique par ailleurs que la pollution de l'air va fortement baisser pour certains polluants (COVNM, particules diesel) malgré l'augmentation du trafic et va augmenter pour d'autres polluants (métaux). Pour d'autres catégories de polluants, les variations seront différentes selon les jours de la semaine (baisse du lundi au vendredi et augmentation le samedi pour les oxydes d'azote, HAP<sup>17</sup>, PM 2,5 et PM 10).

Le dossier explique les baisses par le renouvellement du parc automobile qui permet de remplacer les véhicules anciens par des véhicules plus récents et plus performants d'un point de vue environnemental. L'Ae attendait que le projet précise comment il contribuait pour sa part à ne pas détériorer la qualité de l'air.

Le dossier indique que les impacts sanitaires du projet ont fait l'objet d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) jointe en annexe du dossier et que cet impact n'est pas significatif sur la santé des populations exposées, les indicateurs sanitaires calculés étant inférieurs aux seuils d'acceptabilité préconisés par l'établissement santé publique France.

Cependant, l'impact du projet, n'est lisible que sous forme de graphiques et ressort mal du dossier. Le dossier qualifie cet impact de « non significatif » alors que pour tous les polluants, les émissions « avec projet » sont supérieures aux émissions « sans projet » (voir le graphique ci-dessous à titre d'exemple).



**Figure 5 : pollution aux particules PM 2,5 – les barres vert foncé et vert clair représentent l'impact du projet par rapport aux barres orange foncé et orange clair (sans projet) – la barre mauve représente l'état actuel.**

L'incidence de la pollution de l'air mentionnée dans le dossier n'est pas cohérente avec ces graphiques. L'impact global du projet mériterait d'être plus explicite soit dans un texte de synthèse soit dans un tableau exprimé sous forme de pourcentage.

**L'Ae recommande, pour chaque polluant de l'air, de préciser sous forme de texte ou tableau de valeurs l'impact du projet par rapport à la situation « au fil de l'eau » et de reconsidérer cet impact qualifié dans le dossier actuel de « non significatif ».**

L'Ae a indiqué au chapitre 2.1. du présent avis que le projet est en contradiction avec la règle n°23 du SRADDET. Le projet n'a pas mesuré son impact sur la pérennité ou sur le risque désertification des commerces en centre-ville .

<sup>17</sup> Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques.

Le dossier comporte bien une étude intitulée « *Effets du projet sur l'animation et le développement des centres-villes* » mais elle indique uniquement que le site du projet est situé dans une ZAC prévue dans le SCoT et dans le PLU. Cette étude montre que cette zone est au cœur d'un nœud routier important et très accessible (donc sous-entendu « très accessible en voiture »). L'Ae constate que malgré son intitulé, l'étude n'apporte rien à l'objectif de revitalisation des centres-villes de la commune ou des communes environnantes (Longwy haut et bas, Cosnes-et-Romain, Longlaville).

**Pour l'impact sur les centres-villes, l'étude se borne à indiquer que le projet n'est pas de nature à amplifier le phénomène de vacance commerciale sur les centres-villes étudiés, alors que l'objectif est de les revitaliser. L'étude, muette sur la manière de parvenir à cette revitalisation, est notoirement insuffisante sur les incidences du projet sur la survie de ces centres-villes.**

L'Ae estime que l'étude aurait dû examiner les possibilités d'un rééquilibrage des fonctions commerciales en faveur des centres-villes ce qui aurait concouru à leur revitalisation avec pour conséquence sur le site du projet, à une meilleure préservation de la biodiversité et de la qualité paysagère des espaces naturels.

La ville de Longwy bénéficie de plus du programme « Cœur de ville<sup>18</sup> » initié par le Gouvernement pour permettre aux villes moyennes de retrouver un meilleur équilibre, pour redonner attractivité et dynamisme à leurs centres. L'Ae s'interroge sur la cohérence du projet avec ce programme « Cœur de ville » ,

Le projet a été présenté lors de la première commission départementale d'aménagement commercial de 2021 (CDAC), le compte-rendu de celle-ci considère que « *l'offre proposée à destination de l'équipement de la maison et de la personne devra être complémentaire à celle existante à l'échelle de l'agglomération et ne devra pas porter atteinte aux équilibres commerciaux, que le pétitionnaire accepte de faire valider les enseignes qui intégreront son projet par un groupe de travail réunissant les élus de la communauté d'agglomération de Longwy, pour s'assurer de la compatibilité avec l'opération de revitalisation du territoire (ORT) dans le cadre de la démarche 'Action Cœur de Ville de Longwy ' ».*

**L'Ae recommande de vérifier la cohérence du projet avec le programme « Cœur de ville » et de vérifier par anticipation la cohérence du projet de pôle Europe et du SRADDET, notamment en prenant en compte les perspectives de développement des espaces urbains des centres-villes de l'ensemble du bassin de vie.**

### 3.1.2. Le paysage

Un photomontage du bâtiment qui sera construit dans le secteur 1 est joint au dossier de permis de construire mais il ne figure pas dans l'insertion paysagère du projet de l'étude d'impact.

---

<sup>18</sup> Programme d'actions du Ministère de la cohésion des territoires mobilisant 5 milliards d'euros d'argent public sur 5 ans au plan national.





**Figure 6 : insertion paysagère**

L'analyse paysagère se révèle très insuffisante. Le projet paysager s'appuie sur une « densification végétale » toute relative et une toiture végétalisée. Le dossier conclut à un impact positif du projet, en raison de la reconversion d'une friche industrielle.

L'Ae considère cette étude insuffisante. En effet, elle aurait dû présenter notamment des compléments sur l'état initial concernant les masses végétales existantes, des photos et photo-montages du projet repérées sur un plan, ainsi que les créations de haies végétales envisagées et leur localisation précise. En particulier, la bande au nord du bâtiment aurait dû faire l'objet d'un plan précis permettant de juger de la faisabilité des plantations.

L'Ae demande de plus d'étudier l'implantation de végétaux sur les parkings. L'impact du projet sur la vue vers le sud est à préciser finement.

Au-delà de ces remarques, et plus concrètement, l'Ae considère que l'étude d'insertion paysagère doit être refaite. Elle devait s'appuyer sur un diagnostic paysager plus global (en incluant les quartiers voisins, l'accès depuis le centre de la commune, etc.) et non limité à la seule surface commerciale envisagée, qui génère un effet d'opposition des échelles de formes urbaines. Elle devait ensuite proposer des solutions de transition vers le tissu urbain environnant et participer ainsi à l'amélioration paysagère non seulement de ce seul secteur 1, mais de tout son environnement.

***L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude de l'insertion paysagère du projet à une échelle plus large que celle du seul secteur 1 ; cette étude, grâce aux différentes vues, photo-montages... permettra au lecteur d'apprécier la mise en valeur du secteur dans sa globalité.***

### **3.1.3. Les zones Natura 2000 et la biodiversité**

Le projet est proche des 3 sites Natura 2000<sup>19</sup> transfrontaliers suivants :

- « Forêts et marais bajociens de Baranzy à Athus » à 1,1 km en Belgique ;
- « Anciennes mines et Carrières » à 3,2 km au Luxembourg ;
- « Bassin supérieur de la vire et du Ton » à 4,5 km en Belgique.

<sup>19</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).



L'évaluation des incidences Natura 2000 est complète, régulière. Le dossier devra cependant indiquer si les 3 sites ci-dessus relèvent de la Directive « Habitats » ou de la Directive « Oiseaux ».

L'évaluation des incidences Natura 2000 mentionne en conclusion générale l'absence d'effets significatifs sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. L'Ae note cependant que le dossier conclut à un impact modéré sur le petit gravelot dans le site « Forêts et marais bajociens de Baranzy à Athus », situé en Belgique. Le dossier devra mettre en cohérence ces 2 conclusions.

Elle rappelle également qu'en cas d'incidences notables sur les sites Natura 2000, mais aussi sur les problématiques relatives à la qualité de l'air et le trafic routier, les autorités des états étrangers doivent être consultées, comme le requiert l'article L.122-8 du code de l'environnement : « *Les projets de plans ou de programmes dont la mise en œuvre est susceptible de produire des effets notables sur l'environnement d'un autre État membre de l'Union européenne ainsi que les rapports sur les incidences environnementales de ces projets sont transmis aux autorités de cet État, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises* ».

***L'Ae recommande de mettre en cohérence la conclusion générale sur les sites Natura 2000 avec la conclusion particulière relative à l'impact sur le petit gravelot dans le site Natura 2000 « Forêts et marais bajociens de Baranzy à Athus ». Le dossier précisera le cas échéant les mesures d'évitement-réduction-compensation liées à cet impact.***

Concernant la biodiversité hors sites Natura 2000, le dossier présenté est incomplet sur la forme et insuffisant sur le fond. Il ne permet pas de se prononcer sur l'importance des incidences prévisibles du projet sur la nature et la biodiversité et en particulier sur les espèces protégées. L'Ae constate de plus que les inventaires ont été effectués sur une période de 3 mois (mai-juin-juillet) beaucoup trop réduite et ne permettant pas un inventaire complet de la flore, des oiseaux, des chauves-souris et des insectes.

Par ailleurs, les impacts du projet doivent être évalués : quantification, qualification (direct, indirect), durée (temporaire, permanent), caractérisation, spatialisation au regard du projet sur l'ensemble des habitats et espèces patrimoniaux. Un recensement détaillé des impacts sur les espèces protégées doit figurer dans le dossier.

Un tableau synthétique précisant le niveau d'impact pour chaque espèce patrimoniale avant la mise en place des mesures d'évitement et réduction devra être présenté. La présence de certains de ces éléments dans une annexe à l'étude d'impact n'est pas suffisante. Le dossier devra les faire figurer dans l'étude d'impact elle-même.

***L'Ae rappelle que le contenu de l'étude d'impact doit être conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement et comporter notamment les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009.***

Concernant les mesures ERC, elles doivent être détaillées (localisation, période d'intervention, méthodes et matériels employés...), quantifiables, et étayées par des arguments scientifiques. Une fois les mesures d'évitement et de réduction définies, un bilan des impacts après mise en place des mesures est à effectuer. En cas d'impacts résiduels ne pouvant être ni évités ni réduits, des mesures compensatoires sont à mettre en place. Si ces impacts résiduels concernent des espèces protégées, le dossier devra être conclusif sur la nécessité de mettre en place une dérogation ou non.

***L'Ae recommande de mieux présenter les mesures d'évitement – réduction – compensation et d'indiquer dans le dossier si une dérogation à la réglementation sur les espèces protégées est nécessaire ou non.***

### 3.1.4. Les zones humides

Le projet est situé dans une zone à dominante humide<sup>20</sup> (ZDH) pour laquelle des investigations de terrains ont été nécessaires afin de déterminer l'effectivité de la présence d'une zone humide. Ces investigations ont prouvé l'existence d'une zone humide de 800 m<sup>2</sup> à l'ouest de la parcelle du projet de centre commercial.

L'Ae constate que si le dossier mentionne sans ambiguïté la présence de cette zone humide, le pétitionnaire ne semble pas en tenir compte dans la réalisation du projet ni dans la mise en œuvre des mesures ERC, les voiries de desserte du centre commercial seraient situées sur cette zone humide. Aucun plan ne permet cependant de le vérifier.

De plus, le pétitionnaire aurait pu essayer de profiter de cette zone humide pour la valoriser comme espace paysager.

**L'Ae recommande de modifier s'il y a lieu le projet de manière à éviter toute construction de bâtiment ou de voirie sur la zone humide afin de lui garder son caractère naturel et ses fonctionnalités écologiques ou, le cas échéant, d'appliquer les mesures de réduction ou de compensation nécessaires. L'Ae recommande de profiter de l'existence de cette zone humide pour la valoriser en en faisant un atout pour les aménagements paysagers du projet et pour leur lien avec le contexte environnant.**

### 3.1.5. Autres enjeux

#### La pollution des sols

Le site est divisé en 3 secteurs sur lesquels les impacts suivants ont été identifiés dans un diagnostic de l'état des milieux et un plan de gestion de juillet 2020 :

- impacts notables en hydrocarbures (HCT, HAP) et en composés chlorés (COHV) dans les sols<sup>21</sup> ;
- teneurs notables en composés volatils (COHV) dans les gaz du sol, principalement sur 1 seul sondage.



**Figure 7 – plan des sondages de pollution des sols**  
**En violet : zones de pollutions concentrées**  
**en bleu : emprise au sol des bâtiments**

<sup>20</sup> Les cartographies de zones à dominante humide correspondent à des cartographies d'alerte ; elles permettent de définir des secteurs à forte probabilité de présence de zones humides où le caractère humide au titre de la loi sur l'eau ne peut pas être certifié à 100 %.

<sup>21</sup> HCT : hydrocarbures totaux, COHV, : composés organohalogénés volatils.

Au regard des résultats d'analyses, l'étude caractérise 3 zones de pollution concentrée sur les sols. Seule une partie des zones de pollution concentrée identifiée sur les sols sera purgée. Les autres zones, localisées en profondeur (au-delà du futur fond de fouille) font l'objet d'un plan de gestion présentant 4 scénarios de gestion des terres polluées.

Ce plan conclut que tous les scénarios envisagés sont valides du point de vue du risque sanitaire : les calculs de risques sanitaires résiduels montrent l'absence de risques sanitaires pour le nouvel usage envisagé.

Concernant l'excavation des sols purgés, l'Ae attire cependant l'attention du pétitionnaire sur la vulnérabilité des terrains sous-jacents, ainsi que celle de la nappe à proximité, en cas d'infiltrations de polluants issus du chantier.

***L'Ae recommande de mettre en œuvre en phase chantier les mesures de protection des sols et de la nappe prévues par le bureau d'études ayant établi le rapport de diagnostic de pollution des sols.***

### La pollution lumineuse

L'objectif de la trame noire est de limiter la dégradation et la fragmentation des habitats naturels dues à l'éclairage artificiel, par l'intermédiaire d'un réseau écologique formé de réservoirs et de corridors propices à la biodiversité nocturne. En effet, la pollution lumineuse trouble de nombreuses espèces (oiseaux, poissons, amphibiens, insectes, chauves-souris) engendrant des causes majeures d'érosion de la biodiversité.

La lumière artificielle nocturne possède un pouvoir d'attraction ou de répulsion sur les animaux vivant la nuit. Cette pollution lumineuse a ainsi de nombreuses conséquences préjudiciables – on parle d'effets en cascade – sur la biodiversité. Il apparaît alors indispensable de préserver et restaurer un réseau écologique propice à la vie nocturne que l'on appelle la trame noire.

Comme dans la plupart des zones commerciales, la pollution lumineuse sera fortement accentuée par le projet. Le dossier indique que le projet respectera les obligations réglementaires en matière de pollution lumineuse, conformément à l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Le respect de cette obligation réglementaire ne peut être considérée comme une mesure de réduction.

Le dossier mentionne les mesures de réduction suivantes :

- les éclairages intérieurs des bureaux et autres locaux annexes seront éteints après la fin d'occupation ;
- les éclairages des commerces seront éteints au plus tard à 1 heure et seront rallumés à partir de 7 heures (ou une heure après/avant le début de l'activité si celle-ci s'exerce plus tard/tôt) ;
- les éclairages extérieurs bénéficieront de dispositifs de détection de présence et/ou un dispositif d'asservissement à l'éclairage naturel ; les lumières éclairant les espaces extérieurs (hors cheminements à sécuriser) seront éteintes au plus tard à 1 h du matin ou 1 h après la fermeture du site.

L'Ae considère les mesures proposées comme minimalistes et que le pétitionnaire devrait mettre en place une gestion des éclairages en dehors des heures d'activités plus volontariste et plus respectueuse de la trame noire.

Le dossier devra préciser clairement que les éclairages des commerces seront éteints prioritairement 1h00 après la fin d'activité et non à 1h00 du matin. Sous cette réserve, les dispositions prévues par le projet pour respecter la trame noire sont jugées acceptables par l'Ae

METZ, le 23 mars 2021  
Pour la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale,  
le président,

Jean-Philippe MORETAU