



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



Mission régionale d'autorité environnementale  
Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction d'une plateforme  
logistique tri-modale dans la Zone d'aménagement concerté (ZAC)  
EUROPORT à Illange et Uckange (57)  
porté par la Société civile immobilière (SCI) SETC**

n°MRAe 2024APGE119

<b>Nom du pétitionnaire</b>	<b>Société civile immobilière (SCI) SETC</b>
<b>Communes</b>	Illange et Uckange
<b>Département</b>	Moselle (57)
<b>Objet de la demande</b>	Construction d'une plateforme logistique tri-modale dans la Zone d'aménagement concertée (ZAC) EUROPORT
<b>Date de saisine de l'Autorité environnementale</b>	05/08/24

## **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 d'une plateforme logistrielle tri-modale dans la Zone d'aménagement concertée (ZAC) EUROPORT porté par la Société civile immobilière (SCI) SETC, la Mission Régionale d'Autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Elle a été saisie pour avis par le Préfet de Moselle le 05 août 2024.

Conformément aux dispositions des articles R.181-19 et D.181-17-1 du code de l'environnement, le Préfet de Moselle a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 2 octobre 2024, en présence d'André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, de Christine Mesurolle et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD et membres de la MRAe, la MRAe a rendu la décision qui suit, dans laquelle 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.

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

## A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La Société civile immobilière (SCI) SETC sollicite l'autorisation de créer et exploiter une plateforme logistique tri-modale (ferré, fluvial, routier) de 51,6 ha pour le stockage de marchandises diverses non dangereuses dans la Zone d'aménagement concerté (ZAC) EUROPORT, sur le territoire des communes d'Illange (partie nord du projet) et d'Uckange (partie sud du projet), dans le département de la Moselle (57). La ZAC EUROPORT, à 4 km au sud de Thionville, est une friche industrielle de 202 ha exploitée jusqu'en 1991 par la société ARCELORMITTAL FRANCE.

Les marchandises à stocker sont en règle générale constituées de produits manufacturés divers composés pour partie de matières combustibles (bois, papiers, cartons, matières plastiques...) et de matériaux incombustibles. Le volume total des cellules de stockage sera d'environ 1 619 850 m<sup>3</sup>.

Les installations comprendront, sur un terrain d'une surface globale d'environ 51,6 ha, 5 bâtiments d'une surface de plancher totale de 126 716 m<sup>2</sup>, dont 122 180 m<sup>2</sup> de locaux de stockage.

La plateforme logistique tri-modale de la société SETC s'étendra sur 3 secteurs de la ZAC EUROPORT : le secteur « Sopcillage », le secteur « la Lâche est », le secteur « la Lâche nord et la Lâche sud », qui sont situés sur des sols pollués notamment par les activités précédentes d'ARCELORMITTAL. Le site est de plus en zone inondable inscrite au Plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin du Rhin-Moselle.

Le projet comporte également des voies ferrées et des passages à niveau à créer pour favoriser le transport ferroviaire et ainsi limiter le transport routier. Le secteur « Sopcillage » sera également équipé d'un bord à quai sur la darse du Port de Thionville-Illange permettant de favoriser le transport fluvial sur le canal à grand gabarit de la Moselle.

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

- la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'imperméabilisation des sols ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- le risque d'inondation ;
- la gestion de l'eau, les eaux usées et les eaux pluviales sur le site et la protection de la nappe d'eau souterraine ;
- les milieux naturels, les zones humides et la biodiversité ;
- le trafic routier, ses nuisances et les pollutions induites ;
- les nuisances sonores ;
- l'intégration paysagère ;
- les effets cumulés (partie 3.2.) ;
- les risques accidentels (partie 4. Étude de dangers).

L'Ae relève que le projet est situé dans une ZAC favorisant les transports multi-modaux, situation allant dans le sens d'une meilleure maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.

Le projet et son étude d'impact s'appuient beaucoup sur l'étude d'impact de la ZAC EUROPORT, pour laquelle l'Autorité environnementale a remis un avis en mai 2016. Cependant, l'autorisation environnementale de la ZAC ne dispense pas le projet de justifier l'usage de très importantes surfaces dédiées à une activité logistique peu détaillée dans le dossier et qui n'est pas justifiée dans le dossier par la présentation d'un besoin ou appuyée par une étude détaillée de sa nécessité économique, d'autant plus que le projet présenté s'inscrit dans le chapelet des ports publics et embranchements privés de la Moselle.

***L'Autorité environnementale recommande en premier lieu au pétitionnaire de présenter dans le dossier la stratégie globale du développement de la Moselle navigable dans le cadre des travaux portés par le Syndicat mixte ouvert (SMO) et de la complémentarité des ports***

***publics et embranchements privés présents sur l'ensemble de l'itinéraire fluvial.***

Concernant la protection des zones humides, l'arrêté préfectoral du 27 juin 2022 d'autorisation environnementale de la ZAC comporte un plan des compensations des impacts relatifs aux zones humides. Or, le dossier ne donne aucune information alors que le projet prévoit la construction d'un bâtiment et un bassin en lieu et place d'une zone humide prioritaire du Bassin ferrifère. L'Ae constate de plus que certains des impacts les plus importants d'un tel projet ne sont pas évoqués, comme les émissions de gaz à effet de serre, ou sont trop peu étudiés pour se conformer à l'arrêté d'autorisation environnementale de la ZAC EUROPORT, comme le risque d'inondation.

Par ailleurs, les recommandations précédentes de l'Autorité environnementale sur l'obligation d'articuler le projet avec un programme de développement des transports en commun et un plan de mobilité n'ont pas été suivies, ce qui n'est pas satisfaisant pour un équipement qui prévoit l'emploi de 480 personnes.

***L'Autorité environnementale recommande en second lieu et principalement au pétitionnaire de :***

- ***préciser le mode de fonctionnement des interfaces route/fer, route/fluvial et fer/fluvial et faire figurer les emplacements de ces interfaces sur les plans du projet ;***
- ***joindre au dossier les plans du bâtiment E et préciser si la toiture de ce bâtiment sera équipée de panneaux photovoltaïques ;***
- ***expliquer les choix d'organisation interne fait par le pétitionnaire notamment au regard des enjeux environnementaux, de la morphologie des terrains, de la distance aux habitations, des emplacements des accès existants, etc ;***
- ***justifier le besoin en surfaces de stockage, la provenance des marchandises et leur destination, ainsi que le taux d'occupation prévisionnel des nouvelles surfaces ;***
- ***compléter le dossier par un chapitre sur l'offre et le développement de l'offre de transports en commun et par un point d'information sur l'avancement ou la réalisation du plan de déplacement d'entreprise de SETC ;***
- ***en absence de mise en œuvre du plan de compensations prévu par l'arrêté préfectoral de 2022, ne pas implanter de bâtiment et de bassin de rétention des eaux pluviales sur la zone humide prioritaire n°11 afin de préserver toutes ses fonctionnalités écosystémiques (hydrologique, biogéochimique, biologique) ;***
- ***compléter le dossier par un bilan des émissions de GES prenant en compte une analyse du cycle de vie des bâtiments, les émissions de GES dues au trafic routier généré par les activités logistiques et indiquer les mesures qui peuvent être mises en place afin de compenser les émissions de GES du projet ;***
- ***préciser le mode de gestion et la destination des terres polluées prises en charge par ARCELORMITTAL FRANCE ;***
- ***recouvrir le merlon de 15 à 25 cm de terres saines et faire préciser auprès de BURGEAP ce qui justifie la délivrance de l'attestation de conformité du projet aux préconisations du plan de gestion de la pollution des sols alors qu'il n'est pas prévu dans le projet de recouvrir le merlon de terres saines ;***
- ***préciser comment le transfert vers le réseau d'assainissement de la ZAC ou vers le canal de la Moselle des charges polluantes des eaux résultant de l'extinction d'un incendie sera évité ;***
- ***mettre à jour l'étude de dangers en prenant en compte les recommandations y relatives figurant dans l'avis détaillé.***

***Les autres recommandations se trouvent dans l'avis détaillé.***

## B – AVIS DÉTAILLÉ

### 1. Présentation générale du projet

#### 1.1. Présentation du projet

La Société civile immobilière (SCI) SETC sollicite l'autorisation de créer et exploiter une plateforme logistrique<sup>2</sup> tri-modale (fer, route, fluvial) de 51,6 ha pour le stockage de marchandises diverses non dangereuses au sens de la Directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « Directive SEVESO 3 » dans la Zone d'aménagement concerté (ZAC) EUROPORT, sur le territoire des communes d'Illange (partie nord du projet) et d'Uckange (partie sud du projet), dans le département de la Moselle (57).

La ZAC EUROPORT, à 4 km au sud de Thionville, est une friche industrielle de 202 ha exploitée jusqu'en 1991 par la société ARCELORMITTAL FRANCE (1993 pour certaines zones de la ZAC non comprises dans le projet). Cette friche est recensée dans la base de données « Cartofriche<sup>3</sup> » du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

L'Ae relève que le projet est situé dans une ZAC favorisant les transports multi-modaux, situation allant dans le sens d'une meilleure maîtrise des émissions de gaz à effet de serre.

Le projet et son étude d'impact s'appuient beaucoup sur l'étude d'impact de la ZAC EUROPORT, pour laquelle l'Autorité environnementale a remis un avis en mai 2016. Cependant, l'autorisation environnementale de la ZAC ne dispense pas le projet de justifier l'usage de très importantes surfaces dédiées à une activité logistique peu détaillée dans le dossier et qui n'est pas justifiée dans le dossier par la présentation d'un besoin ou appuyée par une étude détaillée de sa nécessité économique, d'autant plus que le projet présenté s'inscrit dans le chapelet des ports publics et embranchements privés de la Moselle.

***L'Autorité environnementale recommande en premier lieu au pétitionnaire de présenter dans le dossier la stratégie globale du développement de la Moselle navigable dans le cadre des travaux portés par le Syndicat mixte ouvert (SMO) et de la complémentarité des ports publics et embranchements privés présents sur l'ensemble de l'itinéraire fluvial.***

Le projet prévoit que les marchandises à stocker sont en règle générale constituées de produits manufacturés divers composés pour partie de matières combustibles (bois, papier, carton, matières plastiques...) et de matériaux incombustibles. Le volume total des cellules de stockage sera d'environ 1 619 850 m<sup>3</sup>.

Par ailleurs, la promesse synallagmatique de vente des terrains (jointe au dossier) appartenant à la société de développement et d'aménagement de la Moselle (SODEVAM) sont faites au nom de la Compagnie de Thionville. Le dossier précise cependant : « *La promesse de vente synallagmatique est au nom de la société Compagnie de Thionville, appartenant au Groupe Chevallier, présidé par Dominique Chevallier. La société SETC, également présidée par Dominique Chevallier, sera la future exploitante des installations au sens de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).* »

La société SETC semble liée au groupe Chevallier, réalisant des opérations de promotion immobilière et de réhabilitation en France métropolitaine axées autour de trois pôles distincts : la logistique, les bureaux et l'habitat résidentiel. Les liens juridiques entre le Groupe Chevallier et la société SETC ne sont pas précisés dans le dossier<sup>4</sup>.

***L'Ae recommande de joindre au dossier les documents de présentation détaillée du Groupe Chevallier et de la société SETC indiquant le lien juridique entre ces 2 sociétés.***

Les installations comprendront, sur un terrain d'une surface globale d'environ 51,6 ha, 5 bâtiments

<sup>2</sup> Logistique industrielle.

<sup>3</sup> <https://cartofriches.cerema.fr/cartofriches/>

<sup>4</sup> Le dossier indique que les documents de présentation détaillée du Groupe Chevallier et de la société SETC sont joints en annexe 2b mais cette annexe ne figure pas dans le dossier.

d'une surface de plancher totale de 126 716 m<sup>2</sup>, dont 122 180 m<sup>2</sup> de locaux de stockage. Les 2 secteurs de la ZAC situés au nord (Gassion) et au sud-ouest sur le plan de la ZAC de la figure 1 du présent avis en sont pas compris dans le projet.

L'Ae s'étonne de la surface indiquée du projet qui représenterait environ 25 % de la surface de la ZAC alors que la comparaison des 2 plans de la figure 2 du présent avis, issus du dossier, semble montrer un ratio surface projet / surface ZAC plus important.

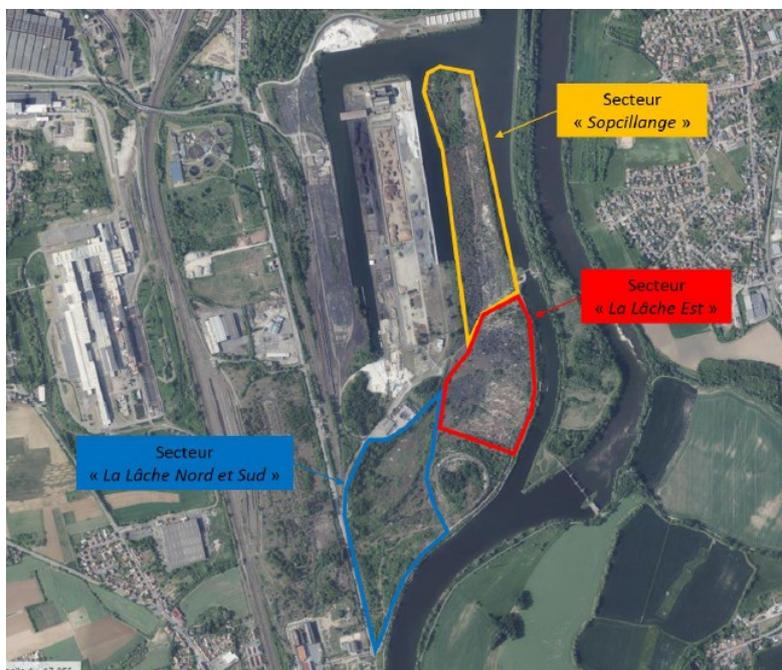
**L'Ae recommande de vérifier dans le dossier la surface du projet de 51,6 ha et de préciser le détail de l'occupation des 202 ha de la ZAC EUROPORT.**

La plateforme logistrielle tri-modale de la société SETC s'étendra sur 3 secteurs de la ZAC EUROPORT :

- le secteur « Sopcillange », correspondant au lot A de la ZAC ;
- le secteur « La Lâche est », correspondant aux lots B et C de la ZAC ;
- le secteur « La Lâche nord et sud », correspondant au lot D de la ZAC.

La localisation de ces 3 secteurs est présentée en figure 1 3 du présent avis.

Le projet comporte également des voies ferrées et passages à niveau à créer (cf. détail de ces opérations au chapitre 1.4. du présent avis).



**Figure 1 – plan de situation des 3 secteurs du projet**

En effet, les installations seront desservies par des voies ferrées pour favoriser le transport ferroviaire et ainsi limiter le transport routier. En complément, le secteur « Sopcillange » sera également équipé d'un bord à quai sur la darse du Port de Thionville-Illange permettant de favoriser le transport fluvial sur le canal de la Moselle et l'intermodalité.

L'Ae s'étonne cependant que le fonctionnement des interfaces multimodales ne soit pas mieux décrit dans le dossier. La multimodalité route/fer/fluvial étant le grand intérêt de ce site et de ce projet, le dossier aurait pu être plus complet sur ces aspects. L'Ae constate que les emplacements de transfert d'un mode de transport vers un autre ne sont pas décrits et ne figurent pas sur les plans du projet. Notamment les plans ne comportent pas d'indication sur la multimodalité route/voie navigable.

**L'Ae recommande de préciser le mode de fonctionnement des différentes interfaces routes/fer et route/fluvial et fer/fluvial et de faire figurer les emplacements de ces interfaces sur les plans du projet.**

Les installations seront soumises au régime de l'autorisation environnementale au titre de la rubrique 1510 (stockage de matières combustibles en entrepôt couvert)<sup>5</sup> de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Par ailleurs, elles seront également soumises à autorisation environnementale au titre de la réglementation sur les Installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'avoir des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques (IOTA – réglementation « loi sur l'eau »).

Le dossier indique que projet relève de l'examen au cas par cas au titre des rubriques 1, 5a et 39a de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement et que malgré cela, la société SETC a fait le choix de joindre au dossier de demande d'autorisation environnementale unique une étude d'impact sur l'environnement et de solliciter l'avis de l'autorité environnementale.

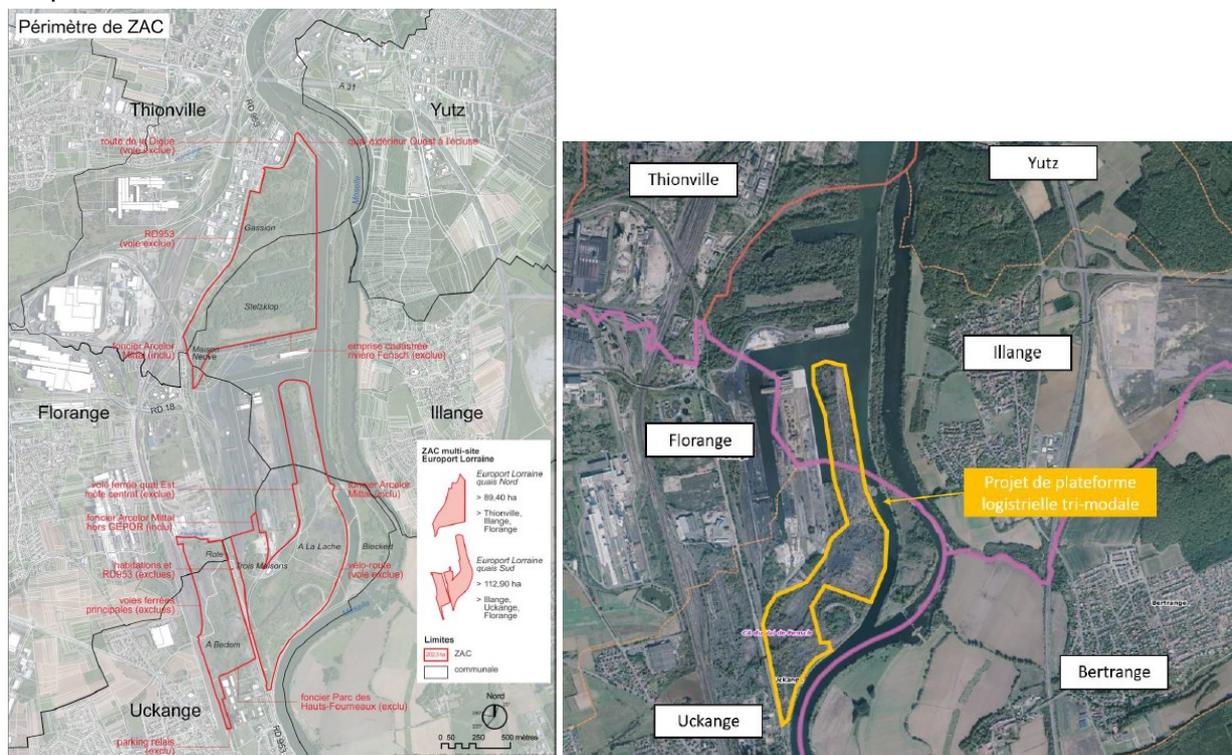


Figure 2 – Plan de la ZAC (à gauche) et du projet (à droite)



Figure 3 – Vue aérienne du projet

5 En ce qui concerne la zone de stockage extérieure de containers sur le secteur « Sopcillage » il s'agit de : l'Enregistrement au titre des rubriques 1530-1 (Stockage de papiers, cartons), 1532-1 (Stockage de bois), 2662-2 (Stockage de polymères) et 2663-1a (Stockage de pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères) ; en ce qui concerne les ateliers de charge des chariots élévateurs : la Déclaration au titre de la rubrique 2925-1 (Atelier de charge) ; en ce qui concerne les chaufferies : la Déclaration avec contrôle périodique au titre de la rubrique 2910-A (Installation de combustion).

L'Ae relève favorablement cette initiative et confirme que le projet est effectivement soumis à demande d'examen au cas par cas. En effet, le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale systématique :

- au titre de la rubrique 1 (ICPE) du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement, le régime d'autorisation environnementale étant liée à la rubrique 1510 (stockage de matières combustibles en entrepôt couvert) de la nomenclature des ICPE, exempté d'évaluation environnementale systématique ;
- au titre de la rubrique 39-a) « Travaux et constructions qui créent une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> » du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet étant situé en zone U (également exempté d'évaluation environnementale systématique) des plans locaux d'urbanisme de Illange et Uckange ;
- au titre de la rubrique 5 « Infrastructures ferroviaires » du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux ne concernant pas le trafic ferroviaire à longue distance (le projet comprend la construction de voies ferrées de service).

Le dossier indique par ailleurs que les terrains du projet sont implantés en zone inondable inscrite au Plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin du Rhin et aux Plans de prévention du risque d'inondation (PPRI) des communes d'Illange et d'Uckange. Cette situation du projet a donc des impacts sur le risque d'inondation. L'examen de l'Ae relatif à ces impacts figure au chapitre 3.1.4. du présent avis.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC EUROPORT, un projet routier, porté par le Département de la Moselle, est destiné à l'amélioration de la desserte routière de la ZAC pour y permettre ainsi le développement des projets. Ce projet de desserte (liaison RD 653 -RD 953) a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique n° 2015-DLP-BUPE-258 en date du 17 août 2015.

## 1.2. Historique du site et de la ZAC

La ZAC EUROPORT regroupe des terrains sur lesquels des activités diverses ont historiquement été pratiquées, notamment par la société ARCELORMITTAL FRANCE.

La création, l'aménagement, la gestion et de développement de la ZAC ont été confiés par la société de développement et d'aménagement de la Moselle (SODEVAM) à un syndicat mixte E-LOG'IN 4<sup>6</sup> composé des principales collectivités locales porteuses du projet, y compris le Département de la Moselle et la Région Grand Est.

D'après le plan de gestion de la qualité environnementale des sols de la ZAC établi en mars 2017 :

- le secteur « Sopcillage » était utilisé entre 1890 et 1991 par l'ancienne usine sidérurgique d'Uckange pour le stockage de matières premières solides (minerais de fer, minerais de manganèse, cokes, fines de houille et castine<sup>7</sup>) ; sur l'ensemble de ce secteur, le terrain naturel est recouvert de remblais d'épaisseur variable constitués de minerais, charbon, laitier et matériaux de démolition ;
- les secteurs « Lâche est » et « Lâche nord et sud » ont été utilisés par le passé pour le dépôt de matières premières solides (minerais de fer, minerais de manganèse, cokes, fines de houille et castine) par l'ancienne usine sidérurgique d'Uckange entre 1890 et 1991.

Par ailleurs, la base de données cartographique Casias<sup>8</sup> a permis de mettre en avant la présence historique d'installations soumises à autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées : activité de sciage et rabotage de bois (hors imprégnation) et activité de sidérurgie. Ces installations ont fait l'objet d'une cessation d'activité.

Le projet d'aménagement de la ZAC a été autorisé par l'arrêté préfectoral n° 2020-DREAL-EBP-

6 Création entérinée par 2 arrêtés préfectoraux du 8 janvier 2014 et du 18 mars 2019.

7 Castine : pierre calcaire utilisée en fonderie de fonte comme fondant et comme épurateur pour le minerai de fer ou de manganèse.

8 Casias : Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services.

0010 en date du 12 février 2020 (arrêté dit « CNPN<sup>9</sup> »), modifié ensuite par l'arrêté préfectoral n° 2022-DDT/SABE/PE N°27 en date du 27 juin 2022 (joint au dossier).

Le dossier mentionne que projet de la société SETC sera conçu et exploité conformément à l'arrêté CNPN modifié et ne fera donc pas l'objet d'une demande de dérogation de destruction d'espèces ou d'habitats protégés. Le rapport de conformité du projet à cet arrêté est joint au dossier.

Le dossier précise que la conformité du projet à l'arrêté préfectoral dérogatoire a été confirmée par la société ECOLOR (bureau d'étude spécialisé en environnement et assurant l'assistance à la maîtrise d'ouvrage auprès de la SODEVAM), ce qui permet, selon le pétitionnaire, de garantir le respect des mesures compensatoires.

L'Ae constate cependant que le bureau d'études ECOLOR mentionne que « les *permis de construire SOPCILLANGE sont conformes aux dispositions actées dans l'arrêté préfectoral dérogatoire* ».

Le dossier de création de la ZAC EUROPORT, a été soumis à l'analyse de l'autorité environnementale et a fait l'objet d'un avis en date du 9 novembre 2013. Le dossier de réalisation de la ZAC a été également soumis à l'analyse de l'autorité environnementale et a fait l'objet d'un avis en date du 9 mai 2016. Cet avis de mai 2016 précisait notamment :

*« le projet consiste à créer une ZAC à vocation économique d'environ 300 hectares sur les communes de Thionville, Illange, Uckange et Florange en Moselle. Cette dernière permettra l'implantation d'activités économiques à vocation logistique, industrielle et portuaire tout en renforçant l'attractivité du port de Thionville-Illange. [...]*

*Le projet de réalisation de la ZAC pour l'aménagement de la zone Europort a potentiellement des impacts importants sur l'environnement, de par la nature même de ce projet de grande ampleur, et parce qu'il s'implante sur une zone présentant de nombreuses contraintes environnementales. [...]*

*Par ailleurs, si la desserte actuelle du site en transport en commun est abordée dans le dossier, aucune desserte supplémentaire ne semble être prévue pour accéder à la ZAC en transports en commun depuis les communes environnantes et la gare ferroviaire d'Uckange à proximité. Pourtant, le SCOT préconise pour ce grand projet d'assurer une desserte adaptée et multimodale qui favorise les « modes doux » ainsi que les transports en commun. Une analyse de la capacité des transports en commun à absorber un flux d'usagers supplémentaires sera utile pour anticiper les besoins liés la mise en activité du site. [...]*

*Si les impacts résiduels restent non négligeables, en particulier en termes de consommation de zones humides et de remblaiement de zones inondables, les mesures de compensation proposées sont globalement satisfaisantes et procèdent d'une démarche proportionnée aux enjeux du dossier, dans la mesure où elles consistent essentiellement en l'amélioration et la création de nouvelles zones aux propriétés équivalentes à celles qui seront détruites. »*

La ZAC EUROPORT fait de plus l'objet d'un dossier de porter à connaissance, en cours d'instruction, pour la mise à jour des conditions de rejets des eaux pluviales sur le secteur « Sopcillage ».

### **1.3. Caractéristiques des installations**

#### Secteur « Sopcillage » (au nord)

Les principales installations projetées seront composées de :

- 1 bâtiment de stockage nommé « bâtiment A » d'une hauteur au faîtage de 13,70 m et d'une surface de 37 718 m<sup>2</sup> et compartimenté en 6 cellules de stockage dont 5 d'une surface unitaire inférieure à 6 000 m<sup>2</sup> et 1 cellule d'une surface d'environ 7 500 m<sup>2</sup> ;
- 1 zone de stockage de containers en extérieur au sud du site ;
- des locaux de stationnement et de maintenance des chariots porte-conteneurs utilisé pour la manutention de conteneurs ;

9 CNPN : conseil national de protection de la nature.

- 1 poste de garde.

### Secteur « La Lâche est »

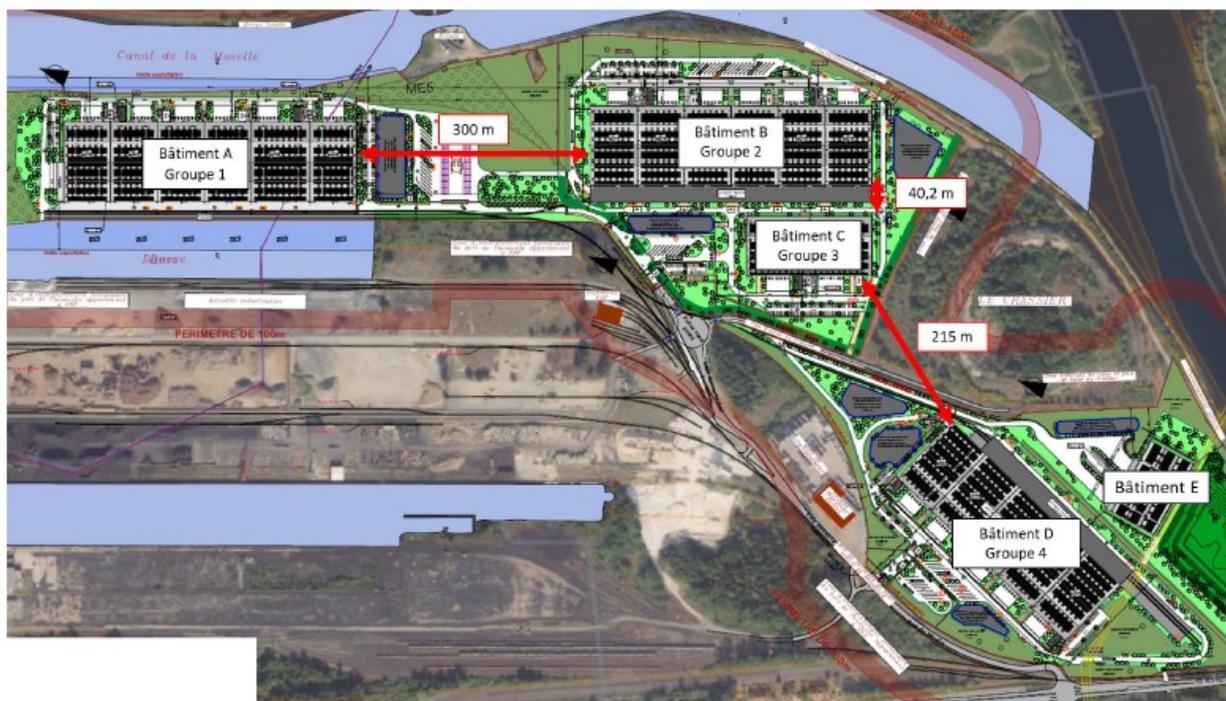
Les principales installations projetées seront composées de 2 bâtiments de stockage :

- 1 bâtiment de stockage nommé « bâtiment B » d'une hauteur au faîtage de 13,70 m et d'une surface de 35 816 m<sup>2</sup> compartimenté en 6 cellules de tailles identiques d'environ 6 000 m<sup>2</sup> chacune ;
- 1 bâtiment de stockage nommé « bâtiment C » d'une hauteur au faîtage de 21,90 m et d'une surface de 11 906 m<sup>2</sup> compartimenté en 2 cellules de taille identique d'environ 6 000 m<sup>2</sup> chacune.

### Secteur « La Lâche nord et sud »

Les principales installations projetées seront composées de 2 bâtiments de stockage :

- 1 bâtiment de stockage nommé « bâtiment D » d'une hauteur au faîtage de 13,70 m et d'une surface de 29 840 m<sup>2</sup> compartimenté en 5 cellules de tailles identiques d'environ 6 000 m<sup>2</sup> chacune ;
- 1 bâtiment de stockage nommé « bâtiment E » d'une hauteur au faîtage de 8 m et d'une surface de 6 900 m<sup>2</sup> compartimenté en 2 cellules de tailles identiques d'environ 6 000 m<sup>2</sup> chacune ;
- un merlon paysager (visible en figure 3 du présent avis) de 46 000 m<sup>2</sup> et 272 000 m<sup>3</sup> (hauteur maximale de 9,50 m) à l'extrémité de la parcelle Lâche sud, hors périmètre PPRI, constitué des excédents de terrassement générés ; cette disposition permettra de ne pas évacuer de matériaux du site et de fonctionner avec un équilibre des déblais/remblais à l'échelle du projet.



**Figure 4 – Plan de masse du site**

### Autres locaux ou espaces associés à chacun des 5 bâtiments

- unités de production d'énergie photovoltaïque implantées en toiture des bâtiments d'une

- puissance d'environ 13 MW (pour l'ensemble des bâtiments) ;
- locaux spécifiques pour les opérations de charge des batteries des chariots élévateurs, chaufferie, local sprinklage (dispositif d'aspersion d'eau en cas d'incendie), local groupe motopompe pour le réseau incendie et les colonnes irriguées ;
- locaux électriques (TGBT, transformateur, onduleur) ;
- bâtiments de bureaux administratifs ;
- 5 zones de parkings de 399 places au total pour le stationnement des véhicules légers ;
- 4 zones de parking (le bâtiment E n'en dispose pas) de 62 places au total pour le stationnement des camions, hors emplacement de chargement/déchargement (156 emplacements) ;
- des espaces verts ;
- 7 bassins de rétention des eaux pluviales et de confinement des eaux d'extinction incendie pour un volume total de 9 159 m<sup>3</sup>.

L'Ae constate que les plans du bâtiment E ne sont pas joints au dossier alors que, bien que n'étant pas une ICPE, ce bâtiment fera l'objet d'un permis de construire. En l'absence de ces plans, l'Ae n'a pas pu vérifier si la toiture de ce bâtiment est équipée de panneaux photovoltaïques.

**L'Ae recommande de joindre au dossier les plans du bâtiment E et de préciser si la toiture de ce bâtiment sera équipée de panneaux photovoltaïques.**

Par ailleurs :

- dans les bâtiments A, B et D, les marchandises seront stockées en étagères métalliques sur 5 niveaux jusqu'à une hauteur de stockage d'environ 10,5 m ;
- dans le bâtiment C, les marchandises seront stockées en étagères métalliques sur 8 niveaux jusqu'à une hauteur de stockage d'environ 17 m ;
- le bâtiment de stockage D sera équipé d'un auvent de 270 m de longueur et 22 m de profondeur à une hauteur de 8 m pour permettre les opérations de chargement/déchargement à l'abri des intempéries ;
- le bâtiment E sera destiné à accueillir des activités n'entrant pas dans le champ d'application de la réglementation sur les ICPE. En conséquence, le bâtiment E sera conçu et exploité *a minima* conformément aux dispositions du code du travail.

Le dossier indique de plus que :

- la société SETC mettra en place un suivi de l'état des stocks, et notamment des produits dangereux<sup>10</sup>, pour s'assurer du non-dépassement des seuils de classement au titre de la réglementation ICPE ; l'Ae s'interroge sur la cohérence du dossier qui indique par ailleurs que les produits stockés seront non dangereux et **recommande de lever cette incohérence compte tenu des risques aggravés en cas de présence de produits dangereux stockés** ;
- en cas de modifications envisagées de la nature des produits stockés pouvant entraîner une modification du classement ICPE des activités de stockage, la société SETC en informera en amont le préfet de la Moselle dans le cadre d'un dossier de porter à connaissance, ou bien d'un dossier de régularisation administrative en cas de modification substantielle.

### Les accès

Le site de la société SETC est accessible depuis la voie de desserte de la ZAC, raccordée à la route de Thionville (RD 953). Les accès autoroutiers les plus proches sont les échangeurs n° 1, 37.1, 39 et 42 de l'A31. Ces voies de dessertes sont adaptées aux véhicules qui circuleront sur le site de la société SETC.

<sup>10</sup> Certains produits peuvent être dangereux en cas d'incendie sans pour autant être classés comme produits dangereux au sens de la Directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « Directive SEVESO 3 »).

#### 1.4. Volet multimodal du projet

Le bâtiment A sera desservi par une voie ferrée et un bord à quai du Port de Thionville-Illange pour le transport de marchandises ferroviaire et fluvial. Les bâtiments B et D seront desservis par une voie ferrée pour le transport de marchandises ferroviaire. La part modale du transport de marchandise par voie ferrée indiquée dans le dossier est de 34 % et celle du transport de marchandise fluvial de 2,50 %.

Le projet comporte dans ce but la construction d'environ 2 km de voies ferrées de service, de gares, de plateformes et de terminaux intermodaux pour les opérations de chargement/déchargement des marchandises.

Les futures voies ferrées semblent être situées dans le périmètre du projet de SETC et doivent se raccorder sur des voies ferrées existantes dont la gestion relève du syndicat mixte de gestion des ports lorrains. La partie ferrée du projet comporte de plus 8 passages à niveau sur ou à proximité des terrains du projet de la société SETC (cf figure 2 du présent avis) :

- 1 passage à niveau existant impacté par l'évolution des trafics (PN1) ;
- 2 passages à niveau à créer sur des voiries externes au projet (PN5 et PN6) ;
- 5 passages à niveau à créer sur des voiries internes du projet (PN2, PN3, PN4, PN7 et PN8).

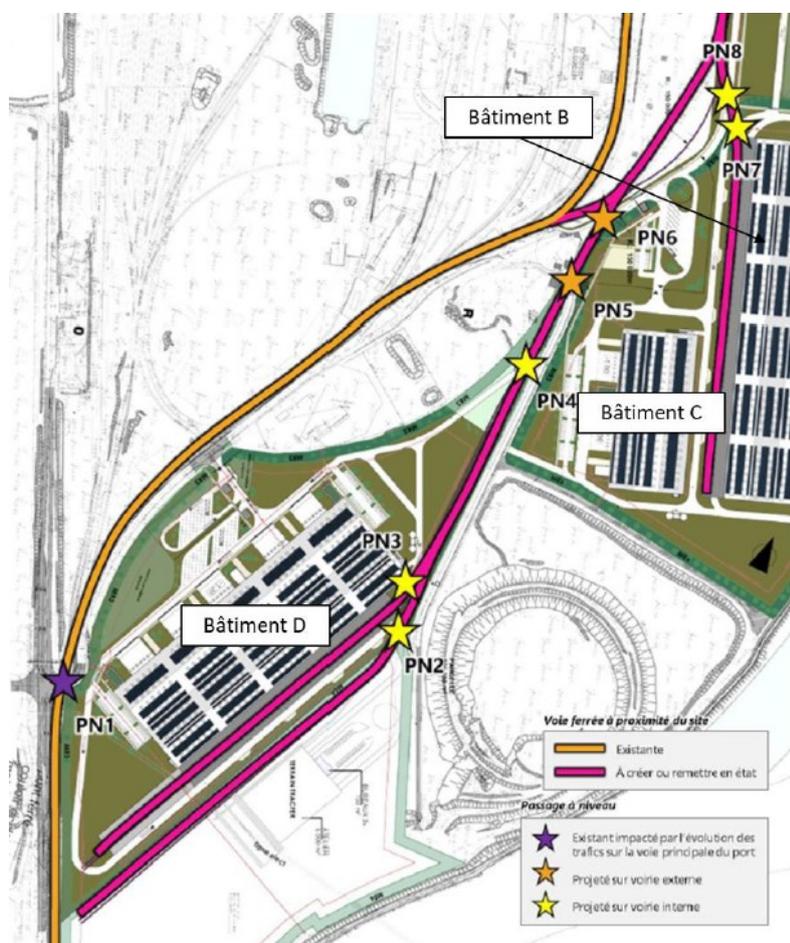


Figure 5 – volet multimodal du projet

3 de ces passages à niveau sont externes au site de la société SETC (PN1, PN5 et PN6), les 5 autres étant des passages à niveau internes au site de la société SETC.

Le dossier précise que la société SETC signera des conventions avec le Syndicat mixte ouvert (SMO) de gestion des Ports Lorrains ainsi qu'avec Voies navigables de France (VNF) pour l'exploitation des voies ferrées, des installations du Port de Thionville-Illange et du bord à quai au

niveau de secteur « Sopcillage ». Le dossier comporte un courrier du SMO confirmant que le trafic ferroviaire quotidien attendu du projet, estimé à 10 trains entrants et 10 trains sortants, « sera parfaitement absorbable par l'installation terminale embranchée dès qu'elle sera remise en service, sachant que le SMO a prévu des travaux pour ce faire. ».

L'Ae rappelle au pétitionnaire que les accès ferroviaires et les bâtiments doivent être considérés comme un seul projet au sens du code de l'environnement, conformément à son article L.122-1 III qui indique :

*« 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. »*

**L'Ae rappelle que les impacts sur l'environnement des créations de voies ferrées ou de passage à niveau doivent être examinés conformément à l'article L.122-1 III du code de l'environnement, dans une logique de projet global avec étude d'impact unique pouvant être actualisée au fur et à mesure de l'avancée des opérations qui le constituent en application de l'article L.122-1-1 III du code de l'environnement.**

### **1.5. Étude de trafic**

Le dossier dispose d'une étude de projection des trafics induits par le projet datée de janvier 2024. Cette étude indique que les trafics attendus sont les suivants :

- trafic poids lourds (PL) : environ 182 PL entrants et 182 PL sortants (par jour) ;
- trafic véhicules légers (VL) : environ 380 VL entrants et 380 VL sortants (par jour) ;
- trafic ferroviaire : 10 trains entrants et 10 trains sortants (par semaine) ;
- trafic fluvial : environ 150 conteneurs par mois, correspondant à au plus 2 bateaux entrants et 2 bateaux sortants.

Le dossier précise de plus que le temps estimé moyen de présence des poids lourds sur le site est estimé à 6h00 et que le nombre de mouvements de véhicules par jour est inférieur aux 1 100 mouvements de Trafic Moyen Journalier (TMJA) prévus sur la voirie d'accès au port par l'étude d'impact de la ZAC.

### **1.6. fonctionnement du site**

L'effectif du site sera de l'ordre de 480 personnes. Les installations seront en fonctionnement du lundi au vendredi de 5 h à 13 h et de 13 h à 21 h.

## **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 décrit la cohérence ou la conformité du projet avec les documents suivants :

- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin Rhin-Meuse ;
- le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin ferrifère ;
- le Plan de gestion du risque d'inondation (PGPRI) du bassin Rhin-Meuse ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des 3 vallées ;
- le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération thionvilloise<sup>11</sup> ;

<sup>11</sup> Une révision du SCoTAT a été réalisée mais n'est pas opposable en raison de son annulation par le tribunal administratif le 12 janvier 2023. L'Ae précise que l'annulation du SCoTAT a eu pour effet de remettre en vigueur le SCoT approuvé en février 2014, qui s'avère caduc, en l'absence de réalisation d'un bilan au terme des 6 ans. L'ensemble du territoire n'est donc plus couvert par un SCoT applicable.

- le Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération Thionville-Fensch ;
- les Plans locaux d'urbanisme des communes de Illange et Uckange ;
- le Plan national et le plan régional de prévention et de gestion des déchets de la région Grand Est.

Le dossier indique, et l'Ae confirme, que le projet n'a pas l'obligation de démontrer sa conformité ou sa compatibilité avec le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Grand-Est.

Toutefois, l'Ae informe le pétitionnaire que le plan régional de prévention et gestion des déchets (PRPGD) a été intégré au SRADDET en tant qu'annexe, ainsi que le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Le dossier indique que le projet est compatible avec le SAGE du bassin ferrifère. L'Ae n'est pas d'accord avec cette affirmation et rappelle que le règlement du SAGE du bassin ferrifère est **opposable** aux projets relevant de la loi sur l'eau. Or 3 zones humides prioritaires au titre du SAGE sont dans le périmètre du projet, dont une qui serait détruite par le projet (voir partie 3.1.6 de cet avis).

***L'Ae recommande de revoir l'analyse de la conformité du projet au règlement du SAGE du bassin ferrifère.***

Bien que non obligatoire réglementairement, le dossier aurait pu analyser la cohérence du projet avec le SRCE et notamment la trame bleue, en raison de la proximité de la Moselle et du canal de la Moselle.

***L'Ae recommande d'analyser la cohérence du projet avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et notamment la trame bleue, en raison de la proximité de la Moselle et du canal de la Moselle.***

## 2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Le choix du site effectué par la société SETC est un choix opportun (cf article 3.1.1. du présent avis) au vu :

- de la réutilisation d'une friche industrielle sur des sols pollués, donc *a priori* incompatibles avec un usage résidentiel ;
- dans une ZAC existante ;
- en liaison avec une voie navigable et des voies ferrées.

L'Ae note cependant que les choix d'organisation à l'intérieur du terrain (notamment nombre de bâtiments, emplacement des bâtiments, emplacement du merlon) ne sont pas expliqués dans le dossier.

***L'Ae recommande d'expliquer les choix d'organisation interne fait par le pétitionnaire notamment au regard des enjeux environnementaux, de la morphologie des terrains, de la distance aux habitations, des emplacements des accès existants, etc.***

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

Au regard de la nature et de la localisation du projet, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'imperméabilisation des sols ;
- les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique ;
- la pollution des sols et des eaux souterraines ;
- le risque d'inondations ;

- la gestion de l'eau, les eaux usées et les eaux pluviales sur le site et la protection de la nappe d'eau souterraine ;
- les milieux naturels, les zones humides et la biodiversité ;
- le trafic routier, ses nuisances et les pollutions induites ;
- les nuisances sonores ;
- l'intégration paysagère ;
- les effets cumulés (partie 3.2.) ;
- les risques accidentels (partie 4. Étude de dangers).

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

#### **3.1.1. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'imperméabilisation des sols**

Le projet est situé dans une ZAC existante ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale. Le choix du site pour cette ZAC présente l'intérêt de réutiliser une friche industrielle et privilégie de plus, par sa situation proche des voies ferrées et proche du canal de la Moselle, les transports multimodaux pour une meilleure maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et de limitation des pollutions et des nuisances.

L'Ae constate cependant que, pour ce projet de grande ampleur (51,6 ha, 126 716 m<sup>2</sup> de surface de plancher), le dossier ne présente aucune analyse du besoin en surface d'entrepôts. En effet le dossier ne démontre pas que la construction de 5 bâtiments d'une telle surface de plancher est justifiée. Le dossier n'indique pas les éventuelles possibilités de réutilisation de bâtiments existants ni le volume prévisionnel des marchandises stockées.

***L'Ae recommande de justifier dans le dossier le besoin en surfaces de stockage, la provenance des marchandises et leur destination, ainsi que le taux d'occupation prévisionnel des nouvelles surfaces.***

#### **3.1.2. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique**

Le dossier ne présente pas le bilan des émissions de GES. Il ne comporte pas d'estimation des émissions de GES liées à la construction, à l'exploitation et au démantèlement des installations et ne comporte pas l'estimation du nombre de kilomètres parcourus annuellement par les différents modes de transports. Notamment les itinéraires correspondant au trafic des poids-lourds de l'approvisionnement des marchandises de l'entrepôt et des expéditions des produits commercialisés ne sont pas indiqués.

De plus, le dossier ne comporte pas d'indication relative à la mobilité des futurs employés. L'Ae estime que la création d'une telle plateforme logistique avec 480 emplois nécessite *a minima* une desserte par des transports en commun et/ou des transports collectifs organisés par l'entreprise, et rappelle que le plan de mobilité employeurs prévu à l'article L.1214-8-2<sup>12</sup> du code des transports est obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont Thionville fait partie. L'Ae rappelle que ce point avait été souligné dans l'avis de l'Autorité environnementale de mai 2016 (cf. chapitre 1.2. du présent avis « historique du site et de la ZAC »).

***L'Ae recommande de compléter le dossier par un chapitre sur l'offre et le développement de l'offre de transports en commun et par un point d'information sur l'avancement ou la***

<sup>12</sup> L.1214-8-2 du code des transports (extrait) : Il bis.-A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du même code, mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code.

### ***réalisation du plan de déplacements d'entreprise de SETC.***

Par ailleurs, le dossier mentionne que la consommation annuelle en gaz naturel sera limitée, les chaudières étant utilisées uniquement pour le maintien hors gel des locaux. Le dossier ne précise pas le besoin global en énergie des 5 bâtiments ni la part que pourra prendre la production d'énergie photovoltaïque dans l'approvisionnement en énergie.

Le dossier mentionne que la société SETC pourra proposer aux industriels voisins de réutiliser l'énergie photovoltaïque produite en toiture de ses bâtiments sans indiquer pourquoi cette énergie photovoltaïque n'est pas prévue pour une autoconsommation.

L'Ae rappelle de plus l'article L.300-1-1 du code de l'urbanisme qui précise que :

*« Toute action ou opération d'aménagement soumise à évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement doit faire l'objet :*

*1° D'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ».*

Or cette étude, qui n'est pas requise au titre de l'autorisation environnementale mais le sera au titre des autorisations d'urbanisme ultérieures, n'est pas jointe au dossier.

***L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter le dossier par un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) prenant en compte :***

- les émissions de GES lors de l'exploitation des bâtiments mais aussi les émissions de GES en phase de construction de ces bâtiments et en phase de démantèlement des installations intégrant un calcul basé sur une analyse du cycle de vie des bâtiments ;***
- les émissions de GES dues au trafic routier généré par les activités logistiques en prenant en compte les distances effectuées pour le transport des marchandises en amont et en aval du stockage dans les installations du pétitionnaire.***

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

- indiquer dans le dossier les mesures qui peuvent être mises en place afin de compenser les émissions de GES du projet ;***
- joindre dès maintenant au dossier l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.***

L'Ae signale qu'elle a publié dans son recueil de « points de vue de la MRAe Grand Est<sup>13</sup> », pour les porteurs de projets et pour la bonne information du public, ses attentes relatives à une meilleure présentation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Elle signale également la publication récente d'un guide ministériel sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact<sup>14</sup>.

### **3.1.3. La pollution des sols et des eaux souterraines**

Le dossier mentionne que la société SETC a mandaté la société GINGER BURGEAP pour la réalisation d'un diagnostic environnemental du milieu souterrain. Les rapports par secteurs de la société GINGER BURGEAP sont joints en annexe au dossier (rapports de mars 2023 et mars 2024).

Le site avait fait l'objet précédemment d'une synthèse environnementale de HUB Environnement de 2019 et d'une évaluation quantitative du risque sanitaire (EQRS). Cette dernière a par ailleurs conclu que le milieu sol est compatible avec un usage industriel de type plateforme logistique et que, toutefois, il est recommandé un recouvrement de la zone (terre végétale, béton, enrobé) pour couper toute voie de transfert des éléments traces métalliques.

<sup>13</sup> <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

<sup>14</sup> [https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/862499/prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-les-etudes-d-impact-guide-methodologique?\\_lg=fr-FR](https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/862499/prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-les-etudes-d-impact-guide-methodologique?_lg=fr-FR)

Les principaux résultats du bureau d'études BURGEAP obtenus sur les sols et les eaux souterraines sont les suivants :

#### Secteur « Sopcillange »

- sols : présence généralisée de métaux dans les sols en concentrations notables, 2 sondages sur les 45 présentent des concentrations en métaux supérieures aux seuils de définition des déchets dangereux<sup>15</sup> fixés par la convention tripartite de 2021<sup>16</sup> pour le plomb et le zinc, une concentration notable en cyanure au droit du futur quai de déchargement routier ;
- eaux souterraines : présence d'arsenic en concentration supérieure au critère d'évaluation fixé par l'arrêté du 23/06/2016<sup>17</sup> pour le piézomètre implanté au droit de la zone d'étude ;
- gaz des sols : aucun impact notable dans les gaz des sols.

Le rapport BURGEAP préconise pour la gestion des sols pollués :

- la mise en place de 15 à 25 cm de terres saines sur l'ensemble des zones régulièrement fréquentées, non recouvertes par des bâtiments ou des revêtements, afin de supprimer tout contact entre les sols en place et les usagers futurs ;
- la mise en place de canalisations d'eau potable en matériaux anti perméation, installées dans des tranchées de sablons sains ;
- étudier les possibilités d'infiltration des eaux pluviales (toitures, revêtements) en fonction de la qualité chimique des sols afin d'éviter la dégradation des eaux souterraines, (elles-mêmes déjà impactées en sulfates, fluorures et cyanures) ;
- l'absence d'usage domestique ou d'arrosage des eaux souterraines au droit du site ;
- la mise en place de restrictions d'usage afin d'assurer la conservation de la mémoire de l'état du site.

Concernant la gestion des terres excavées, GINGER BURGEAP recommande la valorisation sur site des terres excavées sous réserve de leur compatibilité géotechnique et sanitaire avec les usages, avec mise en place d'un recouvrement (dalle, enrobé ou 15 à 25 cm de terres saines au droit des espaces verts régulièrement fréquentés).

L'Ae constate par ailleurs que la gestion d'une partie des terres polluées par des déchets considérés comme des déchets dangereux devront être prises en charge par ARCELOR MITTAL FRANCE. Le dossier ne précise pas comment ces terres seront prises en charge et notamment si ces terres polluées sont destinées à rester sur le site. Par ailleurs, le dossier indique que : « *la société GINGER BURGEAP a réalisé une note technique de gestion des déchets dangereux en lien avec les opérations de déblais/remblais. Cette note technique est jointe en Annexe 11* ». Or cette note n'est pas jointe au dossier. La note figurant en annexe 11 est une note de l'entreprise de terrassement VINCI donnant le calcul des volumes de déblais / remblais par secteurs mais qui n'évoque pas la nature dangereuse des déchets.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier le mode de gestion et la destination des terres polluées prises en charge par ARCELOR-MITTAL FRANCE et de joindre au dossier la note technique BURGEAP sur la gestion des déchets dangereux.***

#### Secteur La Lâche est

- sols : présence généralisée de métaux au sein des sols du secteur, 43 échantillons sur les 80 analysés présentent des concentrations en métaux notables, 8 échantillons au droit de 7 sondages présentent des concentrations en métaux supérieures aux seuils de définition

15 Déchets qui présentent une ou plusieurs des propriétés de dangers énumérés à l'annexe 1 de l'article R.541-8 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur à la date de signature de la convention.

16 Convention tripartite établie entre l'ancien exploitant (ArcelorMittal France) et les gestionnaires et aménageurs de la ZAC en date du 16 novembre 2021.

17 Arrêté du 17 décembre 2008 modifié par arrêté du 23 juin 2016 relatif aux critères d'évaluation et aux modalités de détermination de l'état des eaux souterraines pris en application de la directive européenne 2006/118/CE sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration.

des déchets dangereux pour le zinc et le plomb, des concentrations notables en cyanures totaux ont été mises en évidence au droit du futur quai de déchargement routier ;

- eaux souterraines : des cyanures totaux sont retrouvés au sein des eaux souterraines du site relevé par le piézomètre « P est » ; ce piézomètre se démarque également par la présence de fluorures en concentration supérieure à la limite de potabilité ;
- des sulfates sont présents au sein des 3 ouvrages prélevés avec des dépassements de la valeur réglementaire pour les eaux brutes pour les 2 piézomètres « P1 » et « P est » ;
- gaz des sols : absence d'impact identifié au sein des gaz des sols.

Le rapport BURGEAP recommande pour la gestion des sols pollués les mêmes préconisations que pour le secteur Sopcillage.

Concernant la gestion des terres excavées, le rapport BURGEAP recommande les mêmes préconisations que pour le secteur « Sopcillage » et ajoute :

- sur la base des investigations réalisées, les sols investigués sont réutilisables sur site (sous bâtiments ou hors bâtiments selon les cas) à l'exclusion des terres polluées par des déchets considérés comme des déchets dangereux ;
- la gestion des déblais excédentaires devra être réalisée selon les conventions applicables sur la ZAC EUROPORT ou en filières agréées en cas d'évacuation hors site ;
- la traçabilité des matériaux remployés devra être assurée. Des mesures de surveillance des milieux (air, eaux souterraines et superficielles) devront être mises en œuvre. Ces éléments figureront dans un rapport de fin de travaux qui présentera les opérations réalisées.

#### Secteur « La Lâche nord et sud »

- sols : 104 échantillons sur les 107 réalisés présentent des concentrations en métaux notables, parmi ces échantillons, 34 présentent des concentrations en métaux (plomb, cuivre et zinc) supérieures aux seuils de définition des déchets dangereux, 1 zone impactée en polluants organiques (HCT et PCB<sup>18</sup>) au sein des remblais du quart nord-est du secteur, les anomalies en PCB sont globalement corrélées aux impacts en hydrocarbures ; aucun impact n'a été mis en évidence au sein des eaux souterraines, y compris en hydrocarbures au droit des ouvrages implantés à proximité de la zone impactée en HCT, concentrations notables en cyanures totaux mises en évidence au nord-ouest du secteur ;
- eaux souterraines : 3 piézomètres au droit de la zone d'étude présentent des traces de HAP<sup>19</sup> sans dépassement des valeurs de références, des fluorures sont également retrouvés en dépassement de la limite de potabilité pour les 3 ouvrages implantés sur site ;
- gaz des sols : absence d'impact identifié au sein de ce milieu. Seules des traces d'hydrocarbures ont été mises en évidence sans dépassement des valeurs de références pour l'air ambiant.

Le rapport BURGEAP préconise pour la gestion des sols pollués, outre les mesures identiques à celles du secteur Sopcillage :

- la gestion de la zone impactée en HCT et PCB conformément aux dispositions de la convention tripartite (dispositions non précisées explicitement) ;
- la qualité des gaz des sols devra être contrôlée après purge des matériaux impactés en HCT, en fonction de l'état résiduel du site, au droit du futur bâtiment ;
- le contrôle de la qualité des gaz des sols au droit du futur bâtiment envisagé sur la plateforme Sud, avec mise en œuvre d'une analyse des risques résiduels si nécessaire.

***L'Ae recommande de citer explicitement dans l'étude d'impact les dispositions prévues par la convention tripartite pour la gestion de ces zones impactées en HCT et PCB.***

18 HCT : hydrocarbures totaux – PCB : polychlorobiphenyls.

19 HAP : Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

Concernant la gestion des terres excavées, GINGER BURGEAP recommande globalement la même gestion que sur les 2 autres secteurs, tout en précisant qu'au droit du merlon, le recouvrement des matériaux par 15 à 25 cm de terres saines est recommandé afin de supprimer tout contact direct et l'envol de poussières.

Le dossier indique dans les mesures de réduction au titre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) que le pétitionnaire prendra en considération les recommandations de la société GINGER BURGEAP dans le cadre de son projet de plateforme logistrielle tri-modale. Les attestations garantissant la prise en compte des mesures de gestion de la pollution des sols nécessaires dans la conception du projet de construction / d'aménagement sont jointes au dossier.

L'Ae note que concernant le merlon, le dossier mentionne : « *Il est à noter qu'aucune couverture étanche n'est prévue au droit du merlon. En effet, les terres excavées du site et qui seront mises en remblais au droit du merlon ne sont aujourd'hui pas recouvertes* ». **Le merlon ne sera donc pas recouvert de terres saines, malgré le risque d'envol de poussières, malgré la proximité d'un cheminement piéton et un itinéraire cyclable longeant le canal de la Moselle.**

***L'Ae recommande de recouvrir le merlon de 15 à 25 cm de terres saines et de faire préciser auprès de BURGEAP ce qui justifie la délivrance de l'attestation de conformité du projet aux préconisations du plan de gestion de la pollution des sols alors qu'il n'est pas prévu dans le projet de recouvrir le merlon de terres saines.***

#### **3.1.4. Le risque d'inondations**

Le dossier indique également que les terrains du projet sont implantés en zone inondable inscrite au Plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) du bassin du Rhin-Moselle et aux Plans de prévention du risque d'inondation (PPRi) des communes d'Illange et d'Uckange.

Le dossier mentionne qu'à la suite d'une nouvelle modélisation réalisée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est, la Direction départementale des territoires (DDT) de la Moselle a fait réaliser en décembre 2018 : « *la cartographie des zones inondables de la crue de référence de la crue trentennale et décennale* ».

***L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser si la crue de référence est une crue décennale ou trentennale.***

Les cartographies historiques des zones inondables ne sont donc plus en cohérence avec le risque d'inondation actuel mis en évidence par la cartographie réalisée en 2018.

Le Préfet de la Moselle a porté à la connaissance des maires des communes situées en aval de Thionville cette nouvelle cartographie le 30 avril 2019, et a demandé à la DDT d'engager la révision des PPRi concernés et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans un délai de 3 ans. En attendant la révision de ces documents, le porter à connaissance établi par la DDT doit être pris en considération.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier si la révision des documents d'urbanisme a été effectuée.***

Le dossier précise que l'implantation des futurs bâtiments est conforme à ce porter à connaissance (le premier niveau de plancher doit être implanté au-dessus de la cote de référence, elle-même augmentée d'une marge de sécurité de 30 cm minimum), et que les volumes empruntés aux surfaces inondables actuelles (133 145 m<sup>3</sup>) sont compensés dans le cadre du projet (140 132 m<sup>3</sup>).

Le dossier précise enfin que les terres excavées seront mises en merlonage au sud du secteur « la Lâche nord et sud ».

#### **3.1.5. La gestion de l'eau, les eaux usées et les eaux pluviales au droit du site et la protection de la nappe**

Les aménagements participeront à des modifications locales des bassins versants, par :

- des modifications locales des écoulements dues à l'aménagement de la future installation (modification de la topographie et des écoulements) ; le projet ne vient pas redéfinir les bassins versants de manière notable ;
- l'imperméabilisation de nouvelles surfaces : le projet sera à l'origine de l'imperméabilisation d'une surface d'environ 25,6 ha ; ces nouvelles surfaces imperméabilisées conduiront à une augmentation du ruissellement se traduisant par une augmentation des débits et des vitesses en aval hydraulique.

Outre le fait que le calcul des débits de fuite des bassins de rétention est erroné<sup>20</sup>, le pétitionnaire indique que le point de rejet des eaux pluviales des bassins de rétention est le réseau de la ZAC. Or, le dossier ne présente pas les capacités de ce réseau ni l'accord du gestionnaire pour accueillir ces rejets supplémentaires.

De plus, les moyens mis en place pour l'entretien du système de pompage et pour limiter l'impact sur les personnes et les biens en cas de défaillance ne sont pas présentés.

Par ailleurs, l'étude d'impact présente les principaux ouvrages de gestion des eaux pluviales sur l'emprise du projet ainsi qu'un point de rejet dans le canal de la Moselle en sortie du bassin du secteur Lâche est. Or celui-ci ne fait pas partie des points de rejets autorisés par l'article 7 (annexe II) de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale d'aménagement de la ZAC EUROPORT en date du 27 juin 2022.

Le service instructeur de l'autorisation environnementale fait donc remarquer dans son rapport que le dossier déposé n'est pas conforme à l'arrêté préfectoral de la ZAC.

**L'Ae rappelle l'obligation pour le pétitionnaire de mettre son dossier de demande d'autorisation environnementale en conformité avec l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale de la ZAC EUROPORT.**

L'arrêté préfectoral de la ZAC EUROPORT indique que les secteurs où les eaux pluviales sont gérées par le porteur de projet doivent être clairement définis et représentés dans le dossier. Or, les rétentions du projet prévues dans le secteur Lâche ne sont pas prévues par cet arrêté préfectoral. Le dossier doit donc préciser qui aura la charge de l'entretien des ouvrages de ce secteur.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier qui du syndicat mixte E-LOG'In 4 ou de l'exploitant du projet aura la charge de l'entretien des ouvrages de rétention des eaux pluviales du secteur « la Lâche ».***

L'Ae constate cependant avec satisfaction que :

- des cuves de récupération des eaux pluviales de toitures seront mises en œuvre pour réutiliser les eaux pluviales de toitures pour les besoins sanitaires. Le nombre et les dimensions de ces cuves seront validés en phase d'étude détaillée du projet ;
- lors de la réalisation des travaux, un suivi de la qualité des eaux souterraines sera réalisé afin de mesurer l'évolution de la qualité du milieu, et notamment la mobilisation des polluants due à la mise en œuvre des travaux, conformément à l'arrêté préfectoral d'autorisation n° 2022-DDT/SABE/PE N°27 en date du 27 juin 2022 ;
- ce plan de surveillance sera poursuivi à l'issue des travaux, comme préconisé dans l'arrêté d'autorisation de la ZAC EUROPORT ; le programme de surveillance est présenté dans le dossier.

### 3.1.6 Les milieux naturels, les zones humides et la biodiversité

#### L'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement « faune-flore » du dossier est celui du dossier de demande de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées. Il est daté d'août 2019. Les inventaires de terrain effectués sur le site du projet datent d'une période allant d'octobre 2012 à

<sup>20</sup> La valeur du débit de fuite a été calculée en intégrant les espaces dédiés à la compensation. Ces espaces ne sont pas collectés par le réseau et doivent donc être retirés du calcul du débit de fuite autorisé

août 2013. Ces inventaires sont donc à présent anciens (hormis ceux de la partie nord du secteur Gassion, hors projet).

L'Ae estime que la biodiversité ordinaire a tout à fait pu se redévelopper depuis la fin des activités d'ARCELOR MITTAL (cf. figure 6 du présent avis).

Le dossier indique que dans le cadre des travaux de dépollution de l'ancienne cokerie, portés par ArcelorMittal, sur le secteur nord du Gassion, des inventaires complémentaires ont été réalisés en mai et juin 2017, essentiellement sur les habitats, la flore patrimoniale, les reptiles et les oiseaux. Cette formulation, ambiguë, n'indique pas si ces inventaires ont été effectués seulement sur le secteur Gassion ou sur l'ensemble du projet SETC voire sur l'ensemble de la ZAC.

**L'Ae recommande de préciser sur quelle zone d'étude ont été effectués les compléments d'inventaires de 2017 et, s'ils ont été effectués uniquement sur le secteur Gassion, de procéder à de nouveaux inventaires de terrain afin d'établir l'étude d'impact du projet sur des données récentes permettant de vérifier si les mesures d'évitement, de réduction et de compensation déterminées à ce jour sont toujours pertinentes.**



**Figure 6 – photographie du site « secteur la Lâche est »**

### Les zones humides

Le dossier comporte un document appelé « rapport de conformité - arrêté préfectoral du 27 juin 2022 portant autorisation environnementale unique de l'aménagement de la ZAC EUROPORT sur les communes de Thionville, Illange, Uckange et Florange » .

Le pétitionnaire indique dans ce document que le projet n'est pas concerné par les zones humides et que : « Aucune zone humide n'a été identifiée au droit des terrains projetés par la société SETC. »

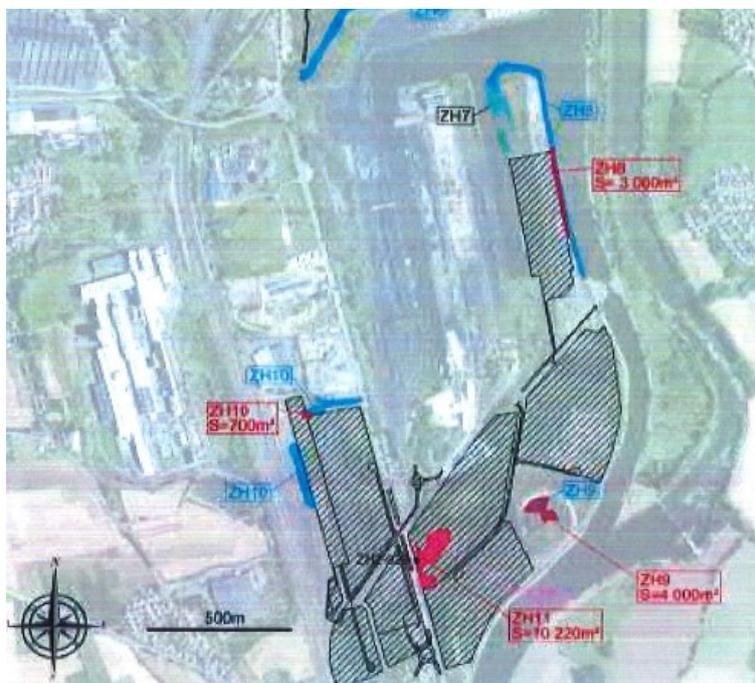
Or, l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale de la ZAC comporte une carte des zones humides (cf. figure 7 du présent avis) dans laquelle 3 zones humides sont présentes dans les terrains du projet de SETC, représentant au total presque 2 ha :

- ZH 8 de 3 000 m<sup>2</sup> ;
- ZH 9 de 4 000 m<sup>2</sup> ;
- ZH 11 de 10 220 m<sup>2</sup>.

L'Ae constate par ailleurs que les zones humides de la ZAC sont des zones humides prioritaires

pour la gestion de l'eau<sup>21</sup> du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin ferrifère. L'Ae rappelle que : « le règlement du SAGE et le cas échéant ses documents cartographiques sont opposables aux IOTA et ICPE (articles L.212-5-2 et L.214-7 du CE), dont les décisions administratives d'autorisation, d'enregistrement ou de déclaration sont prises à compter de la date de publication de l'arrêté approuvant le SAGE » (extrait du règlement du SAGE du bassin ferrifère).

**L'Ae recommande de revoir l'analyse de la conformité du projet au règlement du SAGE du bassin ferrifère, qui mentionne que le projet est compatible avec les objectifs du SAGE du bassin Ferrière.**



**Figure 7 – Zones humides concernées par le projet (extrait de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale de la ZAC)**

Si les 2 premières zones humides (ZH 8 et ZH 9) ne sont pas impactées par le projet, la 3<sup>ème</sup> (ZH 11) est située dans l'emprise d'un bâtiment et d'un bassin de rétention étanche. Le pétitionnaire ne peut donc pas affirmer qu'aucune zone humide n'a été identifiée au droit de son projet.

L'arrêté préfectoral du 27 juin 2022 d'autorisation environnementale de la ZAC comporte cependant un plan des compensations des impacts relatifs aux zones humides. Si les impacts sur les zones humides du projet ont été compensés dans le cadre de ces mesures, le dossier devra l'indiquer et indiquer de plus qui est responsable de cette compensation (aménageur de la ZAC ou SETC, pétitionnaire du projet).

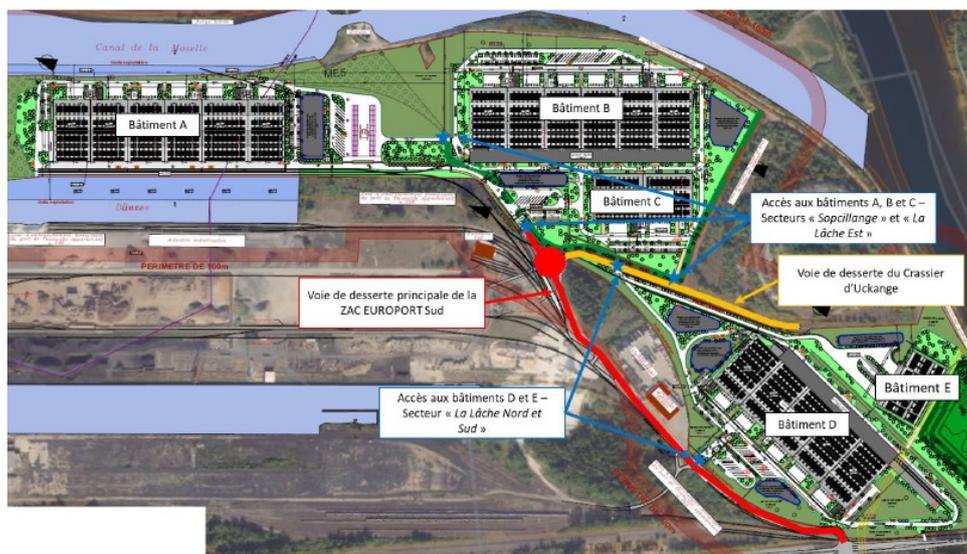
**Dans le cas contraire, l'Ae recommande de ne pas implanter de bâtiment ou de bassin de rétention des eaux pluviales sur la zone humide n° 11 afin de privilégier la mesure d'évitement des impacts, mesure permettant le mieux de préserver toutes les fonctionnalités (hydrologique, biogéochimique, biologiques) de cette zone humide.**

21 zones humides présentant des fonctionnalités hydrauliques moyennes à fortes et situées dans des secteurs à enjeux hydrauliques (inondation, étiage, AEP, qualité de l'eau) moyens à forts (source : règlement du SAGE du bassin ferrifère).

### 3.1.7. Le trafic routier, les nuisances et les pollutions induites (évaluation du trafic, émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants, itinéraires et sécurité routière, report modal...)

Les installations comprendront un accès principal pour les poids lourds et les véhicules légers et un accès secondaire pour les services de secours et d'incendie. L'accès secondaire du bâtiment A se fera par la jonction avec le secteur « La Lâche est ».

Le dossier précise que la voie d'accès au crassier d'Uckange (en jaune sur le plan de la figure 8 du présent avis) fait partie des voies de desserte de la ZAC EUROPORT et sera utilisée par la société SETC pour accéder à ses installations au niveau des secteurs « La Lâche est » et « La Lâche nord et sud ».



**Figure 8 – plan des accès aux 5 bâtiments**

Le dossier comporte cependant un courrier de la Sodevam, aménageur de la ZAC, indiquant que le trafic généré par le projet pourra être absorbé par les axes routiers existants avant la réalisation de la nouvelle liaison RD 653 – RD 953. Le dossier comporte l'arrêté préfectoral du 17 août 2015 de déclaration d'utilité publique de cette liaison routière. Le dossier ne précise pas l'état d'avancement de ce projet ni aucun calendrier de réalisation.

**L'Ae recommande de préciser les échéances de réalisation par le département de la Moselle du projet de liaison routière entre les routes départementales 653 et 953.**

Par ailleurs, les documents du dossier portant sur le trafic routier n'est pas réellement une étude de trafic. En effet, le dossier ne mentionne pas les contraintes applicables au futur trafic (saturation, heures de pointe, zones urbanisées, traverses de villages, insécurité routière constatée, qualité de l'air des secteurs traversés). L'Ae constate seulement, d'après les cartes du dossier que les liaisons routières ne semblent pas traverser pas de village ou de quartiers résidentiels.

**L'Ae recommande de préciser par une étude spécifique : l'accidentologie actuelle du secteur, les trafics « heure de pointe du matin et du soir », les risques d'engorgement à certains moments de la journée, ainsi que les projections sur la base des études de trafic attendues des risques de dégradation de la qualité de l'air actuelle autour des axes routiers.**

**Elle recommande par ailleurs de réaliser cette étude également à l'échelle de la ZAC entière.**

### 3.1.8. Les nuisances sonores

Le dossier mentionne que les habitations les plus proches sont à environ 80 m au sud du site mais à environ 400 m des premières installations industrielles de la société SETC. Il mentionne de plus qu'une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée dans les 6 mois après la mise en service des installations et que les résultats de cette campagne de mesure permettront de vérifier le respect des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des habitations les plus proches.

Cependant, l'Ae constate que le dossier n'indique pas les dispositions prévues en cas de dépassement des seuils de bruits réglementaires. De plus, une source de bruit identifiée par l'Ae pourrait être la simultanéité des travaux des 5 bâtiments, générant un fort trafic d'engins de chantier. Or, le dossier ne décrit pas le phasage des opérations de construction ni l'emplacement des accès chantier. Un accès chantier par le sud pourrait en effet être très impactant pour les riverains les plus proches.

**L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser dans le dossier :**

- ***en phase travaux, le phasage des opérations de construction des 5 bâtiments ainsi que l'emplacement des accès chantier et leur positionnement par rapport aux habitations ;***
- ***en phase exploitation, les mesures de réduction de l'impact sonore en cas de dépassement des seuils de bruits réglementaires.***

### 3.1.9. L'intégration paysagère

Le dossier comporte une annexe n°13 appelée « insertion paysagère » mais rien ne permet de se rendre vraiment compte de la volumétrie des bâtiments ni de la volumétrie du merlon. L'annexe relative au merlon comporte une coupe resserrée uniquement sur le merlon et sans aucune cote de niveau.

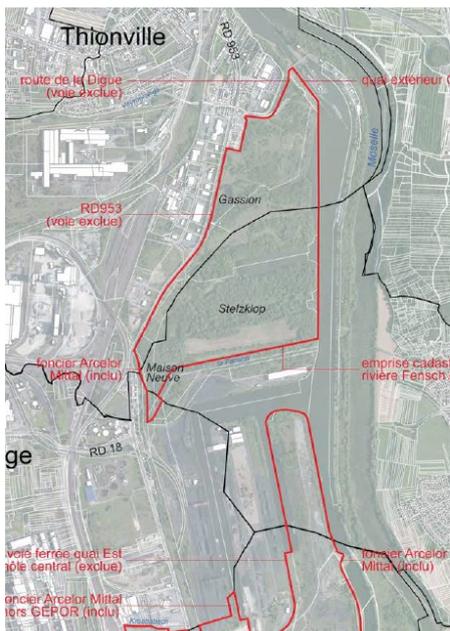
Le dossier indique une hauteur de 9,50 m pour le merlon mais la seule vue aérienne du dossier ne permet pas de se rendre compte de l'impact de cette hauteur.

Par ailleurs, le dossier indique que le site sera perceptible depuis les habitations mais aucune vue des bâtiments depuis ces habitations n'est proposée dans le dossier.

L'Ae comprend bien que le projet est situé sur un ancien site industriel et que, comme l'affirme le dossier : « *Dans le contexte de la zone, les bâtiments ne présenteront pas de caractère inesthétique susceptible de dégrader le paysage existant* ». Elle estime cependant qu'au vu de l'important volume des bâtiments, le dossier devrait comporter *a minima* quelques vues depuis les habitations les plus proches ainsi que quelques profils altimétriques permettant de se rendre compte de l'impact du projet sur le paysage proche.

**L'Ae recommande de compléter le volet paysager du projet par quelques vues depuis les habitations les plus proches ainsi que quelques profils altimétriques intégrant le projet et avec un recul suffisant pour se rendre compte de l'impact de la volumétrie des bâtiments sur le paysage proche.**

### 3.2. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus



Rappel de la figure 1 du présent avis

Le projet est localisé dans une zone d'activités existante comprenant plusieurs secteurs dont le secteur « Gassion/Stelzklop/Maison neuve » au nord de la ZAC (cf. rappel de la figure 1 du présent avis ci-après).

Le dossier ne mentionne pas l'usage actuel de cette partie, ni même l'état d'avancement de son aménagement, ni les projets et les activités qui sont ou qui pourraient être prévus à court ou moyen terme.

L'Ae estime que, quel que soit l'aménagement de cette autre partie de la ZAC, il est tout à fait vraisemblable qu'elle génère, elle aussi, des flux de trafic routier non négligeables, des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants de l'air, de bruits, d'effluents d'assainissement, etc.

***L'Ae recommande d'analyser les effets cumulés du projet de SETC et des autres projets de la ZAC, et si les activités susceptibles de s'implanter ne sont pas connues, d'analyser ces effets cumulés à partir de la présentation de plusieurs hypothèses de remplissage de ces zones, avec pour chaque hypothèse une évaluation des effets attendus.***

### 3.3. Remise en état et garanties financières

Le dossier comporte 2 courriers (aux maires d'Illange et de Uckange), dans lesquels la société SETC s'engage à remettre le site en cas d'arrêt définitif d'exploitation dans un état compatible avec un usage d'activités économiques, et tel qu'il n'y ait aucun risque de danger, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité ou la salubrité publique, soit pour les activités humaines, soit pour la nature et l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments.

***L'Ae recommande au préfet de département de faire figurer cet engagement dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale du projet.***

Le dossier indique par ailleurs que les installations de la société SETC relève du 5° de l'article R. 516-1 du code de l'environnement, ne sont pas listées aux Annexes 1 et 2 de l'arrêté du 31 mai 2012<sup>22</sup> et que par conséquent ces installations ne sont pas soumises à l'obligation de constitution de garanties financières.

### 3.4. Résumé non technique

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

## 4. Étude des dangers

Le dossier comporte une étude de dangers conforme à la réglementation en vigueur sur la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de

22 arrêté du 31 mai 2012 fixant la liste des installations classées soumises à l'obligation de constitution de garanties financières en application du 5° de l'article R. 516-1 du Code de l'environnement

l'environnement soumises à autorisation environnementale. L'étude de dangers présente de manière complète :

- la caractérisation des dangers et des enjeux ;
- l'analyse de risques ;
- la maîtrise des risques.

Le risque principal étant le risque d'incendie, l'étude de dangers examine les limites de zones des effets thermiques induit par un incendie au niveau des cellules de stockage et comporte pour chacun des 4 bâtiments A, B, C et D, classés ICPE (le bâtiment E n'est pas ICPE donc n'est pas soumis à l'étude de dangers), un tableau récapitulatif des résultats des calculs de flux thermiques et d'analyse de la conformité du projet par rapport aux distances réglementaires définies par la réglementation en vigueur. Ainsi, en cas d'incendie au niveau des cellules de stockage des bâtiments les distances atteintes par les flux thermiques sont conformes aux prescriptions de l'arrêté du 11 avril 2017.

Cependant, l'Ae constate que les calculs de flux thermiques ont été effectués sur la base de stockage de produits relevant de la rubrique 2662 de la nomenclature des ICPE sans expliquer ce choix, alors que d'autres produits (relevant des rubriques 1510, 1530, 1532, 2663) de la nomenclature des ICPE) sont possiblement présents dans les cellules de stockage.

Le dossier ne précise pas non plus si l'inflammation de ces produits de la rubrique 2662 est le cas le plus contraignant en termes de sécurité incendie.

**L'Ae recommande de préciser dans l'étude de dangers pourquoi les calculs de flux thermiques ont été effectués sur la base du stockage exclusif de produits relevant de la rubrique 2662 de la nomenclature des ICPE ou de préciser si ce choix représente le cas le plus contraignant en termes de sécurité incendie.**

L'Ae rappelle qu'il convient de préciser si les stockages projetés comprendront des produits dangereux ou non comme elle l'a relevé précédemment et **rappelle sa recommandation précédente sur cette question ; si tel était le cas, elle recommande de considérer cette hypothèse dans l'étude de dangers et de la modifier en conséquence.**

L'Ae s'est également interrogée sur le risque d'incendie généralisé du site et sur la dispersion du panache de fumées qui en résulterait.

**L'Ae recommande de :**

- **compléter le dossier par une présentation de l'ensemble des impacts potentiels en cas d'incendie généralisé (dans l'air, sur les voies de circulation routière, ferroviaire et fluviale environnantes, en matière de retombées de polluants en zones urbaines et agricoles, dans les milieux aquatiques...) et des effets à 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'étude de dangers prend en compte la présence de panneaux photovoltaïques en toiture.

L'Ae note cependant que la consultation de la base de données du Bureau d'analyse des risques et pollutions industriels (BARPI) a mis en évidence un seul accident déjà survenu sur ce type d'installation et que l'origine du feu n'est pas directement liée aux panneaux photovoltaïques mais est due à des travaux de pose d'un chéneau en dessous de la structure photovoltaïque par une entreprise extérieure qui a utilisé sans y avoir été autorisée une source de feu.

L'Ae constate par ailleurs qu'une ligne électrique aérienne à haute tension est implantée au droit du secteur « La Lâche nord et sud ». Elle passe à 10 m de la façade du bâtiment E. L'Ae regrette que le bâtiment E, bien que non ICPE, n'ait pas été intégré à l'étude de dangers, que le calcul des flux thermiques ne porte pas sur ce bâtiment, ni la comparaison des distances de sécurité par rapport aux distances de sécurité similaires, par exemple distances de sécurité les moins contraignantes pour les ICPE.

***L'Ae recommande d'intégrer le bâtiment E, bien que n'étant pas ICPE, à l'étude de dangers notamment pour le calcul des flux thermiques ainsi que pour les distances de sécurité par comparaison aux distances de sécurité les moins contraignantes pour les ICPE.***

Par ailleurs, les groupes motopompes d'alimentation des sprinklers pour l'extinction d'un incendie seront approvisionnés par les réserves d'eau suivantes :

- 920 m<sup>3</sup> pour le bâtiment A ;
- 800 m<sup>3</sup> pour le bâtiment B ;
- 790 m<sup>3</sup> pour le bâtiment C ;
- 800 m<sup>3</sup> pour le bâtiment D.

Le dossier ne précise pas où sont situées ces réserves d'eau ni à quelle durée d'extinction d'un incendie correspondent ces réserves.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier où sont situées les réserves d'eau d'approvisionnement des groupes motopompes et de préciser à quelle durée d'extinction d'un incendie correspondent ces réserves .***

Le dossier indique de plus que les bassins de rétention des eaux pluviales servent également pour la rétention des eaux d'extinction d'un incendie. Il mentionne que :

- aucun recyclage des eaux d'extinction incendie n'est prévu dans le cadre du projet ;
- les séparateurs d'hydrocarbures seront positionnés en amont de chaque point de rejet des eaux pluviales (soit vers le réseau de la ZAC, soit directement dans le canal de La Moselle et la darse du Port de Thionville-Illange) ;
- tous les bassins étanches seront munis de regards siphoniques qui assureront une première décantation et la rétention des matières lourdes.

L'Ae relève que ces dispositions apparaissent insuffisantes pour empêcher les polluants contenus dans les eaux d'incendie de polluer les milieux naturels. Elle s'est interrogée sur la pertinence de ce système en cas d'incendie et de sa capacité à rejeter dans le réseau de la ZAC des eaux d'extinction d'incendie débarrassées des charges polluantes.

***L'Ae recommande de préciser dans le dossier comment le transfert des charges polluantes des eaux d'extinction d'un incendie sera évité vers le réseau d'assainissement de la ZAC ou vers le canal de la Moselle..***

Le dossier comporte un avis de Réseau de transport d'électricité (RTE) indiquant son avis favorable sur le projet, sous réserves de respect de certaines prescriptions, ainsi qu'un avis, favorable sans réserve, du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du département de la Moselle. Le dossier indique que la société SETC respectera l'ensemble des recommandations et préconisations de la société RTE pendant la phase travaux et pendant toute la durée de l'exploitation des installations.

## **5. Résumé non technique de l'étude de dangers**

Le dossier comporte le résumé non technique de l'étude de dangers conforme à la réglementation en vigueur mais qui ne porte pas non plus sur les risques induits par la présence du bâtiment E

***L'Ae recommande d'intégrer le bâtiment E au résumé non technique de l'étude de dangers.***

METZ, le 2 octobre 2024  
Pour la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale,  
le président,

Jean-Philippe MORETAU