



Réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt
logistique sur un terrain de 22 hectares

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

- PJ n°4a : RESUME NON TECHNIQUE
DE L'ETUDE D'IMPACT –



PRD ZAC MOSL PARC EST FAREBERSVILLER / HENRIVILLE (57)

Version	Date	Détails – modifications	Auteur
0	25/06/26	Version initiale	Carène BARBIEUX

Sommaire

1.	Le projet.....	3
2.	Environnement du projet	4
3.	Impacts notables probables du projet sur l'environnement.....	8
3.1	Impacts notables du projet sur l'environnement en phase chantier.....	8
3.1.1	Principes généraux de gestion des emprises des travaux	8
3.1.2	Impacts sur la topographie	8
3.1.3	Impacts sur le sol et le sous-sol.....	8
3.1.4	Impacts sur l'eau.....	9
3.1.5	Impacts sur le paysage	9
3.1.6	Impacts sur le patrimoine archéologique et culturel	9
3.1.7	Impacts sur l'environnement (milieu naturel, faune-flore, zones humides)	9
3.1.8	Communication avec les riverains	10
3.1.9	Impacts sur la qualité de l'air	10
3.1.10	Nuisances olfactives	11
3.1.11	Impacts sur le bruit et vibrations	11
3.1.12	Impacts sur les émissions lumineuses	11
3.1.13	Impacts sur le trafic et les infrastructures routières	11
3.1.14	Impacts sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers	11
3.1.15	Impacts sur les déchets	12
3.2	Impacts notables du projet sur l'environnement en phase exploitation	12
3.2.1	Impacts sur le sol et sous-sol	12
3.2.2	Impacts sur la qualité de l'air	12
3.2.3	Impacts sur l'eau.....	13
3.2.4	Impacts sur les milieux naturels.....	15
3.2.5	Impacts sur le paysage	15
3.2.6	Impacts sur le patrimoine culturel	16
3.2.7	Impacts sur les espaces agricoles	16
3.2.8	Impacts sur les activités économiques et l'emploi	16
3.2.9	Impacts sur le trafic.....	17
3.2.10	Impacts sur le bruit et vibrations	17
3.2.11	Impacts sur les odeurs.....	18
3.2.12	Impacts sur les émissions lumineuses	18
3.2.13	Impacts sur la chaleur et les radiations	18
3.2.14	Impacts sur la santé humaine	18
3.2.15	Impacts sur les déchets	21
3.2.16	Impacts sur la gestion de l'énergie	21
3.2.17	Impacts sur le climat	21
3.3	Synthèse des impacts, mesures ERC et coût des mesures	22
3.4	Analyse du cumul des impacts avec d'autres projets connus	27
4.	Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs	28
4.1	Compatibilité du projet au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)	28
4.2	Compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU)	28
4.3	Compatibilité du projet avec le SDAGE	28
4.4	Compatibilité du projet avec le SAGE	29
4.5	Compatibilité du projet avec le Plan de Protection de l'Atmosphère	29
4.6	Compatibilité du projet avec les plans de préventions des risques	29

1. Le projet

Le présent dossier de demande d'autorisation d'exploiter est établi dans le cadre d'un projet de bâtiment à usage d'entrepôt logistique sur les communes de Farébersviller et Henriville (57) porté par la société PRD.

Le bâtiment de surface d'emprise au sol de 75 727 m² s'implantera sur un terrain de 22 hectares au sein de la ZAC MOSL PARC EST.

Le site sera classé à Autorisation au titre des ICPE sous la rubrique 1510 « Stockage de matières combustibles entrepôt couvert ».

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39.a) « Travaux et constructions créant une emprise au sol au sens de l'article R420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40000 m² ».

Ce document constitue le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

2. Environnement du projet

Une synthèse de l'environnement du projet est présentée dans le tableau suivant :

Thématique	Niveaux d'enjeux	Caractéristiques au sein de l'aire d'étude
Topographie	Faible	Le site du projet s'inscrit dans le contexte géographique du plateau lorrain oriental, au sein du bassin houiller de la Moselle-Est. Le relief de ce secteur est caractérisé par des formes douces et peu marquées. La commune de Henriville présente une topographie relativement homogène et peu contrastée (altitudes entre 270 et 280 m, points bas à 250 m, points haut à 320 m). La topographie de Farébersviller est un peu plus contrastée, bien qu'elle relève du même ensemble (altitudes entre 220 m et 320 m). Le relief de la ZAC MOSL PARC EST et, par conséquent, du site du projet est peu marqué.
Géologie	Modéré	La géologie du site est caractérisée par une couverture de limons de plateau reposant sur des formations triasiques du Keuper, constituées de marnes irisées, de marnes bariolées et de niveaux dolomitiques. Les terrains sont globalement peu perméables au droit du site, avec une alternance marno dolomitique et la présence possible de niveaux évaporitiques en profondeur. Cette perméabilité quasi nulle limite l'infiltration des eaux et favorise un fonctionnement hydrique dominé par le ruissellement et des circulations superficielles. Au regard de ces caractéristiques, les transferts verticaux de polluants vers les horizons profonds apparaissent également limités.
Sols pollués ou potentiellement pollués	Faible	Aucuns sites BASIAS ne sont répertoriés sur l'emprise opérationnelle du projet. Le site d'étude n'est pas localisé sur un SIS. Le site d'implantation correspond à des terres agricoles entretenues n'ayant pas fait l'objet d'activités industrielles préalables. Le site ne présente pas de risque de pollution particulier au regard de son historique agricole.
Hydrographie – hydrologie	Modéré	Le site du projet est implanté au sein du périmètre du SAGE du bassin houiller, lui-même, inclus dans le périmètre du SDAGE Rhin-Meuse. Les communes d'Henriville et de Farébersviller ne sont pas incluses dans une ZRE. La masse d'eau souterraine présente dans la zone étudiée, référencée sous le n° FRCG118 « Grès du Trias inférieur du bassin houiller lorrain » montrait un bon état chimique et quantitatif lors du dernier état des lieux de 2019
Hydrogéologie	Faible	Les cours d'eau situés à proximité du site étudié sont rattachés à des masses d'eau superficielles présentant des états écologiques moyens à médiocres, caractéristiques du bassin de la Moselle-Est.

Thématique	Niveaux d'enjeux	Caractéristiques au sein de l'aire d'étude
		Le site n'intercepte directement aucune masse d'eau et n'est concerné qu'indirectement par les objectifs du SDAGE Rhin-Meuse, via le drainage vers ces masses d'eau en aval. Les ouvrages de régulation aménagés lors de la création de la ZAC MOSL PARC EST permettent une gestion efficace des eaux sur la zone.
Captage AEP	Faible	Le site est assez éloigné de toute aire d'alimentation de captage et n'est donc pas inclus dans un périmètre de protection lié à la ressource en eau potable.
Météorologie - Conditions climatiques	Faible	Le contexte climatique général est caractérisé par des précipitations modérées, bien réparties sur l'année, et par des vents globalement faibles à modérés, dominés par des flux d'ouest à sud-ouest. Les épisodes de vents forts demeurent ponctuels et principalement associés aux tempêtes hivernales.
Qualité de l'air	Modéré	Le site du projet ne se trouve pas dans une zone identifiée comme zone sensible majeure à la qualité de l'air au sens de la planification régionale. La zone d'étude s'inscrit dans un contexte marqué par la présence de plusieurs sources potentielles de pollution atmosphérique dont notamment les activités logistiques et industrielles déjà présentes au Sud de la ZAC MOSL PARC EST.
Emissions GES	Fort	La Communauté de Communes de Freyming-Merlebach s'inscrit dans une démarche de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) carbone notamment avec le projet de PCAET à l'horizon 2030. Le secteur routier, bien que représentant un peu moins du tiers des émissions de la CCFM, n'est pas le secteur le plus émetteur et voit émissions annuelles assez stables depuis plusieurs années.
Zones protégées	Faible	Le site n'est intégré au sein d'aucun zonage environnemental. De nombreux sites d'intérêts sont présents à proximité (ZNIEFF). Deux ZNIEFF de type I se trouve en contact direct avec le site : la « forêts de Cappel et Farschviller » ainsi que le marais de Bruskir à Farébersviller ».
Zones humides	Modéré	6 zones humides remarquables identifiées au sein du SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027 sont présentes dans un rayon de 5 km autour de la ZAC MOSL PARC EST. Les zones humides présentes au sein et à proximité du site du projet ont fait l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre du diagnostic écologique réalisé par ECOLOR en 2025/2026. thalwegs et cours d'eau qui ont été couverts lors des travaux de réalisation de la ZAC, au début des années 2000. Ils sont sans rapport avec l'état actuel du lieu.
Continuités écologiques	Modéré	Le site du projet ne se situe dans aucun corridor écologique ni réservoir de biodiversité. En revanche, les boisements à l'est et les bosquets à l'est constituent des continuités locales.
Biodiversité	Fort	Il y a des espèces patrimoniales d'avifaune nicheuse sur tous les milieux de la ZEI. Des espèces de mammifères terrestres banales sont présentes et de nombreux habitats sont favorables aux amphibiens.

Thématique	Niveaux d'enjeux	Caractéristiques au sein de l'aire d'étude
		Ensemble de secteurs thermophiles et/ou pionniers, favorables aux papillons et orthoptères. Les zones humides sont favorables à certains orthoptères et aux odonates L'emprise surfacique liée à la réglementation des espèces protégées constitue donc l'entièreté de la ZEI excepté la voirie et les terrains privés aux alentours directs des bâtiments Cette réglementation est liée à la présence d'espèces avifaunistiques ainsi qu'à une espèce d'amphibien.
Occupation du sol	Faible	Le projet se situe sur des surface enherbées semi-naturelle et dans un contexte de développement de la ZAC (les parcelles sont classées en zone 1AUXza et ZAa, destinées à l'aménagement de la ZAC)
Paysage	Faible	Le projet s'inscrit dans l'unité paysagère du « Pays-Haut » telle que définie par l'atlas des paysages de la Moselle. Le paysage autour du site est composé de terres agricoles, de forêts au sud / sud-ouest et d'activités industrielles au nord/nord-ouest.
Sites remarquables et sites archéologiques	Faible	Le site du projet n'est pas localisé dans ou aux abords d'un monument historique, bien inscrit ou site patrimonial remarquable. Le site est inclus dans une ZPPA ayant fait l'objet de fouilles permettant de conclure à l'absence de contraintes archéologiques au niveau de la zone.
Risques naturels	Faible à modéré	La partie Nord du terrain du projet est localisée sur la commune de Farébersviller qui est couverte par un Plan de Prévention des Risques mouvements de terrain (PPRNmt) approuvé le 13 mai 2004. L'emprise du projet est en zone d'aléa moyen vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles. Le site du projet est exposé au risque d'inondation par remontée de nappe mais n'est pas recensé comme TRI et n'est pas soumis à un PPRI. Il est concerné par un risque sismique très faible et en potentiel radon de niveau 1.
Risques technologiques	Fort	Le site est limitrophe à l'ICPE Magna Lorraine Emboutissage et proche de l'autoroute A4 utilisée pour le transport de matières dangereuses.
Population / habitat /	Faible	Population plutôt vieillissante. La première habitation se situe à environ 600 mètres à l'Ouest du site sur la commune d'Henriville.
Activités socio-économiques	Faible	La commune est pourvoyeuse d'emplois au vu de la dynamique des activités sur les différentes zones d'activité. Aucun ERP n'est recensé dans l'environnement proche du site, le plus proche étant localisé à environ 1.1 km du projet (école maternelle).
Urbanisme et servitudes	Fort	La zone d'étude est concernée par plusieurs documents d'urbanisme, à l'échelle régionale et locale, avec lesquels le projet devra être compatible.

Thématique	Niveaux d'enjeux	Caractéristiques au sein de l'aire d'étude
		L'assiette foncière du projet s'inscrit dans la zone 1AUXza du PLU de Farébersviller et dans la zone ZAa du PAZ de la ZAC « MOSL PARC EST ». Le terrain est localisé dans des zones d'aléas du PPRNmt faisant office de servitude d'utilité publique.
Voies de communication	Fort	La zone d'étude est desservie par différents axes de circulations comme la RD 910, la RD 603 ou encore l'A4.
Réseaux au voisinage	Faible	Site desservi par tous les types de réseaux nécessaires (électricité, eau potable, assainissement, rejet eaux pluviales). Absence de réseau gaz.
Odeurs	Négligeable	L'environnement du projet n'est pas concerné par des odeurs marquées.
Acoustique	Modéré	Niveau sonore ambiant dû à la circulation de l'autoroute A4 située à l'ouest / sud-ouest de la parcelle Eloignement des habitations déjà soumis aux perturbations sonores de l'autoroute. Implantation en ZAC
Luminosité	Modéré	Les deux communes sont concernées par une pollution lumineuse, principalement due à la concentration urbaine, aux nombreuses infrastructures routières qui traversent le territoire et aux industries présentes dans le secteur.

3. Impacts notables probables du projet sur l'environnement

Cette partie a pour objectifs d'analyser les effets directs, indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. La phase chantier et la phase d'exploitation ont été traitées de façon distincte.

Cette analyse est suivie pour chaque aspect, des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les inconvénients de l'installation.

3.1 Impacts notables du projet sur l'environnement en phase chantier

3.1.1 Principes généraux de gestion des emprises des travaux

Un chantier respectueux de l'environnement est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception d'un bâtiment. Tout chantier de construction génère des nuisances sur l'environnement proche, l'enjeu du chantier est de limiter les nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier sont de :

- Limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- Limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- Limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- Limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge et maximiser la valorisation.

Le projet sera certifié selon le référentiel BREEAM, et vise le niveau « Excellent ». Le BREEAM® (« Building Research Establishment Environmental Assessment Method », ou la méthode d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments) est le standard de certification bâtiment le plus répandu à travers le monde.

3.1.2 Impacts sur la topographie

Les incidences seront liées à la phase de terrassement durant la phase de travaux. Les impacts sont globalement mineurs, sans modification significative de la topographie du site.

Les mouvements de terres seront effectués au maximum "in-situ", pour minimiser les apports et évacuations. Une évacuation de terres végétales sera toutefois nécessaire avant de pouvoir lancer la construction du projet. Ces terres végétales seront évacuées vers des installations de valorisation.

3.1.3 Impacts sur le sol et le sous-sol

L'aménagement d'un chantier peut entraîner des impacts sur les conditions d'écoulement des eaux ou des impacts sur la qualité des eaux et des sols.

En phase chantier (et exploitation) il n'est pas prévu de forage dans la nappe. Ainsi le projet n'a pas d'impact sur l'écoulement des eaux souterraines.

S'agissant du risque de pollution, le chantier PRD peut avoir un impact sur la qualité de la nappe en cas de déversement accidentel, du lessivage des sols qui impliqueraient une pollution du milieu naturel (eau et sol).

Les études géotechniques ont montré la faible perméabilité du terrain.

3.1.4 Impacts sur l'eau

La consommation d'eau issue du réseau AEP due à la phase travaux sera négligeable et limitée à l'entretien du chantier et des engins et la consommation « domestique » de la base vie.

Il n'y aura pas de prélèvement dans les eaux souterraines dans le cadre du chantier, ni de rabattement de nappe.

L'impact potentiel sur l'eau en phase chantier est le risque de déversement accidentel qui impliquerait une pollution du milieu naturel (eau et sol).

Les changements porteront sur les concentrations en matières en suspension (particules fines). En effet, l'augmentation du ruissellement sur la surface en travaux ainsi que la déstabilisation des terres lors du terrassement favoriseront l'entraînement des particules fines et d'éventuels polluants dans les ruissellements lors des pluies même modestes. Ces ruissellements peuvent porter atteinte à la qualité de l'eau et aux milieux aquatiques.

3.1.5 Impacts sur le paysage

La phase chantier aura un impact sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement de terres au sein de la zone pour mise à niveau des plateformes. L'impact paysager pourra aussi être dû à la production de poussières.

En phase chantier, les installations, les équipements de chantier et les travaux en cours de réalisation présenteront un aspect temporairement moins satisfaisant que celui des futurs aménagements et des constructions définitives.

La perception lointaine se fera sur les engins de levage et sur l'élévation de l'infrastructure au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Le chantier sera principalement visible depuis l'autoroute A4 mais peu impactant pour les habitations situées à environ 600 m à l'Ouest du site de l'autre côté de l'autoroute.

3.1.6 Impacts sur le patrimoine archéologique et culturel

Aucun site patrimonial remarquable ou monument historique n'est recensé sur l'emprise du projet.

Le site se trouve sur une Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA). Toutefois, l'emprise du projet a déjà fait l'objet de diagnostics archéologiques ainsi que de fouilles. A ce titre, aucune contrainte archéologique ne s'oppose au démarrage des travaux sur la zone.

3.1.7 Impacts sur l'environnement (milieu naturel, faune-flore, zones humides)

Les impacts suivants en phase travaux ont été identifiés dans le Volet Naturel de l'Etude d'Impact réalisé par ECOLOR. Les impacts bruts par groupe sont regroupés dans le tableau de synthèse disponible ci-après :

Type d'impact	Durée de l'impact	Cible de l'impact	Niveau d'impact en l'absence de mesures
Espaces patrimoniaux			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Direct	Temporaire	-	Non significatif
Habitats biologiques			
Direct	Permanent	Habitats biologiques de recolonisation	Faible
Direct	Temporaire	Habitats biologiques patrimoniaux hors emprise	Faible
Végétation			
Direct	Permanent	-	Non significatif

Type d'impact	Durée de l'impact	Cible de l'impact	Niveau d'impact en l'absence de mesures
Direct	Temporaire	-	Non significatif
Avifaune			
Direct	Permanent	Individus de Bruants jaune, Bruant proyer, Bergeronnette printanière, Pipit des arbres, Tarier pâtre et Alouette des champs	Fort
Direct	Temporaire	Individus d'espèces protégées	Fort
Direct	Permanent	Habitats d'espèces protégées (cortège des prairies)	Modéré
Direct	Temporaire	Habitats d'espèces protégées (cortège des haies des bosquets ainsi que celui des prairies)	Fort
Amphibiens			
-	-	-	Non significatif
Reptiles			
Direct	Permanent	Individus d'espèces protégées	Non significatifs
Direct	Temporaire	Individus d'espèces protégées	Modéré
Direct	Temporaire	Habitats d'espèces protégées	Modéré
Direct	Permanent	Habitats d'espèces protégées	Non significatif
Entomofaune			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Direct	Temporaire	-	Non significatif
Mammifères terrestres			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Direct	Temporaire	-	Non significatif
Chiroptères			
Direct	Permanent	Individus d'espèces protégées	Non significatif
Direct	Permanent	Habitats d'espèces protégées	Non significatif
Direct	Temporaire	Individus d'espèces protégées	Non significatif
Direct	Temporaire	Habitats d'espèces protégées	Non significatif
Fonctionnalité et corridors écologiques			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Direct	Temporaire	Impacts hors emprise	Modéré
Cumulés			
Sans objet	Sans objet	-	Non significatif

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.1.8 Communication avec les riverains

Afin de prévenir les riverains des différentes étapes du chantier, un affichage informatif à l'attention des riverains sera mis en place à l'entrée du chantier afin de présenter les grandes étapes et leur calendrier de réalisation. De plus, un numéro de téléphone sera mis en œuvre pour permettre aux riverains de remonter leurs remarques ou gênes afin que celles-ci soient réduites sous les meilleurs délais.

3.1.9 Impacts sur la qualité de l'air

Les rejets atmosphériques en phase chantier seront constitués des gaz d'échappement des véhicules, correspondant principalement à des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et d'oxyde d'azote (NOx). La qualité de l'air pourra également être perturbée par l'émission de poussières soulevées par le passage des engins sur le chantier, ainsi que certains travaux spécifiques, notamment lors des phases de terrassement, de construction et de transport des matériaux.

Les émissions atmosphériques liées aux travaux du projet seront diffuses, limités dans le temps et resteront localisées à l'environnement immédiat.

3.1.10 Nuisances olfactives

Le chantier pourra générer des odeurs liées aux gaz d'échappement des véhicules évoluant sur le chantier.

3.1.11 Impacts sur le bruit et vibrations

Compte tenu du caractère aléatoire et dynamique d'un chantier de ce type, il n'est pas possible de prédire de manière fiable les niveaux sonores générés par le chantier dans le voisinage.

Les émissions sonores et vibratoires seront liées aux véhicules de chantier (livraisons par poids-lourds, camionnettes, toupies de béton (fondations, dallage)).

3.1.12 Impacts sur les émissions lumineuses

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée. Les éclairages éventuels seront liés à la sécurité des biens et des personnes, notamment pour les travaux en période automne-hiver pendant laquelle l'ambiance lumineuse est faible le matin et en soirée.

Les lumières des phares des véhicules et engins généreront des nuisances moindres par rapport à celles émises par l'éclairage du chantier.

3.1.13 Impacts sur le trafic et les infrastructures routières

En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic. Le trafic sera moindre que le trafic projeté en exploitation.

Au maximum, en période de coulage du dallage, le trafic pourra atteindre en moyenne de 15 toupies béton par jour, en dehors de cette période, le trafic sera de l'ordre de 4 à 5 livraisons par jour environ pendant notamment la phase de la livraison des éléments de charpente préfabriquée et correspondra à des convois exceptionnels.

Le trafic de véhicules légers en phase chantier sera en moyenne de 70 VL/jour.

Il est prévu la création de voies de circulation dans l'emprise du chantier suffisamment larges pour répondre aux enjeux de capacité et de sécurité pendant la phase travaux et le fonctionnement normal de l'usine.

Toutes les mesures seront prises pour minimiser la gêne ponctuelle éventuellement occasionnée et maintenir des conditions d'accès et de circulation provisoires optimales. Les véhicules de chantier seront stationnés dans l'emprise du site PRD de manière à ne pas gêner la circulation locale.

Les axes routiers empruntés par les poids lourds correspondront à l'autoroute A4 qui permettra de rejoindre le chantier depuis l'échangeur autoroutier du péage de Farébersviller – Sortie n°39.

3.1.14 Impacts sur la consommation d'espaces agricoles et forestiers

D'après le PLU, le projet prend place au sein de terrains destinés à un usage industriel (1AUXza) et n'impliquera pas une augmentation de la consommation de l'espace agricole. L'emprise du site, d'environ 22 ha sera décomposée de la façon suivante :

- 75 727 m² d'emprise au sol des bâtiments et locaux associées ;
- 68 270 m² de voiries PL, VL et piétonnes enrobées et de bassins imperméabilisés ;
- 77 267 m² d'espaces verts et zones perméables dont 49 341 m² en surface libre plantée soit 22,3 % du tènement, surface libre plantée complétée par 20 726 m² d'espace d'évitement conservé en milieu ouvert (espace vert) soit une surface totale d'espace vert de 20 067 m² représentant au total 32 % du tènement

Le projet PRD prend place au sein de la ZAC MOSL PARC EST ainsi qu'au sein de la zone 1AUXza du PLU de Farébersviller et de la zone ZAa du règlement d'aménagement de la ZAC MOSL PARC EST de FAREBERSVILLER HENRIVILLE (PAZ). Il n'y aura pas de consommation d'espace agricoles. En effet, le terrain a été aménagé dans le cadre de la création de la ZAC au cours de l'année 2000 et n'a fait l'objet d'aucune exploitation depuis, même agricole.

3.1.15 Impacts sur les déchets

Les déchets en phase travaux seront limités aux divers déchets ménagers des équipes de chantier (emballages notamment).

Les mouvements de terres seront effectués au maximum "in-situ", pour minimiser les apports et évacuations. Une évacuation de terres végétales sera toutefois nécessaire avant de pouvoir lancer la construction du projet. Ces terres végétales seront évacuées vers des installations de valorisation.

3.2 Impacts notables du projet sur l'environnement en phase exploitation

3.2.1 Impacts sur le sol et sous-sol

Les activités projetées, en fonctionnement normal, ne génèrent aucun rejet vers le sous-sol et les eaux souterraines.

De par la nature du sol présentant une perméabilité quasi nulle, une infiltration des eaux pluviales n'est pas envisageable. De plus, toute infiltration des eaux de ruissellement est strictement interdite sur le site considérant les documents d'urbanisme applicables.

Le projet prévoit une collecte intégrale des eaux pluviales vers des bassins de rétention étanches suivie d'un rejet à débit régulé vers le collecteur la ZAC.

Le terrain concerné par le projet ne nécessite pas de travaux de dépollution avant aménagement.

Les activités du site seront susceptibles de créer une pollution du sol par :

- épandage accidentel ;
- eaux d'extinction incendie non collectées.

Ces événements correspondent à des événements accidentels non permanents. Ils sont traités dans l'étude de dangers.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.2 Impacts sur la qualité de l'air

Les principales sources de rejets atmosphériques du site sont les suivantes :

- Les équipements frigorifiques et climatiques utilisant des fluides frigorigènes à base d'hydrofluorocarbures (émissions fugitives) ;
- La circulation des véhicules légers et des poids lourds pour l'approvisionnement des composants (gaz d'échappement contenant du dioxyde de carbone, des oxydes d'azote et des poussières).
- L'installation sprinkler alimentée au fioul, laquelle ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation (hors essais périodiques)
- Le fonctionnement discontinu des locaux de charge des batteries (dégagement d'hydrogène).

Les gaz susceptibles d'être émis dans l'atmosphère sont :

- Des fluides frigorigènes : les fluides qui seront utilisés (par exemple R32) seront sélectionnés pour n'avoir aucun impact sur la couche d'ozone, notamment en cas de fuite.
- L'hydrogène, pouvant être retrouvé dans les locaux de charge en cas de dégagement depuis les batteries. L'hydrogène est sans conséquence sur l'environnement (pas de toxicité).

- Les gaz de combustion liés au trafic routier :
 - o Le dioxyde de soufre (SO₂) ;
 - o Le monoxyde de carbone (CO) ;
 - o Des poussières de combustion ;
 - o Le dioxyde d'azote (NO₂).

Les oxydes d'azote ont 2 origines principales :

- Les oxydes d'azote « combustibles » : ils proviennent des composés organiques azotés des combustibles, en teneurs très variables selon l'origine géographique de celui-ci (entre 3 et 8 % en masse). Contrairement au soufre on ne sait pas aujourd'hui extraire les composés azotés des fiouls.
- Les oxydes d'azote « thermiques » : ils proviennent de l'azote atmosphérique présent dans l'air de combustion qui est « cassé » au niveau de la flamme et s'oxyde sous forme de NO₂ dans les gaz de combustion.

Nota : le monoxyde d'azote (NO) s'oxyde rapidement en dioxyde d'azote

Les rejets provenant de la circulation propre au bâtiment seront limités par rapport à ceux provenant des voies de circulation environnantes et notamment des routes à proximité (autoroute A4, RD910, RD603 notamment).

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.3 Impacts sur l'eau

3.2.3.1 Prélèvements d'eau

Le site sera alimenté en eau via le réseau d'adduction d'eau potable de la ZAC. Cette eau servira aux besoins du personnel et à l'entretien des locaux.

Une seconde alimentation en eau brut alimentera les dispositifs de défense et de protection incendie.

Les consommations d'eau maximales attendues en phase d'exploitation (hors utilisation d'eau pluviale) sont d'environ :

- 3 337 m³/an pour les besoins sanitaires correspondant à un volume journalier d'environ 11 m³/j ;
- 2 040 m³ pour les besoins en eau incendie pour la 1^{ère} année puis environ 50 m³/an à partir de la 2^e année.

Le site sera à l'origine de trois types d'effluents aqueux collectés par des réseaux séparatifs :

- les eaux usées domestiques,
- les eaux pluviales de voiries,
- les eaux pluviales de toiture.

3.2.3.2 Rejets d'eau

Le site sera à l'origine de trois types d'effluents aqueux collectés par des réseaux séparatifs :

- les eaux usées domestiques,
- les eaux pluviales de voiries,
- les eaux pluviales de toiture.

Les eaux usées seront les eaux issues des équipements sanitaires des bâtiments. Elles seront collectées et raccordées au réseau public disposé à l'Est du terrain dans le réseau diamètre 400 existant sur l'emprise du terrain.

La gestion des eaux pluviales sera assurée selon le fonctionnement suivant :

- Les eaux pluviales des toitures seront canalisées dans un réseau séparé et dirigées vers un bassin à ciel ouvert (Bassin 1), étanche, avec un rejet à débit calibré vers le réseau existant traversant la parcelle du projet dont l'exutoire est le bassin de la ZAC.

- Les eaux pluviales de voiries et quais (voiries PL et VL, quais de chargement et parkings VL) seront canalisées dans un réseau séparé et dirigées dans un bassin étanche (Bassin 2) puis refoulées par une pompe rejet à débit calibré asservie au réseau sprinkler puis traitées par un séparateur hydrocarbure avant rejet dans le bassin de toiture étanche (Bassin 1), puis dans le réseau de la ZAC.

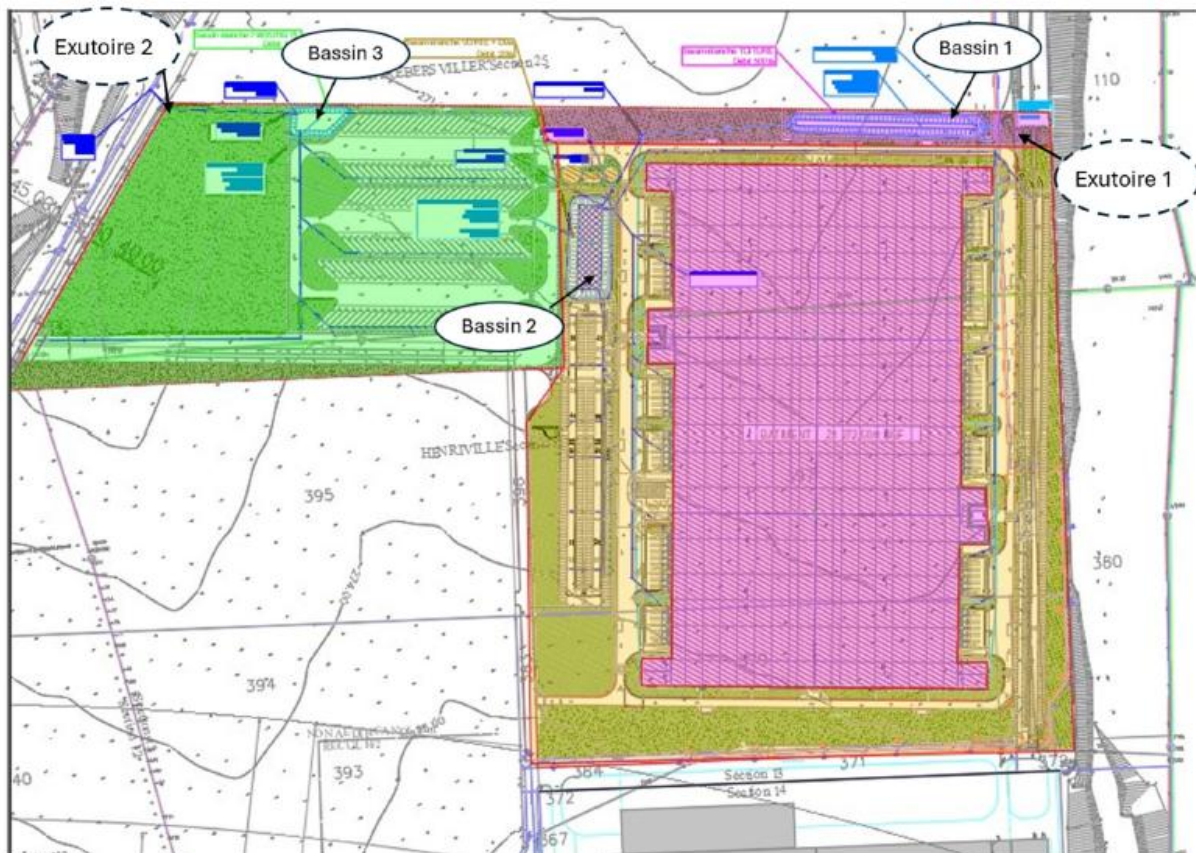
La pompe de relevage placée en aval du bassin étanche (bassin 2) et avant le rejet vers le bassin de tamponnement des eaux pluviales de toiture (bassin 1) sera asservie au sprinklage et fera office de vanne de coupure en cas d'incendie. Ce dispositif permettra de contenir les eaux susceptibles d'être polluées sur site afin qu'elles ne puissent pas être dispersées vers les bassins de la ZAC. Des vannes situées sur le réseau d'eaux pluviales de toitures permettront également de rediriger les eaux pluviales de toitures vers le bassin de confinement en cas de sinistre.

- Les eaux pluviales issues des voiries du parking PL sont collectées par un réseau séparatif dédié. Ces eaux, ne nécessitant pas de dispositif de confinement spécifique au titre des eaux d'extinction d'incendie, sont dirigées vers un bassin étanche (Bassin 3). Ce dernier assure une régulation à un débit calibré avant rejet dans le collecteur de la ZAC situé au nord de l'emprise du projet.

Les séparateurs hydrocarbures feront l'objet d'un entretien régulier à la charge des acquéreurs. L'objectif étant d'éviter le colmatage des ouvrages, et donc d'écarter tout risque de rejet de matières polluées dans le milieu naturel.

Le dimensionnement des ouvrages d'infiltration a été fait en considérant une subdivision du projet en 3 bassins versants définis selon le schéma ci-après :

- gestion des EP de toiture
- gestion des EP de voiries et quai
- gestion des EP de voiries du parking PL



La rétention des eaux d'extinction incendie sera réalisée dans le bassin de rétention étanche situé au Nord-Ouest du bâtiment entre les cuves sprinklage/incendie et le parking VL. Il aura fonction de bassin tampon en période normale et de bassin de rétention en cas d'incendie.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.4 Impacts sur les milieux naturels

Les impacts suivants en phase exploitation ont été identifiés dans le Volet Naturel de l'Etude d'Impact réalisé par ECOLOR. Les impacts bruts par groupe sont regroupés dans le tableau de synthèse disponible ci-après :

Type d'impact	Durée de l'impact	Cible de l'impact	Niveau d'impact en l'absence de mesures
Espaces patrimoniaux			
	Permanent		Sans objet
Habitats biologiques			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Végétation			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Avifaune			
Direct	Permanent		Modéré
Indirect	Permanent		Modéré
Amphibiens			
-	-	-	Non significatif
Reptiles			
Direct	Permanent	Habitats et individus d'espèces protégées	Non significatif
Entomofaune			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Mammifères terrestres			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Chiroptères			
Direct	Permanent	-	Non significatif
Fonctionnalité et corridors écologiques			
Direct	Permanent	Rupture des continuités	Faible
Cumulés			
Sans objet	Sans objet	-	Non significatif

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.5 Impacts sur le paysage

Le projet s'inscrit dans la continuité du développement du parc d'activités MOSL Parc Est à Farébersviller, le projet paysager de la plateforme logistique est conçu afin d'assurer une intégration cohérente et qualitative dans son environnement.

Autour du projet :

À l'Ouest, se trouvent plusieurs lots de la ZAC « MOSL PARC EST », accueillant notamment le site industriel IONISOS ainsi que les Transports Woehl (activité de logistique). Au Sud-Ouest se trouve le site Magna Lorraine Emboutissages. L'ensemble de la ZAC est desservi par la voie Gustave Eiffel depuis l'échangeur complet sortie N°39, de l'autoroute A4 située à l'Ouest et Sud-Ouest du site. Au-delà de l'autoroute se situent des espaces agricoles et des quartiers résidentiels de la commune d'Henriville.

Au Nord, le site est bordé par une centrale photovoltaïque au sol. Plus loin se trouvent des terrains agricoles et des espaces boisés de type forêt ouverte, avant d'atteindre la commune de Farébersviller.

À l'Est, le terrain est bordé par des surfaces enherbées puis par la forêt de Cappel.

Traitement des façades

Le projet prévoit une architecture soignée sur toutes ses façades. L'objectif est de permettre une bonne intégration du bâtiment dans son environnement tout en proposant une façade significative et cohérente.

L'architecture générale du projet se caractérise par une volumétrie simple et fonctionnelle pour les halles industrielles, contrastant avec un traitement plus soigné pour les bureaux. Ces derniers se développent sur trois niveaux, avec une façade plus claire rythmée par des brise-soleils horizontaux, des baies vitrées et des changements de matérialités, conférant au bâtiment une identité dynamique et moderne.

Traitement paysager

L'aménagement paysager prend en compte la perception du site depuis l'extérieur, notamment depuis les axes de circulation environnants.

Aujourd'hui la parcelle se compose de terrains ouverts, anciennement occupé par des parcelles agricoles jusqu'aux années 70, le site a évolué vers une prairie ouverte maintenue par des opérations de fauche.

L'intégration de haies paysagères, de plantations arborées et de bandes végétalisées permettra de renforcer l'insertion écologique et visuelle du projet dans son contexte. Ces aménagements contribueront à structurer les espaces extérieurs, à atténuer l'impact visuel des bâtiments logistiques, des bureaux et des zones techniques, tout en favorisant la biodiversité et la qualité paysagère du site.

Choix des végétaux

Les espèces végétales plantées sont diversifiées, adaptées aux conditions pédoclimatiques du site et favorables à l'accueil de la faune locale. Les espèces indigènes sont privilégiées. Lorsque le sol et l'environnement le permettent, la végétalisation spontanée est privilégiée autant que possible, en particulier pour les prairies, en veillant à communiquer sur les avantages écologiques de cette solution. De manière générale, le développement d'espèces spontanées au sein des espaces verts plantés est accepté, dans la limite de l'apparition d'espèces invasives. Le sol est dans la mesure du possible préservé et tout matériau importé pour reconstituer un support de plantation est de provenance locale et durable.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.6 Impacts sur le patrimoine culturel

Pour mémoire, le site d'étude se situe au sein d'une ZPPA. À ce titre, tous travaux soumis à permis de construire sont susceptibles de faire l'objet de fouilles archéologiques préventives.

Compte tenu de la distance, aucun impact ne pourra être répercuté sur le monument historique situé dans la commune voisine.

3.2.7 Impacts sur les espaces agricoles

Du fait des faibles rejets et de l'implantation du projet sur des terrains destinés à un usage industriel conformément au PLU de Farébersviller (zone 1AUXza) et à la ZAC de Henriville (zone ZAa et ZAb), l'exploitation n'aura pas impact sur l'activité agricole autres que ceux déjà prévus à la création de la ZAC MOSL PARC EST.

3.2.8 Impacts sur les activités économiques et l'emploi

En créant un entrepôt logistique l'entreprise PRD participera à augmenter le nombre d'emploi dans la zone d'emploi de la CCFM et dynamisera le secteur.

Le site se positionnera dans un environnement stratégique. En effet, il est situé sur la ZAC MOSL EST, à proximité de l'autoroute A4.

L'exploitation du site permettra la création d'environ 550 emplois.

3.2.9 Impacts sur le trafic

Les éléments présentés dans ce chapitre sont issus de l'étude réalisée par CDVIA dans le cadre du projet.

Le trafic routier généré par l'exploitation du site correspondra :

- aux réceptions et expéditions des produits transportés par poids-lourds,
- aux déplacements des employés et visiteurs en véhicules légers,
- aux opérations plus ponctuelles de gestion des déchets, de maintenance et entretien des locaux et espaces extérieurs.

L'effectif estimatif attendu est de 550 salariés simultanément, comprenant :

- 450 employés affectés à l'activité de l'entrepôt, avec un fonctionnement en équipes postées en 3x8 (possible 3x 8 - base = 2x 8)
- 100 employés affectés au pôle administratif, travaillant en journée de 8h à 17h.

De manière macroscopique, le site sera exploité 5 jours par semaines pendant 52 semaines. En pic d'activité, l'exploitation pourra se faire le weekend

On distingue trois accès principaux :

- 2 consacrés aux VL, dont l'entrée et la sortie sur le site se font depuis la voie Gustave Eiffel ;
- Un accès principal dédié aux poids lourds, raccordé à une nouvelle voirie située à l'ouest et rejoignant la voie Gustave Eiffel.

Le nombre de rotations de poids lourds générées par l'activité du site est estimé à 900 PL par jour par l'aménageur.

Les conclusions de l'étude sont les suivantes :

- En termes d'impact, la voie Gustave Eiffel, seul accès au site du projet, connaîtra une forte hausse du trafic, sans difficulté majeure grâce à une voirie adaptée.
- Les accès Nord et Sud à l'A4 verront leur fréquentation augmenter d'environ 40 %, principalement à cause des poids lourds liés au projet.
- En revanche, les hausses de trafic sur les axes principaux RD29 et RD910 resteront limitées, avec un maximum de 20 % supplémentaire sur une portion de la RD29 à Farébersviller.

Ainsi, l'étude montre malgré les évolutions engendrées par le projet, l'ensemble des carrefours conserveront un fonctionnement satisfaisant grâce à leur forte capacité, ce qui limite l'impact global du projet sur la circulation et ne nécessite aucune mesure compensatoire.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.10 Impacts sur le bruit et vibrations

Les sources de bruit extérieures associées au projet et potentiellement sources de nuisances seront :

- Les opérations de chargement et de déchargement des camions,
- Les moteurs des camions lors des manœuvres de mise à quai,
- La circulation des camions et des véhicules légers à l'intérieur des bâtiments du site,
- Les équipements implantés en extérieur tels que les groupes extérieurs de pompes à chaleur.

Des mesures de niveaux sonores et une modélisation acoustique prenant en compte les sources de bruit identifiées, la topographie et le bâti ont été réalisées par Bureau Veritas Exploitation pour le projet.

Les résultats de l'étude acoustique jointe en annexe indiquent que les niveaux acoustiques attendus en limite de propriété et les niveaux d'urgence sont conformes.

Les seules vibrations attendues sont celles transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids lourds.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.11 Impacts sur les odeurs

Aucune nuisance olfactive n'est attendue.

3.2.12 Impacts sur les émissions lumineuses

Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site. Les lampes dirigées vers les voies et parkings assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne. Cet éclairage sera réalisé conformément aux objectifs de la certification sur le taux de luminosité.

Le projet respectera l'Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie sur les horaires et conditions d'extinction des lumières sur le site.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.13 Impacts sur la chaleur et les radiations

Le projet ne sera pas à l'origine d'émission de chaleur ou de radiations.

3.2.14 Impacts sur la santé humaine

Étant donné la nature du projet, les risques sanitaires et les pollutions qu'il peut entraîner sont liés principalement à la période d'exploitation, intégrant des flux quotidiens de trafic routier, des émissions atmosphériques, des rejets aqueux et des émissions sonores.

Identification des cibles :

Les enjeux à considérer sur site sont les résidents limitrophes du site. La zone d'étude prise en compte pour l'évaluation des effets du projet sur la santé humaine correspond à l'ensemble du périmètre du projet augmenté d'une bande de 100 m autour du site, de manière à intégrer les résidents limitrophes et les usagers des infrastructures proches.

Le projet sera implanté dans une zone dédiée à accueillir diverses industries, sociétés artisanales, entreprises de services etc...

L'habitation la plus proche du projet est localisée à environ 600 m de la bordure sud-ouest de la parcelle. Il s'agit d'une zone pavillonnaire.

Les effets durables identifiés sont :

Domaine environnemental	Effets potentiels du projet	Prise en compte
Air	- Absence de rejet canalisé sur le site. - Emissions diffuses de gaz liées à la circulation des véhicules (VL et PL). - Emissions diffuses liées aux pertes de fluide frigorigène	Les rejets atmosphériques diffus induits par les pertes de fluides frigorigènes ne sont pas retenus comme source de risque sanitaire sur les cibles.
Eaux superficielles Eaux souterraines	- Absence de rejet d'effluent industriel. - Eaux sanitaires collectées au réseau d'assainissement collectif, puis traitées par la station d'épuration collective de la commune. - Les eaux pluviales de voiries et quais (voiries PL et VL, quais de chargement et parkings VL) seront canalisées dans un réseau séparé et dirigées dans un bassin étanche (Bassin 2) puis refoulées par une pompe rejet à débit calibré asservie au réseau sprinkler puis traitées par un séparateur hydrocarbure avant rejet dans le bassin de toiture étanche (Bassin 1), puis dans le réseau de la ZAC. - La pompe de relevage placée en aval du bassin étanche (bassin 2) et avant le rejet vers le bassin de tamponnement des eaux pluviales de toiture (bassin 1) sera asservie au sprinklage et fera office de vanne de coupure en cas d'incendie. Ce dispositif permettra de contenir les eaux susceptibles d'être polluées sur site afin qu'elles ne puissent pas être dispersées vers les bassins de la ZAC. Des vannes situées sur le réseau d'eaux pluviales de toitures permettront également de rediriger les eaux pluviales de toitures vers le bassin de confinement en cas de sinistre. - Les eaux pluviales issues des voiries du parking PL sont collectées par un réseau séparatif dédié. Ces eaux, ne nécessitant pas de dispositif de confinement spécifique au titre des eaux d'extinction d'incendie, sont dirigées vers un bassin étanche (Bassin 3). Ce dernier assure une régulation à un débit calibré avant rejet dans le collecteur de la ZAC situé au nord de l'emprise du projet. - Les eaux pluviales des toitures seront canalisées dans un réseau séparé et dirigées vers un bassin à ciel ouvert (Bassin 1), étanche, avec un rejet à débit calibré vers le réseau existant traversant la parcelle du projet dont l'exutoire est le bassin de la ZAC.	Au vu de leur gestion et en l'absence de rejet d'effluent industriel, les rejets d'eaux induits par le site ne sont pas donc retenus comme source de risque sanitaire sur les cibles.
Sols	Ensemble des activités réalisées à l'intérieur des bâtiments, sur dalle béton étanche.	Risque d'effets durables sur les sols considéré comme négligeable.
Bruit émis dans l'environnement	- Emissions sonores liées au trafic des véhicules sur le site. - Emissions sonores liées au fonctionnement des installations techniques. - Activités réalisées à l'intérieur des bâtiments faiblement émettrices et bâtiment principalement en béton (sauf façades de quai). - Environnement sonore relativement marqué (autoroute).	Impact sanitaire intrinsèquement dû au fonctionnement du site très faible.
Déchets produits	Déchets non dangereux principalement (plastiques, cartons, bois)	Impact sanitaire intrinsèquement dû au fonctionnement du site très faible.

Vecteurs de transferts :

Les vecteurs de transfert sont les compartiments mettant en contact les sources potentielles de danger identifiées (rejets) avec les populations riveraines du projet (« cibles »). Les vecteurs de transfert peuvent être l'air, l'eau, le sol, la matière vivante.

Vecteurs de transfert	Effets potentiels du projet	Prise en compte
Air	- Absence de rejet canalisé. - Gaz et poussières potentiellement émis par les rejets diffus vers les populations.	L'air est retenu comme un vecteur de transfert pertinent.
Eaux superficielles et eaux souterraines	- Absence de captage d'alimentation en eau potable en aval hydraulique proche du site. - Absence de rejets aqueux pollués dans les eaux superficielles. - Modalités de gestion mises en place - Bassins étanches de rétention des eaux incendies.	Les eaux superficielles et souterraines ne sont pas retenues comme vecteur de transfert pertinent.
Sols	- Voies et voiries recouvertes d'enrobés. - Zone de stockage dans les bâtiments. - Zone de stockage des déchets sur dalle béton étanche limitant tout risque de transfert. - Bassins étanches de rétention des eaux incendies.	Sur ces zones, le sol du site ne peut donc être retenu comme vecteur de transfert.

Voies d'exposition :

Les dangers sont liés à des substances toxiques émises par les activités et rejetées à l'intérieur ou à l'extérieur du site en direction des populations concernées (cibles) via l'eau, le sol ou l'air directement ou indirectement. Il existe trois principales voies d'exposition aux contaminants chimiques, à savoir les voies cutanée (absorption par la peau), respiratoire (inhalation) et gastro-intestinale (ingestion).

Scénarii d'exposition :

La définition puis le croisement des « sources », des « vecteurs » et des « cibles » tels que précisés dans les paragraphes précédents conduit à déterminer différents scénarii d'exposition. Le tableau suivant résume les scénarii découlant de cette analyse, ainsi que leur justification.

Sources	Vecteur	Cibles et voies d'exposition	En phase exploitation
Emissions atmosphériques (COV, poussières, gaz de combustion des engins et véhicules)	Air	Inhalation de composés et poussières	NON RETENU Eloignement des populations, mesures réductrices et normes applicables aux engins.
Rejets d'eaux pluviales, et d'effluents	Eaux	Contact et ingestion d'eaux	NON RETENU Absence de rejets d'eaux industrielles Traitement des eaux pluviales sur site et rejet au réseau de la ZA Traitement des eaux sanitaires par la station d'épuration de la commune Absence de rejets industriel
Rejets dans les sols	Sol	Présence de produits dangereux présents sur le site	NON RETENU Produits dangereux sur dalle étanche et béton avec rétention capacité adéquate
Bruits de chantier et de fonctionnement des installations	Air	Nuisances auditives des populations	NON RETENU Eloignement des populations Activités situées à l'intérieur des bâtiments Normes applicables aux engins

Au regard des résultats de la démarche, il n'y a pas de présomption de risque préoccupant pour les populations amenées à fréquenter la zone au regard des usages projetés.

L'ensemble des effets potentiels du projet a été étudié dans les paragraphes correspondants de l'étude d'impact, relatifs à l'eau, à l'air, au bruit, à la gestion des déchets.

Aucun scénario d'exposition n'est jugé pertinent.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.15 Impacts sur les déchets

En matière de déchets, les quantités générées sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois des palettes) :

- **Déchets d'emballages** : palettes, films plastiques, cartons.
- **Déchets issus de l'activité de montage** : plastiques, métaux, verre.
- **Autres déchets banals** :
 - Déchets provenant des corbeilles de bureaux (les papiers seront collectés dans des corbeilles spécifiques),
 - Chiffons...
- **Déchets spéciaux** :
 - Huiles usées (volume très limité),
 - Batteries,
 - Fluide frigorigène en cas de vidange des éventuels groupes froids,
 - Tubes, néons.

Le stockage des déchets sera effectué dans des zones dédiées des cellules dans des container permettant le tri 7 flux en fonction des matériaux et de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclages disponibles localement.

Des zones sont prévues à l'extérieur pour l'implantation de compacteurs au niveau des quais en fonction des futurs besoins. Les éventuels compacteurs seront fermés et ne présenteront pas de risque de propagation d'incendie.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.16 Impacts sur la gestion de l'énergie

Le site fonctionnera uniquement à partir d'énergie électrique. Il n'exploitera pas d'installations de combustion fonctionnant aux énergies fossiles (gaz naturel, fioul...) à l'exception des consommations en lien avec les groupes motopompes du sprinklage et du surpresseur de la réserve incendie nécessaires pour les essais réglementaires de ces équipements.

Le chauffage de l'entrepôt sera réalisé uniquement par des pompes à chaleur situées en extérieur sur une dalle béton étanche couverte et grillagée. Les bureaux seront chauffés par un système de climatisation réversible chaud/froid type VRV 2 tubes. Le fluide frigorigène mis en œuvre dans ces équipements sera du R32 ou R405b.

La consommation d'électricité alimentera :

- Le bâtiment et ses utilités, y compris système informatique,
- le chargement des batteries des engins de manutention

Les consommations annuelles attendues pour le fonctionnement du bâtiment est d'environ 3 500 MWh.

Le site sera alimenté par le réseau HTA de la ZAC, qui alimentera les postes de transformations sur site, situés dans des locaux électriques dédiés.

Des modules photovoltaïques de type polycristallin, installés sur la toiture de l'entrepôt au niveau des cellules 1 à 6, représenteront une surface installée d'environ 27 940 m² ce qui représente environ 12 700 panneaux. L'électricité produite sera réinjectée dans le réseau de distribution.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.2.17 Impacts sur le climat

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux de l'atmosphère qui contribuent à l'effet de serre. Les principaux gaz à effet de serre sont la vapeur d'eau, le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (ou protoxyde d'azote, de formule N₂O) et l'ozone (O₃).

Les gaz à effet de serre industriels incluent les gaz fluorés (HFC-hydrofluorocarbures, PFC-Perfluorocarbures, HFE, CFC-Chlorofluorocarbures, HCFC-Hydrochlorofluorocarbures) et l'Hexafluorure de soufre (SF₆).

La plupart des gaz à effet de serre (GES) sont d'origine naturelle. Mais certains d'entre eux sont uniquement dus à l'activité humaine ou bien voient leur concentration dans l'atmosphère augmenter en raison de cette activité. C'est le cas en particulier de l'ozone (O₃), du dioxyde de carbone (CO₂) et du méthane (CH₄).

Pour l'analyse des impacts sur le climat, la détermination des émissions de gaz à effet de serre d'un projet doit se faire sur l'ensemble de sa durée de vie (article R. 122-5 du Code de l'environnement).

Le périmètre temporel du projet se décompose en trois grandes phases :

- Une phase d'aménagement et de construction ;
- Une phase d'exploitation ;
- Une phase de fin de vie.

En ce qui concerne le périmètre spatial, les postes d'émissions du projet sont répartis selon les 6 grandes catégories¹ suivantes :

- **Catégorie 1** : Emissions directes de GES ;
- **Catégorie 2** : Emissions indirectes associées à l'énergie ;
- **Catégorie 3** : Emissions indirectes associées au transport ;
- **Catégorie 4** : Emissions indirectes associées aux produits achetés,
- **Catégorie 5** : Emissions indirectes associées aux produits vendus
- **Catégorie 6** : Autres émissions indirectes.

Les émissions de GES globales estimées (construction + exploitation pendant 50 ans) sont de **7 529 552 tCO₂eq.**

Le projet a un impact sur les émissions de GES : principalement pendant sa phase d'exploitation. Les deux postes les plus émissifs sont :

- Le transport de marchandises amont : 6 184 286 tCO₂eq : Le transport sera réalisé uniquement par voie routière avec des PL majoritairement alimentés en gazole.
- Le transport de marchandises aval : 1 031 190 tCO₂eq : Comme pour le transport de marchandises amont, le transport sera réalisé uniquement par voie routière avec des PL majoritairement alimentés en gazole.

Les mesures mises en place pour empêcher l'occurrence d'évènement sont détaillées dans le tableau au chapitre 3.3.

3.3 Synthèse des impacts, mesures ERC et coût des mesures

La synthèse des mesures ERC est présentée dans le tableau suivant.

Légende :

MR : mesure de réduction

ME : mesure d'évitement

MC : mesure de compensation

MS : mesure de suivi

XX = mesure de conception / réglementaire

¹ Ces catégories correspondent à celles de la méthodologie d'élaboration du Bilan des Emissions Gaz à Effet de serre (BEGES).

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	IMPACTS EN PHASE DE CHANTIER OU D'EXPLOITATION		MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER	E/R/C/S	COUTS ASSOCIES AUX MESURES ERC EN k€	EFFETS ATTENDUS
	NATURE DES IMPACTS	NIVEAU DE L'ENJEU				
Ressources en eaux disponibles	Consommation d'eau pour l'arrosage	Modéré	Mise en place de plusieurs cuves de récupération des eaux de pluie : 1 cuve de 3 m³ par local de charge soit 4 x 3 m³.	R07	40	Eviter la consommation d'eau potable issue du réseau AEP
			Sélection d'espèces végétales adaptées aux conditions pédoclimatiques du site, plantation de jeunes plants, mise en place de solutions alternatives telles que les prairies afin de s'affranchir d'arrosage au-delà des deux premières années après la plantation.	conception ad hoc / réglementaire	-	Eviter la consommation d'eau potable issue du réseau AEP
	Consommation en eau potable pour les besoins sanitaires du bâtiment		Installation d'un système de Gestion Technique de Bâtiment (GTB) permettant de centraliser les données de consommation et de les ajuster, tout en détectant les potentielles fuites	S03	150	Réduire les consommations d'eaux
			Mise en place de chasses d'eau avec débits variables	conception ad hoc / réglementaire	20	Réduire les consommations d'eaux
			Mise en place de limiteurs de débit (robinets, douches)	conception ad hoc / réglementaire		Réduire les consommations d'eaux
	Consommation en eau pour la défense incendie		Réserve d'eau incendie autonome sur le site (1 440 m³) permettant d'éviter une sollicitation brutale du réseau d'alimentation en eau de la ville en cas de sinistre	conception ad hoc / réglementaire	150	Limiter l'impact du site sur le réseau communal AEP
	Artificialisation des sols		Aménagement de places de stationnement VL perméables (pavés perméables ou enrobé drainant ou dalles engazonnées.	conception ad hoc / réglementaire	--	Eviter l'imperméabilisation de sols
			Maintien d'une surface d'espaces verts (hors places VL et bassins étanches enherbés) d'environ 70 067 m²	conception ad hoc / réglementaire	-	Eviter l'imperméabilisation de sols
Rejets aqueux	Pollution des eaux ou du sol en phase chantier	Modéré	Mise en place d'une charte « chantier à faible impact environnemental » comportant des prescriptions obligatoires et contractuelles	R01	80	Limiter la pollution des eaux ou du sol en phase chantier
			Sensibilisation des entreprises de bâtiment, de leurs sous-traitants et livreurs par le coordinateur HQE (risques de pollutions, nuisances, gestion des déchets, ...)	R02		Limiter la pollution des eaux ou du sol en phase chantier
			Visite régulière du Responsable Environnement Chantier (REC) : vérification du respect de la charte, tenue du registre documentaire	R03		Limiter la pollution des eaux ou du sol en phase chantier
			Précaution lors de la phase chantier pour réduire le risque de pollution des sols et des eaux souterraines - Utilisation de produits dangereux (huiles de vidange, carburants, ... utilisés pour les engins de chantier) en quantité limitée - Stockage des liquides dangereux dans des conteneurs étanches placés sur un bac de rétention pour éviter les accidents en cas de fuite. - Présence de kit-anti-pollution sur le chantier en cas de déversement accidentel. - Stockage des déchets sur des aires étanches.	R04	30	Limiter la pollution des eaux ou du sol en phase chantier
			Tenue à jour d'un registre spécifique des nuisances et des pollutions, qui consignera les nuisances et pollutions	S01	-	
			Pollution du sol par les eaux d'extinction d'incendie	Rétention des eaux d'extinction incendie dans un bassin étanche. Arrêt des pompes de relevage via commandes manuelles (locale et déportée) et asservissement au sprinklage	conception ad hoc / réglementaire	40
	Entretien des ouvrages de rétention et dispositifs internes : Les ouvrages de rétention (bassins, bac de rétention) feront l'objet de contrôles visuels périodiques pour suivre leur bon état			S04	10 / an	Eviter la pollution des eaux ou du sol par les eaux incendie
	Pollution des eaux ou du sol par les eaux pluviales de voiries		Mise en place d'un réseau séparatif : eaux pluviales de voiries susceptibles d'être polluées / eaux pluviales de toitures propres	conception ad hoc / réglementaire	30	Limiter la pollution des eaux ou du sol
			Traitement des eaux susceptibles d'être polluées (eaux pluviales de voiries et quais (voiries PL et VL, quais de chargement et parkings VL)) par un séparateur d'hydrocarbures situé en amont du bassin de toiture étanche (Bassin 1) ayant pour exutoire le réseau de la ZAC.	conception ad hoc / réglementaire	15	Limiter la pollution des eaux ou du sol
	Surcharge du réseau de la ZAC par les eaux pluviales ruisselant sur le site		Régulation des débits de rejet des eaux pluviales du site vers le réseau existant de la ZAC : - Bassin 1 (eaux pluviales de toitures) équipé en sortie d'un régulateur de débit calibré à 500 l/s (Ø400 - >2%) - Bassin 2 (eaux pluviales de voiries et quais) équipé en sortie d'une pompe de refoulement calibrée à 20l/s - Bassin 3 (eaux pluviales du parking PL) équipé en sortie d'un régulateur de débit calibré à 10 l/s	conception ad hoc / réglementaire	35	Eviter une montée en charge des réseaux de la ZAC (risque de dégradation, débordement)
	Mise en œuvre de rétention localement au droit des stockages de produits dangereux	conception	2	Limiter la pollution des eaux ou du sol		

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	IMPACTS EN PHASE DE CHANTIER OU D'EXPLOITATION		MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER	E/R/C/S	COUTS ASSOCIES AUX MESURES ERC EN k€	EFFETS ATTENDUS
	NATURE DES IMPACTS	NIVEAU DE L'ENJEU				
	Pollution du sol par les eaux en cas de déversement accidentel			ad hoc / réglementaire		
			Zones de déchargement imperméabilisées et raccordées à une rétention étanche munie d'un système de fermeture (arrêt de la pompe de relevage)	conception ad hoc / réglementaire	1 200	Limitier la pollution des eaux ou du sol
			Mise à disposition de kit anti-pollution et procédures associées + exercices	conception ad hoc / réglementaire	2	Limitier la pollution des eaux ou du sol
Trafic	Génération de trafic VL et PL	Fort	Choix d'une implantation au sein d'une ZAC dédiée à des activités industrielles et logistiques	conception ad hoc / réglementaire	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Plan de circulation au sein du site	conception ad hoc / réglementaire	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Utilisation de méthodes de construction privilégiant la préfabrication en usine (charpente béton, fondations, etc.) afin de réduire la durée du chantier et les nuisances liées à la fabrication in-situ	conception ad hoc / réglementaire	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Réduction du trafic sur les infrastructures en phase chantier : • Stationnement des véhicules du chantier dans l'enceinte du chantier, afin de minimiser la gêne ponctuelle sur la circulation locale. • Mise en place de dispositifs de prévention comme la signalisation « entrée / sortie de chantier ». • Plan et consignes de circulation établis de manière concertée	E21b	10	Minimiser la gêne sur les infrastructures et maintenir les conditions d'accès et de circulation
			Mise en place d'accès pour les modes de déplacement doux (vélos, piétons)	conception ad hoc / réglementaire	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Incitation à la réalisation de mobilité partagée et co-voiturage : place de stationnement dédiées pour le covoiturage	R11	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Mise en place d'un parking poids-lourds privatif de 150 emplacements (zone d'attente) pour réguler le trafic des PL et ne pas encombrer les voiries publiques	conception ad hoc / réglementaire	450	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Mise en place de 8 abris pour deux-roues pouvant accueillir 8 deux roues chacun, soit un total de 64 stationnements vélos	conception ad hoc / réglementaire	35	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Adaptation des horaires d'équipes pour limiter la concomitance des horaires arrivées / départ du personnel avec les sites voisins	R09	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
			Aménagement confortable des voies de circulation internes pour faciliter les manœuvres et fluidifier les déplacements	conception ad hoc / réglementaire	-	Limitier l'encombrement des voiries publiques
Qualité de l'air Effet de serre	Emissions d'oxydes d'azote et de particules fines liées au trafic de véhicules VL et PL	Fort	Installation de bornes de recharge pour VL et VUL électriques	conception ad hoc / réglementaire	100	Réduire les émissions de CO2 via la transformation des modes de transport
			Incitation à la réalisation de mobilité partagée et co-voiturage : place de stationnement dédiées pour le covoiturage	R11	-	Réduire les émissions de CO2 via la transformation des modes de transport
			Choix d'implantation à proximité de bassins d'emploi permettant de réduire la longueur des trajets-domicile travail	conception ad hoc / réglementaire	-	Diminuer l'impact sur la qualité de l'air
	Emissions de gaz à effet de serre (sources : consommation d'énergie du bâtiment, trafic PL/VL induit, construction du bâtiment)	Proximité d'autres entrepôts et de zones d'habitations	Limitation des émissions atmosphériques en phase chantier • Utilisation des engins et matériels respectant la législation, vérifiés, et entretenus régulièrement ; • Utilisation potentielle de véhicules électriques ou d'engins de chantier électriques ; • Mise en place d'un système de lavage de roue durant les phases de terrassements ; • Mise en place d'un système de nettoyage de voiries. • Coupure des moteurs en cas d'arrêt prolongé des engins et des véhicules	R05	-	Diminuer l'impact sur la qualité de l'air
			En phase chantier et dans des circonstances exceptionnelles, un arrosage ponctuel préventif des surfaces avec de l'eau non potable pourra être mis en œuvre pour limiter la propagation de poussières par temps sec. Une voie de circulation périphérique principale sera stabilisée au plus tôt pour limiter les risques.	conception ad hoc / réglementaire	50	Limitier l'envol de poussières

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	IMPACTS EN PHASE DE CHANTIER OU D'EXPLOITATION		MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER	E/R/C/S	COUTS ASSOCIES AUX MESURES ERC EN k€	EFFETS ATTENDUS	
	NATURE DES IMPACTS	NIVEAU DE L'ENJEU					
			Pas d'installation de combustion sur le site en dehors des équipements de sécurité incendie	E	-	Diminuer l'impact sur la qualité de l'air	
			Chauffage des locaux par pompes à chaleurs électriques	conception ad hoc / réglementaire	120	Diminuer l'impact sur la qualité de l'air	
			Centrale photovoltaïque (PV) avec réinjection de l'électricité produite dans le réseau	R13	8 000	Réduire les incidences sur le changement climatique	
			Luminaires d'éclairage 100% LED avec détecteurs de présence et de luminosité à l'intérieur des locaux	conception ad hoc / réglementaire	250	Réduire les incidences sur le changement climatique	
			Installation d'un système de Gestion Technique de Bâtiment (GTB) permettant de centraliser les données de consommation et de les ajuster	conception ad hoc / réglementaire	150	Réduire les incidences sur le changement climatique	
			Conception des enveloppes et équipements du bâtiment conforme à la performance exigée par le calcul RE 2020	conception ad hoc / réglementaire	600	Réduire les incidences sur le changement climatique	
			Création d'ombrages sur les parkings VL pour limiter le recours à la climatisation en été (dans les véhicules)	conception ad hoc / réglementaire	250	Réduire les incidences sur le changement climatique	
			Intégration de critères d'impact carbone dans le choix des entreprises et des matériaux de modes de construction – Encouragement au recours à des engins électriques	conception ad hoc / réglementaire	-	Réduire les incidences sur le changement climatique	
Nuisances sonores / Vibrations	Nuisances sonores générées par les déplacements des VL et des PL	Fort Proximité d'habitations	Réduction des nuisances acoustiques en phase chantier via la charte « Chantier à faible impact environnemental » incluant des dispositions relatives à la tenue et la propreté du chantier : - Utilisation des engins et matériels récents et respectant les niveaux acoustiques définis dans la réglementation ; - Gestion des plages d'activités bruyantes : travaux réalisés en journée, horaires des activités bruyantes en fonction des exigences du règlement local et du voisinage, doublement des équipes (si nécessaire) afin de réduire le temps d'exécution des tâches bruyante. Pas de préfabrication de produits sur le site : les produits arrivant sur site seront prêts pour être montés.	R01	-	Limiter les nuisances sonores émises	
			Tenue à jour d'un tableau de recueil et de gestion des réclamations des riverains dans le cadre de la « Charte chantier à faible impact environnemental » ; les réponses apportées aux plaintes seront être explicitées et consignées. Toutes remarques ou questions reçues par l'entreprise sera transmise au coordinateur QE	S02	-		
			Incitation à la réalisation de mobilité partagée et co-voiturage : place de stationnement dédiées pour le covoiturage	R11	-		
			Diffusion de consignes de coupure des moteurs lors des mises à quai et des mises en attente	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises	
			Nuisances sonores dues aux opérations de chargement et de déchargement des PL	Installation de butoirs en caoutchouc amortissant les chocs à l'accostage	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises
				Motorisation des portes sectionnelles pour éviter les claquements liés à leurs ouvertures manuelles brutales	conception ad hoc / réglementaire	950	Limiter les nuisances sonores émises
	Mise en place de prédispositions pour l'installation future de bornes électriques VL			conception ad hoc / réglementaire	250	Limiter les nuisances sonores émises	
	Nuisances sonores dues aux pompes à chaleur implantées en extérieur		Choix de pompes à chaleur dont le niveau de bruit est faible	R12	-	Limiter les nuisances sonores émises	
	Nuisances sonores globales		Mesures périodiques en limite de propriété : mesures de bruit réalisées dans les 6 mois suivant la mise en exploitation des nouveaux bâtiments puis périodiquement selon conditions de l'arrêté préfectoral	conception ad hoc / réglementaire	5	Limiter les nuisances sonores émises	
			Implantation à l'écart des habitations	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises	
			Réalisation d'une étude d'impact acoustique (cf. étude d'impact acoustique de Bureau Véritas)	conception	5	Limiter les nuisances sonores émises	

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	IMPACTS EN PHASE DE CHANTIER OU D'EXPLOITATION		MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER	E/R/C/S	COUTS ASSOCIES AUX MESURES ERC EN k€	EFFETS ATTENDUS
	NATURE DES IMPACTS	NIVEAU DE L'ENJEU				
				ad hoc / réglementaire		
			Choix d'équipements techniques en tenant compte de leur puissance acoustique et pour la plupart installés dans des bâtiments fermés	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises
			Organisation des approvisionnements et expéditions par camions principalement en journée	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises
			Limitation de la vitesse de circulation en exploitation, et coupure des moteurs des véhicules lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire (lors des mises à quai et des mises en attente)	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises
			Implantation des équipements à distance de la rive de toiture pour une meilleure atténuation du bruit – bureaux	conception ad hoc / réglementaire	-	Limiter les nuisances sonores émises
Pollution lumineuse	Eclairage des voies de circulation et de stationnement	Modéré Proximité d'habitations	Réduction des nuisances lumineuses en phase chantier : - Travaux réalisés en journée. - Eclairages éventuellement installés liés à la sécurité des biens et des personnes ; ces éclairages seront orientés vers le bas et à l'intérieur de la zone de chantier uniquement.	R06	-	Réduction de la pollution lumineuse
			Réduction des nuisances lumineuses en phase d'exploitation : - Limitation des éclairages des façades extérieures des bâtiments. - Eclairages extérieurs limités aux exigences de sécurité des personnes - Eclairage nocturne orienté vers le bas - Eclairage extérieur nocturne piloté sur horloge programmable afin d'adapter l'éclairage aux créneaux de présence et aux horaires de l'exploitation - Entretien des détecteurs de présence, luminaires	conception ad hoc / réglementaire	-	Réduction de la pollution lumineuse
Préservation de l'environnement paysager	Impact visuel du projet	Modéré Pas de Monument Historique Présence d'habitations dans l'environnement proche	Intégration du bâtiment dans son environnement : choix de matériaux et de teintes sobres rappelant les couleurs présentes naturellement dans l'environnement	conception ad hoc / réglementaire	50	Diminuer l'impact sur le paysage
			Traitement paysager en accord avec l'approche d'aménagement paysager de la ZAC en favorisant les espèces indigènes et la création de continuités écologiques pour maintenir un habitat favorable aux espèces observées dans la zone.	conception ad hoc / réglementaire	-	Développer et maintenir les habitats favorables aux espèces communes sur toute la durée de vie du projet
			Aménagements paysagers intégrant des milieux très diversifiés (prairies, massifs, haies, bosquets, milieux humides) et des strates végétales variées (herbacée, arbustive, arborée).	conception ad hoc / réglementaire	2	Diminuer l'impact sur le paysage
			Végétalisation des bassins permettant l'évapotranspiration des eaux stockées	R08	30	
			Entretien des espaces verts	S05	50 /an	
Gestion des déchets	Génération de déchets d'activité	Faible Activité peu génératrice de déchets	R01 - Mise en place d'une charte « chantier à faible impact environnemental » comportant des prescriptions obligatoires et contractuelles - Suivi et tri des déchets de chantier selon la charte chantier propre	R01	-	Eviter la pollution du milieu naturel Favoriser le devenir des déchets et leur traitement/valorisation
			Organisation du tri des déchets avec une zone dédiée par cellule et des zones de regroupements en extérieur	conception ad hoc / réglementaire	-	Favoriser le devenir des déchets et leur traitement/valorisation
			Prévention des pollutions liées aux déchets dangereux – rétention si nécessaire	conception ad hoc / réglementaire	-	Eviter la pollution du milieu naturel
			Utilisation de filières de valorisation : recyclage ou valorisation énergétique – choix des contrats	conception ad hoc / réglementaire	-	Favoriser le réemploi et la valorisation
			Edition de Bordeaux de Suivi des Déchets Dangereux (BSD) et / ou utilisation de Trackdéchets	conception ad hoc / réglementaire	-	Favoriser le devenir des déchets et leur traitement/valorisation
			Tenue à jour du registre de suivi des déchets (et / ou Trackdéchets) afin de suivre les flux et le devenir des déchets	conception ad hoc / réglementaire	-	Favoriser le devenir des déchets et leur traitement/valorisation

3.4 Analyse du cumul des impacts avec d'autres projets connus

Au regard de l'analyse des différents avis formulés par l'autorité environnementale pour des projets situés dans un secteur géographique comparable, ainsi que de l'inventaire des projets recensés à proximité du site PRD, aucun effet cumulé significatif n'a été identifié.

Toutefois, dans l'hypothèse où de nouveaux projets viendraient à s'implanter à proximité du site, des effets cumulés pourraient apparaître, notamment sur le trafic, la qualité de l'air et le bruit.

Effets cumulés sur l'air :

En phase chantier des différents projets connus, les rejets atmosphériques seront de même nature que ceux induits par le chantier PRD (gaz d'échappement et poussières principalement, émanations malodorantes lors de la réalisation des enduits bitumes)).

Chaque porteur de projet prendra des mesures d'usages pour réduire les effets négatifs des travaux sur la qualité de l'air.

Ainsi, les effets cumulés potentiels du projet PRD avec les autres projets recensés concerneraient principalement, s'ils se produisent simultanément, l'augmentation du trafic routier et les impacts associés sur la qualité de l'air, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation à l'échelle de la ZAC.

La durée de ces effets cumulés en phase travaux dépendra du chevauchement des calendriers de réalisation des différents projets.

En phase d'exploitation, une organisation des flux (horaires de fonctionnement, gestion logistique) permettra de limiter les effets de coactivité et de réduire les impacts cumulés sur le réseau routier.

4. Compatibilité du projet aux plans et schémas directeurs

4.1 Compatibilité du projet au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Il se substitue aux schémas sectoriels idoines : SRCE, SRCAE, SRI, SRIT, PRPGD.

Le SRADDET Grand-Est modifié a été adopté par le conseil régional Grand Est le 18 décembre 2025 et approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2026.

L'étude de la conformité aux objectifs du SRADDET réalisée dans le cadre de l'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec ce document.

4.2 Compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le site du projet s'implante à cheval sur les communes de Farébersviller et Henriville, au sein de la ZAC MOSL PARC EST, anciennement dénommée Mégazone Départementale de Farébersviller-Henriville.

La commune de Farébersviller dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) dont la dernière version modifiée est datée du 10 juin 2017. La partie Nord du site s'inscrit dans le secteur 1AUXza, intégré dans la zone 1AUX de ce PLU.

La zone 1AUX correspond à une « *zone d'urbanisation future à court-moyen terme, aux portes de laquelle les réseaux publics d'assainissement, d'eau potable et d'électricité sont suffisants pour répondre aux besoins des constructions envisagées dans cette zone* ». Plus particulièrement, le secteur 1AUXza est défini comme un secteur de la mégazone départementale, destinée à l'accueil d'industries, ayant fait l'objet d'une ZAC et ayant pour vocation de recevoir les bâtiments industriels proprement dits et leurs annexes.

La commune d'Henriville ne dispose pas de PLU et est actuellement couverte par le Règlement National d'Urbanisme (RNU). En l'absence de PLU sur la commune, et ayant été voté avant la loi SRU n°2000-1208 du 13 décembre 2000, c'est le règlement de la ZAC qui fait foi en matière de document d'urbanisme sur la commune d'Henriville au niveau de la zone.

La ZAC MOSL PARC EST a fait l'objet d'un plan d'aménagement de zone (PAZ) dont la dernière révision date du 25 octobre 2023. La partie Sud du site s'inscrit en zone ZAa correspondant à une zone destinée à un usage industriel et artisanal.

Les activités du projet de PRD sont compatibles avec les activités autorisées par le PLU de Farébersviller, par le RNU applicable sur la commune d'Henriville et par le règlement de la ZAC MOSL PARC EST.

4.3 Compatibilité du projet avec le SDAGE

Le terrain d'implantation du projet est localisé dans le bassin Rhin-Meuse dont le SDAGE 2022-2027 a été adopté par le Comité de Bassin en mars 2022. Sur le bassin Rhin-Meuse, la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau est déclinée en six enjeux :

1. Améliorer la qualité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine et à la baignade
2. Garantir la bonne qualité de toutes les eaux, tant superficielles que souterraines
3. Retrouver les équilibres écologiques fondamentaux des milieux aquatiques

4. Utiliser plus sobrement la ressource en eau sur l'ensemble des bassins du Rhin et de la Meuse
5. Gestion équilibrée de la ressource en eau dans le développement et l'aménagement des territoires
6. Développer, dans une démarche intégrée à l'échelle des bassins du Rhin et de la Meuse, une gestion de l'eau participative, solidaire et transfrontalière, et des principes d'adaptation et d'atténuation du changement climatique

L'étude de la compatibilité du projet a été réalisée dans le cadre de l'Etude d'Impacts. Le projet est bien compatible avec les Orientations et Dispositions du SDAGE.

4.4 Compatibilité du projet avec le SAGE

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Houiller, approuvé par arrêté préfectoral le 27 octobre 2017, couvre le périmètre du projet.

Le règlement du SAGE constitue les règles opposables aux tiers afin de satisfaire aux objectifs de qualité et de quantité des eaux, de mise en valeur, de protection et de préservation des milieux aquatiques à atteindre.

La Commission Locale de l'Eau a identifié 4 enjeux pour le SAGE du Bassin Houiller :

- Enjeu 1 : Préserver et restaurer les milieux naturels ;
- Enjeu 2 : améliorer la qualité des ressources en eau ;
- Enjeu 3 : Appréhender la remonter des eaux souterraines ;
- Enjeu 4 : Mettre en œuvre le SAGE.

L'étude de la compatibilité du projet a été réalisée dans le cadre de l'Etude d'Impacts. Le projet est bien compatible avec le règlement du SAGE.

4.5 Compatibilité du projet avec le Plan de Protection de l'Atmosphère

Les communes du projet ne sont pas incluses dans le périmètre d'un PPA.

4.6 Compatibilité du projet avec les plans de préventions des risques

Le projet est localisé dans l'emprise d'une servitude d'utilité publique PM1 relative aux Plans de Prévention des Risques Naturels Prévisibles (PPRNP). Le territoire de Farébersviller a été divisé en quatre types de zones :

- Les zones rouges : très haut niveau de risques. Afin de ne pas accroître le niveau d'endommagement, toute occupation et utilisation du sol sont INTERDITES dans les zones rouges du PPR ;
- Les zones jaunes : risques d'affaissements et glissements importants ;
- Les zones vertes : les risques sont faibles, voire nuls, en ce qui concerne les phénomènes décrits en zones rouges ;
- Les zones blanches : elles couvrent le reste du ban communal. Le risque de mouvement de terrain y a été jugé acceptable ou inexistant. Elles ne possèdent pas de règlement, car il n'y a pas lieu d'y prescrire des mesures de prévention ou de protection.

Le site se trouve en zone verte.

L'étude de la compatibilité du projet a été réalisée dans le cadre de l'Etude d'Impacts. Le projet est bien compatible avec les dispositions du PPRNmt.