



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction d'un bâtiment à
usage d'entrepôt logistique sur la ZAC MOSL Parc Est
à Farébersviller et Henriville (57)
porté par la société Percier Réalisation et Développement
(PRD)**

N° réception portail : 021726/GUNENV
022270/A P

Nom du pétitionnaire	Percier Réalisation et Développement (PRD)
Communes	Farébersviller et Henriville
Département	Moselle (57)
Objet de la demande	Demande d'autorisation environnementale et de permis de construire pour un bâtiment à usage d'entrepôt logistique sur la ZAC MOSL Parc Est
Date de saisine de l'Autorité environnementale	03/08/2026

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'un bâtiment à usage d'entrepôt logistique porté par la société Percier Réalisation et Développement (PRD), la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (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 la Moselle (57) le 3 août 2026.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 01 octobre 2026, en présence de François Mancebo, André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Marc Picard, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, de Jérôme Giurici, Caroline Teyssier et Yann Thiébaut, membres de l'IGEDD, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique.

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

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société Percier Réalisation et Développement (PRD) a déposé un permis de construire pour une plateforme logistique sur un site de 22 hectares (ha) au sein de la zone d'aménagement concerté ZAC MOSL Parc Est sur les communes de Farébersviller et Henriville dans le département de la Moselle (57). Les activités exercées dans cet entrepôt sont soumises à la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre de la rubrique 1510-1 de la nomenclature « stockage de matières combustibles en entrepôt couvert » (régime de l'autorisation).

Le bâtiment aura une longueur de 360 m, une largeur de 200 m, une hauteur de 17,3 m à l'acrotère, une emprise au sol totale de 7,57 ha². Le projet sera complété par des aménagements paysagers, une desserte poids lourds et véhicules légers, des parkings (véhicules légers : 550 places et poids lourds : 150 places).

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

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- le trafic routier et ses nuisances ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- les risques technologiques essentiellement incendie et explosions.

D'autres enjeux ont été examinés et n'appellent pas à des observations particulières.

L'évaluation de l'impact sur la faune et flore du projet s'appuie sur l'inventaire et l'étude d'impact faune et flore de la ZAC MOSL PARC dans sa mise à jour de 2025. Un certain nombre d'espèces protégées ont été recensées sur la ZAC. **L'Ae recommande au pétitionnaire de déposer une dérogation pour les espèces protégées.**

La mise en service de l'entrepôt va induire un accroissement du trafic routier, notamment poids lourds. Des infrastructures ferroviaires et fluviales en lien avec les zones industrielles et logistiques du territoire sont citées dans le dossier sans que des solutions alternatives à la route soient évoquées, ni même une comparaison des modes de transports de marchandises. Enfin, le dossier ne mentionne pas les contraintes applicables au futur trafic (insécurité routière notamment).

Le dossier n'estime pas les émissions de CO₂ évitées par l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture, et le bilan carbone ne prend pas en compte le fait que 14,3 ha de prairies permanentes seront artificialisées et ainsi, qu'un puits carbone sera perdu.

L'Ae relève :

- l'absence de positionnement vis-à-vis du pipeline CDF Chimie Folkling – Carling, qui fait l'objet de servitudes au PLU de la commune de Farébersviller. La plateforme Georisque indique la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures à l'ouest de la ZAC. **L'Ae demande au pétitionnaire de préciser ce point durant la phase de consultation parallélisée ;**
- 2 études constructives ne sont pas jointes au dossier : l'étude foudre (implantation des équipements parafoudre) et l'étude de non-ruine que l'exploitant s'est engagé à produire préalablement à la construction des bâtiments.

L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de :

- **préciser par une étude spécifique (à l'échelle de la ZAC entière) l'accidentologie du secteur, les risques d'engorgement à certains moments de la journée, et examiner des solutions alternatives au transport routier ;**
- **prendre en compte les servitudes liées à la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures à l'ouest de la ZAC , et joindre au dossier l'étude foudre et l'étude de non-ruine ;**

- *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 ;*
- *compléter sans délai le dossier par une analyse, a minima qualitative, du risque d'envol de brandons et de propagation d'un incendie sur les espaces boisés d'une part et d'autre part sur des installations industrielles voisines et, le cas échéant, d'informer du risque leurs chefs d'établissement ;*
- *présenter les mesures d'intervention permettant d'éviter la formation de fumées au niveau des axes de circulation proches du site ;*
- *mettre à disposition du public ces éléments de façon à ce qu'il dispose d'un temps raisonnable pour en prendre connaissance avant la clôture de la consultation.*

Les autres recommandations de l'Ae figurent dans l'avis détaillé ci-après.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation du projet

1.1. Localisation du projet et présentation de la zone d'aménagement concerté ZAC MOSL Parc Est

La société Percier Réalisation et Développement (PRD) demande une autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et a déposé une demande de permis de construire pour un projet d'entrepôt logistique sur un site de 22 hectares (ha) au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) MOSL Parc EstT sur les communes de Farébersviller et Henriville dans le département de la Moselle (57).

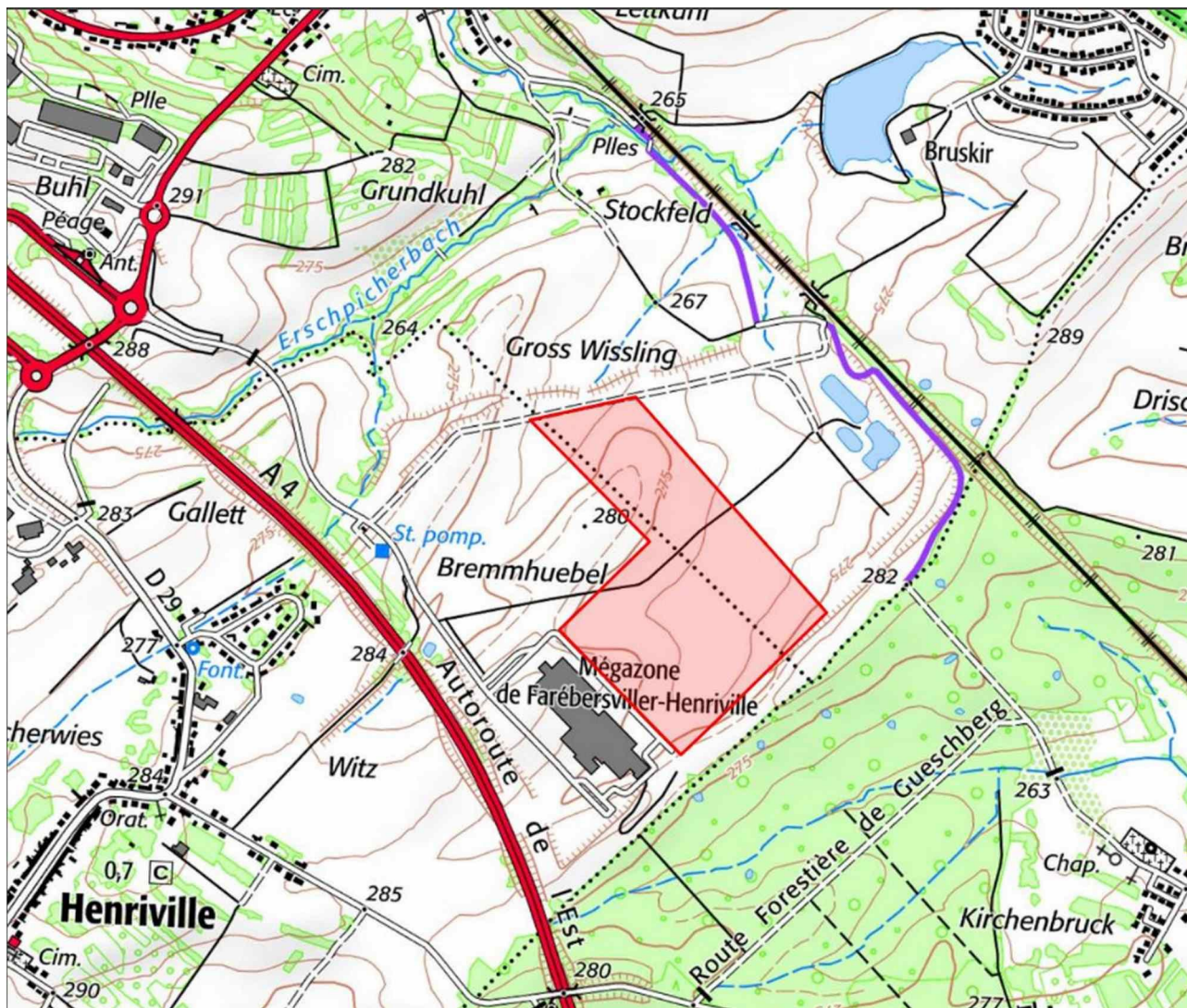


Figure 1 : Plan de situation de la ZIP (zone rouge)

La ZAC MOSL Parc Est, anciennement connue sous le nom de Mégazone départementale de Farébersviller-Henriville, est une importante zone d'activités économiques de 100 ha située en Moselle. Historiquement, la création de la ZAC a été actée par un arrêté préfectoral en date du 22 mai 2000. Selon le dossier, la ZAC est rattachée administrativement à la Communauté de communes de Freyming Merlebach qui est propriétaire des terrains et aménageur de la ZAC. Elle est dotée d'un Plan d'aménagement de zone (PAZ).

La commune de Farébersviller dispose d'un Plan local d'urbanisme (PLU). Le Plan d'aménagement de zone de la ZAC a été retranscrit dans le règlement du PLU qui classe la ZAC en zone 1AUXza.

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.

Le Plan d'aménagement de zone reste en vigueur dans la commune de Henriville, celle-ci étant soumise au règlement national d'urbanisme. Il a fait l'objet d'une modification le 25 mai 2023 en supprimant la zone ZB de 8 ha, destinée auparavant aux activités de service, et en la reclassant en zone ZAa, destinée aux constructions à usage industriel et artisanal, dans l'objectif de se conformer avec la réglementation en vigueur de la ZAC dans le PLU de la commune voisine de Farébersviller.

Le futur site ou zone d'implantation du projet (ZIP) est actuellement composée de terrains ouverts, anciennement occupés par des parcelles agricoles jusqu'aux années 1970. Depuis, elle est devenue une prairie ouverte maintenue par des opérations de fauche.

La zone d'implantation du projet (ZIP) est limitée :

- au sud par la société Magna Lorraine emboutissage ;
- l'ouest par 2 entrepôts logistiques : Whoel et Bouché, ainsi que par la société Ionisos ;
- au nord par une centrale solaire de 12 MWc (Mégawatt crête) ;
- à l'est par une forêt.

La ZIP est desservie par l'autoroute A4 via plusieurs échangeurs et la rue Gustave Eiffel (cf. paragraphe 3.2).



Figure 2 : Desserte autoroutière et accès vers la ZIP

1.2. Description du projet et phasage des travaux

Description du projet

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment sans sous-sol. Le bâtiment aura une longueur de 360 m, une largeur de 200 m et une hauteur de 17,3 m à l'acrotère, pour une emprise au sol totale de 7,57 ha .

Le bâtiment logistique sera composé, entre autres, de :

- 4 bâtiments accueillant les bureaux de quais en RDC simple, implantés au droit des cellules 1, 3, 4 et 6. Ces bureaux serviront au personnel intervenant directement sur les stockages ;
- plusieurs locaux techniques nécessaires au bon fonctionnement du site (locaux électriques TGBT, transformateur et onduleur) ainsi qu'un système de pompes à chaleur sur dalle béton étanche couverte et grillagée implantés en façade nord-ouest au droit de la cellule 2 ;
- un local pour les groupes motopompe sprinklage et des surpresseurs associés à des réserves d'eau ;
- des modules photovoltaïques de type polycristallin, installés sur la toiture de l'entrepôt.

Phasage des travaux

Le démarrage des travaux est prévu au cours du premier semestre de 2027, pour une durée d'environ 14 mois pour la mise en exploitation du bâtiment.

Les travaux comporteront les principales étapes suivantes :

- terrassement ;
- réalisation des fondations ;
- travaux de gros œuvre : construction des murs, mise en place de la charpente, installation de la toiture ;
- installation des équipements industriels ou logistiques.

Le dossier indique par ailleurs que l'effectif attendu est de 550 salariés ainsi répartis :

- 450 employés seront affectés à l'activité de l'entrepôt, avec un fonctionnement en équipes postées en 3 x 8 ;
- 100 employés affectés au pôle administratif, travaillant en journée de 8h à 17h.



Figure 3 : Une vue du futur bâtiment

1.3. Description des activités

Nature des produits réceptionnés

Le dossier indique que la nature des produits dépendra du type de sociétés exploitantes qui loueront les cellules de stockage. Il peut s'agir d'industriels, pour leurs propres besoins de stockage ou de logisticiens. La gamme de ces marchandises est cependant bien ciblée sur les produits manufacturés de l'industrie ou de la grande distribution.

Les produits pourront correspondre plus spécifiquement à :

- des polymères utilisés comme matière première (types granulés plastiques pour l'industrie de la plasturgie par exemple) ;
- des marchandises ou produits finis susceptibles de contenir au moins 50 % en poids de polymères (par exemple des jouets, textiles, bacs, mobilier extérieur, pièces manufacturées de l'industrie...) ;
- des papiers, cartons et bois que l'on peut retrouver comme matériaux bruts par exemple dans des bobines de papier, marchandises transformées type journaux, meubles. Ces matières se retrouvent aussi dans la constitution d'emballages (cartons d'emballages, palettes...) ;
- des produits alimentaires secs sous emballages ou conserves ;
- des produits manufacturés divers.

Chargement et déchargement

Les marchandises du site seront acheminées par route. Le moteur du camion sera à l'arrêt pendant toute la durée du chargement/déchargement. Le chargement ou le déchargement seront effectués par des chariots manuels, électriques.

Le stockage des marchandises

Le stockage des produits se fera soit en racks soit en masse.

Pour le stockage en racks, des palettiers « classiques » seront disposés en rang double ou simple en laissant entre eux une allée de circulation. En vue d'une bonne protection par les sprinkler², les rayons portant les palettes et les colis seront constitués de treillis métalliques non combustibles et favorisant le passage de l'eau.

Certains conditionnements permettent le gerbage des palettes. Celles-ci sont alors stockées en masse par blocs. Ces blocs sont espacés pour le passage des chariots élévateurs. Ce type de stockage est utilisé pour les produits lourds ou encombrants. Dans ce mode de stockage, le ratio d'occupation des bâtiments est inférieur au mode de stockage par palettier.

En masse, les matières seront stockées en vrac et séparées des autres matières par un espace minimum de 3 m sur le ou les côtés ouverts. Une distance minimale de 1 m est respectée par rapport aux parois et aux éléments de structure ainsi que la base de la toiture ou le plafond ou tout système de chauffage et d'éclairage.

Les matières conditionnées en masse (sac, palette, etc.) forment des îlots limités :

L'organisation des surfaces de stockage

Selon le dossier, l'organisation comprend :

- des zones de quai camion extérieures pour chaque cellule sur la façade nord-ouest des cellules 1 à 3 et la façade sud-est des cellules 4 à 6 afin d'y faciliter les rotations pour chargement et déchargement de marchandises ;

² La protection par sprinkler (ou gicleur) est un système d'extinction automatique à eau qui maîtrise ou éteint plus de 95 % des départs d'incendie dans les bâtiments industriels, commerciaux et tertiaires.

- une surface de préparation (face aux quais), à l'intérieur des bâtiments et le long des portes de quai. Cette zone a une largeur égale à celle de la façade des quais et une profondeur de 22 m. Cette zone est nécessaire pour l'identification des marchandises, leur regroupement pour placement en stockage ou constitution des chargements des camions. Cette zone est peu chargée en marchandises. Celles-ci sont disposées au sol, sur une hauteur de 1 à 2 palettes, en laissant une grande place pour la manœuvre des chariots élévateurs. En dehors des heures d'activités, cette zone est libre de marchandises, les produits ayant été soit rangés dans les palettiers ou en masse, soit chargés en camions ;
- un volume de stockage constitué de l'ensemble de la cellule, hors zone de préparation. Ce type de bâtiment est conçu pour pouvoir stocker les produits sur des rayonnages métalliques (racks ou palettiers) positionnés perpendiculairement à la zone de préparation de commande. Les stockages pourront également être réalisés en masse au sol.

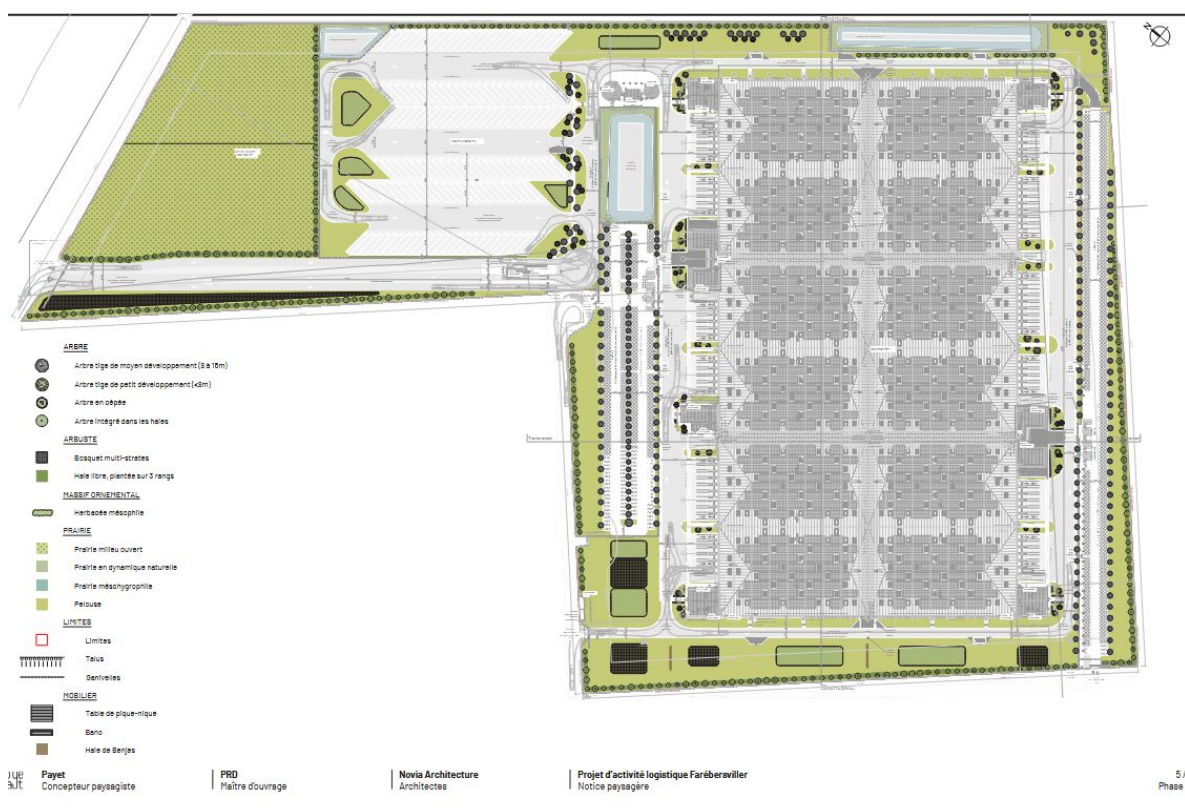


Figure 4 : Plan de masse du projet

1.4 . Classement ICPE – Permis de construire

Le projet est soumis à la législation sur les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des rubriques :

- 1510-1, stockage de matières combustibles en entrepôt couvert, régime de l'autorisation ;
- 1185-2, gaz à effet de serre fluorés, régime de la déclaration avec contrôle périodique ;
- 2925-1 et 2925-2, ateliers de charge d'accumulateurs électriques.

Le projet est également soumis à la législation sur l'eau (IOTA) : les activités sont couvertes par le dossier de la ZAC (arrêté préfectoral modifié n°2000-DDAF/3-091 du 9 juin 2000).

L'établissement n'est pas classé Seveso.

La direction départementale des territoires (DDT) de la Moselle instruit cette demande de permis de construire pour la mairie au nom de l'État pour la partie située à Henrville.

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

Le dossier analyse et conclut à la compatibilité du projet avec :

- le PLU de la commune de Farébersviller, approuvé le 16 décembre 2014 ;
- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse (2022-2027) ;
- le SRADDET Grand Est pour lequel le dossier réalise une analyse détaillée avec les règles en lien avec le projet.

L'Ae n'a pas de remarque particulière sur ce point.

Les activités du projet sont compatibles avec les activités autorisées par le Règlement national d'urbanisme, applicable sur la commune d'Henrville, et par le règlement de la ZAC MOSL Parc Est³. La ZAC a fait l'objet d'un Plan d'aménagement de zone (PAZ) dont la dernière révision date du 25 octobre 2023. La partie sud de la ZIP s'inscrit en zone ZAa correspondant à une zone destinée à un usage industriel et artisanal.

L'Ae n'a pas de remarque particulière sur ce point.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Le dossier n'indique pas si le pétitionnaire a engagé en amont la démarche obligatoire de prospection permettant d'identifier des solutions alternatives (autres terrains ou autres sites) pour l'implantation du projet.

Il indique que 3 variantes d'aménagement du projet ont été étudiées successivement à l'échelle du site en concluant que la variante retenue est celle qui permet d'optimiser l'insertion du bâtiment et de limiter ses incidences, notamment d'un point de vue environnemental et fonctionnel :

- variante 1, avec une emprise au sol de 10,17 ha, et sur les 22 ha de la ZIP, 64,7 % de surfaces sont imperméabilisées (bâtiments et voiries), le reste étant en espaces verts ;
- variante 2, avec une emprise au sol de 8,18 ha, 73,2 % de surfaces imperméabilisées le reste en espaces verts (fonctionnement plus compact) ;
- variante 3 (retenue), avec une emprise de 7,57 ha, 65 % de surfaces imperméabilisées et le reste en espaces verts.

L'Ae estime que cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux tels que l'impact sur la biodiversité ou sur les ressources hydriques.

Pour un projet d'une telle ampleur, le dossier ne présente aucune analyse du besoin en surface d'entrepôts.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- ***analyser et comparer les sites possibles, en application de l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement, et de justifier le choix retenu en comparant leurs incidences respectives sur l'environnement.***
- ***justifier dans le dossier le besoin en surfaces d'entrepôt à l'échelle du projet.***

³ 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'Henrville au niveau de la zone.

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

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

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- le trafic routier et ses nuisances ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- les risques technologiques essentiellement incendie et explosions.

Les autres enjeux ont été examinés et n'appellent pas d'observations particulières de la part de l'Ae. Il s'agit des enjeux suivants :

- la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, la parcelle étant enclavée dans une ZAC créée en 2000 ;
- l'insertion paysagère, le bâtiment étant entouré par une usine en activité, 2 entrepôts et une centrale photovoltaïque au sol ;
- la ressource en eau. 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. Les consommations d'eau annuelles attendues sont estimées à 5 600 m³/an. Concernant la gestion des eaux pluviales, le projet prévoit une collecte intégrale des eaux pluviales vers des bassins de rétention étanches (géomembrane), suivie d'un rejet à débit régulé vers le collecteur de la ZAC.
- le site générera trois types d'effluents aqueux collectés par des réseaux séparatifs : les eaux usées domestiques, les eaux pluviales issues des voiries, les eaux pluviales issues des toitures. 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, 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 seront canalisées dans un réseau séparé et dirigées dans un bassin étanche 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 ;
- le dossier conclut, qu'au regard de la profondeur de la nappe (135 m), et de l'absence d'usages sensibles identifiés à proximité, et sachant que le site n'est pas dans une aire d'alimentation de captage, l'enjeu relatif à la qualité des eaux souterraines est considéré comme faible à modéré au droit du site étudié ;
- les déchets. Les déchets seront notamment des cartons, des films de polyéthylène, des déchets industriels dits « banals » (DIB), des métaux, du bois, du papier, etc. En fonction de leurs caractéristiques physico-chimiques, ces déchets pourront être valorisés, régénérés, recyclés ou dans le cas où ces opérations ne sont pas envisageables, éliminés ;
- les risques naturels. La partie Nord du terrain du projet est localisée en zone verte du Plan de Prévention des Risques mouvements de terrain (PPRNmt) de la commune de Farébersviller 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 n'est pas recensé comme territoire à risque important (TRI) et n'est pas soumis à un Plan de prévention du risque inondation (PPRI). Il est concerné par un risque sismique très faible et en potentiel radon de niveau 1 ;

- les effets sur la santé humaine, nuisances sonores, effets cumulés avec d'autres projets ont été examinés et n'appellent pas à des observations particulières.

3.1. Les milieux naturels et la biodiversité

L'évaluation de l'impact sur la faune et flore du projet s'appuie sur l'inventaire et l'étude d'impact faune et flore de la ZAC MOSL Parc dans sa mise à jour de 2025.

Autour de la zone d'aménagement concertée, dans un rayon de 5 km, on dénombre 7 ZNIEFF⁴ de type I et 1 zone de conservation spéciale (ZCS)⁵, 6 espaces naturels sensibles (ENS), 6 zones humides, 1 continuité écologique en limite est de la ZAC.

La ZAC ne touche aucun de ces espaces naturels remarquables, mais 2 ZNIEFF sont présentes à proximité immédiate du site.

La ZAC est composée de terrains ouverts, anciennement occupés par des parcelles agricoles jusqu'aux années 1970. Depuis, elle est devenue une prairie ouverte maintenue par des opérations de fauche. L'urbanisation et les zones d'activités sont concentrées immédiatement à l'ouest et au nord-ouest de la zone d'implantation du projet, avec la présence d'emprises industrielles et de secteurs bâtis. La ZAC est bordée par un vaste massif forestier à l'est.

Concernant la flore, le dossier indique qu'une espèce protégée (le Jonc des chaisiers glauque) et une espèce patrimoniale (l'Ophrys abeille) ont été recensées sur la ZIP et les stations identifiées comme abritant ces espèces ont été évitées dans le cadre du projet.

Le dossier indique, par ailleurs, que les espèces animales protégées inventoriées par l'étude d'impact dans la ZIP et autour sont :

- **parmi les oiseaux** : l'Accenteur Mouchet, l'Alouette des champs, la Bergeronnette printanière, le Bruant jaune, le Bruant proyer, le Chardonneret élégant, le Coucou Gris, le Faucon Crécerelle, la Fauvette Babillarde, l'Hypolaïs polyglotte, le Lorient d'Europe, le Milan noir, le Milan royal, le Pic cendré, la Pie-Grièche Ecorcheur, le Pipit des arbres, le Pouillot véloce, le Tarier pâtre, le Torcol fourmilier, la Rousserolle turdoïde, le Verdier d'Europe ;
- **parmi les amphibiens et reptiles** : le Lézard des souches, la Rainette verte ;
- **parmi les chauves-souris** : le Grand Murin, le Murin à moustache, le Murin de Daubenton, la Noctule commune, la Noctule de Leisler, l'Oreillard gris, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle de Nathusius, la Sérotine commune.

Le dossier propose les mesures de réduction suivantes :

⁴ Une ZNIEFF est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable :

- les ZNIEFF de type I, de superficie réduite, sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, naturel ou communautaire ; ou ce sont des espaces d'un grand intérêt fonctionnel pour le fonctionnement écologique local ;
- les ZNIEFF de type II, sont de grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagères.

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt européen. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). Ils ont une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable.

- exclusion de l'ensemble des habitats remarquables d'espèces protégées des zones de stockage temporaire et permanent des matériaux des déblais à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise du projet ;
- évitement de la zone humide correspond à la bande boisée située en limite est de la zone d'implantation du projet ;
- strict respect des emprises (balisage et suivi) et phasage précis pour éviter les impacts temporaires sur les espaces naturels, les habitats biologiques, les individus d'espèces protégées et leurs habitats dans et hors emprise du chantier ;
- établissement et communication aux entreprises d'un plan de circulation adapté des engins en amont du démarrage du chantier afin d'éviter ou limiter la destruction d'habitats naturels, d'habitats d'espèces hors emprise du chantier ;
- mise en défens des taillis constituant des habitats de reproduction des oiseaux protégés ;
- adaptation du planning des travaux de terrassement pour éviter la période de reproduction des oiseaux et la période d'hibernation des reptiles ;
- suivi du chantier par un expert écologue pendant la totalité de la période des travaux afin de limiter le risque de destruction des espèces protégées.

Le dossier conclut qu'après la mise en œuvre des mesures de réduction, la réalisation du projet n'aura pas d'impact résiduel significatif persistant sur les espèces protégées inventoriées et sur leurs habitats.

L'Ae prend acte des mesures proposées et rappelle que, selon l'article L.411-1 du code de l'environnement, la destruction des espèces protégées, ainsi que la destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à certaines espèces animales protégées sont interdites.

L'Ae demande au pétitionnaire de s'assurer auprès du service en charge de la biodiversité de la DREAL (SEBP) s'il y a lieu de solliciter une dérogation au titre des espèces protégées, et si oui d'y procéder.

3.2. Le Trafic routier

La zone d'implantation du projet (ZIP) bénéficie d'une accessibilité routière directe qui repose sur les infrastructures suivantes :

- la Route départementale (RD) 910 (qui est un axe structurant du bassin de Freyming-Merlebach), et qui assure une liaison nord-sud entre Freyming-Merlebach, Farébersviller et les communes limitrophes. Cette voie constitue l'un des principaux axes de desserte locale des zones d'activités et se situe à proximité immédiate de la zone d'implantation du projet (ZIP) ;
- la RD 603 (ancienne RN 3 reliant Saint-Avold à Sarreguemines), axe est-ouest majeur du territoire, supportant un trafic significatif et permettant de rejoindre les pôles urbains et industriels du bassin houiller ;
- l'Autoroute A4 (Paris – Strasbourg), infrastructure nationale longeant le territoire au sud, accessible par les échangeurs de Freyming-Merlebach, Saint-Avold et Forbach.

Le territoire est également desservi par la ligne ferroviaire Béning-lès-Saint-Avold – Sarreguemines, qui dessert le secteur de Freyming-Merlebach/Farébersviller et constitue l'axe ferroviaire principal à l'échelle locale. La ZIP est à 3 km de la gare de Farébersviller et à 14 km de la gare TGV de Forbach.

La ZIP est à 30 km de la Sarre canalisée, située à l'est du territoire et à 60 km de la Moselle canalisée, axe majeur reliant le bassin lorrain aux grands ports fluviaux et maritimes du nord de l'Europe. La Moselle permet notamment des connexions logistiques vers le Port Autonome de Metz, puis vers le Rhin, et in fine vers les grands ports européens (Rotterdam, Anvers).

On distingue trois accès principaux au site :

- 2 consacrés aux véhicules légers, 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.

Concernant les flux des véhicules légers correspondant aux déplacements des employés, trois équipes ont été distinguées pour l'activité de l'entrepôt : l'équipe du matin, l'équipe d'après-midi et l'équipe de nuit. Le personnel administratif suit quant à lui des horaires de type « bureaux », compris entre 8h30 et 17h30.

Les flux de véhicules légers ont été calculés en prenant en compte les données INSEE et les paramètres suivants :

- un coefficient de covoiturage de 10 % pour prendre en compte le nombre moyen de personnes par véhicule ;
- un coefficient « Taux de présence » en prenant en compte le télétravail pour le personnel administratif.

Les hypothèses ainsi proposées sont ensuite utilisées pour estimer les flux émis et attirés par le projet à la journée, aux heures de pointe du matin et du soir.

Il est considéré que l'intégralité des poids lourds empruntera l'autoroute A4, que ce soit pour accéder au site ou le quitter.

Le diagnostic révèle des conditions de circulation fluides sur le secteur. Les deux routes départementales (RD910 et RD603) menant à Farébersviller supportent des niveaux de trafic relativement proches, de l'ordre de 7 000 véhicules par jour chacune.

En raison de la situation géographique du site, il est considéré que 75 % des poids lourds proviendront de l'ouest de l'A4 ou s'y dirigeront, en direction de Metz, Reims et Paris. Les 25 % restants emprunteront la partie est de l'A4, en direction de Strasbourg, correspondant à un secteur moins attractif en termes de flux logistiques et d'échanges.

Actuellement, les deux routes départementales menant à Farébersviller supportent des niveaux de trafic relativement proches, de l'ordre de 7 000 véhicules par jour chacune, avec des parts de trafic poids lourds de l'ordre de 3 %. Le trafic cumulé atteint environ 13 000 véhicules par jour au niveau de la Grande Rue. Les branches nord et sud de l'échangeur présentent également des niveaux de trafic comparables. Au total, près de 6 000 véhicules entrent et sortent de l'A4 chaque jour à Farébersviller. Sur la voie Gustave Eiffel, le trafic est estimé à 1 100 véhicules par jour (825 véhicules légers et 275 poids lourds).

En phase d'exploitation, l'installation va induire un accroissement du trafic routier. Les augmentations de trafic sur les axes principaux (RD603 et RD910) connaîtront un accroissement avec au maximum 20 % de circulation supplémentaire sur la section de la RD603, sur la commune de Farébersviller. Après la mise en service du projet le trafic attendu sur la voie Gustave Eiffel est estimé 2030 véhicules par jour (1130 véhicules légers⁶ et 900 poids lourds).

Les carrefours associés à ce trafic conserveront des réserves de capacité d'au minimum 50 % largement supérieures au seuil d'écoulement fluide de 20 % qui garantit un fonctionnement satisfaisant des axes routiers, ceci sans mesure compensatoire.

Le nombre de places de stationnement prévues (700 places pour les voitures) paraît disproportionné au regard des 550 personnes employées pouvant être présentes sur le site. Par ailleurs, des infrastructures ferroviaires en lien avec les zones industrielles et logistiques du territoire sont citées dans le dossier sans que des solutions alternatives à la route soient évoquées, ni même une comparaison des modes de transports de marchandises. Le dossier ne mentionne pas les contraintes applicables au futur trafic (insécurité routière notamment).

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

⁶ Estimés sur la base d'un effectif de 550 personnes présentes simultanément pondéré par le nombre de trajets par jour, le taux de présence, le recours au covoiturage.

- **justifier le nombre de places de stationnement prévu pour les voitures ou sinon, de le réduire ;**
- **développer et valoriser les modes doux pour l'accès au site par les employés ;**
- **examiner des solutions alternatives au tout transport routier ;**
- **préciser par une étude spécifique à l'échelle de la ZAC l'accidentologie et les risques d'engorgement du secteur.**

3.3. Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le dossier présente une évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par la construction de la plateforme et son fonctionnement. Ceux-ci sont estimés selon le dossier à 7 500 000 tCO₂eq sur 50 ans. Cette estimation a pris en compte la durée de vie⁷ du projet et les postes d'émissions⁸. Les émissions identifiées dues au trafic poids lourds majoritairement alimentés en gazole (900 véhicules/jour) génèrent 7 200 000 tCO₂eq.

Les autres rejets atmosphériques sont marginaux (génératrice au fioul des sprinklers⁹).

Le dossier présente des mesures compensatoires aux émissions de gaz à effet de serre en privilégiant des mesures locales :

- mise en place de panneaux photovoltaïques en ombrières de type polycristallin installés sur la totalité de la toiture de l'entrepôt (12 700 panneaux sur une surface installée de 27 940 m²). L'électricité produite sera réinjectée dans le réseau de distribution, sa puissance sera d'environ 7 MWc et la production d'électricité de 6 700 MWh/an ;
- aménagements d'espaces verts. Dans le cadre du projet il est prévu de planter 628 arbres (dont 184 dans les parkings), de créer 1 900 m de haies, de créer 2 700 m² de bosquets, 3 100 m² de pelouses, 45 000 m² de prairies.

L'Ae prend acte de ces mesures. Des mesures d'évitement ou de réduction devraient être envisagées dans le dossier. Par ailleurs le dossier ne précise ni les émissions de CO₂ évitées par l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture ni les quantités de CO₂ captées par les aménagements d'espaces verts. Enfin le bilan carbone ne prend pas en compte le fait que 14,3 ha (22 ha x 65%) de prairies devenues permanentes seront artificialisées et captaient du CO₂ et ne seront plus des puits de carbone.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- **étudier la possibilité d'installer des ombrières sur les parkings et, le cas échéant, le prévoir dans son projet ;**
- **démontrer en quoi et à quelle hauteur les panneaux photovoltaïques et les aménagements paysagers permettront de compenser les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre et présenter un nouveau calcul du bilan carbone annuel prenant en compte la production d'électricité renouvelable liée à la mise en place de panneaux photovoltaïques.**

L'Ae signale à cet effet qu'elle a publié, dans son recueil « Les points de vue de la MRAE Grand Est¹⁰ », pour les porteurs de projets et pour la bonne information du public, ses attentes relatives au bilan des gaz à effet de serre s'appuyant sur une analyse du cycle de vie des composants du projet global (matières premières, transport, construction, fonctionnement/exploitation, démantèlement, recyclage...).

⁷ Le périmètre temporel du projet se décompose en deux grandes phases : une phase d'aménagement et de construction (1 an) ; une phase d'exploitation (50 ans).

⁸ En ce qui concerne le périmètre spatial, les postes d'émissions du projet sont répartis selon les 6 grandes catégories¹ suivantes : émissions directes de GES, émissions indirectes associées à l'énergie, émissions indirectes associées au transport, émissions indirectes associées aux produits achetés, émissions indirectes associées aux produits vendus, autres émissions indirectes.

⁹ Une installation fixe d'extinction automatique à eau.

¹⁰ [Point de vue consultable à l'adresse : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html)

La Conférence des Ae a également produit une note sur prise en compte des émissions de GES et du changement climatique¹¹.

Le dossier indique par ailleurs que les émissions des autres gaz générées dans le périmètre du site par ces mouvements peuvent être approximativement estimés comme suit :

- oxyde de carbone (CO) : 56 tonnes/an ;
- les oxydes d'azote Nox : 134 tonnes/an ;
- les particules : 1,8 tonnes/an, ce qui est faible par rapport à celles des autres activités industrielles de la ZAC, et au trafic général sur l'autoroute et les deux départementales.

Les mesures suivantes sont proposées dans le dossier :

- des bornes de recharge pour véhicules légers et véhicules utilitaires légers électriques seront installées sur le site ;
- l'implantation du projet a été choisie à proximité de bassins d'emploi, permettant de réduire la longueur des trajets domicile-travail ;
- un plan de circulation sera mis en place et l'orientation des bâtiments a été choisie de façon à éviter les nuisances à proximité des habitations riveraines ;
- le site ne disposera pas d'installation de combustion ;
- le chauffage des locaux sera effectué par des pompes à chaleur électriques.

Le dossier conclut que l'impact résiduel après mise en œuvre des mesures est considéré comme faible, à long terme.

Il manque une comparaison des émissions atmosphériques générées par le projet avec les émissions attendues dans le cadre du développement de la ZAC issues de l'étude d'impact initiale.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser par une étude spécifique (à l'échelle de la ZAC entière) 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.

3.4. Résumé non technique

Un résumé non technique est joint au dossier conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

4. Les risques technologiques et naturels, étude de dangers

Le risque prédominant identifié pour l'activité de stockage est le risque d'incendie liés aux produits combustibles stockés. Les effets thermiques (flux thermiques) et toxiques (dispersion des fumées) ont été étudiés dans l'étude de dangers. L'incendie généralisé dans une cellule de produits combustibles est caractérisé comme un phénomène à cinétique rapide.

Au regard des modélisations transmises, compte-tenu des potentiels de dangers et des mesures de prévention et protection mises en place, il ressort de l'étude que les installations prévues ne font pas apparaître de scénarios inacceptables dans la matrice d'acceptabilité probabilité et gravité, après prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels envisagés.

Les effets létaux significatifs (8 kW/m²) inventoriés restent à l'intérieur du site. Néanmoins des effets létaux (5 kW/m²) et des effets irréversibles (3 kW/m²) sont susceptibles de sortir du

¹¹ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/240307_note_ges_climat_validee_ae_et_mrae_ara_cr.pdf

périmètre du site au nord-est (champs de panneaux photovoltaïques) et au sud-ouest (bande enherbée et voirie). Le dossier a démontré l'absence d'effets domino sur les structures voisines et une gravité modérée du phénomène dangereux (faible impact sur les personnes).

Le dossier indique que les risques externes d'origine naturelle (inondation, foudre, glissement de terrain, etc.) et les risques externes d'origine non naturelle (activités voisines, chute d'avion, transport de marchandise dangereuses à proximité, malveillance) ont été caractérisés comme faibles et ne nécessitant pas de traitement particulier.

Le dossier indique que les départs de feux s'initiant généralement dans les stockages, le bâtiment sera équipé d'un système d'extinction automatique d'incendie pour l'ensemble des cellules. Pour les bureaux et locaux techniques, la détection incendie pourra être assurée via le sprinklage et des dispositifs indépendants. Les dispositifs communiquent entre eux et déclenchent le compartimentage des locaux.

Le pétitionnaire signale que les émissions majoritaires en cas d'incendie seraient des composés gazeux tels les oxydes de carbone et que des suies pourraient résulter de la combustion partielle d'éléments « indésirables » présents sur les combustibles : présence de traces de colle ou vernis sur le bois déchets ou d'éléments plastiques, métalliques ou de goudrons dans les sous-produits papetiers. Ceux-ci pourraient amener à l'émission de suies contenant des HAP, des métaux ou des dioxines (il s'agit ici du risque de combustion libre des déchets en attente, et non de la combustion maîtrisée dans la CVE dont les fumées sont canalisées, traitées, comptabilisées et caractérisées en suivi continu et/ou par analyses régulières). Les fumées et dans les suies en cas d'incendie sur la centrale de valorisation énergétique : en fonction des caractéristiques des combustibles, L'Ae signale qu'elle a précisé ses attentes en matière d'évaluation de la gravité environnementale des conséquences d'un accident industriel dans son document « les points de vue de la MRAe ».

Les eaux d'extinction incendie seront collectées par le même réseau que celui des eaux pluviales de voiries et stockées dans le bassin de rétention étanche dédié. En cas de départ de feu dans une cellule, le sprinkler se déclenche et engendre la fermeture des vannes d'isolement du bassin étanche, permettant de contenir les eaux d'extinction au sein du site dans le bassin étanche.

Pour autant l'Ae relève :

- l'absence de positionnement vis-à-vis du pipeline CDF Chimie Folkling – Carling, qui fait l'objet de servitudes au PLU de la commune de Farébersviller. La plateforme Georisque indique la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures à l'ouest de la ZAC. L'Ae demande au pétitionnaire de préciser ce point durant la phase de consultation parallélisée ;
- que 2 études constructives ne sont pas jointes au dossier : l'étude foudre (implantation des équipements parafoudre) et l'étude de non-ruine que l'exploitant s'est engagé à produire avant la construction des bâtiments n'ont pas été jointes au dossier.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- ***compléter le dossier par une présentation de l'ensemble des impacts potentiels en cas d'incendie (dans l'air, sur les voies de circulation routière et ferroviaire 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 ;***
- ***compléter sans délai le dossier par une analyse, a minima qualitative, du risque d'envol de brandons et de propagation d'un incendie sur les espaces boisés d'une part et d'autre part sur des installations industrielles voisines et, le cas échéant, d'informer du risque leurs chefs d'établissement ;***

- ***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 ;***
- ***présenter les mesures d'intervention permettant d'éviter la formation de fumées au niveau des axes de circulation proches du site ;***
- ***mettre à disposition du public ces éléments de façon à ce qu'il dispose d'un temps raisonnable pour en prendre connaissance avant la clôture de la consultation ;***
- ***prendre en compte les servitudes liées à la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures à l'ouest de la ZAC ;***
- ***joindre au dossier l'étude foudre et l'étude de non-ruine.***

Metz, le 02 octobre 2026

Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
le président,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Picard'.

Jean Marc Picard