



PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE-CHAMPAGNE-ARDENNE-LORRAINE

STRASBOURG, le **- 9 MAI 2016**

Avis de l'Autorité Environnementale

Le Préfet de Moselle (Direction Départementale des Territoires) et le directeur de l'Agence Régionale de Santé ont été consultés lors de son élaboration.

A – Synthèse de l'avis

L'étude d'impact de la réalisation de la Zone d'Aménagement Concertée Europort, sur les communes de Florange, Illange, Thionville et Uckange, présente une qualité satisfaisante et permet d'appréhender les nombreux enjeux environnementaux du territoire. La démarche d'évaluation environnementale du projet est correctement menée, notamment par une conception du projet axée sur l'évitement des zones les plus sensibles.

Les impacts environnementaux du projet après mise en œuvre de la démarche d'évitement et de réduction restent non négligeables, et sont dès lors compensés par des mesures ambitieuses et proportionnées à l'ampleur du projet. Par ailleurs, le document sera utilement enrichi par la proposition d'un dispositif de suivi plus précis ainsi que l'ajout des études relatives aux trafics et aux déplacements. De manière globale, le dossier d'étude d'impact répond de manière satisfaisante aux remarques émises par l'Autorité Environnementale au stade de la création de la ZAC dans son avis signé le 25/11/2013.

B – Présentation détaillée

1. Présentation générale du projet

Nom du pétitionnaire	Syndicat Mixte Europort
Commune(s)	Florange, Illange, Thionville, Uckange
Département(s)	57
Objet de la demande	Projet d'aménagement de la ZAC Europort Lorraine
Accusé de réception du dossier :	09/03/16

Le dossier de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Europort, soumis à l'analyse de l'autorité environnementale modifie et complète celui qui lui avait été transmis au stade de la création de la ZAC et qui avait fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale en date du 25 novembre 2013.

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

L'emplacement retenu pour la création de la ZAC se situe sur d'anciens terrains industriels au sein du lit moyen de la Moselle entre les villes d'Uckange et de Thionville, sur un territoire profondément transformé par les activités humaines avec notamment l'installation des usines d'Uckange et de Thionville et les deux canalisations de la Moselle.

Le dossier proposé à l'Autorité Environnementale a été entièrement revu sur la forme par rapport au dossier proposé au stade création. Sur le projet lui-même, les modifications intervenues depuis le précédent dossier concernent essentiellement les emprises du projet, qui ont été adaptées à la sensibilité environnementale du territoire, et sont détaillées dans la partie consacrée aux mesures d'évitement dans l'étude d'impact. Les mesures prises pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sont détaillées dans ce nouveau dossier.

Il est à noter que l'Autorité Environnementale a également émis un avis sur le projet de plate-forme trimodale au sein de la ZAC en date du 12 décembre 2013.

Enfin, ce projet de ZAC est inclus dans un programme d'aménagement plus global visant à doter le département de la Moselle d'une plate-forme multimodale multi-sites de transit et d'échange de marchandises. Son objectif global est de développer les échanges commerciaux internationaux en favorisant le fret fluvial en alternative à la route, avec une connexion au réseau ferré.

2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact,

Le document évalué est l'étude d'impact et ses annexes, produites au stade réalisation de la ZAC. Le dossier comporte les compléments nécessaires aux différentes autorisations auquel le projet est soumis ainsi que ceux produits en réponse à l'avis de l'autorité environnementale émis au stade création. L'étude est datée de janvier 2016.

L'étude comporte l'ensemble des rubriques exigées par l'article R 122-5, ainsi qu'une évaluation des incidences Natura 2000, qui conclut à une absence d'impact du projet sur les espèces et habitats qui ont mené au classement des zones Natura 2000 du secteur, en raison essentiellement de leur éloignement. Sur la forme, un renvoi à la carte des zones concernées, présente dans la partie « état initial de l'environnement » de l'étude d'impact, permettrait d'optimiser la lecture de cette partie.

2.1. Articulation avec d'autres projets et documents de planification, articulation avec d'autres procédures

Le dossier propose une démonstration très concise de la compatibilité du projet avec le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération de Thionville (SCOTAT) en indiquant que la réalisation de la ZAC est bien prévue par le document. Toutefois, le Chapitre « Infrastructures et transports » de l'étude d'impact ne prend pas en compte les préconisations du SCOT en termes de desserte, qui précise que pour les grands projets (dont fait partie « Europort »), il est nécessaire d'assurer une desserte adaptée et multimodale qui favorise les « modes doux » ainsi que les transports en commun.

Concernant les documents d'urbanisme locaux, l'étude met en lumière l'état d'avancement des différentes procédures d'évolution des documents d'urbanisme nécessaires à la prise en compte du projet : les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'Illange, Florange, et Uckange doivent ainsi être modifiés afin que les différentes zones économiques existantes puissent permettre l'accueil des activités portuaires prévues dans le cadre de la zone Europort. Concernant le PLU d'Illange, une zone naturelle classée « à protéger » devra être modifiée en zone A1AUX, pour permettre les activités économiques.

L'articulation avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Rhin-Meuse est examinée. Il conviendra toutefois de s'assurer de la compatibilité du projet avec le nouveau SDAGE 2016-2021. Le dossier analyse également le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin ferrifère, et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Enfin un Plan de Prévention des Risques Inondation sur la Vallée de la Moselle s'applique sur le secteur du projet, son analyse est renvoyée à la partie consacrée à l'analyse des impacts sur l'environnement, ce qui est un choix pertinent. Il conviendra toutefois de compléter cette partie avec les éléments permettant de s'assurer de la mise en cohérence du plan

et du projet.

Le projet fait l'objet de plusieurs autorisations administratives, au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées notamment.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux

Au regard des différentes études complémentaires qui ont été menées depuis le dernier avis de l'Autorité Environnementale, l'état initial de l'environnement a été utilement complété sur les thématiques qui avaient soulevé des observations.

Ainsi, au titre des enjeux relatifs aux sites et sols pollués, l'étude géotechnique réalisée en Juin 2013 avait déjà permis d'identifier et préciser la nature des différents remblais anthropiques, issus des nombreuses activités industrielles passées sur le site, avec des zones particulièrement touchées comme l'ancien crassier d'Uckange rendu de ce fait inconstructible, ou concernées par des pollutions plus diffuses, présentant toutefois des concentrations en métaux lourds et goudrons. Mais ces zones polluées ne figuraient sur aucune carte du dossier précédent, ce qu'avait souligné l'avis Ae du 23/11/15. Ces zones sont désormais correctement identifiées par différents schémas proposés dans le dossier. Le dossier précise que des études de sol complémentaires sont encore en cours. Ces enjeux de sols pollués ont un lien direct avec la thématique eau : il convient de rappeler que la nappe s'écoule à faible profondeur et qu'en raison de son accès facile et de bonnes caractéristiques hydrodynamiques, elle représente une ressource fortement exploitée, imposant à la conception du projet le respect strict des normes attachées aux différents périmètres de protection de captage d'eau potable, sur et à proximité du site.

La qualité des eaux souterraine sur cette zone est qualifiée de médiocre, en raison d'importantes pollutions aux nitrates ainsi qu'aux pesticides, liées aux activités agricoles.

Au titre des risques, une grande partie du site est concernée par le risque inondation, et fait l'objet d'un classement en zone rouge des PPRi de Thionville, Florange et Uckange.

Le dossier complète l'analyse qui avait été menée au stade création sur la définition des zones humides selon les critères pédologiques d'une part et relatifs au milieu naturel d'autre part. Ainsi, le dossier est enrichi de cartes permettant de localiser les 34,3ha de zones humides sur le site. L'inventaire des zones humides du SAGE est également pris en compte.

En lien avec l'enjeu milieu naturel, et au titre des continuités écologiques, l'étude d'impact identifie une ceinture verte à préserver autour de la commune de Thionville. Une carte issue du dossier de dérogation espèces protégées permet d'appréhender de manière très complète l'occupation des sols, les différents corridors identifiés au regard des aménagements projetés.

Enfin, l'étude d'impact fournie au stade création de la ZAC a été complétée par une étude des milieux naturels pour la faune et la flore qui identifie la sensibilité particulière du territoire. Les inventaires réalisés dans le cadre du dossier de dérogation espèces protégées ont notamment identifié huit espèces d'amphibiens protégés (dont plusieurs espèces de triton, grenouilles et une espèce de crapaud), six espèces de reptiles, une importante richesse en termes d'avifaune, ainsi que de nombreuses espèces de chiroptères. Pour ce qui concerne la flore, deux espèces végétales protégées en Lorraine ont été recensées : la Vallisnérie (plante aquatique) et le Pigamon des prés (espèce principalement implantée dans les prairies alluviales de la Moselle)

L'étude d'impact procède par la suite à une hiérarchisation des zones portant les enjeux environnementaux les plus forts, au regard des habitats, de la flore et de la faune. Ces éléments, relevés comme manquants dans le premier dossier par l'autorité environnementale, ont été utilement ajoutées aux études, répondant dès lors aux remarques émises.

L'Autorité Environnementale avait également relevé une carence dans les études consacrées aux enjeux santé et commodités du voisinage. En réponse, le dossier développe les thématiques relatives à la qualité de l'air faisant état d'une zone plutôt altérée, notamment s'agissant des concentrations en particules en suspension (PM10) et particules fines (PM2,5). La tendance est toutefois à l'amélioration de la situation. Les mesures ont été prises aux stations de Thionville et Florange. De plus, les mesures réalisées sur le site même mettent en avant une concentration plus importante de polluant le long des axes routiers. Le site est compris dans le

périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère des 3 Vallées, arrêté le 14/08/2015.

Au titre du bruit, les conclusions sont identiques, les différentes voies et en particulier la voie ferrée Metz -Thionville ainsi que la RD 953 longeant l'Europort sont à l'origine de fortes nuisances. L'étude relève des dépassements réglementaires vis-à-vis des habitations en bordure de cette même voie. Les mesures de niveaux sonores ayant été réalisées en période de vacances scolaires (octobre 2015), les résultats ne sont pas entièrement représentatifs de la situation sur le site.

Au titre du milieu humain, des données sur la thématique transports et mobilités sur le secteur sont proposées, la zone étant située à un point stratégique de circulation des marchandises du fait de sa situation à proximité de grands axes de circulation. Le transport routier reste toutefois dominant, concernant 46,6 % du total. La desserte routière du site est également abordée. Le dossier fait référence à une étude de trafic réalisée par le bureau d'étude Iris Conseil mais qui n'est pas annexée au dossier d'étude d'impact.

L'état initial du projet conclut par une synthèse permettant la hiérarchisation des différents enjeux environnementaux sus-visés qui sont :

- la ressource en eau, en lien avec la pollution des sols et le risque d'inondation,
- les milieux naturels ayant recolonisé certaines friches industrielles,
- la santé, la qualité de l'air et le bruit en particulier,
- les déplacements.

2.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

Les impacts potentiels du projet sur l'environnement sont correctement identifiés, à l'issue de la synthèse des enjeux proposée dans l'état initial.

Concernant la ressource en eau, l'enjeu du projet est le maintien de sa qualité et la non aggravation du risque d'inondation. Les travaux de terrassement et de dépollution sont potentiellement source d'impacts importants, en particulier sur la qualité des eaux, notamment du fait de la faible profondeur de la nappe (entre 2 et 3,5 mètres au droit de la zone du projet). Par ailleurs, il est indiqué au dossier que les infrastructures routières tout comme le trafic fluvial peuvent participer de la pollution des eaux souterraines, notamment pour ce qui concerne les métaux lourds, fuites ou rejets de carburants. Enfin, il faut noter que ces impacts sont tempérés par le fort taux d'imperméabilisation des sols qui limite l'infiltration.

Au regard de la présence d'habitats naturels ayant recolonisés certaines friches industrielles, les impacts potentiels sont liés essentiellement à leur destruction par la mise en œuvre de certains aménagements. Par ailleurs, le projet a potentiellement des impacts sur les continuités écologiques.

Enfin, s'agissant du cadre de vie et de la santé, le projet a potentiellement un effet aggravant sur une zone déjà altérée sur les thématiques air et bruit, dans une zone particulièrement urbanisée et dont les axes routiers sont chargés.

2.4. Mesures correctrices (éviter, réduire, compenser) et dispositif de suivi

Le précédent avis de l'Autorité Environnementale notait globalement que le manque de définition des projets à mettre en œuvre ne permettait pas, à l'époque, une analyse complète des impacts et mesures correctrices.

Dans le dossier d'étude d'impact, les enjeux liés à l'eau, en lien avec les sites et sols pollués sont correctement appréhendés tant en phase chantier qu'en phase exploitation. Les zones de protection des captages AEP seront protégées par une imperméabilisation des surfaces potentiellement génératrices de pollution (voirie, activités). Une purge des poches de pollution risquant d'avoir un impact sur la nappe souterraine sera réalisée dans et hors des périmètres de protection de captage.

Toutefois, l'avis d'un hydrogéologue agréé, dont dépendra la faisabilité du projet, devra être sollicité concernant la zone « Parc à fonte », située dans le périmètre de protection éloignée des captages exploités par le Syndicat Intercommunal des Eaux de Florange, dont la Déclaration d'Utilité Publique est en cours. Par ailleurs, les investigations encore en cours devront être menées à leur terme et complétées par un plan de gestion et une analyse des risques résiduels afin de préciser l'appréciation des impacts et proposer en réponse des mesures adaptées. Ces mesures sont nécessaires pour supprimer toute menace d'impact sanitaire et donc garantir la compatibilité du site avec son nouvel usage envisagé.

La gestion des eaux pluviales comme des eaux usées est correctement décrite. Les équipements choisis sont appropriés aux enjeux du site.

Concernant la thématique inondation, le dossier fait état de projets de remblais à réaliser en zone inondable, afin de placer le rez-de-chaussée des bâtiments au-dessus de la cote de crue de référence identifiée dans le PPRi. Ces remblais devront être compensés par un volume équivalent de déblais à proximité, pour redonner à la Moselle l'espace pris à l'expansion de ses crues. Les volumes de remblais sont estimés à 188 000m³, pour des déblais compensatoires de 250 000m³. Toutefois, la compatibilité des zones identifiées avec les PPRi des différentes communes méritera d'être précisée, notamment pour le déblai de 160 000m³ identifié en zone 1 qui est comprise dans une zone blanche du PPRi d'Illange¹. De plus, cette zone devra être rendue inondable alors qu'elle ne l'était pas précédemment, ce qui implique une révision du PPRi. Au regard de la complexité d'une telle révision, le dossier aurait gagné à présenter des localisations alternatives pour cette zone de déblai ou a minima l'absence d'alternative. De manière générale, la description des mesures prévues et la démonstration de leur efficacité pour répondre aux impacts potentiels en termes d'inondation devra être enrichie afin de garantir la non aggravation du risque inondation identifié dans l'état initial.

Au regard des impacts sur les zones humides, le dossier d'étude d'impact annonce, en application de la démarche « éviter, réduire, compenser » la préservation de 21,6 ha de zones humides (mesures d'évitement), la destruction de 6,4 ha de zones humides (analysées comme présentant une fonctionnalité moindre). Il est prévu selon l'étude une compensation par restauration/création de 10,8 ha de zones humides à proximité du Marais de Maison Neuve et de la Moselle. Ces volumes de compensation sont satisfaisants. Cependant, le dossier gagnerait à énoncer clairement quelles compensations sont attachées à quelles autorisations. Pour exemple, des zones qui doivent servir de compensation aux remblais en zone inondable sont annoncées comme également de futures zones humides : il convient dès lors de démontrer au sein de l'étude l'efficacité environnementale de la mesure au regard des différents enjeux.

S'agissant des impacts sur le milieu naturel, habitats et espèces protégées, la conception du projet a permis de préserver la majeure partie des zones considérées comme sensibles, et en particulier la zone du Marais de Maison Neuve, milieu humide abritant de nombreuses espèces floristiques et faunistiques. Les impacts résiduels résultent de l'urbanisation de plusieurs hectares d'espaces constitués d'anciennes friches industrielles recolonisées qui abritent reptiles et avifaune des milieux ouverts ainsi que quelques plantes rares. Les mesures de compensation sont décrites et issues du dossier de dérogation espèces protégées, en cours d'instruction. Ce dossier a toutefois recueilli l'avis favorable du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) en date du 26 juin 2015. Ces mesures consistent essentiellement à créer et améliorer des zones favorables à l'accueil des espèces impactées. Là encore, l'identification des mesures de compensation par rapport aux différentes autorisations administratives auquel le projet est soumis manque de clarté. Les continuités écologiques font l'objet de mesures d'évitement.

Un paragraphe transversal reliant ces différents enjeux à la problématique des sites et sols pollués apportera également une plus-value à l'étude.

Enfin, si quelques mesures, relevant essentiellement de bonnes pratiques, sont avancées dans le dossier sur les enjeux relatifs aux trafics, aux déplacements et en conséquence à la qualité de l'air et au bruit, des données relatives au trafic sur l'ensemble du secteur permettront d'enrichir ces mesures pour les rendre plus efficaces.

¹ Pour une compensation dans une telle zone, le volume de terrain situé au-dessus de la cote de crue de référence n'est pas pris en compte. Seul le volume des terrains situés entre le niveau de la cote de crue de référence et le niveau du terrain après décaissement peut être comptabilisé.

Le dispositif de suivi proposé dans l'étude d'impact est à ce stade encore trop peu détaillé. Il méritera d'être enrichi, en particulier par les éléments chiffrés et des engagements issus des différentes procédures administratives (dossier loi sur l'eau, dérogation espèces protégées), afin de garantir l'efficacité des nombreuses mesures de compensation envisagées, notamment pour celles relatives aux milieux naturels et zones humides, qui sont techniquement difficiles à mettre en œuvre.

2.5. Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

Les principales solutions qui ont été envisagées pour le projet sont clairement détaillées dans l'étude d'impact. La démarche d'évitement qui a conduit aux choix définitifs est mise en avant de manière efficace et pédagogique. Il faut préciser notamment que les emprises du projet ont été légèrement réduites ou redessinées de manière à ne pas avoir d'impact négatif sur les zones identifiées comme les plus sensibles. Le choix de faire apparaître la chronologie des études permet d'appréhender de manière concrète les principes qui ont guidé la conception du projet.

2.6. Résumé non technique

Le résumé non technique reprend fidèlement l'étude d'impact. Il comporte une carte de la proposition d'aménagement retenue qui permet une bonne compréhension du projet, ses impacts, et les mesures correctrices qui y sont associés.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet

Le projet de réalisation de la ZAC pour l'aménagement de la zone Europort a potentiellement des impacts importants sur l'environnement, de par la nature même de ce projet de grande ampleur, et parce qu'il s'implante sur une zone présentant une forte sensibilité environnementale.

Pour une prise en compte optimale de l'environnement dans l'élaboration de ce projet qui a pour objectif de faciliter la multi modalité dans le transport de fret au sein d'une zone dont les axes routiers sont particulièrement fréquentés, l'Autorité Environnementale recommande d'intégrer au dossier l'étude de trafic évoquée, afin de mesurer plus précisément l'impact du projet sur les conditions de circulation, la sécurité des déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air et de déterminer les mesures compensatoires qui devront être intégrées au projet. Cette étude, mentionnée dans le dossier mais non jointe, doit être validée par les gestionnaires des voiries susceptibles d'être impactées par le projet.

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

Enfin, une réflexion pourra utilement être engagée avec le maître d'ouvrage de la ZAC pour formaliser dans les documents d'urbanisme des communes les prescriptions qui visent à mutualiser certains aménagements (espaces verts, stationnements, zones de tri des déchets, gestion de l'eau ...), permettre l'utilisation de matériaux éco-responsables, l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, etc. Une charte pourrait également être élaborée à l'échelle de la ZAC pour inciter les futures entreprises à s'engager dans un plan de mobilité visant à limiter l'utilisation de la voiture individuelle, et à promouvoir la mise en place de solutions alternatives .

Au regard des autres enjeux environnementaux (ressource en eau, inondation, biodiversité), les études proposées à l'appui de ce projet font état d'une démarche d'évaluation environnementale appropriée garantissant une bonne prise en compte de l'environnement, en privilégiant l'évitement des impacts par la préservation des zones les plus sensibles.

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

Le Préfet de Région,



Stéphane FRATACCI