

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Décembre 2022

Projet AREFIM GE

METAL PARK® - Lots A et B
Zone Industrielle du Port

Hagondange (57 300) – Talange (57 525)

**Mémoire en réponse à l'enquête
publique
Avis mairie Marange-Silvange**



19 Bis avenue Léon Gambetta
92120 Montrouge

T+33 1 46 94 80 64

www.b27.fr
contact@b27.fr

Avis du conseil municipal de la ville de Marange-Silvange

La situation du projet

L'étude mentionne que *« la première habitation est à environ 500 m à l'Est, à Talange et à Marange-Silvange, que la RD112F est à environ 300 m à l'Ouest. »*

Notre commune n'est pas à l'Est mais à l'Ouest ! Si la RD112F est à environ 300 m à l'Ouest et que Talange est à environ 380 m à l'Est dans l'étude du projet NEUTRAVAL, alors la RD112F ne peut pas être à environ 300 m à l'Ouest pour le projet AREFIM !

La première habitation est située à l'Est du projet à 500 mètres et le parc WALYGATOR à 650 mètres.

L'aire d'accueil des gens du voyage, implantée à moins de 200 mètres à l'est, accueille une population importante tout au long de l'année et particulièrement dans la période estivale. Ces habitants, qui restent des êtres humains même si les études les oublient, évoquent avec véhémence le caractère trop souvent dégradé des zones où sont implantées les aires d'accueil. Ont-ils été oubliés délibérément ? Les montagnes russes du parc WALYGATOR sont, elles aussi, situées à moins de 200 mètres de l'implantation projetée !

Dans le cadre du projet AREFIM GE, nous n'avons à aucun moment mentionné que la commune de Marange-Silvange était à l'Est du site, ni que la RD112F était à 300m à l'Ouest du projet.

Les montagnes russes d'un parc d'attraction ne peuvent pas être considérées comme une zone d'habitation et n'ont donc pas été considérées comme telle dans l'étude d'impact.

Concernant l'aire d'accueil des gens du voyage, elle a bien été prise en compte comme une zone à émergence réglementée dans la modélisation des niveaux sonores du site en exploitation (ZER n°3) :



Vue 3D de la modélisation CADNNA avec les points de calcul

Période de JOUR

ZER	Impact du projet	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Emergence calculée (ambiant – résiduel)	Emergence autorisée	Conformité
ZER1 TALANGE à 500m	33.5	41.0	41.5	0.5	6.0	Oui
ZER 2 MARANGE à 550m	34.5	44.5	45.0	0.5	5.0	Oui
ZER 3 AIRE D'ACCUEIL à 200m	39.5	44.5	45.5	1.0	5.0	Oui

Période de NUIT

ZER	Impact du projet	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Emergence calculée (ambiant – résiduel)	Emergence autorisée	Conformité
ZER1 TALANGE à 500m	32.5	37.5	38.5	1.0	4.0	Oui
ZER 2 MARANGE à 550m	34.0	40.5	41.5	1.0	4.0	Oui
ZER 3 AIRE D'ACCUEIL à 200m	37.5	40.5	42.5	2.0	4.0	Oui

Le périmètre du projet

L'aménageur ne propose pas de solutions alternatives dans son choix parmi différents sites possibles. Nous nous rallions pleinement de ce point de vue à l'avis de l'autorité environnementale.

Comme précisé dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à la MRAE, les prestataires logistiques recherchent actuellement des bâtiments présentant une surface importante de manière à rationaliser leur coûts structurels (coûts d'entretien, de maintenance, optimisation des chargements PL, etc).

Le terrain se situe dans une zone clairement identifiée comme un espace dédié au développement économique et logistique. Par ailleurs, le terrain est disponible et prêt à être aménagé, ce qui constitue un atout de poids dans le choix de la localisation. Il est également important de rappeler que ces terrains sont des anciennes friches issues de l'industrie. Cela en fait donc un lieu propice pour y exercer une nouvelle activité industrielle.

De plus, il s'avère qu'il n'existe aucune offre de terrains constructibles de près de 24 hectares permettant de réaliser deux entrepôts de 86 000 et 42 000 m² dans ce secteur géographique à proximité des autoroutes A4 et A31. C'est pour cela qu'aucune solution de substitution n'a été envisagée pour l'emplacement, les activités conduites par l'entreprise étant des activités de service répondant à un besoin de ses clients.

Il convient aussi de signaler que la nature du projet a changé. Lors de la présentation de celui-ci aux élus le 20/03/2021, l'aménageur se proposait d'utiliser les quatre lots (ABCD) dans le cadre du projet METAL PARK. Les lots C et D, situés dans le périmètre aménageable, ont changé de destination initiale et correspondent aujourd'hui à la création d'un pôle de restauration et d'un parc aménagé au lieu d'une salle de sport et d'un espace important dédié aux EnR.

La ville de Marange-Silvange avait exprimé de façon verbale d'abord, puis écrite, son intention d'implanter sur ces parcelles d'autres infrastructures. Nous avons sollicité le 10 mars 2022 par courrier (copie ci-jointe), l'Etablissement Public Foncier du Grand Est (EPFGE) qui nous informait que les services du SMEAFI allaient convenir avec notre commune des modalités de mobilisation de ce foncier en lien avec notre projet. Nous n'avons jamais été sollicités !

La description très vague des projets envisagés sur ces deux lots et l'absence de réponse à notre sollicitation nous invitent à contester la cession de ce foncier à l'aménageur. Nous exercerons donc notre droit de préemption.

L'aménageur s'était par ailleurs engagé à organiser des permanences d'information dans les communes riveraines pour répondre aux questions des habitants. Malheureusement, aucune réunion n'a eu lieu à Marange-Silvange et nous ignorons si des présentations publiques ont été faites dans les autres communes impactées.

Les activités qui seront présentes sur les lots C et D du METAL PARK ne sont pas encore définies. Le projet de ces deux zones est toujours en cours de réflexion.

Le pétitionnaire a réalisé une étude d'impact prenant en compte les deux projets de bâtiments qui font l'objet d'un avis commun de l'Autorité Environnementale. Cependant, le cumul de ces projets dont on ne mesure jamais l'impact additionnel porte incontestablement un risque environnemental majeur aggravé par la grande proximité de l'ensemble des unités.

Ce cumul, considéré une fois encore de manière globale a, par ailleurs, un impact fort sur l'atteinte des objectifs SDAGE en termes de gestion des eaux pluviales et de consommation en eau.

La taille importante des bâtiments projetés limite les espaces préservés de report pour la faune y compris durant la phase des travaux.

L'établissement EG Log est en activité et a été pris en compte dans l'analyse de l'état initial du site.

En partie 4.18 de l'étude d'impact commune aux deux bâtiments, il est bien indiqué que :

« Le groupe BECK, propriétaire de l'établissement EG Log a informé AREFIM GE qu'il travaillait sur le développement de plusieurs projets sur la Zone Industrielle du Port.

- *Le projet NEUTRAVAL : il s'agit d'un projet portant sur la neutralisation de déchets amiantés par un procédé physico – chimique dans un laboratoire de recherche et développement.*

Ce laboratoire est projeté dans la partie Nord-est de la Zone Industrielle du Port.

- *Le projet METHALANGE : il s'agit d'un site de production de bio méthane permettant la valorisation des biodéchets issus des collectivités environnantes, dont la COMCOM des Rives de Moselle, la valorisation des matières végétales produits par les agriculteurs locaux et la valorisation des déchets verts issus des déchetteries locales et les déchets animaliers du zoo d'Amnéville.*

Ce bio-méthanisateur sera implanté à la limite Sud-est de la Zone Industrielle du Port.

- *Le projet d'embranchement ferroviaire de la plateforme multimodale exploitée par EG LOG au réseau ferré du sillon mosellan, sur l'axe Benelux-France Sud Europe. »*

En partie 4.18 de l'étude d'impact, nous avons étudié les effets cumulés de ces trois projets et des deux bâtiments projetés par AREFIM GE objets de la présente étude sur les enjeux environnementaux du territoire.

S'agissant du bruit, l'étude précise que « les poids lourds, principale source de bruit, pourraient accéder au site depuis les A4 et A31 puis par la RD112D sans traverser des zones d'habitation ». Le seul accès à la zone reste la RD 112 F, et celle-ci longe les habitations du quartier de Seilles Andenne d'une part, et l'aire d'accueil des gens du voyage d'autre part.

Une modélisation des niveaux sonores attendus en exploitation a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du projet. Elle conclue en l'absence d'émergence des niveaux sonores dans les zones à émergence réglementées voisines.

Période de JOUR

ZER	Impact du projet	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Emergence calculée (ambiant – résiduel)	Emergence autorisée	Conformité
ZER1 TALANGE à 500m	33.5	41.0	41.5	0.5	6.0	Oui
ZER 2 MARANGE à 550m	34.5	44.5	45.0	0.5	5.0	Oui
ZER 3 AIRE D'ACCUEIL à 200m	39.5	44.5	45.5	1.0	5.0	Oui

Période de NUIT

ZER	Impact du projet	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Emergence calculée (ambiant – résiduel)	Emergence autorisée	Conformité
ZER1 TALANGE à 500m	32.5	37.5	38.5	1.0	4.0	Oui
ZER 2 MARANGE à 550m	34.0	40.5	41.5	1.0	4.0	Oui
ZER 3 AIRE D'ACCUEIL à 200m	37.5	40.5	42.5	2.0	4.0	Oui

La desserte

Malgré les possibilités exceptionnelles offertes par le site et la nature de l'activité envisagée, rien n'est fait pour favoriser la multimodalité (raccordement ferré et fluvial). Le mémoire déposé en réponse à la MRAE ne porte aucun engagement formel sur la mise en œuvre opérationnelle de solutions multimodales.

L'approvisionnement se fera donc exclusivement par poids lourds avec, une fois encore, un risque grave s'agissant partiellement du transport de résidus désamiantés. Pour apprécier la nuisance à sa juste valeur, il convient d'appréhender avec précision le volume global de résidus transportés qui excédera le volume des seuls résidus amiantés faisant l'objet de recherche.

La desserte et l'approvisionnement du site se feront par la voie rapide 112F. Pour mémoire, cette voirie avait pour objectif initial de « stocker » les véhicules des personnes se rendant sur le site d'Amnéville lors de manifestations importantes (concerts, festivals, rencontres sportives.....) pour éviter les encombrements souvent constatés à la sortie autoroutière de Marange-Silvange, voire même de l'autoroute où des remontées de file sur la voie d'urgence étaient régulièrement constatées.

Aujourd'hui, cette valeur d'usage perdure puisque la redynamisation du site d'Amnéville est largement engagée. On ne peut ignorer non plus, l'installation à 3 km au sud du projet du nouvel hôpital Claude Bernard. La confrontation du trafic endogène de la commune et de la zone (en poids lourds en particulier), qui augmente avec les accroissements de circulation induits par les développements précités projetés, nous laisse à penser que le trafic routier a été largement sous-estimé.

Concernant la multimodalité, son étude fait l'objet d'un paragraphe spécifique de l'étude d'impact : paragraphe 6.1.2 *Multimodalité*.

Il y est précisé que la Zone Industrielle du Port a pour projet de développer un mode de transport multimodal au travers des différentes activités et bâtiments qui seront mis en place sur la zone.

Desserte ferroviaire :

L'objectif premier de la Zone Industrielle du Port est le raccordement ferroviaire de la plateforme multimodale de la ZIP au réseau ferré du sillon mosellan, sur l'axe Benelux – France Sud Europe.

Ce projet est actuellement en cours d'étude et en consultation avec la SNCF. La construction de ce raccordement permettra d'anticiper la problématique des délais de traitement proposés par la SNCF, non compatibles avec les contraintes de production industrielle.

Le groupe BECK, propriétaire de la ZIP, accorde une grande importance à la diminution des émissions de CO2 engendrées par ses activités. Ce projet de liaison ferroviaire entre pleinement dans les objectifs de la ZIP.

Les entrepôts AREFIM GE objets de la présente étude pourront bénéficier du raccordement ferroviaire projeté par le Groupe BECK sur la Zone Industrielle du Port.

Un système de navettes internes pourra être mis en place entre la plateforme multimodale de la ZIP et les entrepôts AREFIM GE afin de permettre le transport ferré des marchandises en réception et/ou en expédition.

Desserte fluviale :

Concernant le trafic fluvial, le site se situe dans une zone où des infrastructures sont déjà existantes. La société EGLOG utilise déjà le canal des Mines de Fer de la Moselle pour le transport par barges des déchets de chantier qui sont triés et valorisés sur la Zone Industrielle du Port. Le Groupe BECK a pour objectif de favoriser le transport de marchandises par voie fluviale à travers ses différents projets et ainsi de développer des infrastructures en fonction des futurs projets qui seront mis en place sur la zone.

Un système de navettes internes pourra être mis en place entre la plateforme multimodale de la ZIP et les entrepôts AREFIM GE afin de permettre le transport fluvial des marchandises en réception et/ou en expédition.

Desserte routière :

Le METAL PARK® est situé en bordure de la route départementale D112F qui permet de rejoindre les autoroutes A4 et A31 en moins de dix minutes.

Selon le dossier, si « *le projet n'impacte pas de manière substantielle le trafic dans le périmètre considéré (le long de la RD 112F et plus particulièrement l'échangeur A4)* », l'étude jointe dans le dossier n'analyse pas le cumul de trafic routier avec l'activité existante de la zone et l'activité des projets en cours. Une fois encore, elle n'inclut notamment pas les trafics apportés par les autres projets annoncés par l'aménageur de la zone, et en particulier l'aménagement paysager de la butte et de son belvédère qui pourrait entraîner un flux de promeneurs.

Par ailleurs, l'absence de réponse aux différentes demandes de notre commune quant à la réalisation d'une seconde étude de trafic, étude actualisée (la seule étude ayant été réalisée en décembre 2020 en pleine période COVID) ne représentant pas le trafic habituel sur cette voie et prenant en compte le cumul des trafics qu'aura à subir la RD112F, nous interpelle !

Il n'y a pour l'heure, aucune desserte de la zone en transports collectifs. Le premier arrêt disponible, peu desservi, est situé à 800 mètres au nord sur le ban communal d'Hagondange.

Le projet proposé ne prévoit aucune alternative en termes de déplacement, majorant donc significativement le coût carbone de cette opération.

Une étude complémentaire a été faite par la société EGIS à la demande de la DREAL. En effet, la première étude avait été réalisée durant la période de COVID-19. Ainsi, de nouveaux comptages ont été effectués en septembre 2021 et sont inclus dans les annexes de l'étude d'impact commune aux deux projets. Cette étude de trafic mise à jour est donc disponible dans les deux dossiers de demande d'autorisation.

L'accessibilité du site

Rien, rien n'a été prévu. Une réunion organisée en catastrophe le 03/11/2022 a conduit à faire un constat déplorable sur les conditions d'accès à la zone et de poser d'éventuelles propositions de solutions.

Selon l'étude, « *il est envisagé un trafic journalier de 400 poids lourds (site A = 275 poids lourds, site B = 125 poids lourds) et 440 véhicules légers (site A = 235, site B = 205)* », soit un trafic entrée et sortie de 800 poids lourds et 880 véhicules légers par jour. Il ne s'agit là que du trafic induit par le projet auquel il convient d'ajouter le trafic endogène actuel de la zone. Notons que les confrontations d'usage sont multiples : poids lourds en livraison, personnel et clients des entreprises implantées sur la zone, caravane des gens du voyage, piétons et cyclistes utilisateurs de la voie verte, éventuels visiteurs de la zone belvédère qui croisent l'unique voirie d'accès à la zone dans des conditions de proximité et de sécurité désastreuse... Nous sommes à plusieurs reprises passés près du pire conduisant le Maire de Marange-Silvange à dégager sa responsabilité en cas d'accident (courrier du Président de la Communauté de Communes Rives de Moselle et plan de la piste cyclable, ci-annexés).

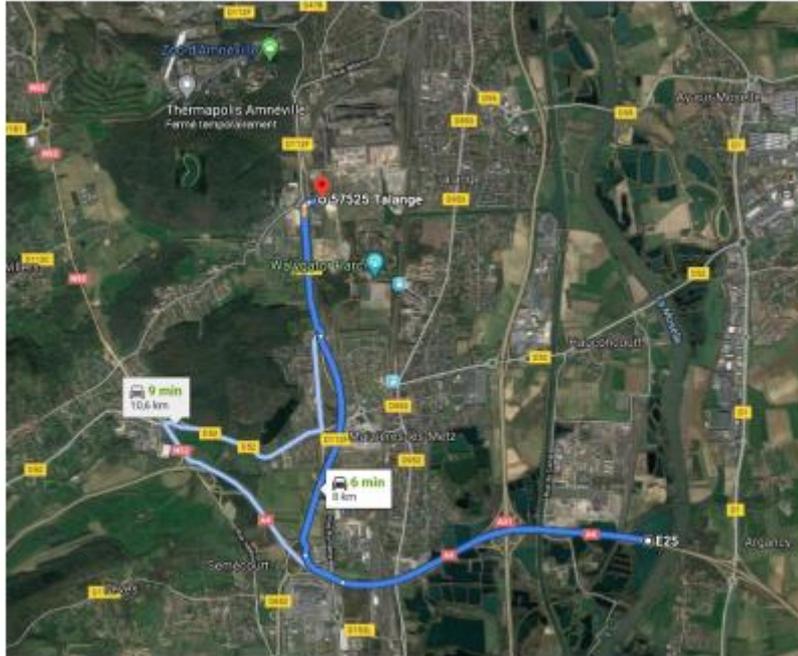
L'unique accès au site (entrée située sur le ban de la commune de Marange-Silvange) n'est pas dimensionné, ni même sécurisé pour un tel trafic. Il n'est fait état nulle part d'un plan de circulation interne à la zone malgré le transit de matière dangereuse.

Il est inadmissible de vouloir développer un projet sans avoir au préalable posé en sécurité les conditions d'accessibilité et de circulation de celui-ci.

L'accès aux deux sites se fera directement par la D112F depuis un giratoire assurant la desserte du METAL PARK®.

La D112F permet de rejoindre soit l'A4 soit l'A31, situées toutes deux au Sud du projet.

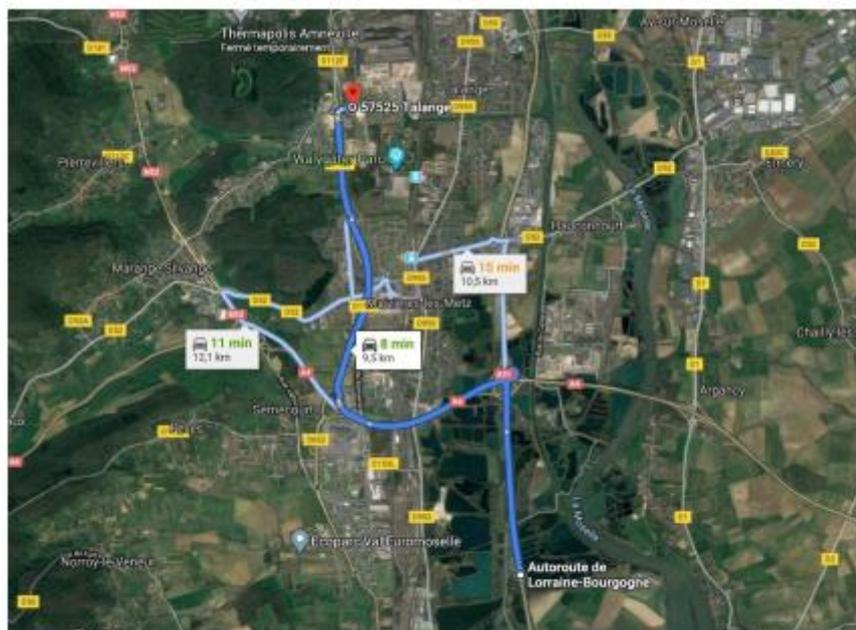
Les accès routiers à l'établissement sont décrits dans l'étude d'impact.



Accès au site depuis la partie Est de l'autoroute A4



Accès au site depuis la partie Ouest de l'autoroute A4



Accès au site depuis la partie Sud de l'autoroute A31

Le site est accessible depuis la RD112F depuis un giratoire dont le fonctionnement a fait l'objet d'une étude trafic par la société EGIS.

Pointe du matin

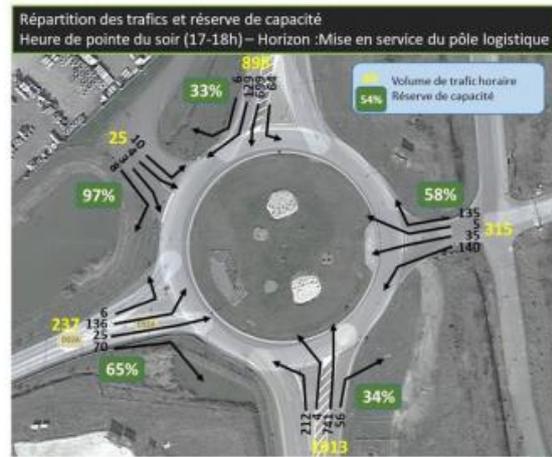
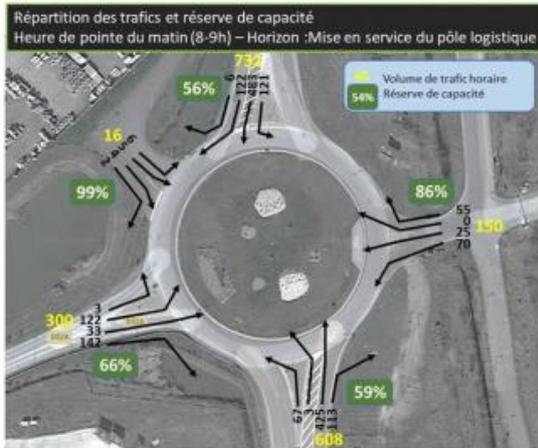
A la pointe du matin, la génération induite par la mise en service des deux bâtiments de la zone logistique est complètement absorbable par le giratoire.

Les réserves de capacité restent importantes puisqu'elles sont toutes supérieures ou égales à 55%.

Pointe du soir

A la pointe du soir, malgré des flux qui deviennent conséquents, le giratoire continue à absorber l'ensemble des flux.

Sur la D112F, les réserves de capacité dépassent les 30%... Cela représente des taux très acceptables en heures de pointe.



Aucun risque de saturation du rond-point n'a été identifié dans l'étude trafic de la société EGIS annexée à l'étude d'impact du projet.

A l'intérieur des sites METAL PARK, un plan de circulation sera mis en place par l'exploitant.