



Mission régionale d'autorité environnementale

**Bourgogne-Franche-Comté**

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
de Bourgogne-Franche-Comté  
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier  
à vocation logistique dit projet « GF8 »  
sur le territoire de la commune de Sens (89)**

n°BFC-2020-2737

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La société PANHARD Développement<sup>1</sup> a déposé une demande de permis de construire pour le projet de création d'une plate-forme logistique sur le territoire de la commune de Sens dans le département de l'Yonne (89).

La société a également sollicité une demande d'autorisation environnementale pour le même projet au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

En application du code de l'environnement<sup>2</sup>, le présent projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance des impacts de ce dernier. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact qui est jointe au dossier de demande d'autorisation. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet et à éclairer le public, il constitue un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) a été saisie du dossier de demande d'avis par la communauté d'agglomération du Grand Sénonais, instructeur du permis de construire.

Les modalités de préparation et d'adoption du présent avis sont les suivantes :

La DREAL a transmis à la MRAe de BFC un projet d'avis en vue de sa délibération.

Cet avis a été élaboré avec la contribution de l'agence régionale de santé (ARS), de la direction départementale des territoires (DDT) de l'Yonne. L'agence régionale de santé (ARS) a été consultée et n'a pas émis d'avis.

Au terme de la réunion de la MRAe de BFC du 15 décembre 2020, tenue en visioconférence avec les membres suivants : Monique NOVAT membre permanent et présidente, Joël PRILLARD membre permanent, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI et Bernard FRESLIER, membres associés, l'avis ci-après est adopté.

*Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 22 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

1 Cette société est spécialisée dans l'investissement et le développement de plate-formes logistiques au bénéfice d'une large clientèle du domaine de la logistique et du transport.

2 articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement issus de la transposition de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

# Synthèse de l'avis

Le projet « GF8 » consiste en la création d'une plateforme logistique sur des terrains actuellement exploités en grandes cultures, d'une superficie de l'ordre de 40 ha, avec la construction de 2 bâtiments, de voiries, d'aires de stationnement, de bassins de rétention, d'espaces verts, la création d'un giratoire d'accès et d'une clôture entourant le site. Les activités du site doivent permettre la création de plus de 2000 emplois et généreront une augmentation notable du trafic journalier.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe sont l'artificialisation des sols en termes de consommation d'espaces, de gestion de l'eau et de biodiversité, la lutte contre le changement climatique, l'intégration paysagère et la préservation du cadre de vie.

La MRAe recommande principalement :

- ✓ Sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale :
  - de présenter de manière synthétique les enjeux du territoire d'implantation, les impacts du projet sur l'environnement ainsi que le programme de mesures correctrices associé ;
  - de détailler la partie relative à la messagerie dans l'étude d'impact du projet, ainsi que les mesures ERC en phase travaux (véhicules, gestion des déblais-remblais, etc.) ;
  - d'étayer la justification du choix du site à une échelle supra communale ;
  - d'étoffer l'analyse des effets cumulés au regard des autres projets d'aménagement locaux, du transport routier de marchandises et du développement de l'usage du numérique liés au e-commerce ;
  - de présenter un bilan carbone du projet et de ses activités à l'échelle de la zone de chalandise en proposant des mesures contribuant à limiter leur empreinte carbone, en particulier en approfondissant les possibilités de connexion multimodale avec la plateforme de Gron ;
- ✓ sur la prise en compte de l'environnement :
  - de préciser les mesures ERC agricoles en lien avec les acteurs locaux ;
  - de s'assurer de la faisabilité technique du dispositif de gestion des eaux pluviales, en justifiant notamment le respect de la loi énergie-climat (art. 47.1) sur la perméabilité des parkings et en précisant l'aléa inondation sur la RD606 en cas d'événements pluvieux majeurs ;
  - de compléter les prospections faunistiques en été, d'élaborer un document de gestion extensive des espaces végétalisés et de prévoir des passages à petite faune dans les clôtures ;
  - de porter la surface minimale de panneaux photovoltaïques en toiture à 30 % dans le respect de la loi énergie-climat (art. 47.3), d'inscrire les bâtiments dans les objectifs de la réglementation thermique 2020 et d'étudier l'installation d'ombrières photovoltaïques au niveau des aires de stationnement ;
  - de définir un plan de déplacement d'entreprise (PDE) ambitieux et d'améliorer l'aménagement de la desserte du site par les modes doux de circulation (modes actifs et transports en communs) ;
  - d'étoffer l'étude acoustique et les mesures associées, en particulier concernant les risques sanitaires pour les employés et la gêne sur les bâtiments les plus proches du site.

Les recommandations émises par la MRAe pour améliorer la qualité du dossier et la prise en compte de l'environnement pour ce projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.

# Avis détaillé

## 1- Contexte et présentation du projet

La société PANHARD Développement souhaite implanter deux bâtiments industriels sur un terrain de 396 840 m<sup>2</sup> (39,68 ha) sur la frange nord de la zone d'activités des Vauguilletes sur le territoire de la commune de Sens (Yonne). Ce terrain est relié par les RD 46 et 606 aux autoroutes A19 et A5 en une dizaine de minutes.

Le premier lot, objet du présent permis de construire et d'une superficie de 326 151 m<sup>2</sup> (32,62 ha), doit accueillir un bâtiment à usage d'entrepôt, d'activités et de bureaux sur une superficie totale de plancher de 146 745 m<sup>2</sup> divisé en douze cellules de stockage. Les dimensions du bâtiment sont les suivantes : emprise au sol de 106 975 m<sup>2</sup> ; longueur de 478 m ; largeur de 263 m et hauteur de 18,90 m.

Le second lot, d'une superficie de 70 689 m<sup>2</sup> (7,07 ha) qui fera l'objet de demandes d'autorisations ultérieures, doit accueillir une messagerie permettant l'envoi des colis stockés dans l'entrepôt. La surface de plancher sera de 25 000 m<sup>2</sup> environ.



### Projet GF8 : entrepôt et messagerie (extrait de l'étude d'impact)

Il est envisagé la présence, en période de pointe, de 675 personnes par équipe, sur la base de deux équipes par jour dans l'entrepôt et de 150 personnes dans les bureaux. Pour la messagerie, il est envisagé la présence d'environ 65 personnes dans le bâtiment ainsi qu'une vingtaine de personnels administratifs.

Sur ce constat, le trafic de véhicules légers est estimé à 2700 mouvements par jour pour l'ensemble du site ainsi que 970 mouvements poids lourds. Ces mouvements seront facilités par l'aménagement d'un giratoire sur la RD 46.

Sur site, les dispositions sont prévues pour réserver les dégagements nécessaires au stationnement, aux manœuvres et aux opérateurs de livraison des poids lourds. Il est prévu deux espaces d'attente pour les poids lourds (60+30 places). Pour les véhicules légers, il est prévu un espace de stationnement de 1 200 places, dont 60 équipées de chargeurs électriques et 24 à destination des personnes à mobilité réduite. La surface

totale des voiries est d'environ 12,27 ha.

Afin de gérer les eaux pluviales du projet, le porteur de projet prévoit la création de plusieurs bassins de rétention et de bassins d'infiltration. Les surfaces sont respectivement de 5 808 m<sup>2</sup> et 15 095 m<sup>2</sup>.

Les espaces verts libres de construction représentent 12,67 ha.

Il est prévu l'implantation de 9 458 panneaux photovoltaïques au niveau des cellules<sup>3</sup> N12B, N3B, N12A et N13A pour une surface totale de panneaux de 16 650 m<sup>2</sup> et une puissance estimée à 3,22 MWc.

## 2- Principaux enjeux environnementaux du projet

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet. Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- **L'artificialisation des sols** : le projet va modifier l'occupation des sols sur 40 ha de terrains de grandes cultures agricoles, avec une imperméabilisation des sols de près de 25 ha, conduisant à des impacts en termes de consommation d'espaces, de gestion de l'eau et de biodiversité à prendre en compte ;
- **La lutte contre le changement climatique** : l'implantation du projet logistique et les activités d'e-commerce liées au transport de marchandises et au numérique ont une empreinte carbone qu'il convient d'analyser en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de performance énergétique. Étant donné le nombre d'employés sur le site, les mobilités sont à considérer tout particulièrement ;
- **L'intégration paysagère et la préservation du cadre de vie** : le projet se situe à l'entrée de la ville de Sens, à proximité de zones habitées ou fréquentées par le public. Les enjeux d'intégration paysagère et de limitation des risques et nuisances, en phase travaux et en phase d'exploitation, sont à prendre en compte.

## 3- Analyse du caractère complet et de la qualité des informations contenues dans l'étude d'impact

### 3.1 Organisation, présentation du dossier et remarques générales

L'autorité environnementale a analysé essentiellement le document intitulé étude d'impact, document de 700 pages, daté du 14/09/2020, comprenant le résumé non technique (RNT) (12 pages) ainsi que sept annexes regroupant le plan de masse et les études thématiques (étude habitat-faune-flore, étude acoustique, étude de circulation et d'accessibilité, note hydraulique, étude de pollution des sols, étude géotechnique). Une analyse des pièces constitutives du permis de construire a été menée selon les besoins.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales visées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle apparaît proportionnée au projet par rapport aux thématiques abordées.

L'étude d'impact assemble les données compilées par les diverses études thématiques sans apporter de plus-value. Ainsi, le dossier énonce les enjeux afférents à l'aire d'étude sans mener de véritable travail d'analyse et de hiérarchisation des enjeux soulevés dans l'état initial de l'environnement.

De même, la description des impacts positifs et négatifs du projet et des mesures prises pour les limiter ne permet pas d'apprécier l'absence d'impacts résiduels notables sur l'environnement. **La MRAe recommande ainsi d'intégrer à l'étude d'impact et au RNT des tableaux de synthèse hiérarchisant les enjeux, les impacts et les mesures associées avec leurs effets pour une meilleure appréhension des éléments clés du dossier.**

Le résumé non technique de l'étude d'impact reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Sa lecture ne pose pas de difficultés. Un tableau synthétique des caractéristiques du projet et de l'étude d'impact aura permis d'assurer une meilleure compréhension du dossier.

L'aire d'étude est limitée aux parcelles d'implantation du projet, ce qui semble adapté à ses caractéristiques. La partie du projet relative à la messagerie, prévue ultérieurement, n'est cependant pas décrite précisément dans la présente étude d'impact car non suffisamment avancée. **La MRAe recommande que la partie du projet relative à la messagerie soit davantage précisée dans l'étude d'impact de la demande**

<sup>3</sup> Le bâtiment est divisé en plusieurs espaces appelés cellules.

d'autorisation environnementale du projet, ou à défaut d'actualiser l'étude d'impact et de solliciter un nouvel avis de l'autorité environnementale au moment des demandes d'autorisations pour la messagerie. A titre d'illustrations, la zone d'implantation de la messagerie a bien fait l'objet de sondages dans le cadre de l'étude sur la pollution des sols, mais pas dans le cadre de l'étude géotechnique. L'insertion paysagère du projet ne traite que du bâtiment logistique mais pas de la messagerie, etc.

### 3.2 Evolution probable de l'environnement

L'évolution probable de l'environnement avec ou sans mise en œuvre du projet est abordée en p.137-139 de l'étude d'impact. Une présentation dans un tableau comparatif permettrait de mieux appréhender les différences identifiées.

### 3.3 Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés n'est pas développée en l'absence d'autres projets identifiés sur le territoire (cf. p.266 de l'étude d'impact). **La MRAe recommande cependant d'aborder de manière globale les effets cumulés liés au projet et relatifs au transport routier de marchandises et au développement de l'usage du numérique pour l'e-commerce.** Les objectifs nationaux et les enjeux liés à la réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre mériteraient ainsi d'être rappelés de manière pédagogique dans l'étude d'impact, en axant la présentation sur les secteurs industriels et logistiques et les trafics générés par ce type d'activité.

### 3.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'état initial de l'environnement a identifié un site Natura 2000 dans un rayon de 5 km autour du projet<sup>4</sup>. Le chapitre 8 de l'étude d'impact (p.274) traite de l'incidence du projet sur le réseau Natura 2000. Ce chapitre se résume à deux lignes, en indiquant que ce site n'a pas de lien fonctionnel avec l'aire d'étude du projet et qu'il n'y a pas d'habitats communs ou d'intérêts communautaires sur l'aire d'étude, ce qui est insuffisant. **La MRAe recommande d'étoffer les conclusions de l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 en respectant les attendus de l'article R414-21 du code de l'environnement.**

### 3.5 Articulation du projet avec les schémas, plans et programmes

La mise en œuvre du projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune de Sens notamment en créant un zonage spécifique (zone AUI), en adaptant le règlement écrit et en créant une OAP « Les Vauguilletes Nord ». Cette évolution du document d'urbanisme a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 20 octobre 2020<sup>5</sup>.

La compatibilité avec les plans et programmes (SRADDET, SCoT et PETR du Nord de l'Yonne, SDAGE, SRCAE, PRSE, SRCE) est abordée d'une manière générale en se focalisant sur le volet économique (p.225-236 de l'étude d'impact). **La MRAe recommande de développer cette analyse sur le volet environnemental, notamment sur l'artificialisation des sols, le développement des énergies renouvelables, la performance énergétique des bâtiments, la gestion des eaux pluviales, la prévention des risques d'inondations, la réduction et l'optimisation de la demande de transport de marchandises, le report modal en favorisant les plateformes multimodales, etc.**

## 4. Prise en compte de l'environnement

### 4.1. État initial, analyse des effets et mesures proposées

Les enjeux environnementaux sont globalement bien identifiés. Néanmoins, l'étude d'impact ne hiérarchise pas les enjeux. Une synthèse et une localisation de ceux-ci permettrait une meilleure compréhension des sujets à traiter par l'étude d'impact.

De même, le dossier analyse les effets du projet sur l'environnement et propose des mesures pour les réduire. Cependant, les impacts ne sont pas quantifiés et il est donc difficile de s'assurer que les mesures proposées seront efficaces. Ces mesures sont indiquées pour chaque thème et ne sont pas repris dans un tableau de synthèse. **La MRAe recommande ainsi d'intégrer à l'étude d'impact et au RNT des tableaux de synthèse hiérarchisant les enjeux, les impacts et les mesures associées pour une meilleure appréhension des éléments clés du dossier.**

Pour rappel, l'étude d'impact doit permettre d'apporter au public une vision d'ensemble des principaux

4 cf. p.103-104 de l'étude d'impact

5 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020\\_abfc032\\_mecdp\\_plu\\_sens\\_gf8-89.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020_abfc032_mecdp_plu_sens_gf8-89.pdf)

paramètres, caractéristiques, contraintes et enjeux afférents à un projet et présenter comment le maître d'ouvrage les prend en compte.

Une estimation des dépenses correspondant aux mesures compensatoires du projet est présentée en p.268 de l'étude d'impact. Les mesures listées (séparateur d'hydrocarbure, bassins, espaces verts, chantier propre, bâtiment HQE/BREEAM) ne sont cependant pas des mesures compensatoires, mais des composantes du projet à part entière. **La MRAe recommande de proposer d'autres mesures compensatoires, notamment en fonction de l'analyse des effets cumulés, et qui pourraient porter sur la compensation des émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier de marchandises et à l'utilisation du numérique pour l'e-commerce.**

#### 4.1.1 Artificialisation des sols

##### Consommation d'espaces :

Le projet, d'une emprise totale au sol de 40 ha, conduira à l'imperméabilisation de près de 25 ha de sols actuellement agricoles, le reste de la surface étant dédié à des espaces verts et des bassins enherbés. Des éléments sur l'état initial agricole et les impacts du projet sont présentés dans l'étude d'impact sur la base d'une étude préalable agricole réalisée en mai 2019 par la société CETIAC. Elle conclut à des impacts quantitatifs et structurels forts et des impacts systémiques faibles en raison de la taille importante des filières concernées. Cette étude se poursuit en 2020 pour définir les mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les impacts sur l'économie agricole et la consommation d'espaces agricoles en concertation avec les acteurs du territoire. **La MRAe recommande d'intégrer les mesures issues de la concertation avec les acteurs locaux - qui doivent faire l'objet d'un avis de la CDPENAF - dans l'étude d'impact, en privilégiant le développement de filières agricoles en faveur d'une alimentation saine, durable et locale.**

##### Gestion de l'eau :

Les dispositions du SDAGE Seine-Normandie en vigueur concernant plus particulièrement le projet sont mentionnées en p.69-70 de l'étude d'impact, notamment les pollutions ponctuelles liées aux rejets et aux eaux pluviales et les pollutions diffuses liées aux ruissellements et à l'érosion des sols. L'état des masses d'eau souterraines et superficielles concernées et les pressions à l'origine d'un risque de non atteinte du bon état pourraient être indiqués en faisant référence à l'état des lieux 2019 du SDAGE.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le projet prévoit de gérer les eaux de ruissellement sur les sols faisant l'objet d'une imperméabilisation en totalité sur le site du projet jusqu'à des pluies de période de retour de 20 ans, par la création de noues et bassins de rétention et d'infiltration, équipés de séparateurs d'hydrocarbure régulièrement entretenus permettant de traiter les pollutions chroniques des eaux de toiture et de voirie (cf. p.145-153 de l'étude d'impact). Compte tenu de la proximité de la nappe de la Craie du Sénonais et du Pays d'Othe fortement vulnérable aux pollutions et de la situation au droit de la vaste nappe souterraine de l'Albien-Néocomien identifiée comme ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable des populations actuelles et futures, **la MRAe recommande d'approfondir le dimensionnement du dispositif de gestion des eaux pluviales dans l'étude d'impact pour apporter des garanties sur sa faisabilité technique au regard de la topographie réelle du terrain non connue finement au moment de la réalisation de la note hydraulique. D'autre part, la MRAe recommande que le respect des dispositions de l'article 47.1 de la loi énergie climat du 8 novembre 2019 relatives à la perméabilité des parkings et l'infiltration des eaux pluviales soit explicitement justifié.**

En cas d'évènements pluvieux exceptionnels, le projet prévoit une surverse dans les bassins existants de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais dont la localisation et le dimensionnement sont à préciser. Une inondation potentielle de la RD606 par les eaux ruisselées est évoquée (p.152 de l'étude d'impact), avec une mesure d'évitement consistant en la mise en place d'un rehaussement d'un talus le long de la RD606 au droit du site du projet. **La MRAe recommande de préciser l'aléa inondation (localisation, hauteur, vitesse d'écoulement) sur la RD606 par les eaux de ruissellement du site pour des évènements pluvieux de période de retour au moins centennale, de façon à définir des mesures de prévention adaptées en lien avec la collectivité locale et le gestionnaire de la voirie.** La topographie ayant tendance à orienter les écoulements vers le ruisseau de la Gaillarde, le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de la RD606 mériterait d'être analysé dans ce cadre. La nature et les modalités de gestion et de surveillance d'un talus rehaussé le long de la RD606, tel qu'évoqué dans le dossier, seraient également à préciser pour garantir sa stabilité et sa pérennité, sans aggraver le risque d'inondation en cas de rupture.

En phase d'exploitation, des mesures contre les pollutions des eaux sont prévues (p.158 de l'étude d'impact). En cas de pollution accidentelle, un confinement est prévu dans des bassins de rétention étanches équipés de systèmes d'obturation. Concernant les pollutions saisonnières, l'utilisation de produits phytosanitaires sera

proscrite pour l'entretien des espaces verts. Il conviendrait de définir également des mesures en faveur d'une gestion raisonnée du déverglaçage. **La MRAe recommande d'étoffer dans l'étude d'impact du projet les mesures prévues en phase travaux pour éviter toute pollution des eaux souterraines, notamment en cas de mise en œuvre des inclusions rigides (par injection de béton) préconisées dans l'étude géotechnique.**

Concernant l'adduction en eau potable, un raccordement au réseau de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais est prévu (cf. p.159 de l'étude d'impact) pour les besoins du personnel, l'entretien des locaux et les installations incendie. **La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact l'accord du gestionnaire du réseau public sur sa capacité à fournir les besoins estimés du projet et de préciser les modalités d'arrosage des espaces verts, en particulier au moment de leur plantation, en privilégiant la récupération des eaux pluviales.** Le projet ne prévoit pas d'utilisation d'eau industrielle. À noter que le projet est implanté à une distance suffisante de la servitude liée à l'aqueduc d'alimentation en eau potable situé à environ 200 m à l'est.

Concernant les eaux usées, un raccordement est prévu au réseau de la commune de Sens et à la station d'épuration de Saint-Denis-lès-Sens (cf. p.159 de l'étude d'impact). **La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact l'accord du gestionnaire du réseau de collecte et de traitement sur la capacité à absorber la charge générée par le projet.**

À noter que l'étude de détermination des zones humides réalisée conclut à leur absence sur le site du projet.

#### Biodiversité :

Les prospections floristiques et phytoécologiques ont été réalisées entre le 26/03 et le 20/05/2020, sur une période courte mais qui semble proportionnée au regard de l'occupation des sols actuelle : 7 habitats ont été recensés dans l'aire d'étude constituée majoritairement de parcelles cultivées (96%) et en bordure de fourrés et de milieux enfrichés ; 70 espèces végétales ont été recensées dont 59 indigènes et aucune menacée, les enjeux floristiques sont qualifiés, à juste titre, de faibles.

Les prospections faunistiques ont été réalisées sur 4 dates (9/10/19, 7/01/20, 10/04/20 et 18/05/20) et devaient être complétées par 2 dates entre juin et août 2020. **La MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les résultats des prospections complémentaires estivales de façon à couvrir l'ensemble du cycle biologique des espèces, en particulier concernant les oiseaux nicheurs tardifs, les chiroptères, les reptiles, les lépidoptères et les orthoptères qui présentent une activité plus importante durant cette période.** Dans les périodes prospectées, seulement 21 espèces d'oiseaux (dont 7 nicheurs dans l'aire d'étude et 11 aux abords) et 4 espèces de papillons de jour ont été recensées ; aucune espèce d'un autre groupe faunistique n'a été observée. Les enjeux faunistiques sont qualifiés de faible globalement et moyen pour l'Alouette des champs.

Les zonages environnementaux (ZNIEFF, sites Natura 2000...) les plus proches sont listés, mais ne présentent pas de liens fonctionnels avec l'aire d'étude. L'étude conclut ainsi à l'absence d'incidence sur le réseau Natura 2000. Aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique n'est identifié dans le SRCE de Bourgogne. L'étude écologique conduite par Ecosphère analyse les continuités écologiques au sein de l'aire d'étude. Cette analyse n'est pas reprise dans le corps de l'étude d'impact.

Les impacts sur la biodiversité sont qualifiés de négligeable à faible, la seule espèce à enjeu recensée étant l'Alouette des champs. La qualification du niveau d'impact brut faible pour l'Alouette des champs pourrait être explicitée au regard de l'aire de répartition et de la dynamique des populations de l'espèce.

Des mesures génériques portant sur l'adaptation de la période de travaux, la gestion des espèces exotiques envahissantes (dont l'Ambrosie à risque sanitaire) et la gestion des éclairages du site sont proposées de manière détaillée et proportionnée. **La MRAe recommande de mentionner les mesures d'évitement ou de réduction de la destruction des rares zones d'habitats de fourrés et milieux enfrichés (4 % de la surface).**

La mise en place d'environ 13 ha d'espaces verts et de bassins enherbés sur le site, avec un cortège d'espèces végétales indigènes et en faisant appel à des pépinières labellisées « plante bleue » et « végétal local », est de nature à bénéficier à une reconquête de la biodiversité, celle-ci étant aujourd'hui relativement faible en raison de l'exploitation agricole existante (grandes cultures). La gestion extensive de ces espaces contribuera à augmenter la perméabilité écologique au sein du site. **Dans ce but, la MRAe recommande que le maître d'ouvrage s'engage dans l'élaboration d'un document formalisant les modalités de gestion extensive des espaces verts, des noues et des bassins enherbés et de prévoir dès la conception la mise en place de passages à petite faune dans les clôtures.** Des mesures de suivi des aménagements paysagers et des plantations, incluant le remplacement des végétaux morts éventuels, sont utilement indiquées dans l'étude d'impact pour garantir leur pérennité.



## 4.1.2 Lutte contre le changement climatique

### Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et performance énergétique :

Les impacts liés aux rejets atmosphériques, sur le climat et sur la qualité de l'air, ne sont analysés dans l'étude d'impact présentée qu'au regard des véhicules transitant au sein du site du projet, ne donnant lieu qu'à des mesures de réduction dans son enceinte. **La MRAe recommande de fournir des éléments sur les émissions atmosphériques du projet à une échelle plus large, intégrant les activités liées au projet, notamment le trafic de poids-lourds au niveau de la totalité de sa zone de chalandise prévisionnelle.**

De même, l'étude d'impact indique en p.44 que les activités logistiques sont principalement consommatrices d'énergie électrique (pour l'éclairage et la charge des batteries des chariots élévateurs) et que des panneaux photovoltaïques seront mis en place en toiture pour réduire la consommation énergétique, sur une surface de 16 650 m<sup>2</sup> (soit 13,4 % de l'emprise au sol des bâtiments créés et non 30 % comme indiqué en p.45 si on se réfère aux surfaces indiquées en p.26 de l'étude d'impact). La notice jointe au permis de construire indique une surface de 24 242 m<sup>2</sup> de panneaux (19,5%). Le projet n'a pas étudié la possibilité d'installer des ombrières au niveau des aires de stationnement. **La MRAe recommande de porter la surface minimale de panneaux photovoltaïques à 30 % de la surface de toiture des bâtiments créés dans le respect de l'article 47.3 de la loi énergie climat du 8 novembre 2019 et d'étudier la possibilité d'installer des solutions d'énergie renouvelables au niveau des aires de stationnement.** Ces éléments auront vocation à participer à l'atteinte des objectifs fixés par le SRADDET en la matière.

Des mesures visant la réduction de la consommation électrique de l'éclairage des espaces de stationnement et des établissements sont mentionnées. Elles pourraient être précisées, notamment concernant les horaires d'extinction réelle de l'éclairage extérieur. D'autres mesures pourraient être développées dans un objectif de performance énergétique des bâtiments, sur la qualité thermique des matériaux, sur les modalités de chauffage, de climatisation limitée ou ventilation naturelle ou mécanique contrôlée. Dans ce cadre, une certification BREEAM EXCELLENT est visée pour le bâtiment logistique et RT2012 pour les bureaux et les locaux. **La MRAe recommande d'inscrire le projet dans des objectifs de performance et de sobriété énergétique plus ambitieux, en respectant la réglementation thermique 2020 pour les bâtiments neufs.**

Dans un contexte de changement climatique, avec des périodes estivales de plus en plus chaudes, **la MRAe recommande de prendre en compte la problématique des îlots de chaleur au niveau des voiries et aires de stationnement créées et de définir des mesures de réduction adaptées** (enherbement des places de stationnement, densité et maturité suffisante des arbres plantés, mise en place d'ombrières...)

Concernant le transport de marchandises, le projet ne retient pas le transport fluvial (cf. p.221 de l'étude d'impact), malgré sa proximité avec la plateforme multimodale de Gron située à 5 km, en raison des ruptures de charges trop importantes. **La MRAe recommande vivement d'approfondir l'étude des possibilités de connexion multimodale (fret ferroviaire, voie d'eau) qui permettraient de limiter le transport routier, ses émissions atmosphériques et sa consommation énergétique essentiellement d'origine pétrolière.**

**Plus globalement, la MRAe recommande de présenter un bilan carbone du projet logistique et des activités liées, en intégrant ses différentes composantes (transport de marchandises, déplacements du personnel, artificialisation de sols stockant du carbone, matériaux de construction des bâtiments et des voiries, consommation énergétique des bâtiments, du site, du numérique sur lequel est basé le e-commerce, production d'énergie photovoltaïque, production et élimination des matériaux d'emballages, etc.) et de proposer des mesures contribuant à limiter son empreinte carbone (sur les véhicules, les déplacements, les matériaux de construction en privilégiant l'utilisation de matériaux secondaires locaux, les matériaux d'emballages en privilégiant l'utilisation de matières biosourcées ou issues du recyclage, la création de puits de carbone par les espaces verts, etc.)**

L'étude d'impact évoque la vulnérabilité du projet au changement climatique (p.222 de l'étude d'impact), au travers de la hausse globale des températures favorisant les épisodes de sécheresse et canicule, l'intensification des phénomènes climatiques exceptionnels et la perturbation de la faune et de la flore sauvage. Elle ne traite cependant pas suffisamment de la question du recours à la ressource pétrolière sur laquelle repose l'activité logistique. En effet, cette activité est concernée par les engagements internationaux, notamment ceux qui devraient être pris dans l'objectif de limiter à 1,5°C l'augmentation de la température moyenne du globe conformément aux recommandations du dernier rapport du GIEC, pour aboutir à réduire l'extraction, voire à laisser une part du pétrole dans le sous-sol de la planète. **La MRAe recommande d'étayer l'impact du projet sur le climat et les dispositions mises en œuvre dans un contexte de volonté de réduction de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre.** Par exemple, pourraient être présentées les dispositions et les moyens mis en œuvre pour réduire les emballages, recourir à des matières premières biosourcées ou issues du recyclage, etc.

### Mobilités :

Concernant la desserte du site, le plan d'aménagement prévoit la création d'un échangeur implanté sur la RD46, à environ 450 m à l'est d'un giratoire actuel desservant la ZAC des Vauguilletes, permettant l'accès des poids-lourds et des véhicules légers. **La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact l'accord du gestionnaire du réseau routier.**

D'autre part, le dossier indique qu'un schéma cyclable intercommunal est en cours d'élaboration. Une connexion de la zone des Vauguilletes avec le quartier des Champs Plaisants est à l'étude. Compte tenu de la proximité de la zone urbanisée de Sens (centre-ville à 2 km, gare TER à 3,5 km) et du nombre important d'employés attendus, **la MRAe recommande d'étudier un aménagement de l'accès au site plus favorable aux modes actifs de déplacement (vélo, piétons,...), en connexion avec les itinéraires existants ou en projet de la collectivité.** Un accès au site plus proche du centre-ville et n'obligeant pas les employés à aller jusqu'au nouveau giratoire (ce qui nécessite de parcourir un itinéraire aujourd'hui dépourvu de trottoirs ou de voies cyclables) pourrait ainsi être examiné, par exemple au niveau du giratoire actuel desservant la ZAC des Vauguilletes par le nord et où est situé un arrêt de bus.

Le réseau de transport en commun actuel est mentionné dans l'étude d'impact, avec l'arrêt de bus le plus proche situé au niveau du giratoire actuel desservant la ZAC des Vauguilletes, mais dont les horaires et la fréquence sont inadaptés aux horaires et à l'effectif du site. Le dossier indique (p.220) qu'un arrêt de bus sera créé au-devant du site. **La MRAe recommande qu'une évolution de la desserte en transport en commun soit définie précisément pour l'adapter à l'activité prévisionnelle du site, en termes d'horaires et de fréquence notamment.**

Le projet prévoit d'autre part 1200 emplacements de stationnement pour les véhicules légers, dont 60 équipées d'un chargeur électrique et 24 places pour des personnes à mobilité réduite (PMR), alors que le personnel sera de 1500 employés maximum lors de la période de roulement de mi-journée. **La MRAe recommande de revoir à la baisse le nombre de places de stationnement et de définir un plan de déplacement d'entreprise (PDE) ambitieux de façon à inciter le personnel à un report modal (transport en commun, covoiturage, modes actifs de déplacement),** ce qui permettrait en outre de réduire la surface artificialisée par les parkings.

### **4.1.3 Intégration paysagère et préservation du cadre de vie**

#### Paysage, patrimoine :

Une analyse des incidences sur le paysage, une description détaillée du projet architectural et une vue aérienne sur l'insertion paysagère sont présentées en p.175-181 de l'étude d'impact, sans intégrer le bâtiment de la messagerie, comme évoqué ci-dessus.

Le projet est situé dans un contexte paysager non sensible et hors périmètre de protection des monuments historiques, les plus proches étant situés au cœur de la ville de Sens. Étant donné la topographie, le projet ne semble pas présenter de covisibilité avec d'élément patrimonial à enjeu, ni depuis l'entrée de ville ni depuis la LGV.

#### Risques et nuisances en phase travaux :

**La MRAe recommande que la phase travaux, d'une durée prévisionnelle de 22 mois, soit décrite plus précisément dans l'étude d'impact de la demande d'autorisation environnementale du projet,** notamment pour quantifier le nombre, le type de véhicules de chantier et les itinéraires envisagés, de façon à apprécier les nuisances potentiellement générées sur le voisinage (bruit, vibrations, trafic, poussières). Des mesures d'évitement et de réduction en phase travaux sont proposées de manière générique (gestion des nuisances de chantier, des espèces exotiques envahissantes dont l'ambrosie) et seraient à détailler en fonction de l'analyse précise des impacts en phase travaux.

En particulier, la gestion des terrassements mériterait d'être approfondie. Le projet indique qu'un équilibre déblai-remblai sera recherché, sans préciser leur volume ni leur localisation sur le site. L'étude géotechnique indique par ailleurs que les sols locaux issus des horizons de colluvions nécessiteraient un traitement spécifique pour être réutilisés en remblai. De même, la possibilité d'utilisation de la craie, de nature friable et sensible à l'eau, en matériaux d'enrochement n'est pas garantie et nécessiterait des essais en laboratoire. L'étude de pollution des sols indique d'autre part que des teneurs en métaux lourds et autres polluants existent de manière éparse sur le site, à des niveaux permettant leur acceptation dans les installations de stockage de déchets inertes (ISDI). **La MRAe recommande d'indiquer la localisation des déblais-remblais sur le site et de préciser les volumes et la provenance des matériaux à importer en phase travaux, en privilégiant des matériaux locaux et/ou secondaires, et les volumes et la destination des matériaux à exporter, en précisant les filières existantes et leurs capacités, et en excluant tout régilage sur des zones humides**

## **et plus généralement toute atteinte à la biodiversité et au bon écoulement des eaux.**

La prise en compte de l'aléa de retrait-gonflement des argiles (faible à moyen sur le site) et de l'aléa de présence de cavités non localisées identifiés dans l'étude géotechnique mériterait d'être explicitée.

Une canalisation de gaz traversant le site est identifiée et considérée comme ne posant pas d'incompatibilité avec la réalisation du projet. L'étude d'impact de la demande d'autorisation environnementale du projet devrait préciser les mesures d'évitement à mettre en œuvre en phase travaux.

### Risques et nuisances en phase d'exploitation :

Les établissements sensibles les plus proches du site sont identifiés comme étant l'école maternelle publique des Beaumonts à 750 m au sud-ouest et la crèche multi-accueil « les Petits Sénons » à 700 m au sud-ouest du projet. Les bâtiments du lycée de Sens situés à environ 500 m au sud-ouest mériteraient également d'être considérés.

Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée par la société DIAKUSTIC sur la base de mesures réalisées le mercredi 27 mai 2020 entre 18h et 20h10 pour la période de jour et 22h et 23h30 pour la période de nuit, avec un vent nul à faible, en 5 points (4 situés en limites de propriété et 1 au niveau d'une maison isolée au nord). **La MRAe recommande d'étoffer l'étude acoustique en considérant :**

- **d'avantage de journées de mesure** permettant de consolider les résultats obtenus, la seule journée du mercredi 27 mai 2020 n'étant pas forcément représentative (activité et trafic environnant probablement réduits le mercredi, dans une période de déconfinement partiel après Covid19) ;
- **des plages horaires plus étendues**, intégrant notamment les heures de pointe en journée ;
- **des vitesses et des directions de vents plus défavorables au projet** (la rose des vents figurant en p.55 indiquant des vents prédominants en direction de l'ouest où sont situées les zones urbanisées) ;
- **des points de mesure supplémentaires** en limite de propriété au sud-ouest (point le plus proche des zones urbanisées) et au niveau de zones à émergence réglementées (ZER) supplémentaires telles que les bâtiments les plus proches du lycée de Sens au sud-ouest, les bureaux de la ZAC des Vauguilletes actuelle au sud et la ferme située au niveau du giratoire existant au sud-ouest.

Dans les conditions de mesures effectuées, les niveaux de bruit ambiant sont tous en dessous des seuils définis par la réglementation. Certains points étant cependant proches du seuil de conformité nocturne, **la MRAe recommande d'effectuer une vérification des niveaux sonores après mise en service du site et de mettre en place les mesures correctives éventuellement nécessaires.**

Des mesures liées aux modalités de circulation sur le site et à la gestion des horaires sont proposées pour réduire la gêne pour les riverains. **La MRAe recommande d'analyser en outre les risques sanitaires liés au bruit pour les employés, générés par les activités internes au site, mais aussi par l'extérieur, notamment la ligne à grande vitesse située à proximité du bâtiment de la messagerie et dont les passages sont parfois fréquents, et de définir des mesures d'évitement ou de réduction adaptées.**

Concernant les nuisances liées à l'augmentation du trafic routier, une étude de trafic et de circulation a été réalisée par la société CDVIA avec des comptages routiers effectués le jeudi 9 janvier 2020. **La MRAe recommande d'explicitier le niveau de représentativité de cette seule journée de mesure au regard des variations hebdomadaires ou saisonnières éventuelles.**

L'étude évalue que l'implantation du projet générera un trafic journalier d'environ 2700 mouvements de véhicules légers et de 970 mouvements de poids-lourds (entrées et sorties cumulées). En période de pointe, il est indiqué que l'entrepôt fonctionnera 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. Les résultats obtenus montrent que les conditions de circulation sont fluides au niveau du site d'étude, y compris aux heures de pointe. L'impact lié à l'augmentation de trafic est qualifié de faible à modéré et ne nécessitant pas une adaptation du réseau routier, celui-ci disposant de réserves de capacité importantes. Seuls quelques légers ralentissements pourraient avoir lieu lors du roulement de mi-journée sur le giratoire est du diffuseur RD46-RD606 et sur la branche est de la RD46 en cas de forte hausse d'activité sur le site. **La MRAe recommande d'insérer dans l'étude d'impact l'avis du gestionnaire de la voirie sur ces conclusions.**

Concernant les risques sanitaires, une évaluation qualitative des risques sanitaires en phase d'exploitation du projet est détaillée en p.207 à 214 de l'étude d'impact et conclut à l'absence d'impact sur les populations avoisinantes et l'environnement alentour. La gestion d'un scénario d'accident majeur sur le site par incendie est présentée en p.224-225. L'étude sur la pollution des sols conclut à une absence de risque d'exposition des futurs usagers et à la non nécessité de prescriptions particulières, au regard des concentrations en polluants mesurées et/ou des aménagements projetés.

#### Gestion des déchets en phase d'exploitation :

Les quantités de déchets produits par l'activité logistique sur le site sont estimées, ainsi que la hiérarchisation des filières de traitement des emballages papiers cartons, des plastiques, des palettes usagées et des ordures ménagères (réutilisation, recyclage de matière, valorisation énergétique ou thermique). Cela concerne aussi les déchets dangereux (boues des séparateurs à hydrocarbure, déchets liés aux chariots élévateurs tels que huiles usagées, chiffons souillés, batteries au plomb, au nickel et au cadmium).

En phase chantier, une mesure de réduction est proposée consistant en la mise en place d'un schéma d'organisation et de gestion des déchets (SOGED). En phase d'exploitation, des bennes de tri sélectif et de stockages, des compacteurs, un circuit de palettes retournables à l'expéditeur et la gestion des déchets verts sont prévus. Ces mesures apparaissent proportionnées aux enjeux.

#### **4.2. Modalités de suivi des mesures et de leurs effets**

L'étude écologique présente une synthèse et un chiffrage des suivis des mesures du volet biodiversité. Ce suivi est présenté en annexe de l'étude d'impact. Il n'existe pas de mesures de suivi pour les autres thèmes traités dans l'étude d'impact. **La MRAe recommande de présenter un tableau synthétique des mesures de suivis de l'ensemble des thèmes évoqués par l'étude d'impact.**

#### **4.3. Justification de la solution retenue**

Le choix de l'implantation géographique du projet GF8 a été guidé par sa situation au croisement de deux faisceaux majeurs est-ouest et nord-sud de la demande de prestataires logistiques et de la proximité des axes autoroutiers A5 et A19 situés à moins de 10 min. **La MRAe recommande de justifier le choix du site et le type d'aménagement retenu sur la base d'une analyse multicritère hiérarchisant les enjeux environnementaux considérés et d'approfondir la motivation des choix opérés, en argumentant à l'échelle supra communale en lien avec les objectifs des documents de planification du SCoT du Nord de l'Yonne et du SRADDET Bourgogne-Franche-Comté approuvé le 16 septembre 2020.**

L'étude d'impact présente en p.47 à 51 une évolution de la conception du projet sur le site choisi au fur et à mesure de l'intégration de ses différentes composantes. Cependant une analyse de variantes de conception (sur l'implantation et le dimensionnement des bâtiments, des parkings, des voies d'accès, le choix des matériaux utilisés, etc.) mériterait également d'être présentée dans l'étude d'impact.

#### **4.4. Remise en état du site**

Les conditions de remise en état du site après exploitation sont décrites en p.270-271 de l'étude d'impact et prévoient les cas de mise à l'arrêt du site sans ou avec réutilisation ultérieure, et les mesures d'information du préfet et de mise en sécurité afin que le site ne présente aucun danger ni nuisance pour son environnement. **La MRAe recommande d'aborder également les modalités et les coûts d'un démantèlement et de désartificialisation du site après son exploitation.**