



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale  
**BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ**

**Inspection générale de l'Environnement  
et du Développement durable**

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
de Bourgogne-Franche-Comté  
sur le projet de création d'un bâtiment industriel « BELFORT DC1 »  
à usage d'entreposage sur le site de l'Aéroparc  
sur la commune de Fontaine (90)**

N °BFC-2022-3482

# PRÉAMBULE

La SELP VAILOG France<sup>1</sup> a déposé une demande d'autorisation environnementale pour le projet, dit « BELFORT DC1 », de création d'un bâtiment industriel à usage d'entrepôts sur le territoire de la commune de Fontaine dans le Territoire de Belfort. Au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), la nouvelle installation entraîne une demande d'autorisation au titre de la rubrique 1510.1.

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), via la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), a été saisie du dossier de demande d'avis.

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) et de la direction départementale des territoires (DDT) du Territoire de Belfort.

Au terme de la réunion de la MRAe de BFC du 20 septembre 2022, tenue en visioconférence avec les membres suivants : Monique NOVAT membre permanent et présidente, Joël PRILLARD membre permanent, 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, les 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 notamment dans l'investissement et le développement de plates-formes logistiques et fait partie du Groupe SEGRO, l'un des principaux fonds d'investissement immobilier du Royaume-Uni. VAILOG bénéficie d'une large clientèle, comme Ikea, Bosch, La Poste, Leroy Merlin, Amazon, etc.

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

Le projet « BELFORT DC1 », présenté par la SELP VAILOG France, est prévu sur un lot de 18,4 hectares de la zone d'activités économiques de l'Aéroparc, sur la commune de Fontaine, à proximité de l'autoroute A36 et à 12 km au nord-ouest de la ville Belfort, dans le Territoire de Belfort (90).

Le projet consiste en la construction d'un bâtiment industriel à usage d'entrepôts de 7,5 hectares d'emprise au sol, destiné à être loué à des grandes sociétés industrielles et logistiques, et les aménagements connexes (voiries, parkings, espaces verts...). Sa localisation à l'extrémité est de la région Bourgogne Franche-Comté permettrait une desserte de chalandise vers le Grand Est, l'Allemagne et la Suisse, exclusivement routière *a priori*.

La MRAe a émis un avis le 17 décembre 2019<sup>3</sup> sur le projet « CITADELLE » concernant le même lot. Le permis de construire et l'autorisation environnementale de ce projet porté par la société VAILOG ont été annulés par le Tribunal administratif de Besançon en mars 2022 (Le juge a considéré que le dossier ne présentait aucune mesure de compensation pour la disparition d'une zone humide). Le projet « BELFORT DC1 » succède au projet « CITADELLE » avec des caractéristiques proches.

Le projet est situé dans le périmètre de la ZAC de l'Aéroparc (240 hectares), créée en 1990 et portée par la société d'économie mixte du Territoire de Belfort (SODEB). La SODEB bénéficie d'une autorisation environnementale (arrêté préfectoral n° 90-2020-12-02-003) du 2 décembre 2020 qui prévoit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) appliquées à l'échelle de la ZAC, notamment concernant la préservation et la compensation de zones humides. L'étude d'impact du projet « BELFORT DC1 » prend en compte ces mesures.

**La MRAe réitère sa recommandation de conditionner le démarrage des travaux d'aménagement par lot (en l'occurrence ici le lot 1) à la mise en œuvre préalable des mesures compensatoires définies dans l'autorisation environnementale de la ZAC.**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sur le projet « BELFORT DC1 » sont l'artificialisation des sols, la lutte contre le changement climatique, l'intégration paysagère et la préservation du cadre de vie.

La MRAe recommande principalement de :

- proposer des aménagements limitant l'imperméabilisation (dimensionnement des voiries, traitement des parkings VL par exemple) ;
- présenter un bilan carbone complet du projet logistique et des activités liées, en intégrant ses différentes composantes, notamment le trafic de poids-lourds au niveau de la totalité de sa zone de chalandise prévisionnelle, et proposer des mesures plus ambitieuses pour limiter son empreinte carbone, notamment sur la performance énergétique du bâtiment (RT2020), la production d'énergies renouvelables et les mobilités des employés.

Les recommandations émises par la MRAe pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.

---

[3https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191217\\_apbfc57\\_vailog\\_fontaine\\_90-1.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191217_apbfc57_vailog_fontaine_90-1.pdf)

# AVIS DÉTAILLÉ

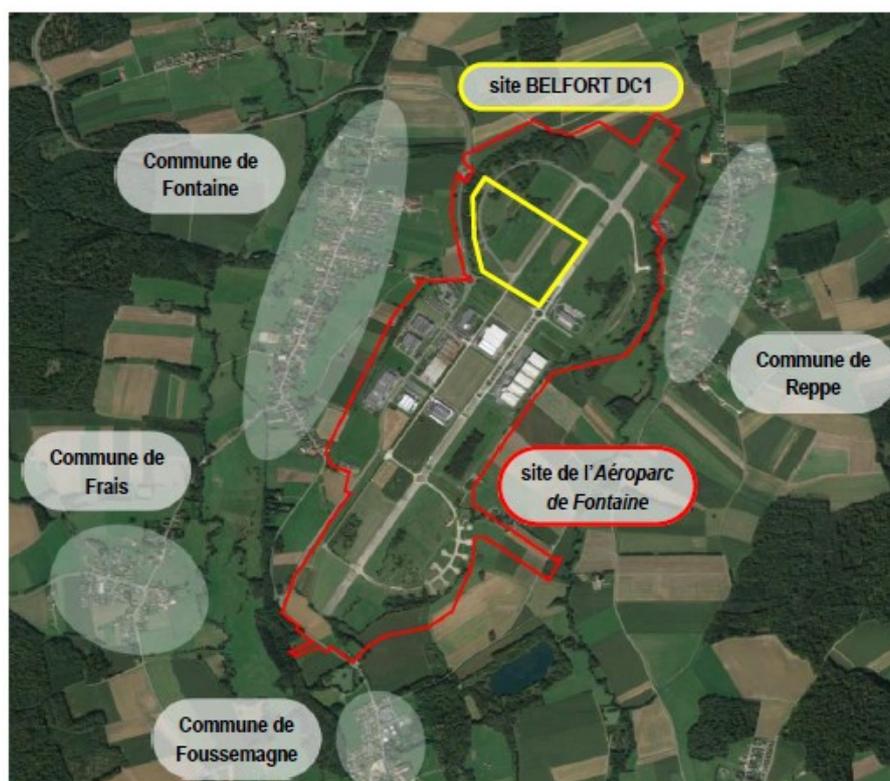
## 1- Contexte et présentation du projet

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôts, situé dans la partie nord de la zone d'aménagement concertée (ZAC) de l'Aéroparc, sur le territoire de la commune de Fontaine, dans le Territoire de Belfort. Il est situé à environ 12 km au nord-est de la commune de Belfort.

La MRAe a émis un avis le 17 décembre 2019 sur le projet « CITADELLE » concernant le même lot. Le permis de construire et l'autorisation environnementale de ce projet porté par la société VAILOG ont été annulés par le Tribunal administratif de Besançon en mars 2022 (Le juge a considéré que le dossier ne présentait aucune mesure de compensation pour la disparition d'une zone humide). Le projet « BELFORT DC1 » succède au projet « CITADELLE » avec des caractéristiques proches.

Historiquement, la ZAC de l'Aéroparc était un ancien aérodrome militaire. Réhabilitée en zone industrielle dans les années 1990, elle s'étend sur une superficie de 240 hectares. Elle a vocation à accueillir en priorité des entreprises industrielles et logistiques. À ce jour, des entreprises sont déjà implantées au sud du projet. Sur un plan administratif, la ZAC, portée par la société d'économie mixte du Territoire de Belfort (SODEB), a fait l'objet d'une évaluation environnementale, d'un avis MRAe<sup>4</sup> et d'une autorisation environnementale accordée par arrêté préfectoral n° 90-2020-12-02-003 du 2 décembre 2020 à la SODEB.

Le projet « BELFORT DC1 » s'étendra sur le lot 1, d'une surface de 184 883 m<sup>2</sup>, sur les parcelles cadastrales CA20, CA24 et CB90. Le terrain est principalement couvert par des prairies. Le site comporte également des vestiges de pistes de l'ancien aérodrome (sol imperméabilisé), quelques ourlets et friches.



Implantation du projet BELFORT DC1

*Localisation du projet (extrait de l'étude d'impact)*

Le projet présente les principales caractéristiques suivantes :

<sup>4</sup>Avis MRAE 2020APBFC27 du 30 juin 2020

[http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020apbfc27\\_ae\\_zac\\_aeroparc\\_fontaine\\_90.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2020apbfc27_ae_zac_aeroparc_fontaine_90.pdf)

- un grand bâtiment de plain-pied ayant une surface de plancher de 74 637 m<sup>2</sup> et une emprise au sol de 76 344 m<sup>2</sup>; la partie entrepôt (cellules de stockage) aura une superficie de 71 917 m<sup>2</sup>, les locaux de charges 1 130 m<sup>2</sup>, les bureaux et locaux sociaux 1 538 m<sup>2</sup> et le poste de garde 52 m<sup>2</sup> ; les 4 locaux techniques (total de 251 m<sup>2</sup>) ne sont pas compris dans la surface de plancher ;
- le bâtiment principal aura une longueur de 361 m, une largeur de 202 m, une hauteur à l'acrotère du bâtiment de 14,9 m et sous poutre de 11,50 m ;
- des espaces verts et chemins stabilisés sur 62 155 m<sup>2</sup> ;
- un bassin étanche de 2 178 m<sup>2</sup> et un bassin d'infiltration de 1 378 m<sup>2</sup> ;
- divers équipements de lutte contre l'incendie (poteaux à incendie, réservoirs à incendie, points d'eau incendie, ensemble sprinkler<sup>1</sup>, écrans thermiques au sein d'une partie des façades de l'entrepôt, exutoires de fumées au niveau de la toiture, etc.) ;
- deux parkings pour véhicules légers (101 places chacun).

Le bâtiment (76 344 m<sup>2</sup>), le bassin étanche (2 178 m<sup>2</sup>) et les autres surfaces imperméabilisées (42 827 m<sup>2</sup>) représentent 70 % de la surface du lot 1.



*Extrait du plan masse du dossier d'étude d'impact*

Le dossier indique que l'effectif sera d'environ 600 emplois équivalents temps plein ; la note de présentation non technique indique un cadencement de l'activité en 3 × 8 heures sur la base de trois équipes de 200 personnes chacune et précise que l'établissement pourra être en activité 24 h/24 et 7 j/7 suivant la période de l'année.

L'accès au site, notamment pour le transport des marchandises, se fera par le nord-ouest et le nord, prioritairement par la RD 60 et par l'autoroute A36. Le flux de transit journalier attendu sur la plateforme logistique est estimé à environ 200 poids lourds et 600 véhicules légers.

L'Aéroparc est desservi par la ligne de bus 23 de Fontaine à Belfort<sup>5</sup>.



*Extrait du dossier (vue aérienne du projet de construction depuis le sud en direction du nord-ouest)*

## 2- Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont les suivants :

- **L'artificialisation des sols** : le projet va modifier l'occupation des sols sur 18 ha de prairies, avec une imperméabilisation des sols de près de 70 %, conduisant à des impacts en termes de consommation d'espaces, de gestion de l'eau, de destruction de zones humides et de perte de biodiversité à prendre en compte ;
- **La lutte contre le changement climatique** : le projet d'entrepôt logistique et les activités d'e-commerce ont une empreinte carbone qu'il convient d'analyser en termes d'émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes (transport de marchandises, numérique) et de performance énergétique, pour mettre en place des mesures ERC adaptées. 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 concerne une emprise importante avec la construction d'un entrepôt de très grande taille (7,5 ha) et générera des flux routiers importants. 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

Le dossier étudié porte sur la demande d'autorisation environnementale (14 pièces) datée de juin 2022, comprenant notamment l'étude d'impact (PJ 6) et ses 13 annexes (PJ 7), la note de présentation non technique (PJ 3), l'étude de dangers et son résumé (PJ 9). L'ensemble de ces pièces ont été complétées en septembre 2022.

L'étude des sols vis-à-vis de zones potentiellement humides est jointe en annexe 9 de l'étude d'impact. Elle a été réalisée pour la SODEB sur l'ensemble de la ZAC en mai 2019.

Le résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé de 32 pages (PJ 8). Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet ainsi que les incidences du projet sur l'environnement et les mesures développées dans l'étude d'impact. Sa lecture ne pose pas de difficultés.

## 3.2 Évolution probable de l'environnement

Le dossier indique qu'en l'absence de réalisation de ce projet, le terrain serait destiné à terme à accueillir une autre activité logistique qui engendrerait sensiblement les mêmes effets.

## 3.3 Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 présente les différents sites à proximité, notamment à 1 km à l'ouest de la ZAC, le double zonage Zone Spéciale de Conservation (ZSC) et Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Étangs et vallées du Territoire de Belfort » situé dans la vallée de la Saint-Nicolas et qui s'étend sur plus de 5000 hectares (cf. figures pages 95 et 187), et au-sud-est le site « Sundgau, région des étangs » et met en évidence les espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Les objectifs et recommandations des DOCOB des deux sites Natura 2000 les plus proches, qui concernent potentiellement le projet, sont abordés, ainsi que les liens fonctionnels possibles avec la ZAC de l'Aéroparc.

Le dossier conclut à des enjeux écologiques moyens et forts, concentrés sur les parties sud et nord-est de la ZAC et sur les marges. L'étude d'impact conclut à des impacts moyens à forts (réduction du territoire vital des oiseaux) pour le Bruant jaune, le Tarier pâtre, l'Alouette des champs et la Caille des blés, notamment sur le lot n°1.

## 4. Prise en compte de l'environnement

### 4.1. Mesures ERC à l'échelle de la ZAC de l'Aéroparc

L'étude d'impact précise les mesures qui seront prises à l'échelle de l'Aéroparc par la SODEB, notamment les prescriptions particulières relatives à la dérogation espèces protégées dans laquelle le projet BELFORT DC1 s'intègre. Le projet de l'Aéroparc entraîne la destruction directe de 69,7 ha de zones humides dont 13,1 ha sur le terrain BELFORT DC1. Les compensations de zones humides sont mises en œuvre par la SODEB dans le cadre d'un calendrier précisé en annexe 14 de l'étude d'impact (PJ 6). Dans son avis de 2020, la MRAe recommandait de conditionner le démarrage des phases successives de travaux d'aménagement par lot ou groupes de lots à la mise en œuvre préalable des mesures de compensations spécifiques et d'assurer la pérennité effective des actions de compensation (mise en œuvre de l'outil ORE – obligation réelle environnementale). **La MRAe réitère sa recommandation de conditionner le démarrage des travaux d'aménagement par lot (en l'occurrence ici le lot 1) à la mise en œuvre préalable des mesures compensatoires définies dans l'autorisation environnementale de la ZAC.**

Les mesures ERC prévues par la SODEB à l'échelle de la ZAC concernant la préservation de la faune sont d'inciter les aménageurs à réaliser les travaux de défrichement et de coupe d'arbres et les travaux de terrassement entre le 15 octobre et le 28 février, éviter les travaux de nuit, offrir des refuges et passages pour la petite faune, optimiser la gestion de la végétation dans les espaces verts privés, limiter l'influence de l'éclairage nocturne.

Les impacts et mesures à l'échelle de la ZAC sont synthétisés dans les tableaux pages 289 à 291 de l'étude d'impact. Les mesures de réduction (R1 à R10) prévues par la ZAC portent sur l'adaptation du calendrier d'intervention en phase chantier, la mise en place de refuges temporaires, la recherche de perméabilité écologique dans la ZAC, la gestion des espaces verts privés et la limitation des nuisances.

Les mesures de compensation sur le site de l'Aéroparc (CA1, CA2, CA5 et CA6) portent respectivement sur la création de mares, la restauration des sols fonctionnels à la place de sols dégradés ou imperméabilisés, la création de prairies naturelles sur sol agricole ou reconstitué, et l'amélioration de prairies naturelles existantes en mauvais état de conservation, par une modification de la gestion. Les mesures CA7, CA8 et CA9 concernent respectivement l'amélioration des ourlets, les plantations de haies champêtres et les plantations de boisements arbustifs et arborescents. **La MRAe recommande de préciser les mesures prévues dans la mise en œuvre et le suivi par la SODEB d'un plan de gestion écologique de la ZAC, mutualisé sur les parties publiques et privées.**

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

#### 4.2.1 Artificialisation des sols

La superficie de 18 ha est essentiellement occupée par des prairies herbacées ayant donné lieu à l'exploitation agricole de la majorité des terrains. La SODEB a mené une étude préalable agricole à l'échelle de la ZAC en septembre 2020 et la commission départementale de préservation des espaces naturels,

agricoles et forestiers (CDPENAF) a émis un avis favorable en décembre 2020 sur le projet d'aménagement de la ZAC. Le projet va entraîner l'artificialisation d'environ 7,5 ha de terre à usage agricole. **La MRAe recommande d'indiquer les principales conclusions de l'étude préalable agricole produite par la SODEB et les mesures de compensation agricole éventuellement prévues.**

Le projet (bâtiment, parkings, voiries) induit une imperméabilisation importante du terrain (70 %) et deux bassins de rétention sont prévus : l'un, étanche, pour la rétention des eaux pluviales de voiries et l'autre, non étanche, pour la rétention des eaux pluviales de toitures. Aucun élément n'est présenté pour limiter l'imperméabilisation (indiquée comme « *impact plutôt positif concernant le risque de pollution de la nappe* »). **La MRAe recommande de proposer des aménagements limitant l'imperméabilisation (dimensionnement des voiries, traitement des parkings VL par exemple).**

Le dossier de septembre 2022 montre la compatibilité avec le SDAGE 2022-2027 Rhône-Méditerranée en vigueur depuis le 21 mars 2022 et avec le SAGE d'Allan.

Concernant les périmètres de protection ou d'inventaires de biodiversité, le dossier répertorie de nombreuses ZNIEFF de type 1 et 2 telles que la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Bourbeuse et ses affluents, la Madeleine et la Saint-Nicolas » à environ 100 mètres à l'ouest du site ou la ZNIEFF de type 1 « L'étang du Chenois » à 1,6 km au nord du site.

Au sujet des continuités écologiques, l'état initial montre que certains des axes de déplacements des espèces vont être affectés de manière certaine par le projet. Le lézard des souches est davantage lié aux lisières et aux ourlets herbacés. Concernant le lot 1, la partie nord-est de la parcelle (lisières) est évitée par l'aménagement et des habitats de substitutions (tas de bois et de pierres) prévus dans l'aménagement paysager du site.

Les mesures de réduction portent sur la lutte contre les espèces exotiques envahissantes en phase travaux, la limitation des pollutions lumineuses (préconisations techniques sur les éclairages extérieurs) et l'installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune (nichoirs à oiseaux, gîtes à insectes, souches de bois, échelle à batracien...). Le suivi de ces mesures de chantier est prévu à l'échelle du site.

L'arrêté préfectoral du 13 mai 2019 relatif à la lutte contre l'ambrosie dans le département du Territoire de Belfort impose, lors de travaux, des obligations générales de prévention et de destruction. L'étude d'impact ne le mentionne pas dans la version de juin 2022, mais le prend en compte dans la version de septembre 2022 (mesure de réduction R.2.1. précisant des mesures d'évitement et de réduction d'impact concrètes, efficaces et les modalités de suivi de leur mise en œuvre).

#### **4.2.2 Lutte contre le changement climatique**

L'étude d'impact fait mention d'un bilan carbone négatif sans le chiffrer précisément, indiquant que « *les pollutions atmosphériques sont inhérentes à presque toute nouvelle urbanisation* ». Elle ne met pas en exergue les éléments propres aux activités logistiques. Deux sources majoritaires d'impact climatique engendrées par le projet sont identifiées avec des mesures ERC proposées : les émissions de GES liés au transit routier sur la zone d'étude élargie, ainsi qu'à l'incinération des déchets produits ; la consommation d'énergie et de matériaux liés à l'utilisation et à la construction des bâtiments.

Les impacts liés aux rejets atmosphériques, sur le climat et sur la qualité de l'air (le projet est situé dans un secteur couvert par un plan de protection de l'atmosphère – PPA), ne sont analysés qu'au regard des véhicules transitant au sein du site du projet, donnant lieu à des mesures de réduction uniquement 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.**

Concernant la performance énergétique, l'objectif est l'obtention de la certification BREEAM EXCELLENT<sup>6</sup>, supérieure par rapport au projet de 2019 (BREEAM VERY GOOD). Cependant, le dossier fait état du respect de la réglementation RT2012 seulement. **La MRAE recommande d'inscrire le projet dans des objectifs de performance et de sobriété énergétique ambitieux, en respectant la réglementation thermique 2020 pour les bâtiments neufs.**

Le dossier prévoit que 45 % de la toiture du bâtiment sera équipée de panneaux photovoltaïques, sans expliciter la limitation à ce pourcentage. Elle ne prévoit *a priori* pas d'installations sur les parkings. **La MRAe recommande d'explicitier les limites à un équipement en panneaux photovoltaïques de la toiture plus**

---

<sup>6</sup> <https://batiadvisor.fr/breeam/>

### **important et d'étudier l'installation de panneaux sur les parkings.**

L'étude d'impact identifie une augmentation des émissions atmosphériques liées aux gaz d'échappement des véhicules (environ 200 poids lourds par jour et 600 véhicules légers par jour transiteront sur la plateforme), cette augmentation étant jugée acceptable (p 156/324). La justification de ces hypothèses de trafic, notamment pour le trafic PL au regard de la taille de l'entrepôt, mérite d'être détaillée dans l'étude (le chiffre est d'ailleurs différent de celui indiqué dans le précédent dossier « CITADELLE »). **La MRAe recommande d'explicitier dans l'étude d'impact le calcul des trafics de véhicules prévus et leur répartition (itinéraires, heures sensibles – de pointe et de nuit notamment).**

Les éventuelles réflexions sur la possibilité de report modal pour le transport des marchandises, sur le réseau ferroviaire par exemple, ne sont pas évoquées. La justification du choix d'implantation du projet par rapport à des alternatives de transport autres que routier (ferroviaire notamment, et mutualisation de plates-formes multimodales) n'est pas faite (recommandation de la MRAe en 2019).

**La MRAe recommande de faire état des possibilités de connexion multimodale (fret ferroviaire notamment) permettant de limiter le transport routier, ses émissions atmosphériques et sa consommation énergétique essentiellement d'origine pétrolière.**

Le dossier mentionne que la société VAILOG FONTAINE informera l'utilisateur de la plateforme logistique de l'obligation de mettre en place un plan de mobilité employeur et des mesures d'incitation au covoiturage afin de limiter le nombre de déplacements en véhicules légers vers et depuis le site. **La MRAe recommande vivement de définir un plan de mobilité employeur ambitieux de façon à inciter le personnel à un report modal (transport en commun, covoiturage, modes actifs)**, qui permettrait en outre de réduire la surface artificialisée par les parkings.

**En synthèse, 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 plus ambitieuses pour limiter son empreinte carbone (RT2020, production d'EnR, matériaux de construction secondaires locaux, création de puits de carbone par les espaces verts, plan de mobilité employeur, etc.)**

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

#### Paysage, patrimoine :

Le dossier indique que le projet s'insère dans un cadre paysager et bâti ouvrant des perspectives relativement limitées. Il présente 3 vues virtuelles et 2 vues aériennes obliques du projet (EI, pages 239 à 244). L'architecture et les teintes du bâtiment sont présentées en page 245 à 249. Les parties verticales seront dans un camaïeu de teintes grises alternées en bandes horizontales. La proposition faite participe à l'intégration paysagère du bâti.

Des aménagements paysagers sont prévus, notamment une bande arborée en lien avec la bande boisée existante en interface entre le site et la RD60. Une noue paysagère intégrant une mare temporaire sera créée le long de la limite ouest. Le projet prévoit la plantation de 257 arbres de haute tige et tige basse branchue, 560 m<sup>2</sup> d'arbustes hygrophiles et 1 109 ml d'arbustes persistants, 5,7 ha d'engazonnement et 3,6 ha de prairie hygrophile.

La mesure A7a prévoit l'intervention d'un paysagiste dans le projet, le remplacement des végétaux morts, la définition d'un plan de gestion en identifiant la périodicité de l'entretien, sans plus de précision. **La MRAe recommande de préciser les engagements en matière de suivi et d'entretien des aménagements paysagers (durée, périodicité...).**

#### Nuisances :

L'étude acoustique permet de vérifier que l'émergence du bruit provenant du site logistique sera maintenue dans les limites réglementaires et l'exploitant s'engage à réaliser une étude acoustique au maximum 3 mois après mise en exploitation du site. La circulation nocturne mérite bien explicitée au regard des nuisances engendrées.

La pollution lumineuse est abordée sous l'angle des effets sur la faune nocturne et dans le cadre de la certification BREAAAM Excellent (crédit POL04 visant à réduire l'éclairage extérieur afin de limiter la pollution lumineuse inutile, la consommation d'énergie et les nuisances pour les propriétés voisines).

### **4.3. Remise en état du site après exploitation**

Le paragraphe 10 de l'étude d'impact liste les principales étapes de la remise en état du site après mise à l'arrêt de l'exploitation dans les 3 cas suivants : sans réutilisation du site, réutilisation avec un même type d'usage logistique, réutilisation avec un usage différent. **La MRAe recommande de traiter également les modalités et les coûts de démantèlement et de désartificialisation du site après son exploitation.**