



**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 construction d'un entrepôt logistique
au sein de la zone d'activités de l'aire de Villeroy
sur la commune de Fouchères (89)**

N °BFC-2022-3546

PRÉAMBULE

La société « SNC SH FOUCHERES »¹ a déposé une demande d'autorisation environnementale, au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et une demande de permis de construire pour un projet de construction d'un bâtiment logistique au sein de la zone d'activités de l'aire de Villeroy, sur le territoire de la commune de Fouchères, dans le département de l'Yonne (89).

En application du code de l'environnement², 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 particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) 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 R.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.

Cet avis a été élaboré avec les contributions de l'agence régionale de santé (ARS) et de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC).

Au terme de la réunion de la MRAe du 8 novembre 2022, tenue en visioconférence avec les membres suivants : Joël PRILLARD, membre permanent président la séance, Bernard FRESLIER, Hervé RICHARD et Aurélie TOMADINI, 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 Société basée à Lyon, détenue à 100 % par la société Stonehedge Promotion (basée également à Lyon)

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 présenté par la société « SNC SH FOUCHERES » consiste en l'aménagement d'un site logistique de 10,3 ha, uniquement desservi par la route, sur des terrains exploités en cultures céréalières jusqu'à 2019, comprenant la construction de bâtiments de 5,4ha, de voiries, d'aires de stationnement, d'un bassin de rétention, d'espaces verts et d'une clôture entourant le site. Les activités du site doivent permettre à terme la création de 280 emplois à temps plein et engendreront un trafic routier supplémentaire au sein de la zone d'activités de l'aire de Villeroy, située sur le territoire de la commune de Fouchères, dans le département de l'Yonne (89).

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, et la lutte contre le changement climatique.

La MRAe recommande principalement :

sur la qualité du dossier d'étude d'impact :

- d'étayer la justification de la compatibilité du projet avec le SCoT du Nord de l'Yonne et le PGRI du bassin Seine-Normandie ;
- de présenter une analyse multicritère comparant la solution retenue avec d'autres variantes d'aménagement afin de justifier le moindre impact environnemental ;
- 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 ;
- de présenter le plan de gestion de la biodiversité du site en phase d'exploitation.

sur la prise en compte de l'environnement :

- d'analyser les impacts en termes de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, du projet seul et en cumulé avec les autres projets du territoire, et de définir des mesures en conséquence, en lien avec les acteurs locaux ;
- d'évaluer les risques et les mesures à prévoir pour des événements pluvieux plus intenses que la pluie décennale, de mettre en place des aires de stationnement non imperméabilisées et des dispositifs de récupération des eaux pluviales de toitures ;
- d'inscrire les bâtiments dans les objectifs de la réglementation environnementale 2020 et d'installer des solutions de production d'énergie renouvelable au niveau des aires de stationnement ;
- de définir un plan de mobilité d'entreprise ambitieux, d'améliorer l'aménagement de la desserte du site par les modes doux de circulation (modes actifs et transports en communs) et d'approfondir la sécurisation routière au droit du site en lien avec les gestionnaires routiers ;
- de diminuer le nombre de places de stationnement et de préciser le respect des obligations réglementaires de la Loi d'orientation des mobilités (bornes de recharge électrique...) ;
- de réaliser une modélisation de l'impact sonore du projet, de compléter si nécessaire les mesures prévues et d'effectuer une vérification des niveaux sonores après mise en service.

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.

AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la société « SNC SH FOUCHERES », sans qu'on connaisse le futur exploitant, consiste en l'aménagement d'un site logistique de 10,25 ha, comprenant la construction de bâtiments sur une emprise au sol de 5,4 ha, au sein de la zone d'activités de l'aire de Villeroy, sur le territoire de la commune de Fouchères (Yonne), à 9 km au sud-ouest de Sens et 50 km au nord-ouest d'Auxerre.

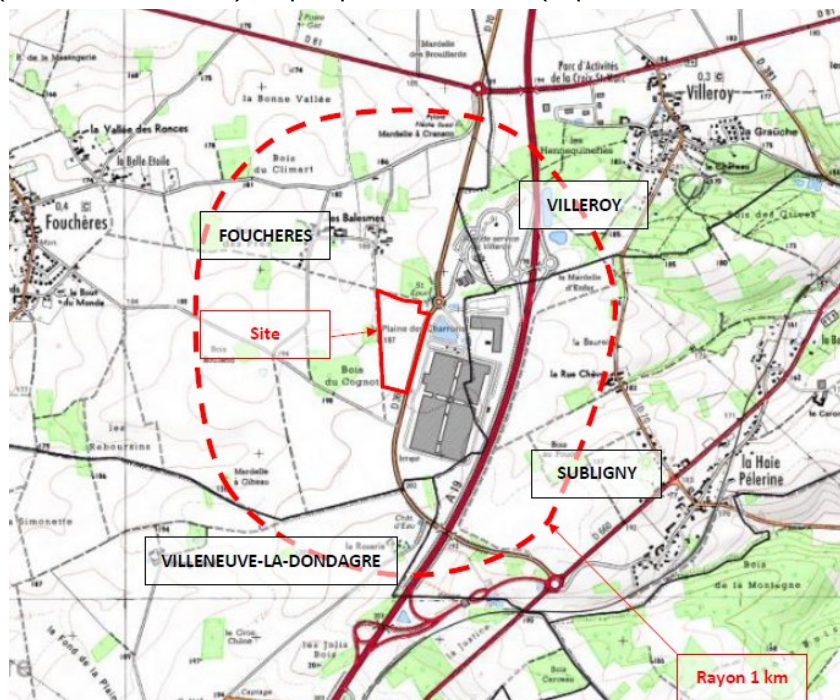
L'entrepôt est destiné au stockage de matières combustibles et de produits divers, ainsi qu'aux activités logistiques associées (réception de marchandises, stockage, préparation de commandes, chargement, expédition). Le projet permettrait l'emploi de 280 personnes, avec une activité du lundi au samedi de 5 h à 23 h (une ouverture 24 h/24 n'est pas exclue dans le dossier). Le trafic routier généré est estimé à 318 mouvements de poids-lourds et 504 mouvements de véhicules légers par jour.

La commune de Fouchères compte 480 habitants (INSEE 2019) et fait partie de la communauté de communes du Gâtinais en Bourgogne (26 communes, 17 498 habitants). Elle est concernée par un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), approuvé en 2010 et modifié en 2014 pour ouvrir la zone du projet à l'urbanisation, et par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Nord de l'Yonne approuvé en avril 2022, qui identifie une vocation logistique d'intérêt régional pour la zone d'activité de l'aire de Villeroy, reliée à l'A19.

Le projet est situé à 500 m à l'ouest de l'A19, à environ 2 km de sa sortie n°2, à 80 m du site logistique de Renault Villeroy (centre français de distribution de pièces et d'accessoires, comportant près de 17,5 ha de bâtiments), à proximité immédiate de la déchetterie de Fouchères, à environ 200 m au sud des habitations les plus proches au niveau du hameau des Balesmes et à 1,8 km du bourg de Fouchères. Le futur site logistique ne dispose d'aucun embranchement ferroviaire ou fluvial.

Il s'implante sur la parcelle cadastrale YT0054, qui a fait l'objet d'une promesse de vente entre la communauté de communes et le pétitionnaire expirant le 28 décembre 2022. Elle est occupée par une friche culturelle suite à l'arrêt de son exploitation agricole en 2019 (cultures céréalières auparavant).

Le site du projet est entouré à l'est par la RD369, puis le site logistique de Renault Villeroy et le bassin de rétention de la zone d'activités, au sud par une parcelle destinée à accueillir les bâtiments industriels de la société PEBIX (en cours de construction), à l'ouest et au nord par des chemins d'exploitation puis des terrains agricoles (cultures céréalières) et quelques boisements (espaces boisés classés dans le PLUi).



Localisation du site du projet (cf. p.23 de l'étude d'impact)

Le projet, dont les travaux sont prévus sur 10 à 12 mois et seront précédés d'un diagnostic archéologique du fait de la présence d'un site néolithique, comprend :

- un entrepôt logistique sur un seul niveau de 5,1 ha (hauteur au faîtage de 13,85 m, à l'acrotère de 14,40 m), divisé en 10 cellules dénommées « cellules 1 à 8 », « Aéro » (aérosol) et « LI » (liquides inflammables) ; sa conception intègre des mesures de prévention et de protection des risques

d'accidents et de pollutions définies dans le cadre de l'arrêté du 11 avril 2017 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE ; il fera l'objet d'un traitement architectural et paysager pour favoriser son intégration paysagère dans un contexte à la fois rural et industriel ; l'installation de panneaux photovoltaïques est prévue en toiture des cellules 1 à 8 (surface et puissance non précisées) ;

- des bureaux, sur 518 m² au sol, répartis en 2 bâtiments de 2 étages adossés à l'entrepôt, et des bâtiments annexes (locaux techniques, locaux de charge, local déchet, abri cycles, poste de garde) d'une surface au sol totale de 1 839 m² ; des toitures végétalisées sont prévues sur les bureaux, les locaux techniques et les locaux de charge (surface maximale de 2 129 m²) ;
- l'aménagement de voiries, de zones de manœuvre et d'aires de stationnement imperméabilisées sur environ 3,4 ha, comprenant 280 places pour les véhicules légers et 19 pour les poids-lourds ;
- la création d'un bassin de rétention étanche, sur 1 500 m² au nord-est du site, associé à des tubes de récupération d'eau pour le tamponnement des eaux pluviales de voiries et le confinement des eaux d'extinction d'incendie (capacité cumulée de 3 200 m³) ;



Plan masse du projet (extrait du dossier)

- l'aménagement d'espaces verts sur 1,4 ha, incluant la plantation d'au moins 189 arbres à haute tige ; la mise en place d'écrans végétaux est prévue sur merlon (3 m de haut maximum, 5 m de large) sur les franges nord et ouest du site pour limiter les impacts visuels et sonores potentiels sur les habitations proches, ainsi qu'une bande paysagère d'au moins 10 m le long de la RD369 ;
- une clôture, de 2,5 m maximum de haut, entourant le site et équipée d'un système de surveillance ; le portail d'accès au site est prévu au sud-ouest, depuis une nouvelle voie de desserte asphaltée à créer par la communauté de communes dans le cadre du projet voisin de la société PEBIX et débouchant sur la voie communale n°4 de Fouchères à Marsagny, puis la RD369.

2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire

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

- **L'artificialisation des sols** : le projet va modifier l'occupation des sols de terrains exploités jusqu'à 2019 en cultures céréalières, avec une imperméabilisation des sols de près de 9 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, les activités liées au transport de marchandises et les déplacements du personnel auront une empreinte carbone qu'il convient d'analyser en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de performance énergétique afin de rechercher et proposer les mesures ERC correspondantes

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 comprend une étude d'impact, datée de juillet 2022, et son résumé non technique (RNT), ainsi qu'en annexe des études sur les volets écologique, hydraulique, géotechnique, pollution des sols, trafic routier et acoustique. Il comprend également une étude de dangers réalisée dans le cadre des dispositions du code de l'environnement relatives aux ICPE. L'étude d'impact contient tous les éléments attendus par l'article R.122-5 du code de l'environnement, dont une évaluation des incidences Natura 2000. Le RNT présente de façon très synthétique les principaux éléments de l'étude d'impact dans un document distinct.

L'étude d'impact est dans l'ensemble de bonne qualité pour les thématiques traitées, mais les volets bilan carbone et acoustique mériteraient d'être développés (voir chapitre 4.1.2 et ci-dessous). Des illustrations, tableaux et cartes facilitent sa lecture et permettent d'appréhender ses principaux éléments, notamment le tableau en p.154-156 qui présente la synthèse hiérarchisée des impacts du projet sur l'environnement et les mesures ERC prévues. Quelques erreurs de copier/coller avec un autre dossier situé dans la Somme mériteraient d'être corrigées (pôle d'activité Haute-Picardie, RD164 et station d'Ablaincourt-Pressoir concernant ce pôle d'activité, démarrage des travaux prévu en septembre 2021...). Le coût des mesures prévues pour l'environnement est de 5 265 000 €, ce chiffre intégrant des composantes à part entière du projet comme le bassin de rétention des eaux pluviales. La part de ces mesures dans le coût total du projet mériterait d'être indiquée.

Concernant le volet acoustique, seul l'état initial du bruit dans l'environnement et les objectifs réglementaires à atteindre sont abordés, mais aucune modélisation n'a été réalisée pour évaluer les contributions sonores du projet (liées au trafic routier et aux activités induites par le projet, ainsi qu'aux installations du bâtiment). **La MRAe recommande de réaliser une modélisation de l'impact sonore du projet, de compléter si nécessaire les mesures prévues (merlon paysager) et d'effectuer une vérification des niveaux sonores après mise en service du site de façon à définir des mesures correctives si nécessaire.**

Concernant les mesures de suivi, l'étude d'impact n'aborde que celles concernant les émissions de l'ICPE (rejets d'eaux, rejets atmosphériques...). Une mesure de suivi de la biodiversité du site mériterait aussi d'être définie compte tenu des mesures ERC prévues (voir chapitre 4.1.1 ci-après). Un tableau synthétique des mesures de suivi prévues pourrait utilement être présenté dans l'étude d'impact.

Les conditions de remise en état du site après exploitation sont décrites en pages 147-148 de l'étude d'impact. Le dossier indique que la vocation d'activités économiques ou industrielles du site sera vraisemblablement conservée. Les cas d'une revente du site en vue d'une exploitation similaire par un nouvel exploitant ou d'une démolition sont abordés. La remise en état se fera en conformité avec la réglementation relative aux ICPE, notamment concernant l'évacuation des produits dangereux dans des filières adaptées, le démantèlement des matériels et des bâtiments, l'analyse de l'état du sol et des eaux, la mise en place de mesures de gestion et de surveillance si nécessaire. **La MRAe recommande d'aborder également les modalités et les coûts d'une désartificialisation du site après son exploitation.**

3.2. Évolution probable de l'environnement

L'étude d'impact souligne la forte volonté de développement économique du secteur affichée dans les documents d'urbanisme. Le dossier prévoit en terme d'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet³ que le site devrait garder sa vocation agricole à court ou moyen terme, ou qu'une friche se développerait en l'absence d'activité agricole, et qu'à plus long terme il devrait être urbanisé avec une vocation identique et des impacts comparables à ceux du présent projet.

3.3. Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés⁴ considère les projets connus sur les 5 dernières années au sein des communes proches du projet : 2 parcs photovoltaïques, un projet d'aménagement foncier agricole et forestier et un projet d'exploitation d'une centrale d'enrobage à chaud. Aucun effet cumulé n'est identifié, notamment du fait que ces projets ne présentent pas d'enjeu lié à une augmentation de trafic routier qui serait, selon le dossier, la principale thématique concernée. Le dossier fait pourtant état d'autres projets en cours susceptibles d'avoir un impact sur le trafic routier, à savoir le projet d'installation de la société PEBIX à proximité immédiate au sud ou le projet de déviation sud de Sens. Ces projets, qui sont bien pris en compte dans l'étude de trafic réalisée, mériteraient d'être cités dans le chapitre relatif à l'évaluation des effets cumulés. D'autre part, la thématique de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et

3 cf. évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet en p.142-144 de l'étude d'impact

4 cf. évaluation des effets cumulés en p.145-146 de l'étude d'impact

l'incidence sur le changement climatique mériteraient d'être développée en tenant compte de ces projets. **La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés pour la thématique de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de l'adaptation au changement climatique , en considérant l'ensemble des autres projets du territoire.**

3.4. Évaluation des incidences Natura 2000

L'étude d'impact considère les sites Natura 2000 autour du site du projet⁵, le plus proche étant celui des « Pelouses à orchidées et habitats à chauve-souris des vallées de l'Yonne et de la Vanne » (ZSC n°FR2601005) à environ 7 km au nord-est. Aucune incidence n'est identifiée du fait de l'éloignement du site du projet et de l'absence d'enjeux concernant les espèces ou habitats à l'origine de leur désignation. La liste de ces espèces et habitats et l'analyse effectuée mériteraient d'être détaillées dans l'étude d'impact.

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

En matière d'urbanisme, l'étude d'impact indique que l'implantation du projet est compatible avec le PLUi du SIVOM du Gâtinais en Bourgogne approuvé le 9 avril 2010 et modifié le 5 décembre 2014 pour ouvrir à l'urbanisation la zone 2AU où se situe le projet. Le PLUi de la communauté de communes du Gâtinais en Bourgogne en cours d'élaboration, qui remplacera celui du SIVOM, mériterait d'être également cité.

L'implantation du projet est également jugée en accord avec les axes définis dans le SCoT du Nord de l'Yonne, approuvé le 5 avril 2022, qui identifie le site comme un parc d'activités régional à vocation logistique avec un rôle de locomotive du développement économique et d'accueil d'activités vitrines. La MRAe a émis un avis sur ce SCoT le 25 février 2020⁶ dans lequel elle recommande de « *réduire les besoins en extension ou en création de zones d'activités et, en cas d'impossibilité dans le tissu existant, que les extensions s'intègrent dans des offres de déplacements durables* ». L'implantation du projet ne répond pas à cette recommandation, puisque les offres de déplacements durables sont faibles dans le secteur retenu (cf. chapitre 4.1.2 ci-après). La justification de la compatibilité du projet avec l'objectif 5.4 du SCoT mériterait, en outre, d'être approfondie, notamment concernant les prescriptions sur l'organisation de la desserte des zones d'activités et des circulations internes dans un cadre sécurisé (transport en commun, modes de déplacement doux, cycles et piétons, partage de la voirie...) et s'agissant de la bonne gestion environnementale (moindre imperméabilisation des sols, gestion des eaux pluviales à la parcelle, récupération des eaux de pluie, limitation du ruissellement...).

L'étude d'impact évoque succinctement le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bourgogne-Franche-Comté. Ses orientations en matière de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers mériteraient d'être abordées.

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie est analysée de façon détaillée dans l'étude d'impact. Le projet est jugé compatible, avec l'orientation 2.1 visant la préservation de la qualité de l'eau des captages d'eau potable, du fait que le projet ne prévoit pas l'utilisation de pesticides sur le site, qu'il est situé en dehors des périmètres de protection de captage, que les eaux susceptibles d'être polluées seront traitées avant rejet et, qu'en cas de déversements accidentels, les écoulements pourront être retenus par l'arrêt des pompes de relevage. Il est également jugé compatible avec l'orientation 3.2 visant l'amélioration de la collecte des eaux usées et de la gestion du temps de pluie du fait des systèmes de gestion des eaux usées et des eaux pluviales mis en place. La compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie mériterait d'être également analysée, notamment en matière de limitation du ruissellement pour des occurrences de pluies supérieures à la pluie décennale considérée pour le dimensionnement des équipements du site (voir chapitre 4.1.1 ci-après).

La MRAe recommande d'étayer la justification de la compatibilité du projet avec le SCoT du Nord de l'Yonne (notamment son objectif 5.4) et le PGRI du bassin Seine-Normandie.

3.6. Justification du choix du parti retenu

Le choix de l'implantation du projet répond, selon le dossier, au souhait de la communauté de communes d'en faire une plateforme logistique, ce qui est cohérent avec la vocation identifiée dans le SCoT. Sa situation proche d'un échangeur de l'A19, entre l'A6 et l'A5, avec une très bonne desserte routière, à proximité des grandes agglomérations de Paris et d'Orléans est également soulignée, permettant d'éviter un trafic de poids-lourds au sein de zones habitées et les nuisances associées. En outre, les terrains sont jugés favorables à l'implantation d'un bâtiment de grande taille, sans présenter d'enjeu écologique notable. Aucune solution de substitution n'a ainsi été étudiée dans l'étude d'impact. La faiblesse des transports en commun est cependant relevée, ce qui mériterait de faire l'objet de mesures spécifiques (cf. chapitre 4.1.2 ci-après).

5 cf. évaluation des incidences Natura 2000 en p.67 de l'étude d'impact

6 Avis de la MRAe sur le SCoT : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200225_abfc04_scot_nord_yonne_89.pdf

Aucune variante n'est présentée en termes de conception du projet sur le site (implantation et dimensionnement des bâtiments, des parkings, des voies d'accès, du bassin de rétention, choix des matériaux utilisés, etc.), permettant de justifier que la solution retenue est celle de moindre impact environnemental. **La MRAe recommande de présenter une analyse multicritère comparant la solution retenue avec d'autres variantes de localisation et d'aménagement, afin de justifier le moindre impact environnemental.**

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. État initial, analyse des effets et mesures proposées

4.1.1 Artificialisation des sols

Consommation d'espaces :

Le projet, d'une emprise de 10,25 ha, conduira à l'imperméabilisation de 8,85 ha de sols (soit 86 % de la surface), à usage agricole en cultures céréalières jusqu'à 2019. Les terrains pouvaient ainsi auparavant participer à la mise en œuvre du cahier des charges d'appellations d'origine protégées (AOP Brie de Melun et Brie de Meaux), qui concernent la commune de Fouchères, en apportant une alimentation du bétail en provenance de l'aire géographique. Le reste du site correspond aux espaces verts périphériques, qui donneront lieu à des terrassements en phase de travaux avant leur aménagement avec des plantations. Le diagnostic de pollution des sols n'identifie aucune pollution significative des terres. La perte du potentiel agricole des sols artificialisés ne fait pas l'objet d'une évaluation dans l'étude d'impact notamment en termes de qualité agronomique des sols

La MRAe recommande d'analyser les impacts du projet en termes de consommation d'espaces agricoles et de proposer des mesures de compensation collective en concertation avec les acteurs locaux, en privilégiant le développement de filières agricoles favorables à une alimentation saine, durable et locale. Elle recommande d'insérer dans l'étude d'impact l'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

Gestion de l'eau :

Le projet se situe au droit de masses d'eau souterraines présentant une vulnérabilité très forte aux pollutions en raison de leur contexte karstique (« Craie du Gâtinais »). Bien qu'en dehors de périmètre de protection de captages, il est implanté au sein d'aires d'alimentation de captages (AAC) classés comme « prioritaires » dans le SDAGE Seine-Normandie et au droit de la vaste nappe d'eau souterraine de « l'Albien-Néocomien captif » identifiée comme ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable des populations actuelles et futures. Le cours d'eau le plus proche est le ru de Subigny qui s'écoule à 1,1 km à l'est du site.

En phase de travaux, des mesures sont prévues pour prévenir les risques de pollutions du sol et de l'eau (nettoyage, réparation des engins sur aires étanches, stockage des produits, kit anti-pollution...). L'étude géotechnique annexée à l'étude d'impact préconise la réalisation de fondations en béton. Les mesures permettant d'éviter toute pollution des eaux souterraines pendant la phase de coulage du béton mériteraient d'être précisées dans l'étude d'impact.

En phase d'exploitation, un tableau synoptique présente le système de gestion de l'eau prévu sur le site du projet⁷ :

Concernant l'adduction en eau potable, un raccordement au réseau public est prévu, avec des disconnecteurs permettant d'éviter toute pollution en provenance du site. La consommation est évaluée à 4 680 m³/an pour les besoins domestiques, le nettoyage des installations et le remplissage des dispositifs de défense incendie. Aucune utilisation d'eau industrielle n'est prévue. Le site est implanté au sein d'une zone de répartition des eaux (ZRE) avec des insuffisances de ressource en eau par rapport aux besoins. **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 en prenant en compte le cadrage donnée par la ZRE et de prévoir la mise en place de dispositifs de récupération des eaux pluviales de toitures pour les usages qui le permettraient.**

Concernant la gestion des eaux usées, un raccordement est prévu au réseau d'assainissement de la zone d'activités, puis à la station de « Fouchères-ZI-Renault-Senoble » située à 80 m au nord-est du projet. Cette station est suffisamment dimensionnée, selon le dossier, et une convention de rejet sera établie avec le gestionnaire. La marge de capacité semble tout juste suffisante (capacité nominale de 500 EH pour une charge déjà entrante de 203 EH en 2020 et une charge prévisionnelle de 280 EH pour le projet, alors qu'un autre site est aussi en construction dans la zone d'activités pour la société PEBIX). **La MRAe recommande**

⁷ cf. synoptique de gestion des eaux en p.86 de l'étude d'impact

de présenter dans l'étude d'impact l'accord du gestionnaire du réseau de collecte et de traitement des eaux usées sur la capacité à absorber la charge générée par le projet.

Concernant la gestion des eaux pluviales du site, le dossier indique que la faible perméabilité des sols (limons argileux jusqu'à 1,5 m, puis formation résiduelle à silex jusqu'à près de 10 m) ne permet pas d'envisager l'infiltration à la parcelle. Une gestion séparative des eaux provenant des toitures et de celles provenant des voiries est prévue (avec un traitement par déboureur/séparateur d'hydrocarbures pour ces dernières), avec la collecte et le tamponnement dans un bassin de rétention étanche et surverse dans des tubes de récupération d'eau (tubosiders), puis le rejet par pompe de relevage vers le bassin de la zone d'activités de l'aire de Villeroy avant rejet dans le milieu naturel. Une autorisation de déversement sera demandée auprès du gestionnaire de ce bassin. Un accord de principe mériterait d'être inséré dans l'étude d'impact. Une note hydraulique et une note relative au dispositif de pré-traitement sont jointes à l'étude d'impact et présentent les calculs de dimensionnement des ouvrages pour gérer des pluies d'occurrence décennale. L'étude d'impact n'évalue pas les risques liés à des pluies plus intenses. **Dans un contexte d'aggravation prévisible des phénomènes extrêmes lié au changement climatique, la MRAe recommande d'évaluer les risques liés à des événements pluvieux plus intenses, en décrivant notamment les ruissellements prévisibles pour des pluies d'occurrence centennale, de façon à définir les mesures qui s'avèreraient nécessaires. Elle recommande d'autre part de mettre en place des aires de stationnement non imperméabilisées en conformité avec les dispositions de l'article 47.1 de la Loi énergie climat de 2019.**

Le système de gestion de l'eau du site est également défini pour faire face aux situations accidentelles, notamment d'incendie et de déversements accidentels en provenance de la cellule « LI ». Ces situations sont décrites dans l'étude de dangers. Un système d'obturation automatique et manuel permet en particulier d'assurer le confinement des eaux d'extinction d'incendie dans le bassin étanche et les tubes de récupération d'eau.

Concernant les pollutions saisonnières, l'utilisation de pesticides n'est pas prévue sur le site. Des mesures en faveur d'une gestion raisonnée du déverglaçage mériteraient d'être également définies.

Biodiversité :

Le projet est implanté en dehors de zonages naturalistes, le plus proche étant la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 « Étangs, prairies et forêts du Gâtinais nord-oriental » à environ 3,5 km au sud-ouest. Aucun élément de la trame verte et bleue (TVB) du SRADDET n'est recensé sur le site du projet. Aucune zone humide n'a été identifiée dans le diagnostic mené dans le cadre de l'étude écologique annexée à l'étude d'impact, qui comprend la réalisation de 11 sondages pédologiques.

Dans le cadre de l'étude écologique, 3 journées d'inventaires ont été réalisées sur le terrain entre mai et juillet 2022 et ont été complétées, selon le dossier, par une journée en août 2022. Les résultats de cette journée complémentaire ne sont pas intégrés dans l'étude d'impact. Il conviendrait d'indiquer s'ils confirment ou modifient les résultats obtenus. Bien que ne couvrant pas l'ensemble du cycle biologique des espèces, la méthode de diagnostic écologique semble proportionnée au regard du contexte environnemental du projet (friche culturale dans un état de conservation altéré, absence de zonages...). Seules 3 espèces à enjeux ont été identifiées, à savoir des espèces d'oiseaux protégées et/ou patrimoniales en période de reproduction (Linotte mélodieuse, Alouette des champs, avec reproduction possible, et Hirondelle de fenêtre, en chasse).

Une mesure d'adaptation du calendrier des travaux est proposée en conséquence. Elle prévoit « *un démarrage du chantier, autant que faire se peut, en dehors des périodes de reproduction des oiseaux (de mi-mars à mi-août) et, en cas d'impossibilité, une identification des éventuelles nichées* ». La période de reproduction à considérer serait à étendre jusqu'à fin août pour couvrir la période d'élevage des jeunes. L'identification des éventuelles nichées devrait, quant à elle, s'accompagner d'une mesure de protection, pour limiter les impacts potentiels. **La MRAe recommande de réaliser les travaux lourds en dehors de la période de mi-mars à fin août pour limiter les impacts sur l'avifaune en période de reproduction et de nourrissage.**

D'autres mesures sont prévues en phase de travaux, de façon appropriée, comme la mise en place d'une charte de « chantier vert », la sensibilisation des intervenants, le suivi par un écologue, une vigilance sur les espèces exotiques envahissantes et le réensemencement et la plantation d'espèces végétales indigènes. Elles pourraient cependant être davantage décrites dans l'étude d'impact : rôle et rythme de passage de l'écologue, précautions prises pour éviter l'introduction d'espèces exotiques envahissantes sur le site notamment l'Ambrosie à feuilles d'Armoise à risque sanitaire, liste des espèces végétales indigènes utilisées en privilégiant le label « Végétal local » ou une origine de traçabilité équivalente, etc.

En phase d'exploitation, l'étude d'impact prévoit la réalisation d'un plan de gestion de la biodiversité du site par un écologue en visant le label « BiodiverCity », avec des espaces verts (14 % du site) composés de milieux ouverts et fermés, la mise en place d'espèces indigènes, l'installation de refuges ponctuels pour la

faune (pierriers, nichoirs à oiseaux, gîtes à chiroptères...) et une gestion raisonnée, écologique et différenciée, s'adaptant notamment au cycle biologique des espèces. Les interventions sur les espaces verts devraient, dans ce cadre, être réalisées en dehors de la période de mi-mars à fin août indiquée ci-avant. Des passages à petite faune pourraient par ailleurs être mis en place dans la clôture, au droit des espaces verts. **La MRAe recommande de présenter, dès l'étude d'impact, le plan de gestion de la biodiversité du site.**

Aucun impact négatif notable sur le milieu naturel n'est attendu selon le dossier, qui met également en avant la végétalisation de toitures pour maximiser les zones d'intérêt pour la biodiversité (elles ne représentent cependant que 2 % du site), l'absence de grandes surfaces vitrées et de surfaces réfléchissantes (potentiellement nocives pour l'avifaune) et la mise en place d'un éclairage extérieur raisonné.

4.1.2 Lutte contre le changement climatique

Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact, tout en rappelant l'objectif de neutralité carbone en 2050 inscrit dans la Loi énergie climat de 2019, évoque succinctement que le secteur du transport routier constitue l'une des principales sources d'émission de GES en France et que les activités du projet peuvent contribuer à leur émission. La question du recours à la ressource pétrolière sur laquelle repose l'activité logistique pourrait être développée. En effet, cette activité est concernée par les engagements internationaux, notamment ceux qui devraient être pris dans l'objectif de limiter l'augmentation de la température moyenne du globe conformément aux recommandations du GIEC⁸, et d'aboutir à réduire l'extraction, voire à laisser une part du pétrole dans le sous-sol de la planète.

L'étude d'impact ne présente aucun bilan carbone du projet. Elle comporte cependant certaines données qui pourraient utilement être mobilisées ou développées pour l'évaluer : quantification des émissions atmosphériques liées au trafic routier⁹, synthèse des rejets atmosphériques par source d'émission (installations des bâtiments, trafic)¹⁰. **La MRAe recommande de présenter un bilan carbone du projet en intégrant ses différentes composantes (transport de marchandises, déplacements du personnel, consommation énergétique des bâtiments, artificialisation de sols stockant du carbone, matériaux de construction des bâtiments et des voiries, production d'énergie photovoltaïque, etc).**

Concernant les émissions atmosphériques liées au trafic routier généré par le projet, elles sont quantifiées en prenant en compte les trajets des poids-lourds entre l'échangeur de l'A19 et le site du projet (et non l'ensemble de la zone de chalandise du projet), ainsi qu'une moyenne des trajets domicile-travail du personnel. Le nombre de jours de circulation considéré par an correspond à une ouverture 5/7 j du site. Or, une ouverture 6/7 j est prévue dans le dossier. **La MRAe recommande de réévaluer les émissions atmosphériques présentées dans l'étude d'impact en intégrant le trafic de poids-lourds au niveau de l'ensemble de la zone de chalandise prévisionnelle et en considérant une ouverture 6/7 j du site.**

Certaines mesures de réduction des émissions atmosphériques sont évoquées dans l'étude d'impact : chargements/déchargements réalisés moteurs à l'arrêt, contrôles périodiques des camions, utilisation de chariots électriques pour les opérations de manutention. D'autres mesures pourraient toutefois être proposées, en fonction des résultats du bilan carbone du projet, pour limiter son empreinte carbone, notamment concernant les déplacements du personnel (cf. partie « mobilités » ci-après), le choix des matériaux de construction en privilégiant l'utilisation de matériaux secondaires locaux, le choix des matériaux d'emballages en privilégiant l'utilisation de matières biosourcées ou issues du recyclage, etc. **La MRAe recommande de proposer des mesures contribuant à limiter l'empreinte carbone du projet.**

D'autre part, le dossier évoque la plateforme multimodale de Gron, située à 7,5 km à l'est et avec laquelle le site du projet bénéficiera d'une connexion favorisée lors de l'ouverture de la déviation sud de Sens prévue fin 2022. **La MRAe recommande vivement d'approfondir l'étude des possibilités de connexion multimodale pour l'acheminement des marchandises, de façon à limiter le transport routier, ses émissions atmosphériques et sa consommation énergétique essentiellement d'origine pétrolière.**

Performance énergétique :

Le dossier indique que le projet appliquera, si possible, la charte de développement durable AFILOG¹¹, qui prévoit, en particulier, des objectifs de performance environnementale des bâtiments et la réalisation d'un bilan carbone pour l'entrepôt. La réglementation thermique de 2005 (RT2005) est citée pour les bureaux, alors qu'elle est nettement moins ambitieuse que la RT2012 ou la réglementation environnementale de 2020 (RE2020). **La MRAe recommande d'inscrire le projet dans des objectifs de performance et de sobriété énergétique plus ambitieux, dans le cadre de la réglementation environnementale 2020.**

8 GIEC : groupement d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

9 cf. estimation des émissions atmosphériques liées au trafic routier en p.105 de l'étude d'impact

10 cf. tableau de synthèse des rejets atmosphériques en p.130 de l'étude d'impact

11 Charte AFILOG : voir <https://www.afilog.org/>

L'atteinte du niveau « Very Good » de la certification BREEAM¹² est également visée, selon l'étude d'impact. Plusieurs mesures sont ainsi mises en avant concernant la performance énergétique des bâtiments en termes d'isolation thermique, de choix des matériaux, de modalités de chauffage, d'éclairage, de consignes de sobriété énergétique, de maintenance périodique des équipements et de suivi des consommations d'énergies. L'installation de panneaux photovoltaïques est également prévue sur l'ensemble de la toiture des cellules 1 à 8, en prévoyant les dispositions constructives adaptées, pour un coût de 4 M€. Cela représente une surface de toitures disponible de 4,9 ha (plus de 70 % de la surface des toitures du projet). La surface de panneaux photovoltaïques mis en place, la puissance installée et la production prévisionnelle mériteraient d'être précisées dans l'étude d'impact, en mentionnant le respect de l'article 47.3 de la Loi énergie climat de 2019 (surface minimale de 30 %). La possibilité d'installer des solutions de production d'énergie renouvelable au niveau des aires de stationnement mériterait également d'être étudiée, ce qui permettrait de renforcer la contribution du projet à l'atteinte des objectifs fixés par le SRADDET en la matière. **Compte tenu des impacts indirects potentiels, la MRAe recommande d'intégrer des clauses environnementales pour le choix des fournisseurs de panneaux photovoltaïques, comme le respect de la norme ISO 26 000 sur la responsabilité sociétale et environnementale des entreprises (RSE), et d'installer des solutions de production d'énergie renouvelable au niveau des aires de stationnement.**

Dans un contexte de changement climatique, avec des périodes estivales de plus en plus chaudes, il conviendrait par ailleurs 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, plantation d'arbres en densité et maturité suffisantes, mise en place d'ombrières...).

Mobilités :

La desserte du site est prévue essentiellement par voie routière. L'étude de trafic annexée à l'étude d'impact étudie plusieurs scénarios, avec ou sans la déviation sud de Sens, dont l'ouverture à la circulation est indiquée fin 2022 dans le dossier. Elle conclut que les conditions de circulation resteront fluides dans le secteur après mise en œuvre du projet, y compris en cumulé avec l'implantation de l'entreprise PEBIX au sud. Cependant, elle souligne le stationnement gênant et potentiellement accidentogène des poids-lourds le long de la RD369, réduisant la visibilité au niveau du carrefour avec la voie communale menant au site du projet. Le dimensionnement du carrefour est, en outre, jugé insuffisant pour la giration des poids-lourds. L'étude de trafic formule des préconisations qui ne sont cependant pas reprises dans l'étude d'impact : élargissement de la route communale au niveau du débouché du projet, création d'un tourne-à-gauche, régulation du stationnement des poids-lourds le long de la RD369, matérialisation des places de stationnement, aménagement d'un espace de pause et de cheminements piétons pour améliorer la sécurité des chauffeurs routiers à pied, création d'une aire de covoiturage au niveau du giratoire du diffuseur de l'A19. **La MRAe recommande d'approfondir, en lien avec les gestionnaires de réseaux routiers, la mise en œuvre effective de solutions permettant de sécuriser la circulation routière au droit du site.**

L'étude de trafic indique que la desserte du secteur par les transports en commun est très limitée et inadaptée dans ses horaires. Les arrêts de bus les plus proches sont situés au niveau du hameau des Balesmes à 200 m du site et des bourgs de Villeroy et de Fouchères à plus d'1 km, avec seulement un trajet vers Sens le matin et 2 en provenance de Sens à midi et le soir. Une évolution de la desserte en transports en commun mériterait d'être étudiée avec les collectivités locales pour l'adapter à l'activité prévisionnelle du site, et plus largement de la zone d'activités logistiques, en termes d'horaires et de fréquence. L'aménagement d'itinéraires d'accès piétons serait à étudier dans ce cadre, notamment depuis l'arrêt du hameau des Balesmes. Il en serait de même pour les trajets vers les zones de restauration potentielle au sein de la zone d'activités pour le personnel et les chauffeurs routiers. L'étude d'impact mentionne en effet que des conducteurs de poids-lourds longent à pied la RD369 pour aller se restaurer, alors que la circulation routière est rapide sur cet axe. À l'échelle du site du projet, il pourrait ainsi être intéressant de prévoir des accès piétons sur la frange nord. L'absence de piste cyclable à proximité du site est par ailleurs relevée dans le dossier. **La MRAe recommande de définir avec l'autorité organisatrice des conditions de desserte en transport en commun adaptées à l'activité prévisionnelle du site, en termes d'horaires et de fréquence notamment, et d'étudier un aménagement de l'accès au site plus favorable aux modes actifs de déplacement.**

Le projet prévoit l'aménagement de 280 places de stationnement pour les véhicules légers au sein du site, soit une place par employé, ce qui est contradictoire avec l'objectif affiché dans l'étude d'impact d'inciter le personnel à limiter l'utilisation de son véhicule, à prendre les transports en commun et à développer l'usage de modes doux de déplacement et du covoiturage¹³. Le nombre de places pourrait être revu à la baisse pour limiter l'imperméabilisation des sols et ses effets sur l'environnement (ruissellement, biodiversité, îlot de chaleur...). **La MRAe recommande de revoir à la baisse le nombre de places de stationnement et de définir un plan de mobilité (PDM) d'entreprise ambitieux, en lien avec les autres entreprises de la**

12 BREEAM : Building Research Establishment Environmental Assessment Method

13 cf. mesures d'incitation du personnel pour limiter l'utilisation des véhicules légers en p.40 de l'étude d'impact

zone, de façon à proposer au personnel une offre incitative de report modal (covoiturage, transport en commun, modes actifs de déplacement).

L'étude d'impact ne précise pas si des places de stationnement seront équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques et/ou seront dimensionnés pour les personnes à mobilité réduite, alors que le projet est concerné par des obligations instaurées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. **La MRAe recommande de préciser le respect des obligations réglementaires en la matière.**