



**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 ensemble immobilier  
à vocation logistique, dit projet « VG4 »  
sur la commune de Sens (89)**

N °BFC-2023-3620

# PRÉAMBULE

La société en nom collectif (SNC) Sens VG4, filiale du Groupe PANHARD<sup>1</sup>, a déposé une demande d'autorisation environnementale pour le projet de création d'une plateforme logistique sur le territoire de la commune de Sens dans le département de l'Yonne (89). La société a également sollicité un permis de construire pour le même projet.

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) de l'Yonne.

En application du règlement intérieur relatif à l'exercice de la délibération à distance, la MRAe de BFC a, lors de sa réunion du 9 février 2023, décidé que cet avis serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 13 et le 16 février 2023. Les membres suivants ont délibéré : Monique NOVAT, membre permanent et présidente de la MRAe, Hervé RICHARD et Bernard FRESLIER membres associés, et ils ont adopté l'avis ci-après.

*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 plateformes 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

Le projet « VG4 » consiste en la création d'une plateforme logistique à l'est de la zone d'activités (ZA) des Vauguilletes sur la commune de Sens, sur des terrains actuellement exploités en grandes cultures d'une superficie de l'ordre de 21,5 ha. Le projet comprend la construction d'un bâtiment, l'aménagement de voiries, d'aires de stationnement, de bassins de rétention, d'espaces verts et d'une clôture entourant le site.

Ce projet est similaire au projet « GF8 » prévu au nord de la ZA des Vauguilletes, également porté par le Groupe PANHARD, qui a bénéficié d'une autorisation environnementale en 2022. La MRAe note qu'un certain nombre de remarques émises dans son avis de 2020 sur ce premier projet<sup>3</sup> ont été prises en compte pour améliorer la rédaction et le contenu de l'étude d'impact du projet « VG4 ».

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe sont l'artificialisation des sols en termes de consommation d'espaces agricoles, de gestion de l'eau et de préservation de la 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 justifier le choix du site sur la base d'une analyse de solutions de substitution raisonnables au regard du moindre impact environnemental tel que prévue par le code de l'environnement, à l'échelle intercommunale (agglomération, SCOT), en particulier en termes de consommation de terres agricoles ;
  - de joindre l'étude préalable agricole et d'intégrer à l'étude d'impact les mesures ERC prévues sur le volet agricole ;
  - de compléter 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 d'ensemble 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 l'e-commerce, production d'énergie photovoltaïque, production et élimination des matériaux d'emballages, etc.) à l'échelle de la zone de chalandise et proposer des mesures contribuant à limiter son empreinte carbone ;
  - de mettre à jour l'analyse de l'articulation du projet avec le PLUiH du Grand Sénonais approuvé et de justifier la bonne prise en compte des prescriptions des OAP « paysage et environnement » et « aménagement ».
- ✓ Sur la prise en compte de l'environnement :
  - de joindre les accords et les avis des gestionnaires de réseaux (eaux usées, eaux pluviales, voiries) ;
  - de préciser les effets cumulés sur la congestion des voies avec les autres projets prévus sur la zone d'activités et de fournir l'accord du gestionnaire du réseau routier sur les mesures prévues en termes de dimensionnement des voiries et de sécurité routière ;
  - de renforcer et d'organiser les dispositifs mutualisés (plate-forme de covoiturage, aires de stationnement, bornes électriques, dessertes TC adaptées...) dans le cadre des plans de mobilités en prévoyant un calendrier cohérent avec le développement de la zone d'activités ;
  - 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.
  - d'étudier des mesures de réduction à la source des déchets.

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

<sup>3</sup> [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201215\\_apbfc061\\_entrepotlogistique\\_gf8\\_sens\\_89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201215_apbfc061_entrepotlogistique_gf8_sens_89.pdf)

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1- Contexte et présentation du projet

La société PANHARD souhaite implanter un bâtiment à usage d'entrepôt et d'activités (stockage, préparation des commandes, réception et expédition des marchandises) et de bureaux sur un terrain d'une superficie de 214 697 m<sup>2</sup> (21,47 ha – parcelles YB 107, 108, 110 et 111), sur la frange est de la zone d'activités des Vauguilletes sur la commune de Sens (Yonne). Ce terrain, propriété de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais, est relié par les RD 46 et 606 au réseau autoroutier (A5, A19 à moins de 10 km).

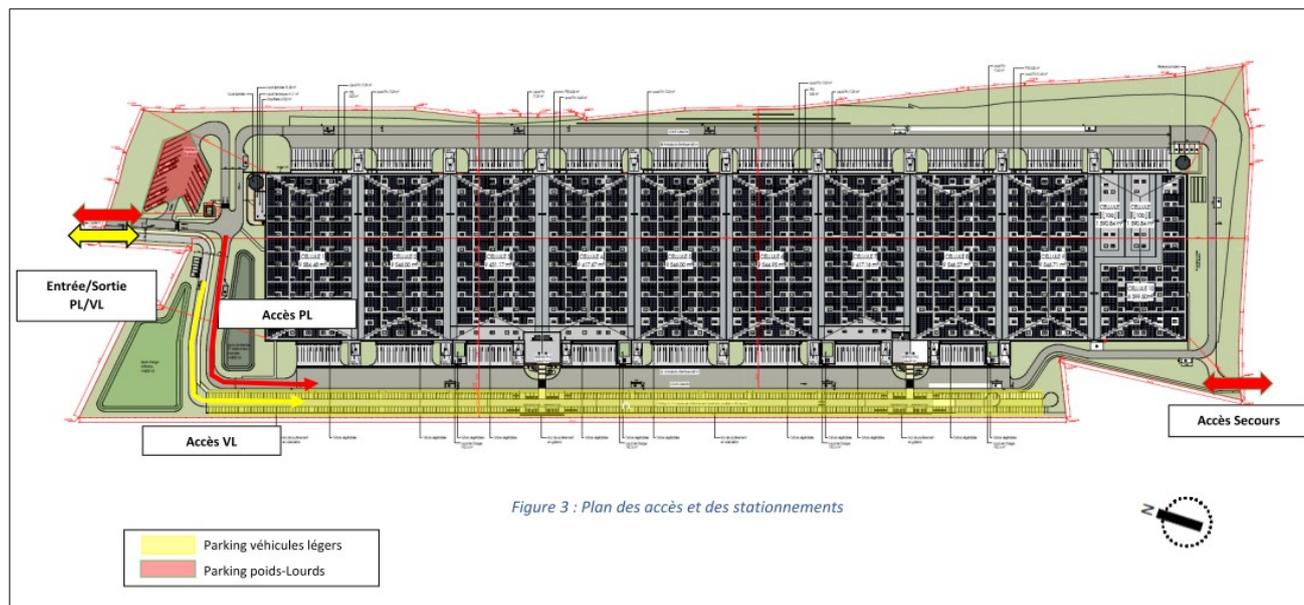
Sens fait partie de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais qui est couvert par un plan local de l'urbanisme intercommunal habitat (PLUi H) approuvé le 15 décembre 2022, et concerné par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du nord de l'Yonne en cours d'élaboration.

Les dimensions du bâtiment sont les suivantes : emprise au sol de 100 512 m<sup>2</sup> ; longueur de 721 m ; largeur de 133 m et hauteur de 14,50 m à l'acrotère.

La surface plancher totale du bâtiment sera de 101 580 m<sup>2</sup> auxquels s'ajoutent les 33 m<sup>2</sup> du poste de garde. Il sera divisé par des murs REI120<sup>4</sup> et des portes EI120 (95 519 m<sup>2</sup> au total) en 10 cellules de stockage, dont la superficie de stockage sera comprise entre 9 425 et 9 585 m<sup>2</sup>. Toutes les cellules sont destinées à accueillir des produits combustibles courants classés sous la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité. En cas de besoin, deux sous-cellules d'environ 1 600 m<sup>2</sup> (cellules 10A et 10B) pourront accueillir, selon les règles de compatibilité, des produits classés sous les rubriques 4320, 4321 et 4718 (générateurs aérosols), 4330, 4331, 1436 et 4734 (liquides inflammables) et 1450 (solides inflammables) 4441 (produits comburants) et des alcools de bouche d'origine agricole (rubrique 4755).

Le bâtiment sera équipé de quatre locaux dédiés au chargement des batteries des chariots élévateurs présentant une surface totale de 784 m<sup>2</sup> implantés en saillie de la façade ouest de l'entrepôt.

Il comportera également deux plots de bureaux en RDC, R+1 et R+2 implantés en saillie de la façade ouest de l'entrepôt. Ces bureaux et locaux sociaux présenteront une surface totale de 3 513 m<sup>2</sup>.



*Projet VG4 – plan masse et plan des accès (extrait de l'étude d'impact)*

Le projet prévoit la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la toiture au-dessus des cellules de stockage (excepté celles destinées aux produits dangereux de la cellule 10), soit 20 238 modules, couvrant 39 519 m<sup>2</sup> (39,2 % de la surface de toiture) pour une puissance estimée de 8,3 MWc.

Le dossier indique que le projet générerait 530 emplois, du lundi au samedi, 52 semaines par an, en deux équipes de 8 heures. Exceptionnellement, en période de pointe, une troisième équipe pourrait être mobilisée. Le personnel sera composé essentiellement de préparateurs de commandes et de caristes.

4 Murs et portes coupe feu pour une durée de 2 h

Le trafic journalier de véhicules légers (VL) est estimé à 1580 mouvements pour l'ensemble du site ainsi que 800 mouvements poids lourds (PL) (400 réceptions et 400 émissions). L'accès au site se fera par une entrée au nord.

Le site sera équipé :

- d'un parking VL comprenant 314 places (extensible si besoin à 450 places), dont 6 places de stationnement réservées aux PMR<sup>5</sup> situées au droit de chaque bloc de bureaux (12 au total). Le parking VL comportera 10 places pour véhicules électriques (8 places VL standard et 2 places PMR) équipées de bornes de recharge, 80 places pré-équipées par la mise en place de fourreaux électriques de liaison entre le tableau général basse tension (TGBT) et les places de stationnement permettant l'installation facile de bornes de recharges et enfin de 16 places de covoiturage.
- de places de stationnement vélo, à hauteur d'une place pour 10 personnes. Deux abris vélos seront implantés de part et d'autre de chaque plot de bureaux (4 abris vélos au total).
- d'une aire d'attente pour les PL de 20 places à l'entrée du site.

En cas d'intervention, les pompiers accéderont au site par l'accès PL/VL au nord du site et par un accès secondaire d'urgence directement depuis la RD225 au sud du site qui leur sera réservé.

Afin de gérer les eaux pluviales du projet, le porteur de projet prévoit la création de deux bassins de rétention connectés, le premier étanche de 2 620 m<sup>3</sup> (eaux collectées par les voiries lourdes et espaces associés) et le second non-étanche de 6 050 m<sup>3</sup> (eaux de toitures et des voiries légères). Les eaux issues des pluies courantes seront infiltrées dans le sol après rétention alors que les pluies d'occurrence supérieure à 20 ans seront rejetées dans le réseau d'eaux pluviales publique à un débit régulé de 1 l/s/ha.

Les surfaces imperméables (en plus des bâtiments qui représentent une emprise au sol 100 500 m<sup>2</sup>) représentent 59 764 m<sup>2</sup> et les espaces verts (dont bassin d'infiltration non étanche) 50 711 m<sup>2</sup>. Le reste des surfaces (3 660 m<sup>2</sup>) correspond aux voies en stabilisé et aux trottoirs gravillonnés.

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

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 21,5 ha de terres de grandes cultures agricoles, avec une imperméabilisation des sols de près de 16 ha, conduisant à des impacts à prendre en compte, notamment en termes de consommation d'espaces agricoles, de gestion de l'eau ;
- **La lutte contre le changement climatique** : l'implantation du projet logistique et les activités d'e-commerce engendrent un transport de marchandises exclusivement routier, des déplacements et un recours au numérique qui 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'analyse a porté essentiellement sur le document intitulé étude d'impact, document de 707 pages, daté de septembre 2022 comprenant le résumé non technique (RNT) (22 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 géotechnique, etc). Une analyse des pièces constitutives du permis de

<sup>5</sup> PMR : personnes à mobilité réduite

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.

Elle rassemble les données compilées par les diverses études thématiques, énonce les enjeux afférents à l'aire d'étude en menant un travail d'analyse et de hiérarchisation des enjeux soulevés dans l'état initial de l'environnement (6.14 – p.172).

Un tableau de synthèse (page 273 à 279 de l'étude d'impact) récapitule les impacts initiaux, les mesures prises pour les limiter et le niveau d'impact résiduel par grandes thématiques. Les impacts résiduels sont jugés de niveau faible à positif, sauf concernant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, où l'impact résiduel est jugé moyen.

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.

## 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.171 de l'étude d'impact.

## 3.3 Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés est abordée en pages 312 à 315. Un seul projet dans l'aire d'étude a été identifié ; il s'agit du projet GF8 qui prévoit la construction d'une plateforme logistique sur 40 ha au nord de la zone des Vauguilletes, projet également porté par le groupe PANHARD. Le rapport indique que des impacts cumulés sont à prévoir en termes de déplacements et de circulation, en particulier en période de pointe (période de roulement du midi). Une mesure de réduction est prévue (R19) avec le décalage des horaires de sortie des deux sites, ce qui suppose une discussion et un accord entre les futures entreprises utilisatrices (qui ne sont pas connues).

La MRAe a connaissance d'un troisième projet de plateforme logistique prévue entre les projets VG4 et GF8 en front est de la zone des Vauguilletes (projet Green'dev – bâtiment de 48 356 m<sup>2</sup> sur un terrain de 10,6 ha). Des effets cumulatifs sont à prévoir en termes de déplacements et de circulation des véhicules légers et des poids lourds. **La MRAe recommande d'intégrer le projet Green'Dev à l'analyse des effets cumulés, d'évaluer les trafics en heures de pointe et de proposer des mesures pour limiter les impacts (congestion, sécurité, nuisances...).**

## 3. 4 Évaluations des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences (chapitre 9 – page 321 à 324) identifie un site Natura 2000 dans un rayon de 5 km autour du projet (ZSC « Pelouses sèches à orchidées sur craie de l'Yonne»). Au regard des habitats ayant motivé la désignation dans le réseau Natura 2000, elle conclut en l'absence d'incidence significative directe, compte tenu de l'absence d'habitats d'intérêts communautaires et de l'absence de lien fonctionnel avec le site Natura 2000. Ces conclusions sont cohérentes.

## 3.5 Justification du choix du parti retenu

Le dossier indique que 4 sites d'implantation ont été étudiés pour la réalisation du projet, tous au sein de la zone d'activités des Vauguilletes, le choix de s'implanter à Sens étant déjà acté. Des variantes d'aménagement du projet sont présentées ; elles concernent la configuration du bâtiment (1 ou 2 bâtiments séparés), la localisation des bureaux et des bassins de rétention.

Aucune mesure d'évitement n'est proposée en amont pour limiter les impacts environnementaux identifiés, notamment en termes de consommation d'espaces agricoles ou d'émissions de GES : l'étude d'impact n'aborde pas les possibilités d'implantation sur des espaces urbanisés non affectés (friches). Pour mémoire, dans son avis sur le PLUiH du Grand Sénonais de 2022<sup>6</sup> la MRAe recommandait de privilégier la reconquête des friches en conditionnant l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones au remplissage des zones existantes. La justification du choix du parti retenu par l'analyse de solutions de substitution raisonnables n'est pas faite.

**La MRAe recommande de justifier le choix du site sur la base d'une analyse de solutions de substitution raisonnables au regard du moindre impact environnemental tel que prévue par le code de**

6 [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022abfc3\\_plui\\_cags\\_89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022abfc3_plui_cags_89.pdf)

**l'environnement, à l'échelle intercommunale (agglomération, SCoT), en particulier en termes de consommation de terres agricoles .**

### **3.6 Articulation du projet avec les schémas, plans et programmes**

La compatibilité avec les plans et programmes (SRADDET, SCoT du Nord de l'Yonne, SDAGE et PGRI de Seine Normandie, PLU de Sens) est traitée de façon détaillée (pages 293 à 309 de l'étude d'impact) au regard des différentes orientations et dispositions de ces documents. La compatibilité est justifiée notamment par le zonage acté dans le PLU et les mesures mises en œuvre pour limiter les incidences (imperméabilisation, gestion de l'eau...)

Le dossier fait référence au PLU de Sens alors que le PLUiH du Grand Senonais a été approuvé le 15 décembre 2022. L'aire du projet se situe en zone Ua (secteur d'activités) du PLUi H autorisant les activités logistiques et est concernée par l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Les Vauguilletes » et un site de projet (site A). **La MRAe recommande de mettre à jour l'articulation du projet avec le PLUiH aujourd'hui approuvé.**

## **4. Prise en compte de l'environnement**

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

#### **4.1.1 Consommation d'espaces agricoles et artificialisation des sols**

##### Consommation d'espaces agricoles :

Le projet consommera 21,5 ha de terres à usage agricole (grandes cultures) et conduira à l'imperméabilisation de près de 16 ha, le reste de la surface étant aménagée en espaces verts et bassins enherbés. Il entraînera une perte de production annuelle d'environ 180 tonnes de céréales et 30 tonnes de colza et la disparition de terres agricoles à très fort potentiel agronomique, fragilisant deux exploitations agricoles (perte de 3 et 7,4 % de surface agricole utile – 13 % en cumulé avec le projet GF8) et fragmentant l'espace agricole.

Les extensions de la zone d'activités des Vauguilletes prévues dans le PLUi-H approuvé le 15 décembre 2022, vont conduire à une consommation d'espaces agricoles estimée à 80 ha, à l'encontre des orientations sur la limitation de l'artificialisation nette de la loi Climat et résilience et du SRADDET et sans prioriser la reconquête de friches existantes, comme l'avait noté la MRAe dans son avis sur le projet de PLUiH du Grand Senonais.

À l'échelle du projet, aucune démarche de recherche de friches industrielles ou de sites moins consommateur d'espaces agricoles ou naturels n'a été initiée par le porteur de projet, afin de limiter les impacts environnementaux du projet. Cette démarche aura dû être présentée dans le chapitre traitant de la justification de la solution retenue.

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 par la société CETIAC, citée mais pas jointe au dossier. Elle conclut à des impacts quantitatifs et structurels forts et des impacts systémiques faibles en raison de la taille importante des filières concernées. Le dossier indique que l'étude se poursuit en lien avec la CAGS 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 de joindre l'étude préalable agricole et d'intégrer à l'étude d'impact les mesures ERC prévues sur le volet agricole.**

##### Gestion de l'eau et imperméabilisation :

Les dispositions du SDAGE Seine-Normandie en vigueur concernant plus particulièrement le projet sont mentionnées en pages 118-120 de l'étude d'impact, notamment la limitation des pollutions à la source (eaux pluviales par exemple).

Concernant la gestion des eaux pluviales, il est prévu la création de deux bassins de rétention permettant de traiter les eaux pluviales. Le premier bassin non étanche d'une surface de 6 050 m<sup>3</sup> collectera directement les eaux de toiture et les eaux de ruissellement issues des voiries légères alors que les eaux de voiries lourdes et espaces associés transiteront par un bassin étanche de 2 620 m<sup>3</sup> ; après traitement par un séparateur d'hydrocarbures, elles rejoindront le bassin non étanche. Le projet considère que les eaux pluviales collectées dans les bassins pourront être traitées par infiltration pour des pluies courantes (jusqu'à des pluies de période de retour de 20 ans) et, au-delà, seront rejetées à débit régulé (1l/s/ha) dans le réseau d'eaux pluviales communal puis acheminées dans l'Yonne.

Le dossier indique que 50 % des places de stationnement seront perméables, sans justifier cette proportion. Par ailleurs, le nombre de places de stationnement prévues pour les voitures semble disproportionné (314 places, voire 450) au regard des personnes susceptibles d'être sur site en même temps et de l'objectif d'incitation aux transports en commun, modes doux et au covoiturage. **La MRAe recommande de diminuer les stationnements VL et d'augmenter la proportion de places non imperméabilisées.**

En phase d'exploitation, des mesures contre les pollutions des eaux sont prévues (p.226-228 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 et les produits de déverglacage feront l'objet d'une utilisation raisonnée.

Concernant l'adduction en eau potable, un raccordement au réseau de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais est prévu pour les besoins du personnel, l'entretien des locaux et les installations incendie. La consommation est estimée à 26,5 m<sup>3</sup> par jour. Le rapport indique que le réseau local d'alimentation en eau potable est suffisant. **La MRAe recommande de présenter l'accord du gestionnaire du réseau public sur sa capacité à fournir les besoins en eau estimés du projet.**

Le porteur de projet prévoit une mesure d'économie d'eau concernant l'arrosage des espaces verts (utilisation d'eau pluviale en priorité, sélection d'essences adaptées au climat et non sur-consommatrices d'eau) et les usages quotidiens du bâtiment (sanitaires peu consommateurs d'eau, détecteurs de fuite, recyclage des eaux d'essais sprinkler, utilisation de mitigeurs...).

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. **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.**

#### Biodiversité :

Les prospections floristiques et phytoécologiques ont été réalisées entre le 13/05/20 et le 23/09/2020, sur une période qui semble proportionnée au regard de l'occupation des sols actuelle ; 4 habitats ont été recensés dans l'aire d'étude éloignée constituée majoritairement de parcelles cultivées (96 %) et, en bordure, d'une prairie mésophile, un bosquet rudéral et des espaces anthropisés ; 113 espèces végétales ont été recensées dont 105 indigènes et aucune menacée, les enjeux floristiques sont qualifiés de faibles.

Les prospections faunistiques ont été réalisées sur 7 dates réparties sur l'année (9/10/19, 7/01/20, 10/04/20, 18/05/20, 29/06/20, 21/08/20 et 27/08/20). Elles apparaissent proportionnées aux enjeux. Dans les périodes prospectées, 13 espèces d'oiseaux (dont 4 nicheurs dans l'aire d'étude et 9 aux abords), 2 espèces de mammifères, 7 espèces de chiroptères, une espèce de reptile, 13 espèces de papillons de jour et 19 espèces d'orthoptères ont été recensées. Les enjeux faunistiques sont qualifiés de faible globalement et moyen pour l'Alouette des champs dont l'habitat favorable (cultures et végétations associées) sera le plus impacté.

Les zonages environnementaux (ZNIEFF, sites Natura 2000...) les plus proches sont listés. Le dossier estime qu'il n'y a pas de liens fonctionnels avec l'aire d'étude et conclut 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. Néanmoins des continuités écologiques locales sont identifiées de part et d'autre de l'aire d'étude ; il s'agit de la zone prairiale de l'aqueduc de la Vanne à l'ouest du projet, et de la voie ferrée et ses dépendances gérées en milieux ouverts à l'est.

L'étude de détermination des zones humides réalisée conclut à leur absence sur le site du projet.

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, la gestion des éclairages du site et l'utilisation de clôtures favorables au passage de la petite faune (mesures R1 à R4) sont proposées.

Le projet prévoit l'aménagement d'environ 5,9 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 « Végétal local » et contrôlée par une écologue. L'étude d'impact précise les mesures prévues en matière de suivi des aménagements paysagers et des plantations, incluant le remplacement des végétaux morts éventuels 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 (p.213) qu'au regard de la phase travaux (carburants des engins de chantiers, installations de chantiers...), des véhicules transitant au sein du site du projet et des émissions liées au chauffage de la structure, 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.**

L'étude d'impact indique 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 39 519 m<sup>2</sup> (soit 39,2 % de l'emprise au sol des bâtiments créés) et une puissance de 8,3 Mwc. Il serait utile de préciser la part visée de couverture de la consommation énergétique par de l'énergie renouvelable et de prévoir la couverture des parkings VL par des ombrières équipées de panneaux photovoltaïques.

Le bâtiment vise une certification BREEAM VERY GOOD, démarche qui engage à réaliser des études d'optimisation du bâtiment dans un but d'économies d'énergie (éclairage naturel, gestion technique du bâtiment...). Les bureaux et locaux sociaux respecteront la réglementation thermique RE 2020. Par ailleurs, le porteur de projet souhaite s'inscrire dans la neutralité carbone avec, par exemple, l'utilisation de matériaux biosourcés.

Concernant le chauffage du bâtiment, le choix s'est porté sur le gaz naturel, combustible fossile le moins polluant selon le porteur de projet. Aucune analyse sur l'utilisation de combustible non fossile n'est faite. **La MRAe recommande de mener une étude sur l'utilisation de ressources renouvelables.**

Concernant le transport de marchandises, le projet repose quasi exclusivement sur du transport routier. Le porteur de projet indique vouloir apporter son expérience et son expertise afin de favoriser le développement de la plateforme multimodale de Gron qui offrira, à terme, des synergies intéressantes vers le port du Havre et la desserte fluviale de la région parisienne et pourrait favoriser le report modal et réduire les émissions de GES. Mais, il ne s'agit à ce stade que d'une intention et cette proposition n'engage pas les entreprises utilisatrices qui ne sont pas connues.

Le dossier présente un bilan carbone (p.263-266) pour la durée théorique de vie du bâtiment (30 ans). L'émission de CO<sub>2</sub> est estimée à 1938 tonnes mais ne concerne que les émissions directes. Il ne prend en compte les émissions indirectes, notamment le transport de marchandises (exclusivement routier), les déplacements du personnel, les matériaux pour la construction des bâtiments et des voiries, le numérique sur lequel est basé l'e-commerce ou la production et l'élimination des matériaux d'emballages. **La MRAe recommande vivement de présenter un bilan carbone du projet d'ensemble 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 l'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 visant la réduction à la source, la création de puits de carbone par les espaces verts, etc.).**

L'étude d'impact aborde la vulnérabilité du projet au changement climatique (p.269 de l'étude d'impact), en évoquant une hausse significative de la vulnérabilité à la chaleur et à la sécheresse, l'intensification des phénomènes climatiques exceptionnels et la baisse de la vulnérabilité face aux épisodes froids. Le porteur de projet prévoit une intégration d'espaces verts au sein du projet (R26) afin réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain en accordant une place importante au végétal, en particulier au sein des espaces de stationnement. 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, en réduisant l'extraction, voire en laissant 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.**

### Mobilités :

Concernant la desserte du site, le dossier indique que l'augmentation prévue du trafic poids lourds et véhicules

légers (de l'ordre de 145 %) va conduire à des ralentissements aux heures de pointes au nord de la zone des Vauguilletes sur le diffuseur RD46-RD606 par le cumul des projets VG4 et GF8. Le projet n'intègre pas les autres projets prévus au sein de la zone (Green'dev au nord du projet et espace disponible de 29 ha au sud du projet). Les effets sur les chaussées de ce trafic important de poids lourds mériterait d'être évoqué. L'accord du gestionnaire du réseau routier sur les mesures concernant la desserte du site (R20) n'est pas mentionné. **La MRAe recommande de préciser les effets cumulés avec les autres projets prévus sur la zone d'activités sur la congestion des voies et l'état des voiries et de fournir l'accord du gestionnaire du réseau routier sur les mesures prévues en termes de dimensionnement des voiries et de sécurité routière.**

Afin de réduire les impacts du trafic généré et favoriser la fluidité de la circulation, le porteur de projet prévoit que les horaires de travail entre les deux projets VG4 et GF8 soient adaptés, mais cette décision dépend des entreprises utilisatrices.

La CAGS réalise un schéma cyclable intercommunal. Ainsi il est prévu une piste cyclable maillant la zone d'activités des Vauguilletes et connectée aux secteurs d'habitation. De même, la ligne 5 du réseau de transports urbain, qui traverse la zone en direction de la gare, sera prolongée avec des horaires adaptés aux employés.

Le porteur de projet met en avant des mesures favorisant le développement des mobilités douces en créant une piste cyclable interne arrivant devant les bureaux et en prévoyant des douches et des casiers pour les cyclistes. Des emplacements pour les véhicules électriques (8 + 80 pré-équipés) sont prévus ainsi qu'une plateforme dédiée à la mutualisation des propositions de covoiturage (là encore, ce dispositif dépend des entreprises utilisatrices). Le PLUiH du Grand Senonais vise une mutualisation des aires de stationnement qui n'est pas évoquée. **Au vu de l'importance de la zone d'activités, la MRAe recommande de renforcer et d'organiser les dispositifs mutualisés (plate-forme de covoiturage, aires de stationnement, bornes électriques, dessertes TC adaptées...) dans le cadre des plans de mobilités en prévoyant un calendrier cohérent avec le développement de cette zone.**

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

#### Paysage, patrimoine :

Une analyse des incidences sur le paysage, une description du projet architectural et une vue aérienne sur l'insertion paysagère sont présentées en page 250-252 de l'étude d'impact.

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. Le dossier indique que le parti paysager du projet est de limiter la présence du bâtiment et des aires de manœuvre vis-à-vis des périphéries, et notamment en regard de la voie ferrée et de ménager des continuités écologiques sur toutes les périphéries, avec des alignements d'arbres, des haies arborées et arbustives, des bandes boisées et une végétation sarmenteuse ou grimpante sur les murs de plusieurs ouvrages.

**La MRAe recommande de justifier la bonne prise en compte des prescriptions des OAP « paysage et environnement » et « aménagement » du PLUi H du Grand Sénonais.**

#### Risques et nuisances en phase travaux :

La réalisation d'un chantier à proximité de l'espace urbain peut générer une gêne pour les riverains et pour les différents usagers de l'espace public. Le porteur de projet prend des engagements pour un chantier de faibles nuisances pour les riverains (mesure R5) et pour une maîtrise et une gestion des déchets de chantier (mesure R6). Le chantier, d'une durée prévisionnelle de 15 mois, générera un trafic routier important. Le porteur de projet prévoit d'étudier les itinéraires de circulation des camions et d'assurer la continuité des déplacements existants (mesures R8 et R9). Les travaux sont prévus aux horaires entre 8h-18h, sauf contrainte particulière.

La phase de travaux n'est pas décrite de manière plus précise notamment pour quantifier le nombre, le type d'engins, de façon à apprécier les nuisances potentiellement générées sur le voisinage (bruit, vibrations, trafic, poussières). **La MRAe recommande de préciser les trafics générés (nombre, type...) en phase chantier.**

La prise en compte de l'aléa de retrait-gonflement des argiles (moyen sur le site) est précisée et fait l'objet d'une mesure de réduction particulière (R29).

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

L'établissement sensible le plus proche du site est identifié comme étant l'école de gestion et de commerce (EGC) de Bourgogne, campus de Sens à 500 m à l'ouest du site. Les autres établissements sont tous situés à plus de 1 km. Les habitations les plus proches sont situées à 600 m à l'est de la limite de propriété.

Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée par la société DIAKUSTIC sur la base de mesures réalisées le mercredi 24 novembre 2021 entre 16h30 et 18h30 pour la période de jour et à 22 h et 00h30 pour la période de nuit, avec un vent faible, en 5 points (4 situés en limites de propriété et 1 au niveau d'une ferme isolée à l'est du site). **La MRAe recommande d'étoffer l'étude acoustique en considérant :**

- **davantage de journées de mesures** permettant de consolider les résultats obtenus, la seule journée du mercredi 24 novembre 2021 n'étant pas forcément représentative (activité et trafic environnant probablement réduits le mercredi) ;
- **des plages horaires plus étendues**, intégrant notamment les heures de pointe en journée ;
- **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 zones résidentielles de Sens à l'ouest ou les bureaux de la ZAC des Vauguilletes actuelle.

Dans les conditions de mesures effectuées, les niveaux de bruit ambiant sont tous en dessous des seuils définis par la réglementation. Certains points sont cependant proches du seuil de conformité nocturne, dans un contexte où aujourd'hui il n'y a aucune nuisance sonore (terrains agricoles). **La MRAe recommande vivement de prévoir une vérification des niveaux sonores après mise en service du site et de s'engager sur la mise en place de mesures correctives si nécessaire.**

L'étude de trafic évalue que l'implantation du projet générera un trafic journalier d'environ 1 580 mouvements de véhicules légers et 800 mouvements de poids-lourds (entrées et sorties cumulées). Elle prend en considération le projet GF8 au nord de la zone des Vauguilletes et fait état des impacts sur la circulation dans la zone. Les impacts en termes de qualité de l'air sont jugés négligeables.

Concernant les risques sanitaires, une évaluation qualitative des risques sanitaires en phase d'exploitation du projet est détaillée en pages 287 à 291 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 page 272.

#### 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). L'étude d'impact indique que l'ensemble de ces déchets sera géré selon les niveaux 1 et 2 de traitement des déchets, qui correspondent au recyclage, à la valorisation des sous-produits ou au traitement par incinération par exemple. En revanche, aucun déchet n'est traité selon le niveau 0 qui correspond à la « réduction à la source de la quantité et de la toxicité des déchets produits », sans que cela ne soit justifié. **La MRAe recommande d'étudier des mesures de réduction à la source des déchets.**

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

L'ensemble des mesures correctrices, d'accompagnement et de suivi sont compilées dans un tableau de synthèse pages 280 à 285. Chaque mesure est présentée et est accompagnée d'une modalité de suivi. Le rapport indique que l'ensemble des mesures feront l'objet d'un suivi général et d'un auto-contrôle par les entreprises, par la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage.

## **4.3. Remise en état du site**

Les conditions de remise en état du site après exploitation sont décrites en page 320 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. Le dossier indique que « *dans le cadre d'un usage futur du site lorsque l'installation sera mise à l'arrêt définitif, le terrain sera laissé dans un état comparable à celui de la période précédant l'exploitation de l'installation et compatible avec le règlement du document d'urbanisme en vigueur* ». Cette formulation apparaît ambiguë, notamment en termes d'artificialisation du site. **La MRAe recommande de présenter les modalités et les coûts d'un démantèlement et de la désartificialisation du site après son exploitation.**