



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier
à vocation logistique et de bureaux
sur la commune de Champforgeuil (71)**

N °BFC-2023-3874

PRÉAMBULE

La société civile de construction vente (SCCV) SP France N004, filiale du Groupe Scannel Properties¹, a déposé deux demandes d'autorisation environnementale pour deux projets de création de plateformes logistiques sur le territoire de la commune de Champforgeuil dans le département de Saône-et-Loire (71). La société a également sollicité deux permis de construire pour ces mêmes projets. Au vu de la connexité des deux projets, il a été décidé de traiter des impacts dans leur globalité.

En application du code de l'environnement², les deux projets ont fait l'objet d'une seule évaluation environnementale globale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception des projets. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par les projets et à l'importance des impacts de ces derniers. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact qui est jointe au dossier de demande d'autorisation concernant les deux permis de construire. 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 les projets. Il comporte une analyse du contexte des projets, 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 les projets 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 des projets 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 Saône-et-Loire.

Au terme de la réunion de la MRAe du 11 juillet 2023, tenue en visioconférence avec les membres suivants ont délibéré : Hugues DOLLAT, membre permanent, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI 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

L'ensemble des deux projets par la « SCCV SP France 004 », filiale de la société SCANNELL Properties » consiste en la création de deux bâtiments à usage d'activité logistique et de bureaux, connecté à la RD 906 par une nouvelle voie de desserte. Cet ensemble se situe au sud de la commune de Champforgeuil sur une superficie d'environ 27,8 ha au lieu-dit « Les Moirots » correspondant à une ancienne zone agricole en déprise agricole. Chaque 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.

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 préservation de la biodiversité, la prise en compte des risques naturels, 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 et de l'implantation du projet 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 d'espaces, de destruction de zones humides et de perte de zones d'expansion des crues ; l'ouverture à l'urbanisation de cet espace a déjà fait l'objet de remarques de la MRAe dans son avis du 1^{er} mars 2022 ;
 - de revoir l'analyse des effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets connus dans un périmètre cohérent à définir ;
 - de mettre à jour l'analyse de l'articulation du projet avec le SCoT du Chalonnais le PLUi du Grand Chalon et de s'assurer de la cohérence du projet avec les objectifs de la loi climat et résilience et les orientations du SRADDET, notamment au regard des continuités écologiques définies dans ces documents.
- ✓ Sur la prise en compte de l'environnement :
 - d'assurer la perméabilité à la faune des clôtures ;
 - de justifier de la mise en œuvre de revêtements perméables a minima pour les stationnements des véhicules légers ;
 - d'étudier l'utilisation de ressources renouvelables ou locales pour le chauffage des bâtiments ;
 - de présenter un bilan carbone du projet d'ensemble en intégrant ses différentes composantes (transport de marchandises, déplacements du personnel, artificialisation des sols stockant du carbone, matériaux de construction des bâtiments et des voiries, consommation énergétique des bâtiments, du site, 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 lister les mesures prises pour limiter les risques de nuisances en phase travaux issues du cahier des charges BREEAM³ ;
 - que les mesures de réductions et de suivi proposées par le porteur de projet sur l'exploitation du site fassent l'objet d'un cahier des charges à respecter par les futurs exploitants.
 - d'étudier des mesures de réduction des déchets à la source ;
 - de définir les modalités de suivi à l'ensemble des thématiques affectées par des mesures ERC.

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.

³Building Research Establishment Environmental Assessment Method est un standard de certification britannique relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments

AVIS DÉTAILLÉ

1- Contexte et présentation du projet

La société « SCCV SP France N004 », société de projet rattachée à la société SCANNELL Properties, souhaite implanter un ensemble de bâtiments à usage d'activité logistique et de bureaux sur un terrain situé au sud de la commune de Champforgeuil, au lieu-dit « Les Moirots », d'une superficie totale de 27,62 ha. L'emprise est délimitée par l'autoroute A6, la gare de péage Chalon Nord et la RD906 (déviation de l'ex RN6). Elle est traversée par la rue de Corcelles qui sera déplacée dans le cadre du projet. Elle se situe à proximité immédiate d'une des entrées nord du cœur de l'agglomération.

Champforgeuil fait partie de la communauté d'agglomération du Grand Chalon qui est couverte par un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé le 25 octobre 2022, et concernée par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Chalonnais approuvé le 2 juillet 2019. Le projet se situe en zone 1AUXs⁴, 1AUXsi⁵ et Npi⁶.



Plan masse et plan des accès (extrait de l'étude d'impact)

Le projet d'ensemble porte sur la construction de deux entrepôts (bâtiment A au nord et bâtiment B au sud), divisibles respectivement en quatre cellules, auxquels viennent s'adosser des bâtiments de bureaux et locaux techniques.

Le projet du lot A consiste en la construction d'un entrepôt et de bureaux et locaux techniques associés, pour une emprise au sol des constructions d'environ 16 664 m² dont 720 m² de bureaux/locaux sociaux et une hauteur à l'acrotère de 15 m, sur un terrain d'emprise foncière de 4,3 ha environ. La surface de voiries poids-lourds et véhicules légers de parking et de bassins imperméabilisés représentent 1 ha et les surfaces d'espaces verts et zones perméables 1,7 ha. Le bâtiment sera composé de trois cellules de stockage de produits combustibles classiques et une cellule de stockage de produits dangereux, de plus petite taille. Le bâtiment sera équipé d'une centrale photovoltaïque en toiture. L'électricité produite sera réinjectée dans le réseau de distribution. La surface installée sera de 7 110 m² soit 43 % des surfaces bâties.

Le projet du lot B consiste en la construction d'un entrepôt et des bureaux et locaux techniques associés, pour une emprise au sol des constructions d'environ 24 481 m² dont 750 m² de bureaux/locaux sociaux et une hauteur à l'acrotère de 15 m, sur un terrain d'emprise foncière d'environ 6,1 ha. La surface de voiries poids-lourds et véhicules légers de parking et de bassins

imperméabilisés représentent 1,4 ha et les surfaces d'espaces verts et zones perméables 2,3 ha. Le bâtiment sera composé de 4 cellules de stockage classiques d'environ 6 000 m² chacune. Le bâtiment sera également équipé d'une centrale photovoltaïque en toiture. L'électricité produite sera

- 4 Zone à urbaniser structurante pour les activités industrielles et logistiques
- 5 Zone à urbaniser structurante pour les activités industrielles et logistiques inondable
- 6 Zone naturelle et forestière strictement protégée inondable

réinjectée dans le réseau de distribution. La surface installée sera de 10 720 m² soit 44 % des surfaces bâties.

Les deux sites seront séparés physiquement par une nouvelle voie de desserte à partir d'un rond-point à aménager sur la RD906. Cette nouvelle voie comprendra elle-même un rond-point assurant la desserte directe de chacun des sites ainsi qu'un parking d'attente poids-lourds ainsi qu'un bassin de régulation des eaux pluviales. Cet ensemble représente une surface imperméabilisée d'environ 7 040 m².

Le reste des espaces sera laissé à l'état naturel. Ces espaces comprennent notamment le Ruisseau du Bois ainsi qu'une partie de la rivière la Thalie.

Pour les deux bâtiments, l'exploitation prévisionnelle du site pourra se faire de façon continue avec un travail en 2 x 8h voire 3 x 8h. Les horaires seraient les suivants: 5h-22h, sauf pour les bureaux (9h/18h), six jours sur sept. Selon les besoins et la saisonnalité, les horaires de fonctionnement sont variables et pourront en période de pointe correspondre à une ouverture 24h/24. Le projet prend en compte un effectif prévisionnel à la mise en exploitation des bâtiments de 72 personnes pour le bâtiment A et 106 pour le bâtiment B.

Les prévisions de trafic journalier de véhicules légers (VL) sont estimées à 360 mouvements par jour et pour les poids lourds à 84 mouvements par jour. Ces données restent des hypothèses, le porteur de projet n'étant pas le futur utilisateur des lieux.

Les eaux pluviales de toiture, exemptes de pollution, seront dirigées vers un bassin de rétention avant rejet au Ruisseau du Bois. Les eaux pluviales de voiries, susceptibles de contenir des composés d'hydrocarbures, seront dirigées, après traitement, vers des bassins de rétention étanches situés à l'est du site. Ces bassins auront un rôle de bassin tampon en fonctionnement normal et de bassin de rétention en cas d'incendie. En sortie de bassin, les eaux seront dirigées vers le Ruisseau du Bois. Une vanne de coupure sera présente sur le réseau pour contenir les eaux d'extinction en cas d'incendie. L'ensemble des eaux pluviales rejoindront le Ruisseau du Bois avec un débit de fuite de 7 l/s/ha.

Les eaux usées seront traitées via un dispositif d'épuration autonome et privatif avant de rejoindre le Ruisseau du Bois situé en bordure de site.

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 :

- **consommation d'espaces naturels et artificialisation des sols** : le projet va modifier l'occupation des sols sur plus de 11 ha d'espaces naturels, avec une imperméabilisation des sols de près de 7,2 ha, conduisant à des impacts, notamment en termes de consommation d'espaces naturels, de gestion de l'eau et de continuités écologiques à prendre en compte ;
- **risque inondation** : le projet est soumis au risque d'inondation engendré par les débordements de la Thalie et de la Saône. Il doit donc respecter les dispositions du PPRi du Chalonnais secteur 3 par crue à débordement lent de cours d'eau approuvé en février 2016. Les travaux et installations ne doivent pas aggraver les inondations ou les conséquences de celles-ci ;
- **la lutte contre le changement climatique** : l'implantation du projet logistique engendrent un transport de marchandises et des déplacements 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

l'agglomération de Chalon-sur-Saône, à proximité de zones habitées ou fréquentées par le public (en façade de l'autoroute A6). 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 (PJ4), document de 391 pages, daté de mai 2023 ainsi que sur le résumé non technique (RNT) (PJ4a – 63 pages) et les diverses annexes techniques regroupant les plans de masse et les études thématiques (étude habitat-faune-flore, étude zone humide, étude pollution des sols, étude acoustique, étude de circulation, note hydraulique, étude géotechnique, etc). Une analyse des pièces constitutives des dossiers de demandes d'autorisations environnementales (1 par bâtiment) 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 aux projets 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 (4.7 – p.154-157).

Un tableau de synthèse (page 346 à 353 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 négligeable à faible sauf concernant la luminosité, les zones humides et le risque inondation, où l'impact résiduel est jugé moyen. Le coût total de l'ensemble des mesures, comprenant le suivi environnemental et les mesures d'accompagnement, est estimé à 200 000 € environ soit 0,5 % du coût global du projet⁷. Il est à noter que la majorité du coût des mesures est intégrée au coût du projet et n'est donc pas quantifiée.

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 Évolution probable de l'environnement

L'évolution probable de l'environnement avec ou sans mise en œuvre du projet est abordée en p.158-163 de l'étude d'impact et n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale.

3.3 Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés est abordée en pages 341 et 342. Le périmètre de recherche n'est pas indiqué. Le dossier recense les projets ayant fait l'objet de décision au cas par cas par l'autorité compétente et d'avis de la MRAe entre 2019 et 2022. Seul trois projets ont été identifiés (projet de parc solaire à Givry, poursuite d'exploitation d'ISND à Chagny et projet de forage d'irrigation à Champforgeuil). Le rapport conclut à l'absence de cumuls d'impact avec ces trois projets.

Dans un périmètre de 10 km autour du projet d'ensemble, la MRAe recense plus de 60 projets et plans-programmes ayant fait l'objet d'un avis ou d'une décision de l'autorité environnementale (AE nationale et MRAe) depuis 2019⁸⁹. Il s'agit notamment de projets de création d'ICPE sur les communes de Champforgeuil, Chalon-sur-Saône, La Loyère ou Fragnes-la-Loyère ou encore le projet de demi-échangeur sur l'A6 à Champforgeuil pouvant potentiellement avoir des impacts cumulés avec le présent projet.

La MRAe recommande de revoir l'analyse des effets cumulés du projet d'ensemble des deux

⁷ Le coût global du projet est estimé à 39,5 Millions d'euros.

⁸ Cartographie des avis de l'autorité environnementale en BFC <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=81a7c7aa-c5fa-4ae4-b989-5de5d25c17d6#>

⁹ Ae nationale <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

entrepôts avec les autres projets connus.

3.4 Évaluations des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences (chapitre 5.12.18 – page 340) n'identifie aucun site Natura 2000 dans un rayon de 5 km autour du projet, le site le plus proche étant à 7 kilomètres du projet. 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 les sites Natura 2000. Ces conclusions sont cohérentes et n'appellent pas de remarque particulière.

3.5 Justification du choix du parti retenu

Le porteur de projet justifie l'implantation du projet à Champforgeuil par l'absence de sites de reconversion et de requalification dans sa zone de recherche (pôle de développement économique bénéficiant de la proximité d'un réseau autoroutier majeur). Sa justification s'appuie également sur le zonage favorable à la construction d'activités économiques du PLUi du Grand Chalon, approuvé en octobre 2022.

L'extension de la zone d'activités des Moirots prévue dans le PLUi approuvé le 15 octobre 2022, va conduire à une consommation d'espaces estimée à 11,1 ha, en contradiction avec les orientations sur la limitation de l'artificialisation nette prévue par la loi Climat et résilience et par le SRADDET et sans prioriser la reconquête de friches existantes ou de dents creuses au sein des ZAE existantes, comme l'avait noté la MRAe dans son avis du 1^{er} mars 2022¹⁰ sur le projet de révision PLUi du Grand Chalon. L'urbanisation de ce secteur à forts enjeux environnementaux (continuités écologiques, risques naturels, émission de GES lié aux transports routiers) a fait l'objet de nombreuses remarques. La justification du choix du site s'appuyant uniquement sur le zonage du PLUi n'est donc pas des plus pertinent.

Aucune mesure d'évitement n'est proposée en amont pour limiter les impacts environnementaux identifiés, notamment en termes de consommation d'espaces, de destruction de milieux humides ou de perte d'expansion de crues. Seule une adaptation du rond-point et des voiries est évoquée pour éviter l'effet « tunnel » sur le Ruisseau du Bois.

La justification du choix du parti retenu par l'analyse de solutions de substitution raisonnables n'est donc pas satisfaisante.

La MRAe recommande :

- **de reprendre la justification du choix du site sur la base d'un examen plus approfondi des alternatives possibles intégrant les enjeux de limitation de l'artificialisation des sols ;**
- **d'étudier les mesures d'évitement aux impacts du projet d'ensemble concernant la destruction des milieux humides et la perte d'expansion des crues.**

3.6 Articulation du projet avec les plans et programmes

La compatibilité avec les plans et programmes (SRADDET, SCoT du Chalonnais, PLUi du Grand Chalon, SDAGE et PGRI de Rhône-Méditerranée-Corse, Plan de Protection de l'atmosphère, PPRi) est traitée de façon détaillée (pages 356 à 385 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 PLUi et les mesures mises en œuvre pour limiter les incidences (imperméabilisation, gestion de l'eau, inondation...).

Il est attendu que le dossier justifie de la compatibilité avec le SCoT du Chalonnais et le PLUi du Grand Chalonnais quant à la bonne prise en compte des continuités écologiques définies dans le document (voir point 4.1.1).

La MRAe recommande de mettre à jour l'analyse de l'articulation du projet avec le SCoT du Chalonnais et le PLUi du Grand Chalon et de s'assurer de la cohérence du projet avec les objectifs de la loi climat et résilience et les orientations du SRADDET.

¹⁰ Avis n°2022ABFC2 relatif au projet de révision du PLUi du Grand Chalon

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. État initial, analyse des effets et mesures proposées

4.1.1 Consommation d'espaces naturels et artificialisation des sols

Biodiversité – milieux naturels :

Le site d'étude se situe à proximité de la ZNIEFF de Type I « la Thalie entre Lux et Champforgeuil » et la ZNIEFF de type II « Val de Saône entre Chalon-sur-Saône à Tournus ». 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.

D'après le SRADDET, la zone d'étude se trouve au sein d'un continuum de prairies et bocages et en bordure d'un réservoir de biodiversité (Ruisseau du bois et la Thalie). À l'échelle d'un projet, le SRADDET doit être considéré comme un document d'information permettant d'appréhender le rôle de la zone d'étude dans le fonctionnement du Réseau Écologique Régional. La commune de Champforgeuil étant couverte par un PLUi récent et étant dans le périmètre d'un SCoT, ces deux documents ont défini une TVB locale à l'échelle de leurs territoires concernés.

De plus, la connectivité du site d'étude avec les espaces environnants doit être analysée.

La MRAe recommande de joindre les éléments cartographiques de la trame verte et bleue au dossier et de s'assurer de la compatibilité du projet d'ensemble avec cette trame (point 3.6).

Les prospections faune/flore et habitats ont été réalisées sur l'année 2021 (dix sorties) et complétées en 2022 (six sorties) afin d'avoir une vue sur les quatre saisons.

Le secteur des Moirots est une ancienne zone agricole ouverte, caractérisée par un biotope analogue à celui du bassin de la Thalie avant la déprise agricole, c'est-à-dire dominé par des milieux largement ouverts (cultures, prairies pâturées), humides et inondables. La zone n'est actuellement plus gérée sur la très grande majorité du tènement et en dix ans, le milieu s'est refermé. Parmi les types d'habitats recensés sur le site d'étude, trois présentent un intérêt patrimonial fort: herbier à Potamot crépu, prairie fauchée secondaire des talus routiers et saulaie blanche de recolonisation. Ils représentent néanmoins une surface réduite (2,35 ha – 6,42% de la zone d'étude (périmètre éloigné)) et un état de conservation jugé dégradé.

Les inventaires de terrain ont permis de recenser environ 197 espèces de plantes dont une est protégée: l'Euphorbe des marais. La station présente (11 touffes) est toutefois située hors de l'emprise constructible du projet. Deux espèces non protégées mais présentant un statut de conservation défavorable ont été recensées : Vesce à larges gousses, Aulne blanc (au sud de l'emprise constructible).

A noter la présence sur le site de nombreuses espèces exotiques envahissantes (Séneçon du Cap, Sporobole tenace, Vigne vierge vraie, Érable Negundo, Aster à feuilles de Saule). Les stations sont localisées sur une carte (figure 52 – p 111).

Les prospections faunistiques ont permis de recenser 44 espèces d'oiseaux (dont 33 nicheuses ou potentiellement nicheuses dans l'aire d'étude), 11 espèces de chiroptères (dont 3 d'intérêt communautaire), 9 espèces d'autres mammifères (dont 2 protégées), 2 espèces de reptiles, une espèce d'amphibiens, 10 espèces de papillons de jour et 6 espèces d'odonates.

Les enjeux faunistiques sont qualifiés de globalement faibles, moyens pour les reptiles et forts pour les oiseaux inféodés aux milieux arborés et arbustifs (Chardonneret élégant, le Pouillot fitis, la Mésange à longue queue, la Linotte mélodieuse, le Serin cini, le Verdier d'Europe et le Tarier pâtre), les chiroptères (enjeux de conservation) et les mammifères (Hérisson et Écureuil roux).

Le projet impactera 11,11 ha de milieux naturels et semi-naturels et conduira à l'imperméabilisation de près de 7,2 ha, le reste de la surface étant aménagé en espaces verts et bassin de rétention des eaux. Le reste du tènement n'est pas touché et fera l'objet de travaux de renaturation en lien avec les mesures de réduction et de compensation du projet.

Les impacts concernent donc la perte et la dégradation d'habitats et d'espaces favorables à la faune (lieu de repos, de déplacement, de nidification ou de chasse), et le dérangement et la destruction d'individus. Les impacts bruts sont considérés comme forts (destruction d'habitat de reproduction voire d'individus) pour le Hérisson, les chiroptères (déplacement et territoire de chasse), les oiseaux des boisements ouverts (Chardonneret...) et les oiseaux du bocage (Tariet pâtre). Les impacts bruts sont considérés comme moyens pour l'avifaune des zones humides (Sarcelle d'hiver...) et les reptiles.

La seule mesure d'évitement (évitement amont en phase de conception) concerne le rond-point commun aux deux lots qui a été décalé afin de ne pas impacter le Ruisseau du Bois assurant une continuité écologique d'axe est-ouest. La route a également été divisée en deux voies afin de minimiser l'effet tunnel.

Le porteur de projet prévoit des mesures de réduction géographique, techniques et temporelles pour limiter les impacts de la phase travaux sur les espèces notamment l'adaptation de la période de travaux, la mise en place d'une stratégie de lutte contre les espèces exotiques envahissantes et le balisage préventif des secteurs à enjeux.

Concernant la phase d'exploitation, des mesures de réduction sont prévues afin de limiter l'impact généré par la perte d'espaces naturels pour la faune. Ces mesures concernent la création d'espaces favorables aux espèces impactées (pose d'andain pour la petite faune, création d'hibernaculum et de mares, éclairage adapté, aménagement de banquettes le long du Ruisseau du Bois sous les deux routes d'accès, création de haies et restauration de milieux...).

L'ensemble de ces mesures sont complétées par des mesures d'accompagnement et de suivi.

Le périmètre des projets sera clôturé sans que soit proposé des mesures concernant la perméabilité de ces clôtures à la petite faune.

Afin de favoriser le déplacement de la petite faune, la MRAe recommande de prévoir des mesures garantissant la perméabilité des clôtures pour la petite faune.

Zones humides

L'étude de détermination des zones humides réalisée conclut à la présence de deux zones humides, l'une de 2,08 ha compris entre l'autoroute et la route de Corcelles au nord-ouest du projet, et une seconde de 12,41 ha se distribuant autour de la Thalie et du Ruisseau du Bois.

La zone humide de 2,08 ha sera détruite totalement dans le cadre du projet. La MRAe souligne qu'aucune mesure d'évitement et de réduction ne soit menée en ne proposant que des mesures compensatoires.

Conformément au SDAGE Rhône Méditerranée Corse (disposition 6B-04), la compensation doit être à fonctionnalité équivalente à la zone humide existante et représenter une valeur guide de 200 % dont au moins 100 % visant à la création ou la restauration de zones humides fortement dégradées, le reste consistant à l'amélioration de la fonctionnalité des zones humides.

La MRAe recommande vivement de mener la démarche ERC complète concernant les zones humides en respectant les phases successives de cette démarche.

Deux grands types de mesures de compensations de la zone détruite sont ainsi prévues :

- la première consiste à la restauration de milieux dégradés, à proximité immédiate du projet (le long du Ruisseau des Bois et de la Thalie). Après analyse de la fonctionnalité de la zone humide, les mesures compensatoires concernent la réouverture de milieux (5,06 ha), la conversion de ces milieux en prairies pâturées sans fertilisation (10,9 ha), la restauration de la ripisylve et le décaissement du chemin en rive droite le long du Ruisseau du Bois sur 3 000 m² environ permettant la restauration en zone humide de la surface impactée.
- la seconde est le rattachement à un programme existant du Grand Chalon qui n'a pu être mené à bien jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit de la mise en œuvre de la mesure GE11 du plan de gestion 2018-2022 – reconversion d'une peupleraie. Celle-ci, d'une superficie de 1,4 ha, est située dans le secteur des Moirots, en rive gauche de la Thalie. Il est prévu la suppression de la peupleraie et sa conversion en prairie humide par suppression des drains et en restaurant

des groupements de roselière et de cariçaie.

La MRAe s'interroge de la pertinence de la seconde mesure de compensation qui consiste à poursuivre un programme de mesures existant concernant d'autres projets.

Gestion de l'eau et imperméabilisation :

Concernant la gestion des eaux pluviales, il est prévu la création de trois bassins de rétention permettant de traiter les eaux pluviales des bâtiments et de la voie de liaison, l'infiltration des eaux n'étant pas possible. Les eaux pluviales de voirie et de toitures seront recueillies gravitairement de façon séparative. Les eaux pluviales de voirie transiteront par un séparateur à hydrocarbures avant de se déverser dans les bassins. Une vanne de sectionnement sera mise en aval des bassins des bâtiments A et B pour isoler les eaux en cas de besoin (en cas d'incendie notamment). Un régulateur de débit sera installé en aval de ces installations (7 l/s/ha). Les bassins seront aménagés avec une surverse permettant d'évacuer les eaux vers le Ruisseau du Bois de manière non régulée en cas d'intensité pluviométrique supérieure à une pluie d'occurrence 20 ans.

Le traitement prévu pour les eaux de ruissellement fait appel aux techniques classiques des projets routiers, impliquant bassins de décantation et déshuilage-débouage. Ces techniques ne permettent pas de traiter les pollutions miscibles et donc de garantir la non-dégradation de la ressource en eau alors qu'il existe des dispositifs plus performants, en France et surtout dans le reste de l'Europe, comme des dispositifs d'infiltration avec récupération des eaux filtrées avant rejet.

La MRAe recommande de prévoir des mesures de réduction de l'impact des rejets dans le milieu naturel des eaux provenant des bassins de décantation.

Il est prévu que l'eau pluviale puisse être récupérée pour l'arrosage des espaces verts ainsi que l'alimentation des auto-laveuses.

En phase d'exploitation, des mesures contre les pollutions des eaux sont prévues (MR 16e, 17e et 18e). En cas de pollution accidentelle, un confinement est prévu dans des bassins de rétention étanches équipés de systèmes d'obturation.

Concernant l'adduction en eau potable, un raccordement au réseau de la communauté d'agglomération du Grand Chalon est prévu pour les besoins du personnel, l'entretien des locaux et les installations incendie.

La MRAe recommande de présenter l'accord du gestionnaire du réseau public sur sa capacité à fournir les besoins en eau estimés du projet.

Par ailleurs, il aurait été opportun de proposer des mesures permettant de réduire la consommation journalière d'eau potable (exemple : sanitaires peu consommateurs d'eau, détecteurs de fuite, recyclage des eaux d'essais sprinkler, utilisation de mitigeurs...).

Le réseau communal de collecte des eaux usées passe à plus de 500 m des limites de site. Le porteur de projet prévoit donc l'installation de systèmes d'assainissement non collectifs pour le traitement des eaux usées des deux bâtiments (traitement primaire de type filtre coco ou noisette puis filtre à sable vertical). Les eaux usées traitées seront ensuite rejetées dans le Ruisseau du Bois. Le dispositif du bâtiment A sera dimensionné sur une base de 50 Équivalent Habitant tandis que celui du bâtiment B sera sur une base de traitement de 70 EH.

Le dossier ne précise pas si les parkings de véhicules légers seront perméables ou non.

La MRAe recommande de rechercher des solutions pour réduire l'imperméabilisation et de préciser notamment si les surfaces de parking seront perméables.

4.1.2 Risques naturels

La commune de Champforgeuil est soumise au risque d'inondation engendré par les débordements de la Thalie et de La Saône. Elle est soumise au PPRi du Chalonnais secteur 3 par crue à débordement lent de cours d'eau, approuvé en février 2016 et fait l'objet d'un programme de prévention des inondations (PAPI). Le terrain est situé en partie en zone d'aléa modéré et zone d'aléa fort ce qui

constitue la zone rouge du zonage réglementaire du PPRi. La partie la plus à l'ouest du terrain est en zone blanche du PPRi.

L'implantation des deux bâtiments logistiques est prévue en zone blanche du PPRi. Néanmoins, les voies d'accès au site et son parking d'attente poids-lourds, une partie des quais et le bassin de rétention du lot A, la zone d'accès au lot B et son parking VL sont en zone rouge du PPRi.

Le règlement du PPRi approuvé le 18 février 2016 indique que les infrastructures, installations ou ouvrages d'intérêt public sont autorisés sous réserve qu'ils répondent aux trois conditions cumulatives suivantes :

- leur réalisation hors zone inondable n'est pas envisageable pour des raisons techniques et/ou financières ;
- le parti retenu parmi les différentes solutions (dont les solutions hors zone inondable) présentera le meilleur compromis technique, économique et environnemental ;
- les ouvrages tant au regard de leurs caractéristiques, de leur implantation que de leur réalisation, ne doivent pas augmenter l'aléa inondation en amont et en aval. L'étude d'impact indique que le projet est compatible avec les dispositions du PPRi (chapitre 7.8).

La MRAe relève que l'intérêt public du projet n'est pas démontré tout comme le respect des trois conditions cumulatives énoncées dans l'arrêté du 18 février 2016.

La MRAe recommande de revoir l'analyse du respect du PPRi et de modifier le projet en conséquence.

Le projet prévoit des remblais en zone inondable à hauteur de 13 026 m³. Quatre zones de compensation aux remblais réalisés ont été définies pour différents niveaux de crues aboutissant à un volume global de compensation côte pour côte sauf pour les niveaux de crues les plus bas de 13 533 m³, en extension de zone rouge.

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

La MRAe recommande de présenter les mesures constructives prises pour la prise en compte de l'aléa retrait-gonflement des argiles.

4.1.3 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 (chapitre 5.1.6) qu'au regard de la phase travaux (carburants des engins de chantiers et des véhicules du personnel du chantier), 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.

Les principales mesures à mettre en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique concernent la réduction des déplacements motorisés des salariés en encourageant les déplacements doux et les transports en commun, et en mettant à disposition des bornes de chargement pour les véhicules électriques, des locaux/abris pour les 2 roues et de nouveaux services de mobilité partagée. L'évolution technologique du parc automobile et celui des poids-lourds, avec l'évolution des normes d'émissions, permet de limiter l'augmentation des émissions au regard de l'augmentation du trafic.

L'énergie nécessaire au fonctionnement des activités de logistique et d'entrepôt est utilisée pour la circulation des camions, la manutention des marchandises dans les bâtiments (chariots élévateurs électriques, le chauffage des bureaux et des locaux sociaux et des cellules et l'éclairage. L'estimation de la consommation d'électricité est estimée pour chaque bâtiment à 4002 MWh par an (hors circulation des camions), essentiellement pour le chauffage (84%). Le porteur de projet prévoit des mesures de réduction afin de réduire la consommation énergétique des bâtiments (mise en place d'horloges de sous-comptage, utilisation de luminaire à faible consommation, détecteur de présence). L'installation de panneaux photovoltaïques (puissance installée de l'ordre de 4 573 kWc)

sur la toiture des bâtiments conduira à rendre le bilan énergétique moins négatif.

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, choix des matériaux...). Les bureaux et locaux sociaux respecteront la réglementation thermique RE 2020. Le porteur de projet indique vouloir choisir des matériaux de provenance locale.

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 et d'adapter le projet en conséquence le cas échéant.

Concernant le transport de marchandises, le projet repose exclusivement sur du transport routier. Ceci est considéré comme un état de fait et il n'est donc pas étudié de solutions de substitutions au transport routier (ferroviaire, voie navigable...). La MRAe rappelle que ces projets qui favorisent l'exclusivité du seul transport routier le plus émissif en CO2 ne permettent pas de s'inscrire dans la trajectoire prévue de la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

Le dossier ne présente pas de bilan carbone pour la durée théorique de vie des bâtiments.

La MRAe recommande 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, production d'énergie photovoltaïque, production et élimination des matériaux d'emballages, etc.) et de proposer des mesures contribuant à limiter son empreinte carbone.

Mobilités :

Concernant la desserte du site, le dossier indique que l'augmentation prévue du trafic poids lourds et véhicules légers aura des effets négligeables sur le trafic motorisé, le dimensionnement des infrastructures actuelles est suffisant au regard des réserves capacitaires existants et projetées.

Le site global disposera d'un accès principal à partir du giratoire créé sur la RD906. Depuis ce giratoire une voie privée, qui sera par la suite rétrocédée à la commune, permettra d'arriver sur un nouveau giratoire privé de desserte des deux sites logistiques. Côté rue de Corcelles, un accès est également prévu pour desservir le giratoire interne de desserte des deux sites. Cet accès depuis la rue de Corcelles sera strictement limité aux véhicules légers et modes doux. Le projet est situé à l'écart des secteurs desservis par les lignes de transport en commun.

Sur le site et aux abords, il est prévu la mise en place de bornes de recharges électriques, l'installation de places dédiées au covoiturage et la présence d'abris-vélos pour les cyclistes. Il est également prévu l'aménagement d'un itinéraire vélo nord-sud aménagé en parallèle de la rue de Corcelles. L'exploitant du site devrait mettre en œuvre de nouveaux services de mobilité partagée.

La MRAe recommande d'étudier en lien avec l'Autorité organisatrice des transports les possibilités de desserte du site par les transports en commun ou de proposer des moyens alternatifs à « l'autosolisme ».

4.1.4 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 au chapitre 5.2.1 de l'étude d'impact.

Les terrains se situent au sein du secteur des Moirots, sur des terrains caractérisés par une mosaïque de motifs paysagers (végétaux isolés, ripisylve Ruisseau du bois et de la Thalie, anciennes haies, zones fauchées, lisière boisée, boisement, zone humide...). Les milieux sont aujourd'hui sur une dynamique de fermeture.

Le terrain est bordé par des infrastructures routières essentiellement (A6, RD906, barrière de péage)

puis par des bâtiments d'activités ou industriels (Verrallia notamment), des lotissements d'habitations et des espaces agricoles.

Le dossier prévoit deux mesures permettant l'intégration paysagère de l'ensemble des bâtiments dans son environnement.

La première consiste en un travail d'intégration architectural afin d'intégrer les volumes dans le site et l'évitement des couleurs et des matériaux visibles depuis l'autoroute et les vues lointaines (MR 10e). La seconde consiste à l'importance du traitement paysager des espaces verts, qui concerneront 30 % de l'espace constructible) et du maintien des espaces naturels non touchés par l'aménagement (MR 11e). Le traitement paysager des espaces verts reste à préciser.

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. Les premières zones d'habitations au nord se situent à environ 250 m du projet, de l'autre côté de la route RD906 et les zones à l'est du projet sont éloignées d'environ 200 m des limites. Toutefois, la partie est n'étant pas aménagée et restant à l'état naturel, les habitations sont plutôt éloignées d'environ 400 m de la zone de chantier de l'entrepôt B.

Le dossier indique que le projet sera certifié BREEAM niveau very good. Cette certification intègre dans son cahier des charges des mesures permettant de s'assurer d'un chantier respectueux de l'environnement notamment en limitant les risques et les nuisances causés aux riverains.

La MRAe recommande de lister les mesures prises pour limiter les risques de nuisances en phase travaux (horaires de travail, quantification du trafic, limitation des poussières...) issues du cahier des charges BREEAM.

Risques et nuisances en phase d'exploitation :

Le projet s'insère dans une zone déjà marquée par les nuisances sonores, majoritairement dues au trafic routier. Au vu de son positionnement et de l'étude de modélisations acoustiques réalisée en juin 2022, le projet aura une incidence limitée sur les nuisances sonores sur la zone. Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée dans les six mois suivant le début d'exploitation des bâtiments. D'autres mesures de réduction des nuisances sonores générées dont sont prévues (MR 21e) notamment la réduction de vitesses des camions (à 30 km/h), l'orientation des quais à l'opposé des habitations ou l'arrêt des moteurs de traction durant les phases de chargement et déchargement.

Concernant les risques sanitaires, une évaluation qualitative des risques sanitaires en phase d'exploitation du projet est présentée en page 313 de l'étude d'impact et conclut à l'absence d'impact sur les populations avoisinantes et l'environnement alentour. L'étude complète est annexée à l'étude d'impact.

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.

L'ensemble des mesures citées précédemment et présentées par le porteur de projet devront s'appliquer aux futurs exploitants. Pour qu'elles soient effectives et opérationnelles, il est souhaitable qu'elles s'intègrent dans un cahier des charges d'exploitation du site.

La MRAe recommande que les mesures proposées fassent l'objet d'un cahier des charges à respecter par les futurs exploitants.

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 (chapitre 6 – p.346 à 355. Les mesures d'accompagnement et de suivi concernent la seule thématique biodiversité. L'ensemble des thématiques environnementales faisant l'objet de mesures ERC devraient faire l'objet d'un suivi visant à s'assurer de l'efficacité des mesures proposées.

La MRAe recommande de définir les modalités de suivi ainsi que le ou les chargés du suivi prévu (entreprises, par la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage, exploitants...).

4.3. Remise en état du site

Les conditions de remise en état du site après exploitation sont décrites dans la description technique des bâtiments A et B (PJ46). Sont analysés le cas d'une mise à l'arrêt sans réutilisation du site, le cas d'une réutilisation du site avec un usage similaire et le cas d'une réutilisation du site avec un usage différent que celui projeté. Sont indiquées les mesures de mises en sécurité du site (évacuation et élimination des produits dangereux et des déchets, limitation des accès et suspension des risques d'incendie et d'explosion) et de surveillance des effets de l'installation sur son environnement.