



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet d'extension d'une plateforme
de stockage de véhicules**

à Bussy-Lettrée (51)

porté par la société MOSOLF France SAS

N° réception portail : 002635/A P
n°MRAe 2025APGE59

Nom du pétitionnaire	Société MOSOLF France SAS
Commune	Bussy-Lettrée
Département	Marne (51)
Objet de la demande	Demande de permis d'aménager une plateforme de stockage de véhicules
Date de saisine de l'Autorité environnementale	14/04/2025

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité en charge de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet d'extension d'une plateforme de stockage de véhicules porté par la société MOSOLF France SAS, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Elle a été saisie pour avis par la communauté d'agglomération de la communauté de commune de Châlons-en-Champagne le 14 avril 2025.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de la Marne (DDT de la Marne) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 juin 2025, en présence de Julie Gobert, André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jérôme Giurici, membre de l'IGEDD et président de la MRAe par intérim, de Christine Mesurolle, Catherine Lhote, Armelle Dumont,, Georges Tempez et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique.

¹ Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société MOSOLF France SAS souhaite étendre sa plateforme de stockage de véhicules située dans la ZAC de Bussy-Lettrée à 21 km au sud-ouest de Châlons-en-Champagne, sur une surface supplémentaire de 13 ha. Le développement de cette base logistique est prévu en 4 phases dont les 2 premières ont déjà été finalisées et occupent une surface totale de 24 ha. À terme, il est prévu que le site se développe sur une surface totale de près 80 ha. Le site sera également recouvert de panneaux photovoltaïques en ombrières de type anti-reflet.

Le terrain prévu pour l'agrandissement de la plateforme correspond à une friche crayeuse, très ouverte, dépourvue ou quasi dépourvue de végétation. Le projet prévoit une imperméabilisation quasi totale des terrains. L'Ae estime que d'autres options d'aménagement auraient pu être envisagées pour limiter la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols comme par exemple une solution de stockage à étages (ouvrage de type parking silo).

2 espèces protégées ont été contactées sur le site et ont fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement. Il s'agit du Sisymbre couché (espèce végétale) et du Petit Gravelot (oiseau). Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été proposées. Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) a donné un avis favorable le 6 octobre 2024 en émettant un certain nombre de recommandations qui doivent être prises en compte.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- le trafic et les déplacements, particulièrement leur impact sur le bruit et la pollution atmosphérique ;
- les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique.

L'Ae relève des insuffisances dans l'analyse des solutions de substitution raisonnables, l'analyse des impacts sur les eaux souterraines et les eaux superficielles, ainsi que l'absence de réalisation d'un bilan détaillé des émissions de gaz à effet de serre. Elle salue la qualité du rapport de demande de dérogation et estime que les mesures de compensation proposées doivent faire l'objet d'une obligation réelle environnementale (ORE²) pour en assurer la pérennité. Elle souligne l'absence de résumé non technique dans le dossier transmis et rappelle qu'il s'agit d'une obligation réglementaire.

² Codifiées à l'article L.132-3 du code de l'environnement, les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. La finalité du contrat doit être le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de services écosystémiques.

Extrait de l'article L.132-3 du code de l'environnement :

« Les propriétaires de biens immobiliers peuvent conclure un contrat avec une collectivité publique, un établissement public ou une personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement en vue de faire naître à leur charge, ainsi qu'à la charge des propriétaires ultérieurs du bien, les obligations réelles que bon leur semble, dès lors que de telles obligations ont pour finalité le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de fonctions écologiques. Les obligations réelles environnementales peuvent être utilisées à des fins de compensation.

La durée des obligations, les engagements réciproques et les possibilités de révision et de résiliation doivent figurer dans le contrat.

Établi en la forme authentique, le contrat faisant naître l'obligation réelle n'est pas passible de droits d'enregistrement et ne donne pas lieu à la perception de la taxe de publicité foncière prévus, respectivement, aux articles 662 et 663 du code général des impôts ».

Un guide méthodologique a été établi par le CEREMA : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide-methodologique-obligation-reelle-environnementale.pdf>

L'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire de :

- **présenter le gain environnemental d'une solution de parking à étages comparée aux autres options envisagées ;**
- **préciser pourquoi l'utilisation de la voie ferrée n'est pas possible dans le cadre du site existant et du présent projet d'extension, ce qui permettrait de réduire dès à présent l'impact du site sur le trafic routier ;**
- **mettre en œuvre l'usage du fret ferroviaire dès que possible ;**
- **prendre en compte l'ensemble des recommandations du CSRPN émises dans son avis du 6 octobre 2024 ;**
- **recourir, en lien avec le propriétaire des terrains concernés, au dispositif de l'obligation réelle environnementale (ORE) afin d'assurer, sur la durée de l'exploitation du site de MOSOLF et dans le cadre de ses extensions futures, la mise en œuvre effective et durable des mesures de compensation qui y seront associées et à la collectivité de classer en zone N de son PLU la zone de compensation.**
- **conclure sur la conformité des rejets actuels des eaux pluviales du site en comparant les résultats d'analyse obtenus en sortie de bassin avec les normes imposées dans le cadre de l'autorisation de déversement ;**
- **préciser le devenir de la partie des eaux de lavage des véhicules qui ne seront pas recyclées dans l'unité de recyclage mobile ;**
- **présenter une évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par la construction de la plateforme, l'installation de panneaux solaires et aussi par son fonctionnement ; évaluer également les émissions liées à l'acheminement des véhicules stockés en provenance des fournisseurs et à l'expédition des véhicules à destination des clients et de présenter des mesures compensatoires aux émissions de gaz à effet de serre en privilégiant des mesures locales, à ce titre les émissions de GES évitées par la mise en place de panneaux photovoltaïques en ombrières et les aménagements d'espaces verts prévus doivent être estimées ;**
- **accompagner son étude d'impact d'un résumé non technique conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.**

Les autres recommandations de l'Ae figurent dans l'avis détaillé ci-après.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte, présentation générale du projet

Le groupe MOSOLF, l'un des leaders européens de la logistique automobile, s'implante dès 2018 près de l'aéroport de Paris-Vatry, dans la ZAC de Bussy-Lettré situé à 21 km au sud-ouest de Châlons-en-Champagne. La société MOSOLF est spécialisée dans la prise en charge des véhicules en fin de production et leur mise à disposition auprès de tous les autres prestataires de transport impliqués dans la chaîne de production.



Figure 1: Localisation du projet

Le développement de cette base logistique est prévu en 4 phases dont les 2 premières ont déjà été finalisées et occupent une surface totale de 24 ha dont la majeure partie correspond à un parking (stockage de véhicules légers). La société MOSOLF France SAS souhaite étendre sa plateforme de stockage de véhicules sur une surface supplémentaire de 13 ha, correspondant à la phase n°3 du projet global. À terme, il est prévu que le site se développe sur une surface totale de près de 80 ha. Le dossier précise qu'à ce jour, le projet d'aménagement de la phase 4 n'est pas abouti et n'est pas concerné par le présent dossier.

Le secteur concerné par ces aménagements se situe à l'est de l'aéroport, à l'est de la route départementale RD977. L'accès se fait via l'axe qui relie l'aéroport à l'autoroute A26.

Le site comporte notamment :

- des bâtiments « provisoires », en structure légère, afin de permettre le développement d'activités telles que le reconditionnement, la maintenance et la préparation de véhicules : la préparation et l'inspection des véhicules (PDI), ou des travaux de peinture et de carrosserie (smart repair), une cabine photo, etc. ;
- une station de lavage des véhicules ;
- une zone dédiée au stockage des déchets ;
- une zone de chargement et déchargement des véhicules ;
- des bureaux et une salle de pause à destination des chauffeurs.

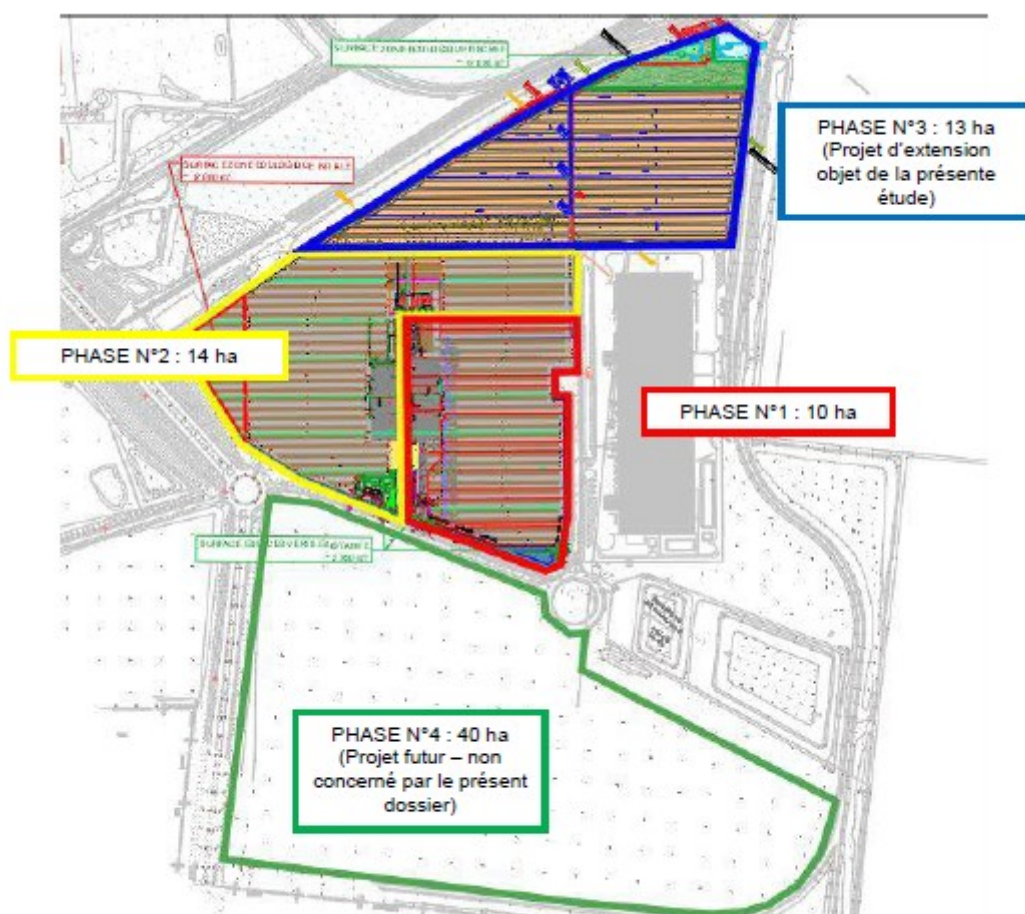


Figure 2: Plan de phasage de l'aménagement

La superficie de parking est aujourd'hui en partie couverte par des ombrières photovoltaïques : la surface occupée par les panneaux est aujourd'hui d'environ 7,8 ha. Elle est amenée à se développer. Cette activité est gérée par la société URBASOLAR. La puissance actuellement installée est de 9 MWc.

Le dossier indique qu'à l'issue de l'aménagement, l'intégralité de l'emprise sera équipée d'ombrières photovoltaïques. Le dossier comporte une attestation de l'utilisation de modules anti-reflet garantissant l'absence d'éblouissement pour les pilotes d'avion. L'Ae salue cette initiative de recouvrir à 100 % l'emprise de stockage des véhicules, mais elle regrette l'absence de précision sur le calendrier dans la mise en œuvre de ce parc photovoltaïque en ombrière.

L'Ae recommande au pétitionnaire de mettre en œuvre le recouvrement du site par des panneaux photovoltaïques concomitamment à la mise en œuvre de la phase 3.

Le nouvel aménagement prévu sur une surface de 13 ha consistera en :

- la création d'aire de stationnement en enrobé (env. 6 050 places) ;
- la création de voirie légère pour la circulation sur site ;
- la création de caniveaux à fente (satujos), de fossés et d'un bassin étanche pour la gestion des eaux de voirie avant rejet vers le réseau pluvial de la ZAC, avec un débit de fuite de 20 l/s ;

- la mise en place d'une pompe de refoulement et d'un séparateur des hydrocarbures ;
- l'aménagement de 12 000 m² d'espaces verts ;
- l'aménagement d'un bassin de surverse en cas d'évènement pluvieux exceptionnel (bassin non étanche).



Figure 3: Les aménagements du site existant

Le projet est localisé au cœur de la grande plaine crayeuse céréalière de Champagne. Le terrain prévu pour l'agrandissement de la plateforme MOSOLF correspond aujourd'hui à une friche crayeuse, très ouverte, dépourvue ou quasi dépourvue de végétation.

Les habitations les plus proches sont localisées à 2,3 km du site à vol d'oiseau.

2 espèces protégées ont été contactées sur le site et ont fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement. Il s'agit du Sisymbre couché (espèce végétale) et du Petit Gravelot (oiseau). Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été proposées. Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) a donné un avis favorable le 6 octobre 2024.

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement - b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha* », le terrain d'assiette étant de 37 ha.

Les aménagements prévus par la Société MOSOLF s'inscrivent dans le projet global d'aménagement de la ZAC 2 de Vatry, à proximité de l'aéroport de Vatry sur la commune de Bussy-Lettrée et s'étendant au total sur 148,2 ha.

Le projet initial que constituait la création de la ZAC a d'ores et déjà fait l'objet :

- d'une étude d'impact en 1996 et d'une décision de création de ZAC par arrêté préfectoral portant création le 30 juin 1999 et réalisation le 11 décembre 2000 ;
- d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau et des milieux aquatiques et d'un arrêté préfectoral d'autorisation en date du 8 mars 2012.

Par la vente des parcelles privées au profit des différents porteurs de projet, l'aménagement de la ZAC de Vatry continue de s'inscrire dans un processus d'autorisations successives en cours.

Le dossier précise que conformément à l'article L.122-1-1, III du code de l'environnement et en référence aux points de vue de la MRAe, les composantes du projet de l'entreprise MOSOLF n'ayant pas toutes été identifiées au moment de la rédaction de l'étude d'impact initiale et à l'occasion de la présente demande d'extension, une actualisation de l'étude d'impact est proposée pour apprécier au mieux les incidences sur l'environnement de la création de la plateforme logistique MOSOLF, au sein de la ZAC 2 de VATRY.

Le dossier ne précise pas si les 2 premières phases du projet ont fait l'objet d'une étude d'impact spécifique ou si celles-ci se sont basées sur l'étude d'impact initiale de la ZAC, ces deux premières phases étant également dans les seuils de l'évaluation environnementale systématique.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser sur la base de quelle étude d'impact se sont réalisées les phases 1 et 2 du projet de plateforme logistique.

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

Le dossier analyse et conclut à la conformité du projet avec :

- le Plan local d'urbanisme de la commune de Bussy-Lettrée approuvé le 16 décembre 2021 : le secteur prévu pour l'aménagement du site est classé UVb. La vocation du secteur UVb, embranchable pour partie à la voie ferrée située à l'ouest du site, est d'accueillir des activités industrielles, logistiques, commerciales et de services (voir partie 3.1.3 ci-après) ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie (2022-2027) : le dossier indique que le projet d'aménagement de l'entreprise MOSOLF aboutit à l'imperméabilisation d'une surface, mais il n'est cependant pas à l'origine de rejets d'eau pluviales dans les réseaux pluviaux. L'objectif est de traiter les eaux pluviales au plus près de leur émission, grâce aux bassins d'infiltration sur place. Le dossier conclut que le projet répond aux objectifs du SDAGE. L'Ae partage cette analyse puisque l'infiltration se fait au sein de la ZAC, toutefois l'Ae considère qu'une partie de l'imperméabilisation du site pourrait être évitée (point traité au paragraphe 2.2 ci-après) ;
- le SRADDET Grand Est pour lequel le dossier réalise une analyse détaillée avec les règles en lien avec le projet. L'Ae n'a pas de remarque particulière sur ce point.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Le dossier comporte un volet sur les différents scénarios envisagés pour l'aménagement du site. Le pétitionnaire indique que l'activité de MOSOLF nécessite de l'espace et la proximité d'axes majeurs de circulation, et un site idéalement localisé entre zones de production de véhicules et zones d'utilisation de véhicules, loin de zones habitées. Par ailleurs, l'implantation en zone à

urbaniser, déjà dédiée aux activités industrielles et économiques est priorisée, pour éviter la réduction supplémentaire de terres agricoles et forestières. D'après le dossier, le site à proximité de l'aéroport de Vatry correspondait parfaitement aux attentes, avec en plus la possibilité de développer le fret ferroviaire.

Le dossier présente plusieurs options d'aménagement du site mais uniquement concernant le système de gestion des eaux pluviales :

- option 1 : une infiltration au plus proche de 50 % de la pluie décennale ;
- option 2 : 0 infiltration des eaux pluviales avec une totale imperméabilisation du site ;
- option 3 : une infiltration au plus proche de 100 % de la pluie décennale ;
- option 4 : projet complet drainant avec l'utilisation d'une structure drainante et d'un enrobé drainant ;
- option 5 : plateforme de stockage totalement imperméable, avec récupération des eaux de ruissellement de la totalité du site, traitement par un séparateur des hydrocarbures, envoi vers un bassin étanche puis, avec un débit de 30 l/s renvoi vers un nouveau bassin d'infiltration, aménagé au nord du site MOSOLF, et géré par l'entreprise MOSOLF.

L'Ae recommande au pétitionnaire d'explicitier la différence entre l'option 3 (100 % d'infiltration) et 4 (projet complet drainant) concernant l'aménagement du système de gestion des eaux pluviales.

Le dossier précise qu'en 2018, pour l'aménagement de la première phase, c'est l'option 2 « 0 infiltration » qui a été retenue à la demande du Département. En effet selon le CCCT (Cahier des Charges de Cession des terrains), l'article 20 du Chapitre B stipule pour la gestion des eaux pluviales sur le domaine privé que, si la surface est supérieure à 2 000 m², les eaux de ruissellement des aires d'évolution et de stationnement doivent être évacuées, après traitement, par le réseau public d'eaux pluviales.

Le pétitionnaire indique que dans tous les cas la pose d'un enrobé, au moins sur la partie circulée reste incontournable, pour des raisons de propreté des véhicules exigée par les clients de l'entreprise.

Des simulations ont été réalisées pour calculer les impacts environnementaux des différentes solutions envisagées en termes de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre, le bilan d'utilisation des ressources en granulats, le bilan de circulation induite (frêt entrant sur le chantier). Une analyse comparée détaillée est présentée dans le dossier concluant sur la base des critères environnementaux que les options 2 et 5 avec imperméabilisation totale sont les plus favorables. Ces deux solutions sont ensuite comparées en prenant en compte d'autres critères comme la durée des travaux, le coût et la compatibilité avec l'autorisation du Département de déversement des eaux usées et pluviales. Au vu de ces éléments c'est l'option 2 qui est retenue par le pétitionnaire.

L'Ae estime que d'autres options d'aménagement auraient pu être envisagées pour limiter la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols comme, par exemple, une solution de parking à étages (ouvrage de type parking silo si les contraintes de servitudes aériennes le permettent). Selon l'Ae, ce type de projet vertical permettrait une optimisation intéressante de l'aménagement classiquement étalé des entrepôts logistiques.

L'Ae recommande au pétitionnaire de présenter le gain environnemental d'une solution de parking à étages comparée aux autres options qu'il a envisagées.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier présente les méthodes utilisées pour caractériser l'état initial (consultation des services administratifs, recueil des données disponibles sur les différentes bases thématiques, réalisation d'études spécifiques).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- les eaux superficielles et souterraines ;
- le trafic et les déplacements, particulièrement leur impact sur le bruit et la pollution atmosphérique ;
- les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique.

3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

3.1.1. Les milieux naturels et la biodiversité

Le site prévu pour l'extension de l'activité de l'entreprise MOSOLF a fait l'objet d'une expertise naturaliste en 2022, par un prestataire missionné par le Département de la Marne, dans le cadre de l'opération « site industriel clé en main ». Cette expertise naturaliste a ciblé les emprises vacantes en 2022, destinées à l'implantation d'entreprises de logistique, de commerce, d'industrie ou de services au sein des ZAC 1 et 2 de Vatry, déjà viabilisées. Pour l'expertise écologique, 9 passages ont été opérés du 11 avril 2022 au 10 octobre 2022. L'Ae estime que le calendrier de prospection apparaît adapté aux enjeux identifiés dans le cadre du projet.

Aucune Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF³) n'est présente au sein de l'aire d'étude immédiate du projet, la plus proche est située à 8 km.

La zone NATURA 2000⁴ la plus proche correspond au site « Marais de Saint Gond » (Directive Habitats), est localisée à 20,4 km du site MOSOLF.

L'aire d'étude immédiate du projet ne fait partie intégrante d'aucune trame, corridor ou réservoir référencé dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région Champagne-Ardenne (SRCE) adopté par arrêté du préfet de région le 8 décembre 2015.

Aucune zone humide ou cours d'eau n'est référencé au sein de l'aire d'étude immédiate.

La parcelle accueillant le projet est majoritairement occupée par un remblai crayeux sur lequel s'est développée une végétation herbacée éparse.

2 espèces protégées ont été contactées sur le site lors des prospections effectuées en 2022. Il s'agit de l'espèce végétale *Sisymbre couché* et du *Petit Gravelot* (oiseau aquatique). L'aire d'étude immédiate héberge 2 320 pieds de *Sisymbre couché* se développant, de manière plus ou moins diffuse, au sein de la plateforme crayeuse et des dépôts de craie qu'elle héberge et 1 couple nicheur de *Petit Gravelot*.

L'intégralité de l'emprise sera revêtue d'un enrobé bitumineux et équipé d'ombrières de parkings

³ L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional.

Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

photovoltaïques. Le projet est donc susceptible d'entraîner la destruction de stations de Sisymbre couché (2 070 pieds potentiellement impactés), de stations de la Vulpie unilatérale (250 à 500 pieds concernés) et de la zone favorable à la reproduction du Petit Gravelot (1 couple établi).

Les mesures d'évitement et de réduction proposées par le pétitionnaire sont les suivantes :

- adaptation des plannings de travaux aux sensibilités environnementales identifiées ;
- mesures limitant le risque de pollution chronique ou accidentelle en phase de travaux ;
- mesures limitant le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes ;
- mesures limitant les nuisances liées aux éclairages ;
- transfert de sol permettant la translocation sur la ZAC du Sisymbre couché (espèce protégée) et du Gaillet de Fleurot (espèce à enjeu classée quasi menacée (NT) sur la liste rouge de la flore vasculaire de Champagne-Ardenne) ;
- transplantation sur la ZAC de stations de Vulpie unilatérale (espèce à enjeu car classée en danger (EN) sur la liste rouge de la flore vasculaire de Champagne-Ardenne) (250 à 500 pieds concernés). Afin d'assurer la pérennité des individus transférés, les habitats de substitution feront l'objet d'un suivi et, si cela s'avère nécessaire, d'une gestion adaptée. L'ensemble de ces opérations sera encadré et suivi par un écologue ; la zone réceptacle sera localisée au sein de la même parcelle et présentera de ce fait les mêmes caractéristiques que la station source ;
- gestion de la ou des zone(s) d'accueil visant à favoriser le maintien et le développement des espèces et des communautés végétales transplantées. À l'issue de l'application des mesures d'évitement et de réduction, il subsiste un impact résiduel modéré à assez fort en ce qui concerne la destruction d'une zone de nidification favorable exploitée par un couple de Petit Gravelot.

À ce titre, le dossier comporte une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement. Cette demande est aussi nécessaire pour permettre le transfert de stations de Sisymbre couché.

Le pétitionnaire prévoit comme mesure de compensation de déplacer la population de Sisymbre couché vers une parcelle voisine située au sein de la ZAC n°2 par transfert du substrat superficiel, et à entretenir cette dernière pour conserver son caractère favorable à l'espèce. Une surface minimale de 2 000 m² d'emprises réceptrices est réservée à cette fin. Le dossier précise que la pérennité des individus transférés, les habitats de substitution feront l'objet d'un suivi et d'une gestion adaptés, l'ensemble de ces opérations sera encadré et suivi par un écologue ayant des compétences en botanique pendant une durée minimale de 20 ans. La nature et la périodicité des opérations de gestion seront définies et réévaluées annuellement suite au suivi opéré chaque année durant les 10 premières années et tous les 5 ans ensuite.

La compensation de l'impact sur le Petit Gravelot consiste à aménager et à entretenir une emprise de 21 000 m² sur une parcelle voisine (le besoin de compensation étant au minimum de 15 000 m²), pour créer un habitat pérenne de nidification pour le Petit Gravelot.

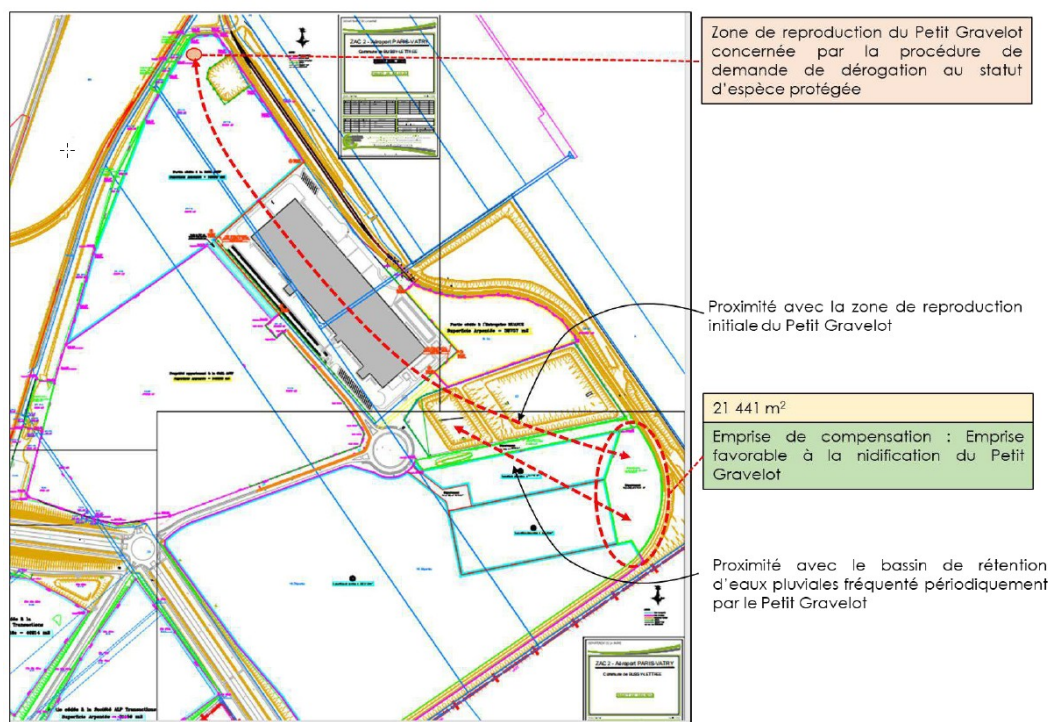


Figure 4: Plan de bornage permettant de situer l'emprise de compensation de la zone de reproduction du Petit Gravelot

Cette parcelle présente des caractéristiques favorables à l'accueil durable d'un couple de Petit Gravelot et se situe au sein de la ZAC n°2 de l'Aéroport de Vatry à très faible distance à vol d'oiseau de l'emprise impactée par le projet et à très faible distance du bassin de rétention d'eaux pluviales fréquenté périodiquement par cette espèce. **L'Ae s'interroge sur l'emplacement de la zone de compensation pour le Petit Gravelot qui correspond à une partie de l'emprise de la phase 4 du projet d'extension de la société MOSOLF et pourrait, par exemple, être nécessaire à l'installation terminale embranchée (ITE) ferroviaire annoncée pour cette phase.**

Le dossier précise que l'emprise du site de compensation est une propriété du Département de la Marne et que cette situation constitue une garantie en termes de maîtrise foncière puisque cette mesure de compensation sera mise en œuvre au sein de la ZAC n°2 et fera l'objet d'une gestion opérée directement par l'aménageur de la ZAC, le conseil départemental de la Marne ou déléguée par conventionnement à un organisme compétent sous la conduite d'un écologue. Cet espace sera maintenu en l'état, géré et fera l'objet d'un suivi pour une durée minimum de 30 ans. Cette emprise sera intégrée à un réseau de parcelles préservées dans le cadre d'un schéma global d'aménagement écologique et économique de la Zone d'Aménagement Concerté de l'Aéroport de Vatry.

Afin d'assurer, sur la durée de l'exploitation du site de MOSOLF et dans le cadre de ces extensions futures, la mise en œuvre effective et durable des mesures de compensation qui y seront associées, l'Ae recommande au pétitionnaire de recourir, en lien avec le propriétaire

des terrains concernés, au dispositif de l'obligation réelle environnementale (ORE)⁵.

L'Ae recommande par ailleurs à la collectivité de classer en zone N de son PLU, la zone de compensation.

Le conseil scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) a émis un avis favorable à la demande de dérogation le 6 octobre 2024 mais émet également un certain nombre de recommandations, notamment concernant les détails pratiques de transplantation et de gestion conservatoire du Sisymbre couché, la mise en place d'une gestion du site de transplantation, la période de travaux, l'utilisation de dalles gazon ou tout autre revêtement perméable en dehors des voies de circulation.

L'Ae recommande au pétitionnaire de prendre en compte l'ensemble des recommandations du CSRPN émises dans son avis du 6 octobre 2024.

3.1.2. Les eaux superficielles et souterraines

Le site sur lequel est implantée l'entreprise MOSOLF fait partie du bassin versant de la Soude, qui s'écoule à 2,7 km à l'est du site.

Le site se situe au droit de la nappe de la « Craie de Champagne Sud et Centre » qui se situe à une profondeur d'environ 33 m au droit du site. Sur le plan qualitatif, l'état chimique de la nappe est jugé médiocre en 2019 et 2022 du fait notamment de la présence de pesticides et de nitrates.

Le site MOSOLF est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage.

Gestion des eaux pluviales :

L'imperméabilisation de l'ensemble des surfaces conduit à la nécessité de collecter les eaux pluviales. Celles-ci seront récoltées par un ensemble de caniveaux à fente (satujos) et de fossés imperméables puis deux bassins de rétention imperméables, l'un déjà aménagé au sud du site pour les 24 ha déjà aménagés et l'un au nord pour les 13 ha. Le nouveau bassin de rétention aura un volume de 4 626 m³. Les eaux pluviales transiteront ensuite par un séparateur d'hydrocarbures installé en sortie de bassin, avant d'être restituées au réseau de la ZAC.

Les volumes disponibles (bassins et fossés étanches) sont tels qu'il est possible de stocker les eaux d'un événement pluvial de fréquence de retour de 100 ans.

Les eaux seront *in fine*, infiltrées dans le bassin d'infiltration de la ZAC, géré par le Département et autorisé en 2012.

D'après le dossier, les eaux restituées au réseau de la ZAC respectent les normes prévues dans l'autorisation de déversement des eaux pluviales et usées. Le dossier comporte en annexe les résultats d'analyse en sortie du bassin existant mais ne conclut pas sur la conformité des rejets.

⁵ Codifiées à l'article L.132-3 du code de l'environnement, les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. La finalité du contrat doit être le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de services écosystémiques.

Extrait de l'article L.132-3 du code de l'environnement :

« Les propriétaires de biens immobiliers peuvent conclure un contrat avec une collectivité publique, un établissement public ou une personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement en vue de faire naître à leur charge, ainsi qu'à la charge des propriétaires ultérieurs du bien, les obligations réelles que bon leur semble, dès lors que de telles obligations ont pour finalité le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de fonctions écologiques. Les obligations réelles environnementales peuvent être utilisées à des fins de compensation.

La durée des obligations, les engagements réciproques et les possibilités de révision et de résiliation doivent figurer dans le contrat.

Établi en la forme authentique, le contrat faisant naître l'obligation réelle n'est pas passible de droits d'enregistrement et ne donne pas lieu à la perception de la taxe de publicité foncière prévus, respectivement, aux articles 662 et 663 du code général des impôts ».

Un guide méthodologique a été établi par le CEREMA : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Guide-methodologique-obligation-reelle-environnementale.pdf>

L'Ae recommande au pétitionnaire de conclure sur la conformité des rejets actuels d'eaux pluviales du site en comparant les résultats d'analyse obtenus en sortie de bassin avec les normes imposées dans le cadre de l'autorisation de déversement.

Un suivi de la qualité des eaux rejetées sera également mis en place en sortie du nouveau bassin de rétention. Les paramètres suivants seront mesurés : Température, pH, Conductivité, Matières en suspension (MES), Azote global, Phosphore total, Hydrocarbures totaux, Indice Hydrocarbures, Indice Hydrocarbures volatils, halogènes organiques adsorbables, agents de surfaces anioniques, agents de surface cationiques, agents de surface non ioniques, Demande biologique en oxygène (DBO5), Demande chimique en oxygène (DCO), Métaux toxiques totaux, Cuivre, Chrome, Arsenic, Zinc, Cadmium, Mercure, Nickel, Plomb.

L'Ae recommande au pétitionnaire de localiser sur un plan le bassin d'infiltration de la ZAC géré par le Département auquel il est fait référence dans le dossier concernant le devenir des eaux pluviales du site de MOSOLF.

Selon le CCCT (Cahier des Charges de Cession des Terrains), l'article 20 du chapitre B stipule que les eaux de toitures doivent être infiltrées ou stockées directement sur la parcelle de la construction.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser de quelle manière sont gérées les eaux de toiture des bâtiments existants.

Les mesures mises en œuvre pour limiter l'impact sur les eaux souterraines et les eaux superficielles sont les suivantes :

- nettoyage régulier de la plateforme ;
- entretien des bassins ;
- entretien des séparateurs d'hydrocarbures.

Gestion des eaux usées :

Les eaux usées domestiques seront rejetées au réseau d'eaux usées domestiques, géré par le Département (lagune), conformément à l'autorisation de déversement des eaux usées et pluviales, signée par MOSOLF et par le Département.

Consommation d'eau :

La consommation d'eau sur le site correspond aux besoins pour le lavage des véhicules et aux usages domestiques (100 collaborateurs fréquentent le site). La consommation annuelle d'eau est de près de 3_000_m³. Aucun prélèvement d'eau au milieu naturel n'est projeté, le site est raccordé au réseau d'eau public.

Les eaux utilisées pour le lavage des véhicules étaient jusqu'à présent rejetées dans le bassin d'eaux pluviales, après traitement par un séparateur à hydrocarbures. Les eaux de lavage seront désormais collectées et recyclées, par une unité de recyclage mobile, couplée à une cuve de rétention adaptée. Aucune eau de lavage ne rejoindra le réseau d'eaux pluviales. Ce système permettra une gestion des eaux de lavage autonome. Le circuit de lavage est fermé et déconnecté des eaux usées ou des eaux pluviales. Le dossier précise qu'il permet de recycler « une partie des eaux ».

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser le devenir de la partie des eaux de lavage qui ne seront pas recyclées dans l'unité de recyclage mobile.

Gestion des eaux d'extinction incendie :

Sur l'agrandissement du site, l'installation d'un stockage d'eau de 120 m³ (bâche souple) est pré-

vue, avec poteau d'aspiration, clôtures de protection et portail.

Les eaux d'extinction d'un éventuel incendie rejoindraient le réseau d'eaux pluviales, en suivant les satujos et les fossés étanches, et pourraient donc être confinées dans les bassins de rétention étanches, en fermant les vannes des pompes, qui permettent, en fonctionnement normal, d'évacuer les eaux vers le bassin d'infiltration de la ZAC. Les eaux polluées pourraient alors être pompées et dirigées vers une filière de traitement adaptée.

3.1.3. Le trafic routier et les déplacements, particulièrement leur impact sur le bruit et la pollution atmosphérique

Les véhicules qui sortent ou entrent sur le site MOSOLF empruntent soit la route départementale RD 977, soit la bretelle qui permet de rejoindre l'autoroute A26.

Actuellement, le nombre de camions est estimé à 60 par jour, soit 120 mouvements par jour. L'extension du site entraînera une augmentation du trafic estimée à 98 poids lourds par jour soit 196 mouvements.

Le trafic sur la bretelle reliant à l'autoroute A26, généré par l'entreprise MOSOLF, représente 30 % du trafic poids lourd, ce qui est significatif. Le dossier précise que cet axe correspond à un tronçon d'environ 2 km et il ne traverse aucune zone d'habitation. Il permet de rejoindre l'axe A26, axe fréquenté par plus de 15 000 véhicules/jour, où l'impact du développement de l'activité MOSOLF n'est alors pas significatif.

Sur la RD 977, l'impact de l'activité MOSOLF est d'environ 7 % du trafic, ce qui n'est pas négligeable.

Concernant les véhicules légers, compte tenu de l'éloignement du site par rapport aux habitations, les collaborateurs n'ont aujourd'hui pas d'autre choix que l'usage de véhicules personnels pour accéder à leur lieu de travail.

Une voie ferrée longe le site à l'ouest, elle relie Châlons-en-Champagne à Mailly et est déjà utilisée pour du fret (militaire ou céréalier). À terme, il est prévu qu'une partie du transport de véhicules se fasse par voie ferrée. Des discussions sont en cours pour rendre opérationnelle cette possibilité. Ce projet permettra de limiter le transport routier : diminuer le nombre de poids lourds sur la RD 977 ou sur l'autoroute. Le dossier indique que ce projet concernera la phase 4 d'aménagement du site et ne concerne pas le dossier actuel. L'Ae remarque que la voie ferrée, si elle était éloignée des sites des phases 1 et 2, longe les sites des phases 3 et 4.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser pourquoi l'utilisation de la voie ferrée n'est pas possible dans le cadre du site existant et du présent projet d'extension, ce qui permettrait de réduire dès à présent l'impact du site sur le trafic routier.

L'Ae recommande au pétitionnaire de mettre en œuvre l'usage du fret ferroviaire dès que possible.

D'après le dossier, l'augmentation de l'activité du site MOSOLF n'aura qu'un faible impact sur l'émission de polluants atmosphériques et sur l'augmentation des nuisances sonores.

En dehors de la circulation des véhicules qui accèdent au site, ou sur le site lui-même, l'activité ne génère pas de pollution atmosphérique, ni de nuisances sonores.

Les projections de l'étude d'impact du dossier initial concernant la ZAC avaient été établies sur la base d'une hypothèse de 6 500 emplois attendus. Les principales nuisances évoquées étaient liées :

- à une augmentation du trafic sur la RD977, et donc en particulier une augmentation du bruit dans les communes de Vatry et Sommessous, traversées par la RD977 ;
- au trafic aérien ;
- à une augmentation de la pollution atmosphérique en lien avec cette augmentation des cir-

culations aériennes et routières.

Aujourd'hui, le nombre d'emplois sur l'ensemble du secteur de Vatry est de plusieurs centaines. Le dossier affirme que les nuisances générées quant au bruit et aux émissions de polluants dans l'air restent pour le moment inférieures aux prévisions envisagées dans l'étude d'impact initiale sans en faire la démonstration.

L'Ae recommande au pétitionnaire de comparer les émissions sonores et atmosphériques générées par son activité et son projet d'extension par rapport aux émissions attendues dans le cadre du développement de la ZAC issue de l'étude d'impact initiale.

Les mesures pour limiter le bruit sont les suivantes : l'usage de tous appareils de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut-parleurs, etc.), gênant pour le voisinage, sera interdit, sauf si leur emploi est exceptionnel et réservé à la prévention et au signalement d'incidents graves ou d'accidents. Les véhicules de transport, les matériels de manutention et les engins de chantier utilisés à l'intérieur de l'installation sont conformes aux dispositions en vigueur en matière de limitation de leurs émissions sonores.

Le pétitionnaire prévoit des mesures pour limiter les rejets atmosphériques des véhicules (PL et VL) :

- travail sur le raccordement du site à la ligne ferroviaire qui jouxte le site ;
- l'implantation du projet permet de réduire les impacts liés au trafic, le site étant à proximité immédiate de l'autoroute ;
- sensibilisation des transporteurs pour limiter le fonctionnement des moteurs sur le site ;
- mesures incitant la mise en place de covoiturage pour le personnel.

3.1.4. Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Le dossier présente les émissions de gaz à effet de serre qui correspondent à la réalisation du projet « 0 infiltration des eaux pluviales avec une totale imperméabilisation du site » qui correspondent à une émission d'environ 2 600 teqvCO₂. Le dossier indique que la mise en place de panneaux photovoltaïques permet de compenser les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre grâce à la production d'énergie renouvelable sans apporter la démonstration par le calcul d'une compensation totale. Le dossier précise que le site de Vatry est localisé entre les sites de production de véhicules et des sites de vente ou d'utilisation des véhicules, et donc que le site n'engendre pas, au moins en partie, de déplacements supplémentaires. Il s'est implanté sur ce site, qui correspond à un nœud de circulation, entre ateliers de construction, et zones d'utilisation des véhicules, qu'il s'agisse de véhicules destinés à la vente, ou à la location. Par ailleurs, l'intérêt de ce site réside dans la possibilité prochaine de transporter les véhicules par la voie ferrée, ce qui limitera l'impact des transports.

L'Ae regrette que le dossier ne présente pas un bilan détaillé des émissions de gaz à effet de serre liées au projet dans sa globalité.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- ***présenter une évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par la construction de la plateforme, l'installation de panneaux solaire et aussi par son fonctionnement ;***
- ***évaluer également les émissions liées à l'acheminement des véhicules stockés en provenance des fournisseurs et à l'expédition des véhicules à destination des clients ;***
- ***présenter des mesures compensatoires aux émissions de gaz à effet de serre en privilégiant des mesures locales, à ce titre les émissions de GES évitées par la mise***

en place de panneaux photovoltaïques en ombrières et les aménagements d'espaces verts prévues doivent être estimées ;

- **procéder à la mise en œuvre de la phase 4 que lorsque que l'ensemble des panneaux photovoltaïques prévus pour recouvrir les emprises de stockage des phases 1,2 et 3 seront installés.**

L'Ae signale qu'elle a publié dans son recueil « les points de vue de la MRAe Grand Est⁶ », pour les porteurs de projets et pour la bonne information du public, ses attentes relatives à une meilleure présentation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Elle signale également la publication d'un guide ministériel sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact⁷.

Le dossier comporte également un volet concernant la sensibilité du site vis-à-vis des risques naturels. Le principal risque concerne un événement pluviométrique intense, compte tenu de l'imperméabilisation du site, qui pourrait potentiellement provoquer des inondations sur et à l'extérieur du site de l'entreprise. Ce risque a été pris en compte en réalisant des aménagements de façon à collecter les eaux de ruissellement, et à les acheminer vers un bassin de rétention, dimensionné pour retenir une pluie de fréquence de retour 10 ans.

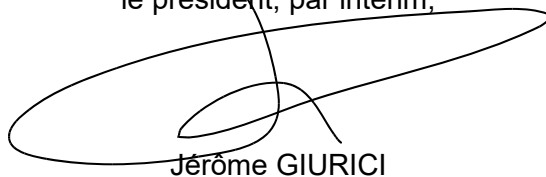
Compte tenu de la présence des fossés latéraux, en cas de pluie de fréquence de retour 100 ans, les écoulements resteraient contenus dans les ouvrages de rétention prévus. Ce dispositif permet d'éviter le risque d'inondation.

3.2. Résumé non technique

Le dossier transmis à l'Ae ne comportait pas de résumé non technique de l'étude d'impact

L'Ae recommande au pétitionnaire d'accompagner son étude d'impact d'un résumé non technique conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

METZ, le 12 juin 2025
Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
le président, par intérim,



Jérôme GIURICI

⁶ <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

⁷ https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/862499/prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-les-etudes-d-impact-guide-methodologique?_lg=fr-FR