



Avril 2025

# Réponse du Maître d'Ouvrage à la MRAE

Projet SENS LOG – Zone Industrielle des  
Vauguilletes- 89 100 SENS

# Sommaire

1.	AVIS DE LA MRAE .....	3
2.	MÉMOIRE EN REPONSE.....	4
3.	REMARQUES GENERALES .....	5
4.	ARTIFICIALISATION DES SOLS .....	15
5.	LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE .....	20
6.	INTEGRATION PAYSAGERE ET PRESERVATION DU CADRE DE VIE.....	26

# 1.AVIS DE LA MRAE



**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 les projets logistiques « Sens LOG A » et « Sens LOG B »  
en extension nord de la zone d'activités des Vauguilletes  
sur la commune de Sens (89)**

N° BFC – 2025 – 000478/A P

# PRÉAMBULE

Les sociétés « SENS LOG A » et « SENS LOG B », filiales du groupe TELAMON<sup>1</sup>, ont déposé deux demandes d'autorisation environnementale, au titre de la rubrique 1.5.1.0 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature « loi sur l'eau », pour un projet global comportant deux plateformes logistiques en extension nord de la zone d'activités des Vauguilletes, sur le territoire de la commune de Sens, dans le département de l'Yonne (89).

En application du Code de l'environnement<sup>2</sup>, le présent projet global a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance des impacts de ce dernier. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact unique, qui est jointe aux dossiers de demande d'autorisation. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet global. Il comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet et à éclairer le public, il constitue un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et du I de l'article R.122-7 du Code de l'environnement, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC), via la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis a été élaboré avec les contributions de l'agence régionale de santé (ARS), de la direction régionale des affaires culturelles (Drac) et de la direction départementale des territoires (DDT) de l'Yonne.

Au terme de la réunion de la MRAe du 7 février 2025 tenue avec les membres suivants : Carole BEGEOT, Hugues DOLLAT, Bernard FRESLIER, Bertrand LOOSES, Hervé PARMENTIER, Aurélie TOMADINI et Marie WOZNIAK l'avis ci-après est adopté.

---

*Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 30 janvier 2024, les membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

---

Cet avis, mis en ligne sur le portail de l'évaluation <https://evaluation-environnementale.developpement-durable.gouv.fr/#/public/portalReviews>, 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 des maîtres 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 les porteurs du projet envisagent de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant leur projet.

---

<sup>1</sup> TELAMON : société par actions simplifiées, basée à Paris (75), dénommée « PANHARD » jusqu'à 2022

<sup>2</sup> 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.

## 1. Contexte et présentation du projet

Le projet global consiste en l'aménagement de plateformes logistiques, sur une emprise foncière d'environ 31,7 ha de terres agricoles (grandes cultures), en extension nord de la zone d'activités des Vauguilletes, sur le territoire de la commune de Sens, à environ 48 km au nord-ouest d'Auxerre, dans le département de l'Yonne (89).

Le projet s'inscrit à environ 2,3 km au nord-est du centre-ville de Sens, à moins de 10 km des autoroutes A19 et A5 et à environ 5 km au nord-est de la plateforme multimodale de Gron. Le site est entouré à l'ouest par la RD606, route classée à grande circulation, au nord et à l'est par des grandes cultures, et au sud par la RD46 puis la zone d'activités des Vauguilletes. L'aqueduc de la Vanne, géré par « Eau de Paris », et la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) « Paris – Sud-Est » sont distants respectivement d'environ 150 m et 300 m à l'est. Les zones d'habitation les plus proches sont situées à environ 500 m au nord-ouest (Saint-Clément) et au sud-ouest (Sens).

La commune d'implantation du projet accueille 27 034 habitants (Insee, 2021) et fait partie de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais (59 487 habitants, 27 communes). Elle est concernée par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Nord de l'Yonne en vigueur depuis le 13 juillet 2022, qui identifie la zone d'activité des Vauguilletes comme un « parc d'activités d'intérêt régional à développer ».

Le site du projet est classé en zone AUa dans le plan local d'urbanisme intercommunal - habitat (PLUi-H) du Grand Sénonais<sup>3</sup> approuvé le 15 décembre 2022 (zone à urbaniser, à vocation d'activités économiques) et fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dénommée « Site C – les Vauguilletes Nord ». Pour permettre son aménagement, il avait fait l'objet fin 2020 d'une déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Sens, dans le cadre d'un projet dénommé « GF8 »<sup>4</sup> (plateforme logistique de près de 40 ha, avec 17,2 ha de surface plancher, 12,3 ha de voiries, 1 200 places de stationnement).

Le présent projet est présenté comme une évolution du projet initial « GF8 »<sup>5</sup>, porté par une filiale du même groupe, autorisé en 2021 et faisant l'objet d'un recours en cours de jugement. Ce dernier s'étendait sur la même emprise, ainsi que sur 8 ha supplémentaires de terrains agricoles au sud-ouest, entre la RD606 et la RD46.

Le présent projet comprend trois lots (A, B, C), ainsi que l'aménagement d'un carrefour giratoire d'accès commun depuis la RD46 au sud (celui-ci couvrant une emprise d'environ 0,4 ha) qui sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais (une lettre d'accord figure dans le dossier). Une clôture d'environ 2 m de hauteur sera installée en périphérie du site.



*Plan de situation, délimitation des lots et plan masse du projet (cf. p18, 24 et 31 de l'étude d'impact)*

Le lot A fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et d'un permis de construire portés par la société « SENS LOG A ». Il couvre une emprise au sol d'environ 20 ha à l'ouest du site du projet. Il comprend :

- un bâtiment à usage d'entrepôt, d'activités et de bureaux, de 84 723 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de 14,15 m de hauteur maximale ; la surface plancher prévue est de 85 769 m<sup>2</sup> (83 305 m<sup>2</sup> d'entrepôt et 2 464 m<sup>2</sup> de bureaux). L'entrepôt sera divisé en dix cellules de stockage (de 5 748 à 11 673 m<sup>2</sup>), dont l'une subdivisée en deux sous-cellules dédiées aux produits classés (liquides inflammables, aérosols, alcools de bouche). Il aura

<sup>3</sup> PLUi-H du Grand Sénonais ayant fait l'objet de l'avis de la MRAe n° BFC-2022-3196 du 6 mars 2022 : [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022abfc3\\_plui\\_cags\\_89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022abfc3_plui_cags_89.pdf)

<sup>4</sup> Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU de Sens ayant fait l'objet de l'avis de la MRAe n°BFC-2020-2632 du 20 octobre 2020 : [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020\\_abfc032\\_mecdp\\_plu\\_sens\\_gf8-89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020_abfc032_mecdp_plu_sens_gf8-89.pdf)

<sup>5</sup> Projet GF8 ayant fait l'objet de l'avis de la MRAe n° BFC-2020-2737 du 15 décembre 2020 : [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201215\\_apbfc061\\_entrepotlogistique\\_gf8\\_sens\\_89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201215_apbfc061_entrepotlogistique_gf8_sens_89.pdf)

une capacité maximale de stockage de 84 000 T de produits combustibles courants, 900 T de liquides inflammables, 940 T d'aérosols et 450 m<sup>3</sup> d'alcool de bouche. Il est soumis à autorisation au titre des ICPE ;

- des surfaces comptabilisées comme non imperméabilisées sur 71 343 m<sup>2</sup> (soit 35% de l'emprise du lot), comprenant des bassins de gestion des eaux pluviales (dont un bassin étanche végétalisé), des espaces verts, des places de stationnement de véhicules légers en revêtements perméables et des chemins stabilisés ;
- d'autres surfaces imperméabilisées sur 43 728 m<sup>2</sup> (voirie, stationnements,...).

Le lot B fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et d'un permis de construire portés par la société « SENS LOG B ». Il couvre une emprise au sol d'environ 9,5 ha à l'est du site du projet. Il comprend :

- un bâtiment à usage d'entrepôt, d'activités et de bureaux, de 36 535 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et de 14,15 m de hauteur maximale ; la surface plancher prévue est de 36 818 m<sup>2</sup> (35 709 m<sup>2</sup> d'entrepôt et 1 109 m<sup>2</sup> de bureaux). L'entrepôt sera divisé en quatre cellules (de 5 900 à 11 700 m<sup>2</sup>), avec une capacité maximale de stockage de 36 000 T de produits combustibles courants. Il est soumis à enregistrement au titre des ICPE ;
- des surfaces comptabilisées comme non imperméabilisées sur 40 083 m<sup>2</sup> (soit 42% de l'emprise du lot), comprenant des bassins de gestion des eaux pluviales (dont un bassin étanche végétalisé), des espaces verts, des places de stationnement de véhicules légers en revêtements perméables et des chemins stabilisés ;
- d'autres surfaces imperméabilisées sur 18 740 m<sup>2</sup> (voirie, stationnements,...).

Le lot C, intégré dans l'étude d'impact bien que moins avancé, couvre une emprise de 1,8 ha au sud du site. Il comprendra un bâtiment « clé en mains » pour un ou deux utilisateurs, d'environ 6 100 m<sup>2</sup> de surface plancher, des voiries, des places de stationnement et des espaces verts. Il fera l'objet d'un permis de construire ultérieur.

La totalité des toitures sera équipée de panneaux photovoltaïques, à l'exclusion des surfaces inadaptées en raison des risques qu'elles encourent (ex : cellules dédiées au stockage de produits dangereux). Cela représente près de 10,5 ha de toitures équipées (soit plus de 80% des toitures), avec une puissance installée de 9,2 MWc.

La durée des travaux pour chaque opération est de 12 à 14 mois selon le dossier. La réalisation préalable d'un diagnostic d'archéologie préventive est prescrite par arrêté préfectoral du 8 juillet 2024.

En phase d'exploitation, les activités sur le site sont prévues du lundi au samedi, 52 semaines par an. Concernant les entrepôts, deux équipes de 8 h se succéderont, ainsi qu'une troisième exceptionnellement en périodes de pointe. L'ensemble des trois lots accueillera ainsi 726 personnes par jour (461 pour le lot A, 190 pour le lot B et environ 75 pour le lot C), avec un effectif maximal simultané de 450 personnes (265 pour le lot A, 110 pour le lot B et environ 75 pour le lot C). Le trafic « entrants/sortants » engendré sur le site est estimé à 1 148 mouvements de véhicules légers et 492 mouvements de poids-lourds par jour, la moitié s'étalant sur la plage horaire 4 h-7 h.

Le site comprendra quatre aires de stationnement pour les véhicules légers, d'une capacité totale de 460 places (276 pour le lot A, 116 pour le lot B et 68 pour le lot C), dont certaines réservées aux personnes en situation de handicap, aux visiteurs, au covoiturage et aux véhicules électriques. La moitié sera en revêtement perméable. Des abris-vélos seront mis en place (60 places), ainsi qu'un cheminement sécurisé pour les cyclistes depuis le giratoire d'accès. Avant d'accéder aux 120 quais de chargement au niveau des entrepôts, les poids-lourds stationneront sur deux parkings en amont des postes de garde (d'une capacité de 20 places pour le lot A et de 10 pour le lot B).

A l'issue de la phase d'exploitation, une remise en état est prévue en compatibilité avec le règlement du PLUi-H en vigueur et en conformité avec la réglementation ICPE (évacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets, interdiction ou limitation d'accès, suspension des risques d'incendie et d'explosion avec maintien en l'état des utilités, surveillance des effets sur l'environnement). La vocation d'activités économiques du site et l'artificialisation de plus de 20 ha de terrains seront vraisemblablement conservées.

## **2. Analyse de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement**

L'aménagement du site du projet a déjà fait l'objet d'avis de la MRAe (cf. notes de bas de page 4 et 5). La MRAe relève une amélioration de la prise en compte de l'environnement par rapport au projet initial « GF8 ». Dans le présent avis, elle réitère ou formule des recommandations complémentaires sur certaines thématiques abordées.

La MRAe a choisi de cibler son avis sur la qualité générale du dossier, l'artificialisation des sols, le changement climatique, le paysage et le cadre de vie.

### **2.1- Remarques générales**

#### **Qualité de l'étude d'impact :**

Le dossier comprend une étude d'impact commune pour l'ensemble du projet, datée d'octobre 2024, et son résumé non technique (RNT) qui présente de façon synthétique les principaux éléments dans un document distinct. Une étude acoustique, une étude de trafic routier, un bilan des émissions de gaz à effet de serre, une étude des habitats naturels, de la flore et de la faune et une étude préalable agricole sont joints en annexes. Le dossier comprend

également un volet « eaux et milieux aquatiques » portant sur l'ensemble du projet, dans le cadre des dispositions du Code de l'environnement relatives à la « loi sur l'eau », ainsi que deux études de dangers et leurs annexes, réalisées pour les lots A et B, dans le cadre des dispositions du Code de l'environnement relatives aux ICPE.

L'étude d'impact contient les éléments attendus par l'article R.122-5 du Code de l'environnement, dont une évaluation des incidences Natura 2000. Elle est dans l'ensemble de bonne qualité. Quelques coquilles ou incohérences sont néanmoins relevées et méritent d'être corrigées (numéro de département erroné en page de garde, surface plancher du lot B erronée en p28, hauteur de clôture variable, production photovoltaïque variant de 1,56 à 22,21 GWh/an, nombre de bassins de gestion des eaux pluviales erroné en p32, besoins en eau potable variant de 22,5 à 36 m<sup>3</sup>/j, profondeur de la nappe de la Craie variant de 8 m à « au moins 10 m », nombre de place vélos erroné en p27, nombre de places de stationnement de véhicules légers erroné en p27 et en p238, distance aux habitations les plus proches variant de 200 m à 450 m, ...).

L'étude d'impact présente succinctement l'estimation du coût des mesures ERC prévues. Seules celles relatives à l'assainissement pluvial, à l'intégration paysagère et à la mise en place de centrales photovoltaïques sont chiffrées. Les coûts des autres mesures, dont celles relatives au milieu naturel, ne sont pas précisés du fait de leur intégration aux coûts des travaux et aux frais d'exploitation. Le coût de la compensation collective agricole n'est pas évalué. Les modalités et les coûts d'une désartificialisation du site après son exploitation ne sont pas abordés.

**La MRAe recommande de préciser les coûts des mesures ERC, dont celles relatives au milieu naturel et à la compensation collective agricole, et de présenter les modalités et les coûts de la désartificialisation du site après son exploitation.**

#### **Justification du choix du parti retenu :**

Le dossier indique que le site a été choisi en raison de son positionnement géographique stratégique en France, au croisement des deux faisceaux majeurs de la demande de prestataires logistiques, et de son insertion dans la programmation intercommunale de développement des zones d'activités, en particulier celle des Vauguilletes. La proximité de la plateforme multimodale de Gron est aussi mentionnée. L'impact positif sur l'économie locale est en outre mis en avant, avec l'accueil de 720 emplois, dans un contexte local de taux de chômage élevé. Des solutions alternatives d'implantation ont été étudiées, après un recensement des friches potentiellement mobilisables dans un rayon de plusieurs dizaines de kilomètres, la plupart s'avérant inadaptées (dimensions insuffisantes, éloignement des principaux axes routiers, positionnement en milieu urbain générateur de nuisances, ...). L'éloignement du site vis-à-vis des zonages environnementaux pourrait également être souligné.

L'étude d'impact met par ailleurs en avant la compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes s'appliquant sur le territoire, notamment le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Bourgogne-Franche-Comté<sup>6</sup>, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage)<sup>7</sup> et le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie, le SCoT du Nord de l'Yonne et le PLUi-H de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais.

Elle estime que leurs dispositions ont été intégrées dans la conception du projet, notamment en termes de gestion économe de l'espace (le projet prenant place en zone AUa, sur une emprise réduite de 8 ha par rapport au projet initial « GF8 »), de production d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques en toitures), d'économie d'énergie (choix de matériaux durables, isolation thermique, certification environnementale, mobilités douces,...), de qualité architecturale des bâtiments, de gestion des eaux pluviales (noues, bassins paysagers), de perméabilité des espaces de stationnement et d'aménagement qualitatif des espaces extérieurs (paysage, biodiversité).

En matière de consommation d'espaces, une étude d'optimisation de la densité est présentée, tenant compte des contraintes d'éloignement aux voies routières et de celles liées à la réglementation ICPE, afin de justifier la compatibilité du projet avec les objectifs de densification du PLUi-H, ainsi qu'avec le SCoT. Le projet engendrera néanmoins une artificialisation notable de l'ordre de 20 ha, qu'il convient de comparer avec la trajectoire « zéro artificialisation nette » (ZAN) de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais (consommation maximale de 83,2 ha sur la décennie 2021-2030, voire de 66,5 ha en tenant compte du taux d'effort préconisé par le Sraddet, sachant que 11 ha l'ont déjà été en 2021-2022).

**La MRAe recommande d'aborder dans l'étude d'impact la justification de la compatibilité du projet avec la trajectoire « ZAN » de la communauté d'agglomération du Grand Sénonais.**

#### **Analyse des effets cumulés :**

Les effets cumulés sont analysés avec deux autres projets logistiques en extension de la zone d'activités des Vauguilletes : le projet « VG4 » porté par une filiale du même groupe sur environ 21,5 ha à 500 m au sud-est, et le projet « Green'Dev » porté par un autre porteur de projet sur environ 11,1 ha à 150 m à l'est. Le premier a fait

<sup>6</sup> Approuvé par arrêté préfectoral en date du 16 septembre 2020.

<sup>7</sup> Approuvé par arrêté en date du 23 mars 2022.

l'objet d'un avis de la MRAe le 16 février 2023<sup>8</sup> et le second d'une absence d'avis publiée le 6 février 2023. Ils s'implantent tous deux en zone Ua du PLUi-H (zone urbanisée, à vocation d'activités).

L'analyse effectuée porte sur les eaux pluviales, la ressource en eau, le milieu naturel, la consommation d'espaces agricoles, l'environnement socio-économique, les déplacements, le paysage, le patrimoine, le cadre de vie (bruit et qualité de l'air essentiellement), le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre. En particulier, un total de 64,3 ha de terrains agricoles seront consommés. Les mesures de compensation sur le milieu agricole méritent d'être décrites en conséquence. L'impact en termes de perte d'habitat de reproduction d'espèces patrimoniales d'oiseaux inféodées aux cultures, telles l'Alouette des champs, n'est pas jugé significatif dans l'étude d'impact, en considérant que des possibilités de report existent aux abords immédiats. Cela mérite d'être justifié en précisant les surfaces préservées d'habitats favorables à ces espèces dans un rayon d'au moins un kilomètre autour des projets logistiques. Des mesures sont à définir le cas échéant, pour garantir la pérennité de ces habitats.

**La MRAe recommande de préciser les mesures de compensation sur le milieu agricole au regard de la consommation cumulée de 64,3 ha d'espaces agricoles et de définir des mesures garantissant la pérennité d'habitats favorables suffisants pour l'Alouette des champs dans un rayon d'au moins un kilomètre.**

## 2.2- Artificialisation des sols

### Consommation d'espaces agricoles :

L'étude d'impact présente les conclusions de l'étude préalable agricole réalisée par la société CETIAC en mars 2024 et jointe au dossier. Cette société avait réalisé l'étude préalable agricole du projet initial « GF8 » en 2019. Le site d'étude présente un bon à très bon potentiel agronomique, des rendements élevés en céréales et colza et une bonne desserte, dans un contexte de forte pression foncière liée à l'urbanisation et de forte concurrence entre agriculteurs sur le foncier agricole. Les enjeux sur le milieu agricole sont ainsi qualifiés de forts.

L'étude préalable agricole conclut en des impacts forts en termes quantitatifs (perte de 31,7 ha de foncier agricole, perte de production de 180 T de céréales et de 80 T de colza), structurels (fragilisation économique d'une exploitation agricole perdant 9,3% de sa surface agricole utile), de fragmentation d'une unité agricole fonctionnelle (diminution de l'accès à la parcelle au sud-ouest, baisse de fonctionnalité des parcelles autour du projet) et d'augmentation de la pression foncière déjà élevée. Les impacts systémiques sont quant à eux jugés faibles en raison de la taille importante des filières concernées dans le secteur.

Le dossier indique que les mesures sur le milieu agricole restent à définir, des échanges ayant été initiés avec la communauté d'agglomération du Grand Sénonais et des pistes évoquées en concertation avec les acteurs locaux. Ces réflexions étant déjà en cours lors de l'étude préalable agricole de 2019, il conviendrait de présenter un état d'avancement plus précis dans l'étude de 2024. Le montant de la compensation agricole collective est par ailleurs évoqué comme s'élevant à plusieurs centaines de milliers d'euros, mais n'est pas évalué.

**La MRAe recommande de préciser les mesures sur le milieu agricole définies en concertation avec les acteurs locaux, en privilégiant le développement de filières agricoles favorables à une alimentation saine, durable et locale, et de présenter dans l'étude d'impact l'avis de la Cdpnaf<sup>9</sup>.**

### Gestion de l'eau :

Le projet s'implante au droit de la masse d'eau souterraine de la Craie du Sénonais, fortement vulnérable aux pollutions du fait du contexte karstique et identifiée en état chimique médiocre dans le Sdage Seine-Normandie. Son toit se situe à une profondeur de 8 à 10 m au niveau du projet, d'après le dossier. Séparée par 60 à 75m d'argiles et de marnes, elle recouvre la masse d'eau souterraine de l'Albien-Néocomien captive (dont le toit se situe à 300m de profondeur), identifiée comme une ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable des populations actuelles et futures et classée en zone de répartition des eaux. Les périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable sont distants de plus de 3 km et la zone de protection de l'aqueduc de la Vanne de plus de 100 m à l'est. Le cours d'eau le plus proche est le ruisseau de la Gaillarde, qui s'écoule à environ 250 m au nord et rejoint l'Yonne à 2,7 km à l'ouest. Il est en mauvais état chimique et écologique selon le Sdage. La topographie naturelle des terrains a tendance à orienter les eaux ruisselées vers ce cours d'eau.

Le projet global est soumis à autorisation « loi sur l'eau » au titre de la rubrique 2.1.5.0 (rejets d'eaux pluviales).

En phase de travaux, plusieurs mesures sont prévues de façon appropriée pour réduire les risques de pollution des eaux et des sols (gestion des engins, stockage des produits, kits anti-pollution, mise en place de bassins de décantation interceptant les eaux de ruissellement, surveillance de chantier, ...). La possibilité de mettre en œuvre des inclusions rigides en béton est mentionnée, selon les résultats d'une étude géotechnique préalable aux travaux, au regard de la nature argileuse des sols. Dans ce cas, une vigilance particulière sera à prévoir afin d'éviter toute altération des eaux souterraines pendant la phase de coulage du béton.

<sup>8</sup> Projet VG4 : avis de la MRAe n° BFC-2023-3620 du 16 février 2023 : [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apbfc19\\_logistique\\_vg4\\_sens\\_89.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apbfc19_logistique_vg4_sens_89.pdf)

<sup>9</sup> Cdpnaf : Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

## **La MRAe recommande de porter une vigilance particulière en cas d'injection de béton en profondeur, de façon à éviter toute altération des eaux souterraines.**

En phase d'exploitation, la gestion des eaux pluviales est prévue par infiltration naturelle dans le sol, sans rejet dans les cours d'eau. La capacité d'infiltration directe dans le sol sera préservée au niveau des surfaces non imperméabilisées (espaces verts, bassins non étanches, 50% des places de stationnement de véhicules légers). Au niveau des surfaces imperméabilisées (environ 21 ha), les eaux de voiries et de toitures seront collectées de façon différenciée par des réseaux de noues et de bassins infiltrants dimensionnés pour des pluies d'occurrence trentennale et permettant de stocker sur site les eaux des pluies d'occurrence centennale. Les pollutions chroniques et saisonnières liées aux ruissellements sont étudiées et des mesures sont définies pour réduire la charge polluante (séparateurs à hydrocarbures pour les eaux de voiries, décantation des particules fines dans les bassins, abattement de la charge polluante par auto-épuration dans le sol, curage, analyse et évacuation des boues extraites, utilisation raisonnée des produits de déverglacage, utilisation proscrite des produits phytosanitaires, ...). Le dossier ne prévoit pas de suivi des rejets pluviaux dans les eaux souterraines aux motifs de leur difficulté et de l'existence de multiples autres rejets dans le secteur.

## **La MRAe recommande de définir une mesure de suivi de la qualité des eaux souterraines au droit du site.**

L'étude d'impact ne traite pas du risque d'inondation de la RD606 provoqué par les eaux de ruissellement en cas d'évènement extrême, comme évoqué dans le cadre du projet initial « GF8 », en estimant que la RD606 est suffisamment surélevée par rapport au site du projet (de quelques centimètres à l'ouest à 1,5 m au sud-ouest). Dans un contexte d'aggravation prévisible des phénomènes pluvieux extrêmes liée au changement climatique et la lame d'eau pouvant être supérieure à « quelques centimètres », ce sujet mérite toutefois d'être abordé de façon à définir les mesures de prévention éventuellement nécessaires en lien avec la collectivité locale et le gestionnaire de la voirie. La différence de niveau entre le bassin de stockage des eaux pluviales à l'ouest et la RD606 semble en outre importante, d'après les coupes topographiques figurant dans le projet. Il convient de définir des mesures pour garantir la stabilité de l'ouvrage dans le temps, en phase d'exploitation et après remise en état, d'autant plus que les plantations d'arbres prévues sur les berges sont susceptibles de générer des désordres géotechniques.

## **La MRAe recommande d'aborder dans l'étude d'impact le risque d'inondation de la RD606 en cas d'évènement pluvieux extrême et en cas de défaillance de la berge du bassin ouest, et de définir des mesures en conséquence (surveillance et entretien de cette berge notamment).**

Le projet prévoit par ailleurs des mesures pour prévenir et gérer les risques de pollutions accidentelles (en cas d'accident de circulation, d'incendie, d'erreur de manipulation ou de défaut de stockage de produits polluants), avec des dispositifs de rétention des eaux polluées potentielles (bassins étanches, fermeture des réseaux, pompage et évacuation vers un site de traitement approprié, ...). Ces mesures, décrites dans les études de dangers, n'appellent pas d'observations de la part de la MRAe.

Concernant l'alimentation en eau potable et l'assainissement du site, le projet prévoit une connexion aux réseaux publics passant à proximité du site, ceux-ci étant jugés suffisants. Des mesures d'économie d'eau sont définies de façon appropriée, notamment concernant l'arrosage des espaces verts (récupération d'eau pluviale, choix d'espèces et de techniques adaptées, ...). Les eaux usées, n'incluant pas d'eaux industrielles, seront collectées et dirigées vers la station de Saint-Denis-lès-Sens. Leur apport est jugé faible (240 équivalents habitants) et n'étant pas de nature à perturber le fonctionnement de l'unité de traitement. Aucun suivi des rejets d'eaux usées du site n'est prévu, l'autosurveillance de la station de traitement étant jugée suffisante. Or, cette station présente des non-conformités réglementaires (en termes de performance et de collecte en temps de pluie), et semble proche d'atteindre sa limite de capacité. Les accords des gestionnaires des réseaux publics d'eau potable et d'eaux usées méritent d'être insérés dans l'étude d'impact pour justifier leur capacité à absorber les besoins liés au projet. Leur capacité est en outre à apprécier en tenant compte des autres projets prévus dans le secteur (VG4, Green'Dev), ainsi que de l'arrivée prévisible d'une nouvelle population en lien avec les emplois créés.

## **La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact les accords des gestionnaires des réseaux publics d'eau potable et d'eaux usées, en tenant compte des autres projets du secteur et de l'arrivée prévisible d'une nouvelle population en lien avec les emplois créés.**

### **Biodiversité :**

Le projet s'implante en dehors de zonages naturalistes, le plus proche étant la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type 2 « Vallée de la Vanne de Flacy à Maillot » à environ 2 km au sud. Aucun lien fonctionnel n'est relevé avec les sites Natura 2000 les plus proches (à plus de 3,5 km). Aucun élément de la trame verte et bleue (TVB) du Sradet n'est recensé sur le site du projet, ni aucune zone humide dans le cadre du diagnostic réalisé (comprenant des sondages pédologiques).

Les méthodologies d'inventaires mises en œuvre paraissent proportionnées au regard du contexte du site (grandes cultures). Leur présentation pourrait cependant être davantage détaillée dans l'étude d'impact ou en annexe (ex : localisation des points et transects d'inventaires, durées d'écoutes des oiseaux, ...).

Les enjeux identifiés sont limités. Les principaux sont qualifiés de moyens et concernent l'Alouette des champs, espèce protégée nichant dans les cultures, et le Criquet glauque, identifié dans les espaces herbacés et les fourrés en périphérie du site. Les impacts bruts du projet ne sont pas jugés significatifs. La perte d'habitat de l'Alouette des champs est en particulier qualifiée de faible. Ce point fait ci-avant l'objet d'une recommandation dans la partie relative aux effets cumulés.

Plusieurs mesures sont prévues de façon appropriée et sont de nature à bénéficier à une reconquête de la biodiversité. En phase de travaux, elles concernent notamment la délimitation des emprises de chantier, l'adaptation du phasage des travaux à la phénologie de la faune et une vigilance pour ne pas introduire d'espèces végétales exotiques envahissantes, le site en étant dépourvu actuellement. En phase d'exploitation, le label « BiodiverCity » est visé. Les mesures consistent en la création d'habitats variés à haute valeur écologique au sein des espaces non artificialisés du site, avec une diversification des strates végétales (espaces herbacés, haies champêtres, arbres, habitats humides dans les bassins, ...). Les modalités d'éclairage des bâtiments et des voiries seront adaptées de façon à limiter la perturbation de la faune nocturne. Une gestion extensive de la végétation sera mise en œuvre dans le cadre d'un plan de gestion écologique. Ses principes sont bien décrits dans différentes parties de l'étude d'impact, notamment en termes de techniques et de calendrier respectant les sensibilités écologiques. Le plan de gestion prévu mérite d'être fourni en annexe à l'étude d'impact. Les suivis écologiques à mettre en œuvre sont en outre à définir (suivis des espèces patrimoniales, surveillance des espèces exotiques envahissantes, vérification de la tenue des plantations incluant le remplacement des végétaux morts éventuels, ...).

Afin d'améliorer les fonctionnalités écologiques du site, implanté entre deux corridors locaux relevés dans l'étude d'impact (bandes enherbées le long de la RD606 à l'ouest et de l'aqueduc de la Vanne à l'est), la clôture périphérique installée doit par ailleurs être suffisamment perméable pour la petite faune terrestre, en prévoyant par exemple une surélévation en partie basse ou une implantation régulière de passages dédiés. Cela serait favorable notamment au Hérisson d'Europe, présent dans le secteur selon les bases de données naturalistes.

Le dossier indique que le choix des espèces végétales s'orientera en majorité sur des espèces indigènes, rustiques et adaptées au contexte pédoclimatique local, dont certaines pouvant fournir des sources de nourriture pour la faune (mellifères, à baies). Le label « Végétal local » sera recherché pour les espaces herbacés. Or, l'étude d'impact mentionne la plantation de plusieurs espèces exotiques (Arbre de Judée, Oranger du Mexique, Savonnier, Robinier faux-acacia, ...), dont certaines peuvent s'avérer invasives en fonction de la gestion mise en œuvre.

Pour suivre la mise en œuvre des mesures environnementales et s'assurer de leur efficacité dans le temps, la mise en place d'une obligation réelle environnementale serait opportune à l'échelle de la totalité des parcelles cadastrales couvertes par le projet et pour une durée d'au moins 30 ans.

#### **La MRAe recommande :**

- **de joindre à l'étude d'impact le plan de gestion de la végétation, en précisant les suivis écologiques à mettre en œuvre ;**
- **d'installer une clôture périphérique perméable à la petite faune terrestre et d'éviter la plantation d'espèces exotiques envahissantes ;**
- **de mettre en place une obligation réelle environnementale pour suivre la mise en œuvre des mesures environnementales et s'assurer de leur efficacité.**

### **2.3- Lutte contre le changement climatique**

#### **Bilan des émissions de gaz à effet de serre :**

Un bilan des émissions de gaz à effet de serre est présenté de façon détaillée en annexe à l'étude d'impact. La méthodologie mise en œuvre permet d'évaluer de façon rigoureuse les émissions en phase de travaux (dont celles liées à la construction des bâtiments), en phase d'exploitation (sur un temps long de 50 ans correspondant à la durée de vie estimée des bâtiments) et au changement d'occupation des sols. Certaines hypothèses retenues sont relativement défavorables au projet (prise en compte de panneaux photovoltaïques produits en Chine, d'un parc de poids-lourds 100% diesel en 2050, ...). L'évaluation prend en compte les émissions liées à l'augmentation prévisionnelle du trafic sur le réseau routier aux abords du site du projet. Cette évaluation mérite d'être étendue au moins jusqu'aux accès des autoroutes A5 et A19.

#### **La MRAe recommande de prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier généré par le projet sur un périmètre élargi au moins jusqu'aux accès des autoroutes A5 et A19.**

Avec les hypothèses retenues, les émissions de gaz à effet de serre sont estimées à 104 997 T CO<sub>2</sub> eq sur 50 ans, avec une part prépondérante liée à la construction (60%) et aux consommations énergétiques (36%). Des mesures sont définies pour les limiter. Il s'agit notamment de mesures liées au chantier (optimisation des mouvements de terres et des déplacements, véhicules aux normes, consignes d'arrêt des moteurs, ...). D'autres mesures potentielles, liées à la conception et à l'exploitation du site, sont évoquées (places de stationnement et cheminements piétons en pavé drainant, revêtement des voiries souple plutôt que bitumineux, utilisation privilégiée

de matériaux biosourcés et de béton « bas carbone » pour les constructions, utilisation de pompes à chaleur pour les entrepôts, mise en place de panneaux photovoltaïques provenant d'Europe ou de France). Les gains obtenus par l'ensemble de ces mesures représenteraient de l'ordre de 50% des émissions estimées. Les engagements des porteurs du projet à les mettre en œuvre restent cependant à expliciter. En effet, le projet tel que décrit prévoit par exemple l'installation de chaudières au gaz pour les entrepôts, et non de pompes à chaleur. Les sources d'approvisionnement en matériaux biosourcés ne sont en outre pas analysées. Ces mesures ne couvrant pas l'ensemble des émissions, il convient de définir des mesures complémentaires, éventuellement de compensation. Par ailleurs, compte tenu des impacts indirects potentiels, des clauses environnementales pourraient utilement être intégrées dans le choix des fournisseurs de panneaux photovoltaïques, comme le respect de la norme ISO 26 000 sur la responsabilité sociétale et environnementale des entreprises (RSE).

**La MRAe recommande d'explicitier les engagements des porteurs du projet à mettre en œuvre les mesures proposées de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de définir des mesures complémentaires, éventuellement de compensation, au regard de l'ensemble des émissions liées au projet.**

L'étude d'impact évoque la plateforme multimodale « fer, fluvial, route » de Gron, à environ 5 km au sud-ouest, dont pourra bénéficier à terme le projet, avec des synergies intéressantes pour le transport ferroviaire depuis le Port maritime du Havre ou pour la desserte fluviale de la région francilienne. Les interactions potentielles avec cette plateforme sont en effet de nature à réduire les émissions globales liées au transport de marchandises. Aucun engagement n'est cependant pris à ce stade par les porteurs du projet sur l'opérationnalité de cet engagement par les futurs utilisateurs du site.

### **Adaptation au changement climatique :**

L'étude d'impact considère le changement climatique et les événements extrêmes associés comme un enjeu fort pour le projet, notamment en termes de hausse des températures accroissant les besoins de climatisation et de ventilation au sein des bâtiments. Le phénomène d'îlot de chaleur urbain lié à l'imperméabilisation du site est également évoqué. Le dossier met en avant l'intégration d'espaces verts qui permettra de le limiter. La plantation de plus de 900 arbres permettra en effet de créer un ombrage, notamment sur les aires de stationnement. L'installation d'ombrières de parking n'est ainsi pas jugée nécessaire, d'autant qu'elles aggraveraient le risque d'incendie et compliqueraient l'intervention des services de secours, selon le dossier.

Concernant les bâtiments, l'étude d'impact indique que l'opération s'inscrit dans une démarche environnementale de certification BREEAM<sup>10</sup> New Construction, avec un niveau « Excellent » visé. Des mesures sont en particulier prévues en termes de ventilation naturelle, d'isolation thermique haute performance des entrepôts, de respect de la réglementation environnementale 2020 pour les bureaux, de choix des matériaux et de mise en place de panneaux photovoltaïques dont une partie de la production sera consommée directement sur le site. Il convient de préciser la cohérence de la certification visée pour les entrepôts avec la réglementation environnementale 2020, qui concerne aussi les bâtiments industriels.

**La MRAe recommande de justifier la cohérence des objectifs de performance et de sobriété énergétique visés par le projet avec la réglementation environnementale 2020.**

### **Mobilités :**

D'après l'étude du trafic routier annexée à l'étude d'impact, les conditions de circulation sont fluides sur le réseau routier aux abords du site du projet, y compris aux heures de pointe, notamment sur la RD46 et au niveau des giratoires d'accès depuis la RD606. Les modélisations effectuées en cumulé avec les projets VG4 et Green'Dev montrent que le projet n'aura qu'un impact marginal sur les conditions de circulation routière et que l'ensemble des carrefours existants ainsi que le giratoire d'accès à créer sur la RD46 seront en mesure d'absorber le trafic supplémentaire. Une mesure d'adaptation des horaires de travail est tout de même proposée, pour les décaler par rapport à ceux du projet VG4 porté par une société du même groupe.

Le nombre de places de stationnement prévu sur le site est cohérent avec la ventilation des flux routiers au cours de la journée, notamment lors des rotations du personnel (460 places pour un flux de 1 148 véhicules légers par jour). Elles comprennent des places réservées aux personnes en situation de handicap et aux véhicules électriques, comme le demande la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Sont par ailleurs prévues des places de covoiturage au plus proche des entrées et la mise en place d'une plateforme dédiée afin de favoriser le covoiturage. La mutualisation des aires de stationnement visée dans le PLUi-H mérite d'être abordée à l'échelle de la zone d'activités des Vauguilletes.

Le dossier indique que le secteur péri-urbain du projet n'est pas aménagé pour la circulation des modes actifs de déplacement, les principales routes d'accès étant dépourvues de voies cyclables, voire de trottoirs, et connaissant une forte concentration de poids-lourds non adaptée à une circulation apaisée des piétons et des cyclistes. Il mentionne toutefois le plan Vélo porté par la communauté d'agglomération du Grand Sénonais, qui programme

---

<sup>10</sup> BREEAM : Building Research Establishment Environmental Assessment Method

l'aménagement de pistes cyclables et de continuités piétonnes desservant la zone d'activités des Vauguilletes. D'après la carte figurant dans l'étude d'impact, des aménagements sont en effet prévus au niveau de la RD46. Leur calendrier est à préciser par rapport à celui du projet. Dans l'emprise du site, des mesures sont prévues pour favoriser les mobilités douces (cheminements piétons et cyclables, abris vélos, douches, casiers).

Concernant les transports en commun, l'arrêt le plus proche est celui de « Sancey », à environ 150 m au sud. Il est desservi par la ligne 5, avec une durée de trajet de 10' depuis le centre-ville de Sens et de 15' depuis la gare ferroviaire. Le dossier indique que sa fréquence est compatible avec les horaires de travail de bureaux. Ce n'est toutefois pas le cas avec les horaires de travail en entrepôts, qui concernent la majorité du personnel du site. L'étude d'impact indique que des discussions seront engagées avec les services compétents pour faciliter l'accès au site par les transports en commun, en aménageant les tracés et les horaires, dès lors que les exploitants du site seront connus et auront définis précisément leurs besoins. Ces discussions semblent pouvoir dès à présent être engagées sur la base des horaires de travail et des effectifs envisagés dans l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de définir des dispositifs mutualisés avec les autres entreprises de la zone d'activités des Vauguilletes, dans le cadre de plans de mobilités, de façon à proposer au personnel une offre incitative de report modal (covoiturage, mobilités douces, transports en commun), en cohérence avec le calendrier prévisionnel d'aménagement de la zone, la nature des emplois sur le site et en lien avec l'autorité organisatrice des transports.**

## **2.4- Intégration paysagère et préservation du cadre de vie**

### **Paysage, patrimoine :**

Le projet s'inscrit en dehors de périmètre de protection du paysage ou de monument historique, les plus proches étant situés à 1,5 km. Il engendra une modification du paysage agricole péri-urbain actuel, avec un impact qualifié de moyen dans l'étude d'impact et relativisé par la continuité avec la zone d'activités des Vauguilletes.

Plusieurs mesures relatives au traitement architectural des bâtiments et à l'intégration paysagère du projet sont proposées et permettent de réduire son impact à un niveau résiduel jugé faible. Elles s'appuient notamment sur la végétalisation diversifiée des espaces extérieurs, permettant de limiter les perceptions visuelles depuis les abords du site. Les prescriptions de l'OAP « Site C – les Vauguilletes Nord » du PLUi-H paraissent en outre respectées. Des photomontages sont présentés dans l'étude d'impact et permettent d'apprécier l'insertion visuelle du projet.

### **Risques et nuisances sur le cadre de vie :**

Les établissements recevant du public (ERP) les plus proches du projet sont cités de manière variable dans le dossier. Il s'agit du parc de loisirs indoor FUN SPACE SENS à 300 m au sud, du campus de Sens de l'Ecole de Gestion et de Commerce de Bourgogne à 500 m à l'ouest, du lycée général et technologique Catherine et Raymond Janot à 700 m à l'ouest et de la crèche « Les Petits Sénons » à 700 m au sud-ouest. Les habitations les plus proches sont distantes d'environ 200 m au nord, 350 m au sud-ouest (fermes) et 450 m à l'ouest.

En phase de travaux, les porteurs du projet s'engagent à mettre en œuvre un chantier à faibles nuisances. Plusieurs mesures sont prévues en ce sens, en termes d'intégration paysagère du chantier, de maîtrise et de gestion de déchets (en visant notamment une gestion à l'équilibre des terrassements), de limitation des émissions de poussières et d'autres polluants dans l'atmosphère, de limitation des nuisances sonores pour les riverains et le personnel de chantier, de respect des horaires et jours légaux de chantier et de circulation des engins sur les voies routières (avec notamment un plan de circulation défini en accord avec la Ville de Sens et le Conseil départemental de l'Yonne, la mise en place d'aménagements provisoires pour assurer la continuité des déplacements, l'information des usagers et le nettoyage des voiries en cas de besoin). L'étude d'impact indique en particulier que le trafic généré par le chantier restera assez limité, sans toutefois le quantifier.

**La MRAe recommande de préciser le trafic en phase de travaux (nombre, type d'engins), de façon à s'assurer de la pertinence des mesures prévues pour réduire la gêne pour les riverains et les usagers.**

Les éventuelles mesures d'évitement à mettre en œuvre en phase de travaux au niveau de la canalisation enterrée de gaz traversant le site entre les lots A et B sont par ailleurs à préciser.

**La MRAe recommande de préciser les mesures d'évitement de la canalisation de gaz traversant le site.**

En phase d'exploitation, une étude acoustique a été réalisée en tenant compte des effets cumulés avec les projets VG4 et Green'Dev, au regard de l'activité globale des sites et de l'augmentation du trafic routier. L'ambiance sonore actuelle est qualifiée de modérée à calme, étant déjà marquée par le bruit des infrastructures de transport (RD606, LGV) et par les activités existantes sur la zone d'activités. L'étude conclut en une conformité réglementaire après réalisation des projets, que ce soit en limite de propriétés ou au niveau des zones à émergence réglementée. Les tonalités marquées sont difficilement modélisables et seront vérifiées après mise en service, lors des futures mesures de contrôle acoustique liées aux ICPE. Une campagne de mesures acoustiques sera notamment réalisée dans un délai de trois mois après la mise en service pour vérifier le respect des seuils limites réglementaires.

Une évaluation qualitative des risques sanitaires liés à différentes sources d'émissions a en outre été réalisée. Elle estime que le seul impact potentiellement significatif est celui dû aux rejets de gaz d'échappement des véhicules transitant sur le site. Dans une moindre mesure, les émissions liées au fonctionnement des systèmes de chauffage et de climatisation des bâtiments neufs sont aussi citées. Une étude quantitative des émissions issues de l'augmentation de la circulation routière a ainsi été réalisée, en cumulé avec les projets VG4 et Green'Dev, dans un rayon d'un kilomètre, qui concerne environ 5 000 personnes. Elle conclut en l'absence d'impact significatif sur la santé de la population environnante (riverain ou travailleur) au regard des concentrations prévisionnelles des polluants retenus. La prise en compte des autres sources potentielles existantes (activités industrielles, agricoles, trafic actuel), de la rose des vents et de la localisation des populations sensibles n'est pas explicite dans la méthodologie mise en œuvre et est à préciser. Malgré l'absence d'impact significatif, des mesures sont tout de même prévues dans l'étude d'impact pour limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère (concernant la circulation des poids-lourds sur le site, le fonctionnement des locaux de charges et les chaufferies).

**La MRAe recommande de préciser la méthodologie mise en œuvre pour l'évaluation quantitative des risques sanitaires liés aux émissions dans l'atmosphère, notamment concernant la prise en compte des autres sources potentielles existantes, de la rose des vents et de la localisation des populations sensibles.**

Les études de dangers des lots A et B mettent en évidence les risques à analyser de façon détaillée. Il s'agit des risques d'incendie dans une cellule de stockage et d'explosion de gaz dans une chaudière. Plusieurs mesures de maîtrise de ces risques sont prévues et permettent de les rendre acceptables (dispositions constructives contre les incendies, plan de défense incendie, disponibilité en eau, bassins étanches de collecte des eaux résiduaires, accessibilité pour les services de secours, implantation des panneaux photovoltaïques suivant la réglementation en vigueur dans les ICPE, ...). L'atteinte à la faune et à la flore en cas de sinistre est prise en compte (nettoyage, replantation), ainsi que l'évacuation des déchets vers des centres adaptés. Un rapport de modélisation de la dispersion des fumées d'incendie est également fourni et conclut en l'absence d'effet toxique significatif ou de perte de visibilité sur les infrastructures de transport. Les risques liés au transport de matière dangereuse dans la zone d'activités des Vauguilletes et les effets dominos sont aussi examinés et ne sont pas jugés significatifs.

Au titre du risque retrait-gonflement de sols argileux sur lesquels est implanté le projet, des dispositions spécifiques sont prises pour les ouvrages au sol (dispositions constructives) et les aménagements.

D'autres mesures de nature à réduire les risques et les nuisances sur le cadre de vie sont définies de manière adaptée dans l'étude d'impact, telles que la limitation de l'éclairage nocturne et la gestion écologique des déchets d'exploitation en incitant à leur réduction à la source. Elles n'appellent pas d'observation de la part de la MRAe.



### 3.REMARQUES GENERALES

 <b>Qualité de l'étude d'impact</b>	<p>La MRAe recommande de préciser les coûts des mesures ERC, dont celles relatives au milieu naturel et à la compensation collective agricole, et de présenter les modalités et les coûts de la désartificialisation du site après son exploitation.</p>
---	--

#### REPONSE TELAMON :

#### MESURES ERC :

Intitulé de la mesure	Contenu de la mesure	Modalités de suivi		Coût de la mesure
		Indicateur de suivi	Moyen de suivi	
<b>Mesures d'évitement</b>				
<b>E1 – Consulter le préfet de région / la DRAC</b>	L'objectif de la mesure est d'éviter tout impact sur des vestiges archéologiques.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'Ouvrage	Coût intégré aux travaux
<b>Sous-total</b>				Coût intégré aux travaux
<b>Mesures de réduction</b>				
<b>R1 - Adaptation du phasage des travaux à la phénologie des espèces</b>	Afin de réduire le risque de destruction ou de perturbation des individus, les travaux de dégagement des emprises devront être réalisés entre septembre et février, soit hors période favorable à la reproduction	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'Ouvrage	Coût intégré aux travaux
<b>R2 – Délimitation de l'emprise du chantier</b>	Cette mesure vise à délimiter précisément l'emprise du chantier à l'aide de rubalise afin d'éviter tout débordement sur les habitats naturels présents aux abords immédiats.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'ouvrage & Maître d'œuvre d'exécution	Coût intégré aux travaux
<b>R3 – Précautions par rapport aux espèces végétales exotiques envahissantes</b>	Un ensemble d'actions préventives devront être déployées avant et pendant la phase de chantier, afin de limiter au maximum les risques de dissémination de plantes exotiques envahissantes par les terres contaminées ou l'installation d'individus sur les nouveaux aménagements.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution	Coût intégré aux travaux
<b>R4 – Adaptation des éclairages des bâtiments et voiries de la plateforme logistique</b>	Différentes mesures peuvent être prises pour réduire l'impact des éclairages artificiels sur la biodiversité	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution	Coût intégré aux travaux

Intitulé de la mesure	Contenu de la mesure	Modalités de suivi		Coût de la mesure
		Indicateur de suivi	Moyen de suivi	
<b>R5 – Engagements de Telamon pour un chantier à faible nuisances</b>	<p>Le projet sera porteur de la certification BREEAM NEW CONSTRUCTION niveau EXCELLENT.</p> <p>Une charte chantier à faibles nuisances précise les attentes organisationnelles et environnementales de la tenue du chantier dans le cadre du respect des exigences de la certification BREEAM</p>	<p>Signature charte chantier par toutes les entreprises</p> <p>Obtention du label BREEAM</p>	Maître d'œuvre d'exécution AMO BREEAM	<p>Certification BREEAM</p> <p>200 000 € HT</p>
<b>R6 – Maîtrise et gestion de la production de déchets</b>	Mettre en œuvre une gestion adaptée des déchets générés par le chantier.	Suivi des déchets en phase chantier	Maître d'œuvre d'exécution Maître d'Ouvrage	Coût intégré aux travaux
<b>R7 – Réduction des risques de pollution des eaux et des sols en phase chantier</b>	Limiter au maximum le risque de déversement de polluant et en conséquence de dégradation, des sols, des eaux et des milieux aquatiques lors de la phase chantier.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution	Coût intégré aux travaux
<b>R8 – Organiser la circulation des engins de chantier sur les voies routières</b>	Réduire au maximum les perturbations dues à la circulation des engins de chantier pour les usagers de la voirie.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R9 – Assurer la continuité des déplacements existants</b>	Maintenir les circulations existantes malgré l'emprise et l'activité du chantier.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R10 – Intégration paysagère du chantier</b>	Limiter l'impact du chantier sur le paysage	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Architecte paysagiste Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R11 – Limitation des émissions de poussières et autres polluants dans l'atmosphère due au chantier</b>	Préserver au maximum la qualité de l'air pendant les travaux.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R12 – Limitation des émissions de CO2 dans l'atmosphère due au chantier</b>	Réduire l'impact de la circulation du chantier sur les émissions de gaz à effet de serre.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R13 – Optimisation de la gestion des matériaux (déblais et remblais)</b>	Réduire les mouvements de terre en privilégiant la réutilisation des déblais sur site.	Volumes des terres évacuées (m3)	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R14 – Mise en œuvre des prescriptions de l'étude géotechnique</b>	Prendre en compte les orientations techniques issues de l'étude géotechnique de façon à garantir l'intégrité des installations vis-à-vis des sols et du relief	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Géotechnicien Entreprise	<p>Coût intégré aux travaux</p> <p>+ environ 20 000 € HT mission de suivi géotechnique (type G4)</p>
<b>R15 – Réduction des incidences hydrauliques liées au ruissellement des eaux pluviales</b>	Réduire les incidences hydrauliques du projet liées au ruissellement des eaux pluviales, que ce soit sur ou en aval du site à aménager.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	4 000 000 € HT

Intitulé de la mesure	Contenu de la mesure	Modalités de suivi		Coût de la mesure
		Indicateur de suivi	Moyen de suivi	
<b>R16 – Réduction de la charge polluante des eaux pluviales issues du site à aménager</b>	Réduire la charge polluante contenue dans les eaux pluviales qui ruissèleront sur le site, afin de limiter les incidences sur la qualité des eaux du milieu récepteur.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	4 000 000 € HT
<b>R17 – Réduction des pollutions saisonnières</b>	Limiter au maximum l'utilisation de produits polluants dans le cadre de l'entretien du site.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Gestionnaire du site	Coût intégré à l'exploitation
<b>R18 – Piégeage d'une pollution éventuelle pollution accidentelle</b>	Bloquer au niveau du réseau pluvial du site une potentielle pollution accidentelle.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	4 000 000 € HT
<b>R19 – Economies d'eau</b>	L'objectif de la mesure est de réduire la consommation d'eau potable.	Consommation annuelle (m3)	Gestionnaire du site	Coût intégré aux travaux et à l'exploitation
<b>R20 – Adaptation des horaires de travail</b>	Réduire l'impact du trafic généré par le projet sur la fluidité de la circulation.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Gestionnaire du site	Coût intégré aux travaux et à l'exploitation
<b>R21 – Aménagement d'une offre pour le covoiturage, les utilisateurs des transports en commun et des mobilités douces</b>	Encourager la pratique du covoiturage, l'utilisation des transports en commun et des mobilités douces pour les employés du site.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre et gestionnaire du site	Coût intégré aux travaux et à l'exploitation
<b>R22 – Traitement architectural du projet</b>	Limiter les effets négatifs du projet sur le paysage en proposant des bâtiments aux caractéristiques architecturales qualitatives.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre - Architecte	Coût intégré aux travaux
<b>R23 – Intégration paysagère du projet</b>	Limiter les effets négatifs du projet sur le paysage en l'intégrant dans ce dernier.	Aucun indicateur de suivi spécifique	- Architecte paysagiste	800 000 € HT
<b>R24 – Dispositifs de limitation des émissions de polluants</b>	Réduire l'effet du projet sur la qualité de l'air.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Gestionnaire du site	Coût intégré à la phase d'exploitation
<b>R25 – Gestion écologique des déchets</b>	Réduire les impacts négatifs des déchets sur l'environnement en mettant en place une gestion écologique.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Gestionnaire du site	Coût intégré à la phase d'exploitation
<b>R26 – Adaptation du système d'éclairage</b>	Réduire la pollution lumineuse générée par le projet.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise	Coût intégré aux travaux
<b>R27 – Intégration d'espaces verts au sein du projet</b>	Réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain en accordant une place importante au végétal.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Architecte paysagiste Entreprise	800 000 € HT

Intitulé de la mesure	Contenu de la mesure	Modalités de suivi		Coût de la mesure
		Indicateur de suivi	Moyen de suivi	
<b>R28 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre</b>	L'objectif de la mesure est de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mise en place de centrales photovoltaïques	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre d'exécution Entreprise - architecte	11 000 000 € HT
<b>R29 - Prise en compte des recommandations générales de protection vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des sols</b>	Réduire la vulnérabilité du projet vis-à-vis de l'aggravation du risque de retrait-gonflement des sols et ses incidences sur le bâti et la sécurité des personnes.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'œuvre, entreprises, bureau d'études géotechnique	Coût intégré aux travaux
<b>Sous-total</b>				16 000 000€ + coûts intégrés
<b>Mesures de compensation</b>				
<b>MC 1 - Mesure de compensation agricole</b>	Réalisation d'une étude préalable agricole et compensation associée	Passage en CDPENAF et arrêté préfectoral	<b>Maître d'ouvrage</b>	Environ 175 000 € HT
<b>Sous-total</b>				175 000 € HT
<b>Mesures d'accompagnement</b>				
<b>A1 – Choix d'espèces végétales indigènes pour les espaces verts, les bassins végétalisés et les plantations de haies et arbres isolés.</b>	L'objectif de cette mesure est de proposer des habitats favorables à la faune en restituant de tels habitats sur une partie de l'emprise projet.	Aucun indicateur de suivi spécifique	Maître d'ouvrage	Coût intégré aux travaux
<b>A2 – Gestion extensive des espaces végétalisés</b>	Donner un impact positif du projet sur les espèces des milieux ouverts à semi-ouverts en favorisant la réappropriation des milieux par la biodiversité, en constituant un ou plusieurs espaces de prairie de fauche.	Plan de gestion	Exploitant	Coût intégré dans les coûts d'exploitation
<b>A3 – Discussion avec les services compétents</b>	L'objectif de la mesure est de faciliter l'accès au site du projet par les transports en commun et les mobilités douces.	Aucun indicateur de suivi spécifique	CA du Grand Sénonais, futurs employés	Coût intégré dans les coûts d'exploitation
<b>Sous-total</b>				Coûts intégrés aux travaux et à l'exploitation
<b>Total</b>				<b>16 175 000€ + coûts intégrés</b>

### **CONDITIONS DE REMISES EN ETAT DU SITE :**

Concernant sa déconstruction, la cessation d'activité d'une installation classée pour la protection de l'environnement telle que celle objet du présent dossier est encadrée par l'article R512-39-1 du Code de l'Environnement.

Les conditions de remise en état du site après arrêt de l'exploitation sont les suivantes :

- Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets :
- Interdiction ou limitation d'accès au site.
- Suspension des risques d'incendie et d'explosion :
- Surveillance des effets de l'installation sur son environnement.

Il y est précisé que :

En cas de cessation d'exploitation, l'exploitant en informe le Préfet au minimum trois mois avant conformément à l'article R 512-39-1 du Code de l'Environnement, et s'engage à lui remettre un dossier sur l'état du site et son devenir.

L'exploitant doit placer le site de l'installation dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L 511-1 et qu'il permette un usage futur du site déterminé selon les dispositions des articles R 512-39-2 et R512-39-2.

### **RECONVERSION DU SITE :**

Le projet consiste en la réalisation de plusieurs bâtiments qui ont été conçus pour pouvoir y exercer une activité d'entreposage de marchandises combustibles courantes. Ces bâtiments sont facilement adaptables à tous types d'occupants souhaitant stocker tous types de marchandises, et en accueilleront probablement une grande variété tout au long de leur durée de vie.

Pour envisager un changement de destination de ces entrepôts, signalons qu'ils possèdent de vastes espaces, une importante hauteur libre et une trame structurelle assez grande qui permettent d'imaginer, à l'avenir, accueillir des types variés de machines outil ou encore de recloisonner les espaces à volonté. Il est donc tout à fait envisageable les convertir facilement en un site pouvant accueillir des activités industrielles.

Signalons également que les entrepôts du passé ont pu trouver aujourd'hui des reconversions inattendues. A titre d'exemples, la halle Freyssinet, à Paris, est un ancien site de stockage du fret ferroviaire du début du XXème siècle qui est aujourd'hui reconvertie en un incubateur de startups, la station F. A Hambourg, la Speicherstadt a été construite au début du 20e siècle pour servir d'entrepôts et de zones de stockage portuaire ; aujourd'hui, elle abrite principalement des bureaux, des commerces et des attractions touristiques, tout en préservant son aspect extérieur historique. Elle a d'ailleurs été inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2015. Nous n'avons pas la prétention d'imaginer un tel avenir à notre projet SENS LOG, mais souhaitons seulement mettre en lumière que les vastes espaces traditionnellement offerts par les espaces de stockage sont un atout pour leur future reconversion.

 <p><b>Justification du choix du parti retenu</b></p>	<p><b>La MRAe recommande d’aborder dans l’étude d’impact la justification de la compatibilité du projet avec la trajectoire « ZAN » de la communauté d’agglomération du Grand Sénonais.</b></p>
--	---

## **REPONSE TELAMON :**

### **UN PROJET CONFORME AU PLUI**

Le projet répond aux orientations économiques du PADD qui vise à faciliter l’implantation de nouvelles entreprises en recherche d’un cadre de travail de qualité, en :

- Confortant les polarités économiques du territoire,
- Recherchant la compacité du bâti et la mutualisation de surface d’accueil.

Par ailleurs, le PADD prescrit de promouvoir des parcs d’activités qualitatifs et « de nature » pour attirer les entreprises du tertiaire. Le projet répond également à cette orientation.

Le règlement du zonage AUa dans lequel s’inscrit le projet permet la réalisation de celui-ci, sous réserve du respect des différentes prescriptions indiquées dans le règlement (implantation des constructions, hauteur maximale, etc.). Le projet respecte les prescriptions de l’OAP établie pour ce secteur.

Le projet est donc compatible avec le PLUi de la Communauté d’Agglomération du Grand Sénonais.

### **ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE – TRAJECTOIRE ZAN DE LA CAGS**

Dans le cadre de la conception du PLUI, l’analyse de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers a été basée sur deux périodes de référence.

1) Tout d’abord, dans le cadre de l’élaboration du PADD :

- Une analyse de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers au cours des dix ans de la période de référence 2007-2017 a été effectuée sur la base d’un recensement par photo-interprétation par comparaison entre les photographies aériennes disponibles, datées de 2007 et 2014, ainsi que des données SIG du bâti datant de 2016.
- D’un travail cartographique avec les communes afin de recenser les projets complémentaires en extension pour la période 2014-2017 et de couvrir au global une période de dix ans, de 2007 à 2017, durant laquelle 276 ha d’espaces agricoles, naturels et forestiers ont été consommés, soit environ 28 ha par an.

2) Pour l’approbation du projet de PLUi-H, notamment afin de répondre aux avis émis par les Personnes Publiques Associées, une actualisation de l’estimation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers a été effectuée au moyen des données SIG du bâti 2019 et de la photographie aérienne de 2020.

Ceci a permis d'étendre la période de référence sur treize ans, de 2007 à 2020 et d'affiner l'évaluation de la consommation d'espace 2017- 2020 présentée à titre indicatif dans le PADD. L'analyse identifie ainsi une consommation de 348 ha (151 ha pour l'habitat, 188 ha pour les activités et 9 ha pour les équipements) sur la période, soit environ 27 ha par an.

Le zonage du projet de PLUi-H présente des consommations d'espaces potentielles définie sur la base de cette période de référence de treize ans.

Dans le cadre du PLUI, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers à destination d'activités correspond aux 107 ha de zones à urbaniser auxquels s'ajoute 0,8 ha classé en zone U à Etigny dans le but de permettre l'extension d'une activité existante implantée sur le tènement voisin. Cette consommation d'espace est compatible avec l'objectif du PADD qui fixe une enveloppe maximale de 110 ha à destination des activités. Elle correspond à un rythme potentiel de consommation d'espace de 7,2 ha par an qui est compatible avec le rythme maximal de 7,8 ha par an établi par le SCoT.

Certaines zones à l'inverse ont été rétrocedées en zones agricoles ou naturelles afin de respecter les principes de la zéro artificialisation nette.

**La consommation d'espace potentielle totale s'élève ainsi à 196,7 ha soit un peu plus de 13 ha par an sur la période du PLUi-H.**

**Ceci représente une baisse de plus de 50% du rythme de la consommation d'espace par rapport à la période de référence réajustée à 2007- 2020 (27 ha/an), restant par ailleurs compatible avec les objectifs du PADD.**

La figure suivante présente l'évolution des zones à urbaniser entre les documents d'urbanismes communaux et le PLUIH.

La zone du projet concerne une zone où « maintenir l'urbanisation ».

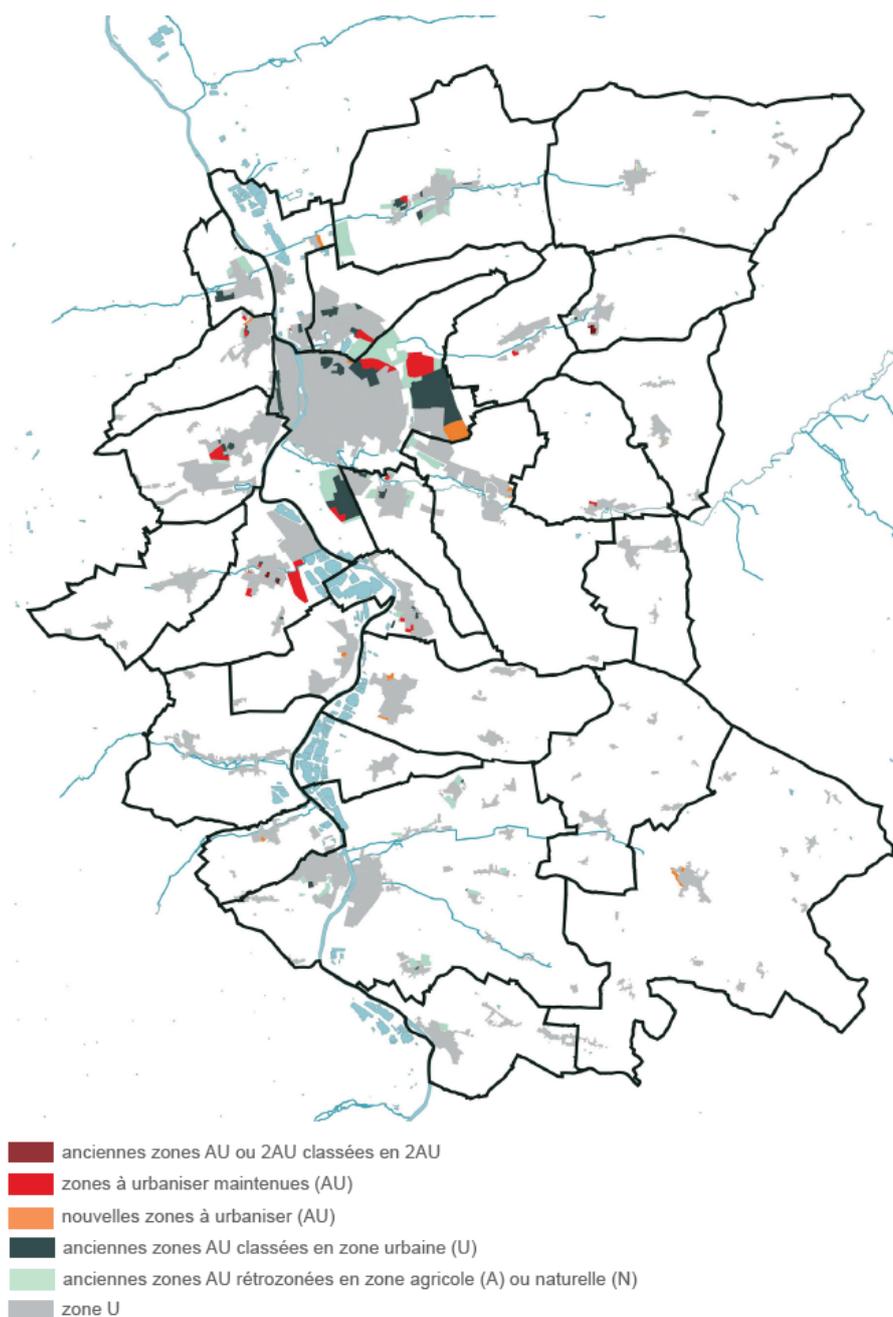


Figure 1: Evolution des zones à urbaniser entre les documents d'urbanisme communaux et le PLUI-H

### ARTIFICIALISATION DES SOLS ET ENTREPOTS

Pour mémoire, entre 2006 et 2014, selon un rapport du Comité pour l'Economie Verte, le commerce dans son ensemble n'a représenté que 5 % des sols artificialisés, contre 8 % pour l'agriculture, 16 % pour les réseaux routiers et surtout 50 % pour le logement.

La disparition de la surface cultivable en France est donc largement imputable aux très nombreuses constructions de nouvelles habitations (essentiellement des pavillons).

**La logistique occupe moins de 1,5% du total des terrains artificialisés.**

**Analyse  
des  
effets  
cumulés**

**La MRAe recommande de préciser les mesures de compensation sur le milieu agricole au regard de la consommation cumulée de 64,3 ha d'espaces agricoles et de définir des mesures garantissant la pérennité d'habitats favorables suffisants pour l'Alouette des champs dans un rayon d'au moins un kilomètre.**

## **REPONSE TELAMON :**

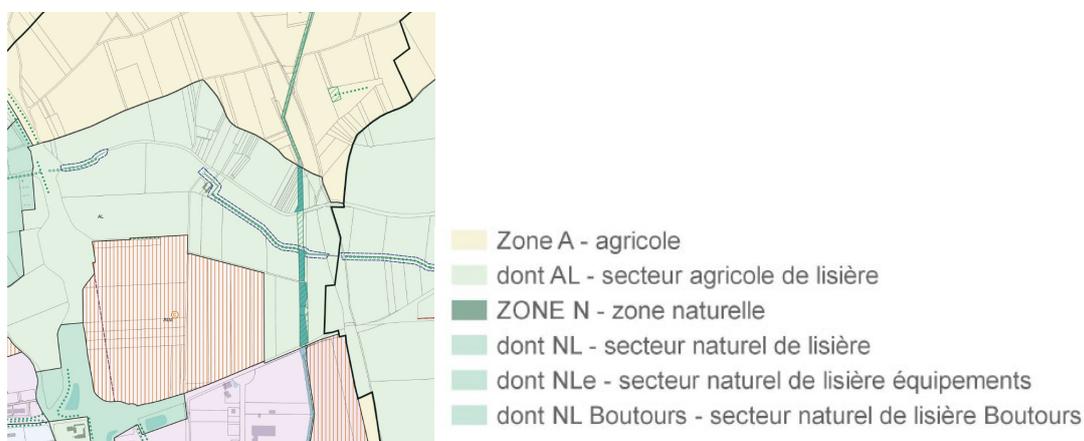
### **ALOUETTE DES CHAMPS**

Une attention particulière est portée aux milieux agricoles très majoritaires sur l'aire d'étude et qui jouent un rôle essentiel dans le maintien des populations d'oiseaux comme l'Alouette des Champs.

Cette espèce a de nombreuses possibilités de report les espaces cultivés périphériques n'étant pas saturés.

Les mesures garantissant la pérennité d'habitats favorables suffisants pour l'Alouettes des Champs sont assurées par la prise en compte du PLUIH.

En effet l'ensemble des zones à proximité du projet sont classées en zones agricoles ou naturelles dans le PLU validé en 2022.



Comme le montre la carte suivante, de nombreuses zones urbanisables (zones AU) ont été retro zonées en zones agricoles autour du site du projet (en rouge sur la carte suivante).



### MESURES DE COMPENSATIONS SUR LE MILIEU AGRICOLE

Le projet SENS LOG concerne 2 exploitations agricoles de grandes cultures. La part de la SAU concernées varie entre 0,84 et 9,9% de la SAU totale des exploitations. 3 parcelles agricoles sont concernées par le projet, pour une surface totale de 33,4ha. 31,65 ha agricoles sont compris dans l'emprise du projet. Les parcelles s'intègrent dans des rotations de céréales et d'oléoprotéagineux (blé tendre en 2022).

Le projet VG4 concerne 3 exploitations agricoles de grandes cultures. La part de la SAU concernées varie entre 0,13 et 7,4% de la SAU totale des exploitations. Les parcelles du projet, d'une surface totale de 21,44ha, s'intègrent dans les filières grandes cultures (céréales et oléo-protéagineux).

- Exploitants en place

Une étroite collaboration a été engagée avec la SAFER Bourgogne Franche Comte et l'Agglomération du Grand Sénonais.

Cette coopération mutuelle a permis de mettre en place des conventions spécifiques avec les agriculteurs concernés. La SAFER, en particulier, joue un rôle crucial dans ce processus. Elle est activement impliquée dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces conventions, garantissant ainsi que tous les dédommagements et toutes les compensations nécessaires soient assurés. Ces compensations peuvent prendre diverses formes, notamment la compensation en terre. L'objectif est également de veiller à ce que les intérêts des agriculteurs soient respectés.

- Etude préalable agricole

Telamon a réalisé des études préalables agricoles pour les projets SENS VG4 et SENS LOG.

Si le premier temps de l'étude consiste à analyser les impacts du projet sur l'économie agricole, la suite de cette étude visera à proposer une compensation agricole collective qui sera instruite par la Préfecture de l'Yonne puis exposée au Comité Départemental de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers qui statuera sur cette mesure.

Les deux études seront déposées en 2025 à la DDT service agricole.

A ce jour des discussions sont en cours entre CETIAC, bureau d'étude agricoles et la CAGS pour définir les projets collectifs qui pourraient recevoir une compensation financière suite à la réalisation des deux projets.

Par contre, Telamon ne peut être tenu responsable de la compensation agricole du terrain du projet Green Dev.

## 4.ARTIFICIALISATION DES SOLS

 <b>Consommation d'espaces agricoles</b>	<p><b>La MRAe recommande de préciser les mesures sur le milieu agricole définies en concertation avec les acteurs locaux, en privilégiant le développement de filières agricoles favorables à une alimentation saine, durable et locale, et de présenter dans l'étude d'impact l'avis de la Cdpnaf 89.</b></p>
--	--

### REPONSE TELAMON :

L'étude préalable agricole réalisée par CETIAC a permis de définir un montant alloué à des compensations agricoles.

Les mesures de compensation collectives doivent bénéficier à au moins deux exploitations. Les compensations collectives sur le territoire sont recherchées en priorité et concertées au niveau local, en cohérence avec le territoire et proportionnées au projet.

Ainsi des échanges sont en cours avec la CAGS pour étudier les projets les plus à mêmes de recevoir la compensation agricole.

Dès que ces échanges aboutiront au choix d'un ou plusieurs projets, les dossiers d'étude préalable agricole des projets SENS LOG et SENS VG4 seront déposés auprès de la DDT pour instruction et passage en CDPENAF.

 <b>Gestion de l'eau</b>	<p><b>La MRAe recommande de porter une vigilance particulière en cas d'injection de béton en profondeur, de façon à éviter toute altération des eaux souterraines.</b></p>
--	--

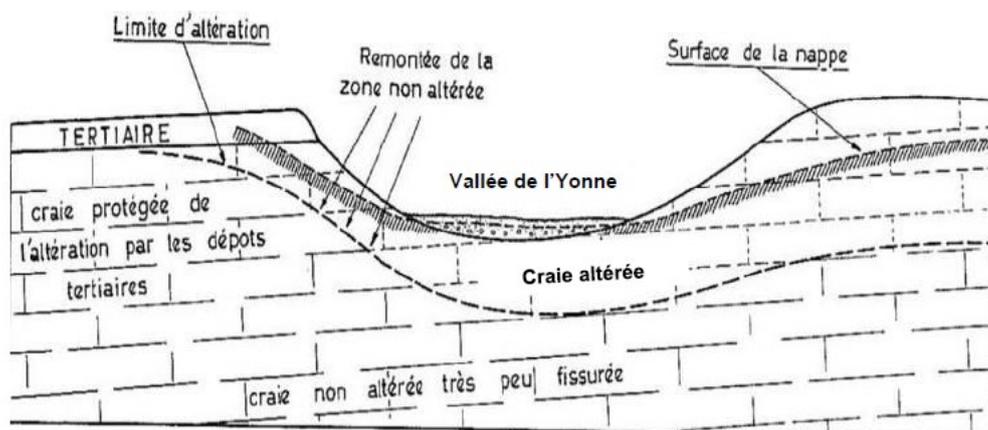
### REPONSE TELAMON :

Les pollutions ponctuelles lors de travaux d'injection de béton sont liées au lessivage des composants du béton frais (Hydroxydes de calcium dans un laitier fortement basique (pH > 12), additifs chimiques (plastifiants, retardateurs, superplastifiants, etc.) et particules fines (ciment non hydraté). La chimie de l'eau peut être impactée et notamment le pH

de l'eau. Dans les zones de vides, une forte consommation du laitier est parfois constatée en cas de terrain karstique ou fissuré.

Pour traiter ce risque, en premier lieu, les laitances utilisées ne contiendront pas d'adjuvants toxiques (formol, naphtalène, sulfonates, amines) qui pourraient diffuser dans la nappe.

De plus, Les inclusions en béton dans les colluvions ne présentent pas de risque de dispersion car cette formation argilo-sableuse ne permet pas de dispersion de la laitance. Le risque est donc essentiellement lié à une perte de laitance en milieu fissuré ou karstique, c'est-à-dire dans la partie supérieure de la craie selon la figure ci-après.



Au droit du projet, aucune faille n'est cartographiée sur la carte géologique du BRGM. Les essais au pénétromètre n'ont pas mis en évidence de vides karstiques dans la craie sur les 8 premiers mètres de sondages (ATLAS GEOTECHNIQUE, 2020). En profondeur, les niveaux de silex sont au contraire très durs et les diagraphies instantanées du couple de la foreuse mettent en évidence ces zones résistantes.

Le risque paraît donc très limité que le projet se situe sur un karst. Néanmoins, lors des travaux, une surveillance des volumes de béton sera exigée afin de pouvoir stopper le chantier en cas de brusque perte du laitier.

La technique de forage utilisée aura pour objectif de minimiser les perturbations du sol et la pression d'injection sera contrôlée et limitée de manière à éviter toute fissuration excessive du sol.

Les débris ou excès de béton seront collectés pour éviter le risque de contamination.

 <b>Gestion de l'eau</b>	<p><b>La MRAe recommande de définir une mesure de suivi de la qualité des eaux souterraines au droit du site.</b></p>
--	---

### **REPONSE TELAMON :**

Il est proposé de suivre la qualité des eaux souterraines à l'amont et l'aval de chaque site ICPE.

Principes :

- Pose d'un piézomètre à l'amont et à l'aval de Sens Log A et de Sens Log B
- Prélèvements d'eaux souterraines à partir des piézomètres réalisés
- Paramètres à analyser : *in situ* pH, conductivité ; et en laboratoire hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), hydrocarbures totaux et Cadmium
- Fréquence de prélèvements et d'analyses des eaux souterraines : 2 par an (hiver/été)
- En parallèle, suivi de la qualité des eaux pluviales : prélèvements d'eau dans chaque bassin d'infiltration (si bassin en eau) et analyse des mêmes paramètres
- Restitution des résultats au service en charge de la Police de l'eau sous forme d'un rapport annuel
- Suivi effectué à la mise en service, puis lors des 5 années suivantes (année N+1, N+2, N+3 et N+ 5)

 <b>Gestion de l'eau</b>	<p><b>La MRAe recommande de présenter dans l'étude d'impact les accords des gestionnaires des réseaux publics d'eau potable et d'eaux usées, en tenant compte des autres projets du secteur et de l'arrivée prévisible d'une nouvelle population en lien avec les emplois créés.</b></p>
--	--

### **REPONSE TELAMON :**

Le gestionnaire de ces réseaux est la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais, à qui nous avons demandé des courriers formalisant cet accord. Ils seront portés au dossier dès réception.

 <b>Biodiversité</b>	<p><b>La MRAe recommande :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de joindre à l'étude d'impact le plan de gestion de la végétation, en précisant les suivis écologiques à mettre en œuvre ;</li> <li>- d'installer une clôture périphérique perméable à la petite faune terrestre et d'éviter la plantation d'espèces exotiques envahissantes ;</li> <li>- de mettre en place une obligation réelle environnementale pour suivre la mise en œuvre des mesures environnementales et s'assurer de leur efficacité.</li> </ul>
--	--

### **REPONSE TELAMON :**

## SUIVI DE LA BIODIVERSITE DANS LE TEMPS : plan de gestion

Il est important que le futur exploitant du site soit engagé dans la même démarche que la SNC SENS LOG et entretienne le site favorablement pour la biodiversité.

Telamon s'engage dans l'élaboration d'un document formalisant les modalités de gestion extensive du site.

Ce document prendra la forme d'une notice présentant les bonnes pratiques.

## LABEL BIODIVERCITY

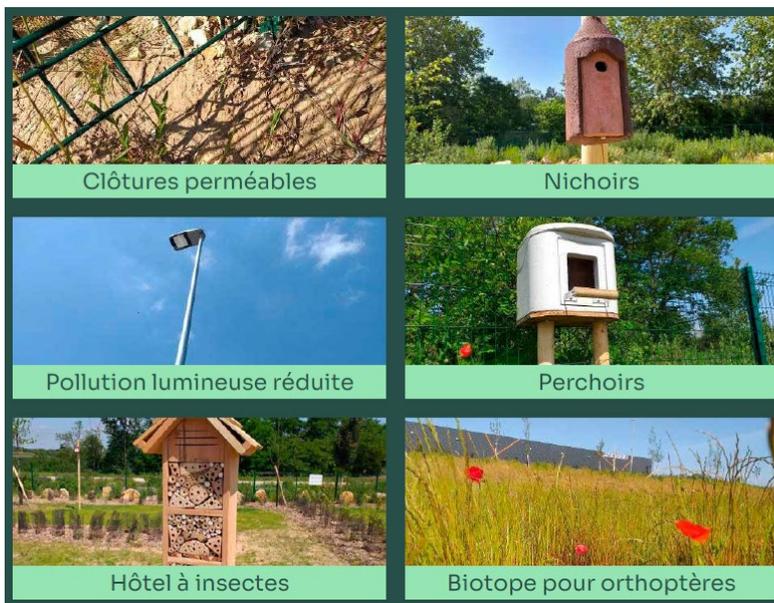
**Le projet disposera du label BiodiverCity.** Ce label international prend en compte la biodiversité dans les projets immobiliers de construction et de rénovation.

L'objectif est de promouvoir les pratiques les plus remarquables en matière de biodiversité urbaine. Un projet immobilier à haute valeur écologique se concentrera, à travers ce référentiel, sur la diversité des milieux et des écosystèmes ainsi que la diversité des espèces et ses relations avec l'humain. Ce label prend tout son sens quand le bâtiment présente des espaces extérieurs importants, véritables terrains de jeux pour la biodiversité.

Un évaluateur écologue est accrédité pour conseiller et évaluer le projet. Un suivi écologique du lieu sera également assuré ainsi qu'un suivi pendant toute la phase chantier

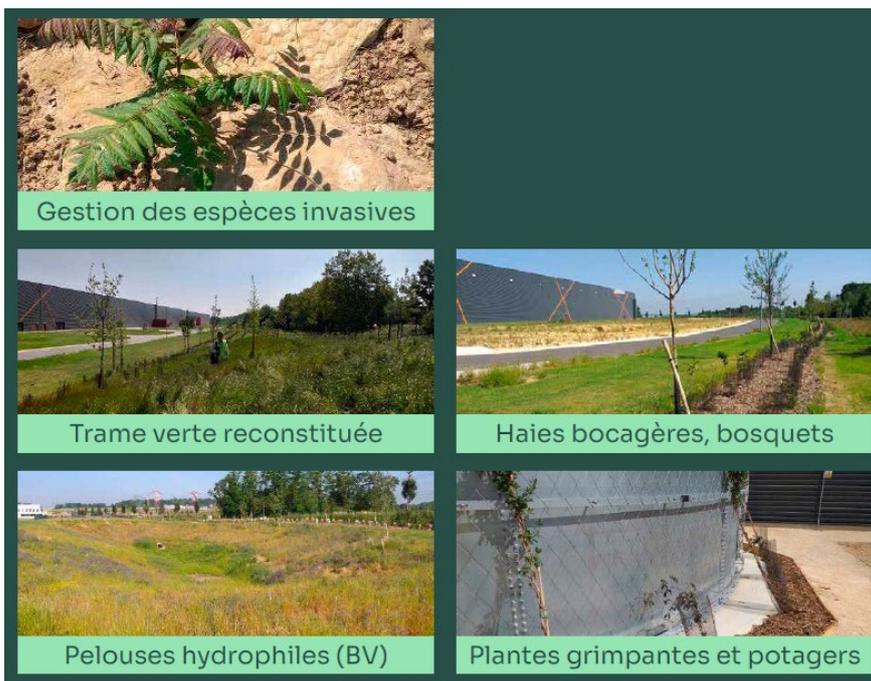
## Mesures mises en place pour la faune sur le projet SENS LOG :

- Intégration d'une écologue dans l'équipe du projet dès la conception,
- Intégrer des gîtes à chauves-souris, nichoirs, hibernaculums et hôtels à insectes, accompagnés de prairies mellifères ;
- Créer des haies diversifiées en lien avec des milieux herbacés pour créer des zones tampons ;
- Mettre en place des clôtures perméables pour laisser passer les petits mammifères ;
- Choisir un éclairage minimisant la gêne pour la faune nocturne ;
- Interdire l'usage des pesticides.
- Mise en place d'aménagements variés pour la faune (nichoirs, gîtes et autres),
- Création de connexion entre les habitats utiles à la biodiversité intra-site et extra-site,
- Limitation de l'impact du bâti sur la faune par une réflexion autour de la réduction de la pollution lumineuse et du risque de collision des oiseaux,



### Mesures mises en place pour la flore sur le projet SENS LOG :

- Végétaliser les espaces extérieurs afin d'être le support de vie d'une biodiversité locale ;
- Concevoir les espaces verts en pleine terre, et en jardins de pluie permettant de tamponner et de filtrer l'eau mais également de reconstituer des habitats naturels ;
- Planter des essences locales, nécessitant peu d'eau et adaptées à la biodiversité du site ;
- Travailler en collaboration avec des pépinières labellisées plante bleue et végétal local ;
- Gérer durablement les habitats à travers des plans de gestion, et récupérer les eaux pluviales pour arroser ;
- Utiliser des techniques alternatives pour gérer le site afin d'offrir de larges bassins perméables et plantés qui peuvent être le lieu d'une biodiversité variée.
- Création d'habitats refuges variés à haute valeur écologique, telles les haies champêtres, les bandes boisées, les prairies mésophiles sur talus parsemés de bosquets d'arbres,
- Création d'habitats humides dans les bassins d'infiltration des eaux pluviales,
- Diversification des strates végétales et des faciès permettant de multiplier les refuges, terrains de chasse ou lieux de reproduction pour la faune,
- Choix d'espèces végétales susceptibles de fournir des sources de nourriture pour la faune (mellifères, à baies),
- Choix d'espèces végétales en majorité indigènes, rustiques et adaptées au contexte pédoclimatique local,
- Réalisation de références édaphiques et paysagères à des milieux régionaux (haies champêtres, bandes boisées, prairies sèches sur talus calcaires),
- Réutilisation du sol vivant en place et apport de matières organiques d'origine locale (<100km).



Les clôtures périphériques sont déjà prévues perméables à la petite faune.

Au vue des mesures mises en place, une ORE n'est pas nécessaire pour le projet SENS LOG.

## 5. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

### Bilan des émissions de gaz à effet de serre

La MRAe recommande de prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier généré par le projet sur un périmètre élargi au moins jusqu'aux accès des autoroutes A5 et A19.

### REPONSE TELAMON :

Afin de prendre en compte le trafic routier des poids lourds (PL) généré par le projet sur un périmètre élargi jusqu'aux accès des autoroutes A5 et A19, 4 sections ont été modifiées :

- La section n°3 : depuis D606 Nord, correspondant aux PL en provenance de l'autoroute A5/A19 passant par le péage de Saint-Denis-les-Sens. La section mesure **5,4 km**.
- La section n°4 : vers D606 Sud, correspondant aux PL en direction de l'autoroute A19 par le péage de Villeneuve-la-Donnagre et passant par les départementales D606 et D1060. La section mesure **14,3 km**.
- La section n°6 : depuis D606 Sud, correspondant aux PL en provenance de l'autoroute A19 par le péage de Villeneuve-la-Donnagre et passant par les départementales D606 et D1060. La section mesure **13,9 km**.
- La section n°7 : vers D606 Nord, correspondant aux PL en direction de l'autoroute A5/A19 passant par le péage de Saint-Denis-les-Sens. La section mesure **5,6 km**.

Les linéaires ont été mesurés sur Google Maps.

Sur la base des mêmes données de trafic utilisées pour le bilan carbone du projet, la distance parcourue a été recalculée pour les PL sur ces 4 sections (pour la durée d'exploitation de **50 ans**) :

Identifiant	Nom section	Longueur section (m)	Evolution du trafic PL (en flux de véhicules)	Distance parcourue (km)
1	D46 Ouest	655,22	-	-
2	Chemin des Mulets	543,8	-	-
3	Depuis D606 Nord	5400	3 561 090	19 229 886
4	Vers D606 Sud	14300	885 707	12 665 610
5	D46 entre les bretelles depuis / vers D606	288,11	4 465 059	1 286 428
6	Depuis D606 Sud	13900	885 707	12 311 327
7	Vers D606 Nord	5600	3 561 090	19 942 104
8	Boulevard des Vauguilletes	473,73	-	-
9	D46 Est	423	8 911 856	3 769 715
10	Boulevard des Noyers Pompons	379,96	-	-
11	Projet à l'étude			
			<b>22 270 509</b>	<b>69 205 071</b>

Afin de conserver la cohérence des calculs du bilan, les mêmes hypothèses sont reprises pour le calcul des émissions de GES :

Véhicules	Répartition du parc (en %)			Distances parcourues sur chaque période (en km)			Facteur d'émission (gCO <sub>2</sub> e/km)	Emissions (en tCO <sub>2</sub> e)		
	2023	2030	2050	2025 à 2029	2030 à 2049	2050 à 2075		2025 à 2029	2030 à 2049	2050 à 2075
PL Diesel	100%	100%	100%	6 920 507	27 682 028	34 602 535	0,47	3 253	13 011	16 263
										<b>32 526</b>

	Carburant	Répartition du parc (en %)			Distances parcourues sur chaque période (en km)			Facteur d'émission (gCO <sub>2</sub> e/km)	Emissions (en tCO <sub>2</sub> e)		
		2023	2030	2050	2025 à 2029	2030 à 2049	2050 à 2075		2025 à 2029	2030 à 2049	2050 à 2075
TV (hors PL)	Diesel	55,72%	23%	3%	1 126 592,82	1 873 424,71	297 450,13	0,21	239	397	63
	Diesel HNR	0,32%			6 570,42	-	-	0,19	1	-	-
	Hybride rechargeable	1,11%	10%	18%	22 527,16	817 732,31	1 839 897,69	0,10	2	83	188
	Electrique et hydrogène	1,15%	4%	7%	23 231,14	327 092,92	715 515,77	0,10	2	34	74
	Essence	39,07%	63%	72%	790 093,32	5 069 940,30	7 257 374,21	0,22	176	1131	1618
	Essence HNR	2,03%			41 065,14	-	-	0,20	8	-	-
	Gaz et inconnu	0,59%			11 967,56	-	-	0,22	3	-	-
PL	Diesel	100%	100%	100%	6 920 507	27 682 028	34 602 535	0,47	3 253	13 011	16 263
											<b>36 545</b>

Ainsi, en prenant élargissant le périmètre élargi jusqu'aux accès des autoroutes A5 et A19 pour le trafic des poids lourds, les émissions de GES induites par trafic routier généré par le projet est de 36 545 tCO<sub>2</sub>e sur 50 ans contre 7 107 tCO<sub>2</sub>e précédemment calculées.

**Bilan des émissions de gaz à effet de serre**

**La MRAe recommande d'expliciter les engagements des porteurs du projet à mettre en œuvre les mesures proposées de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de définir des mesures complémentaires, éventuellement de compensation, au regard de l'ensemble des émissions liées au projet.**

## REPONSE TELAMON :

La question des émissions de gaz à effet de serre est un enjeu majeur qui nécessite une approche globale et cohérente. Dans cette optique, différentes pistes d'optimisation ont été étudiées, en tenant compte des spécificités du projet et du cadre réglementaire en vigueur. Chaque choix technique, qu'il s'agisse des matériaux ou des solutions énergétiques, reflète une volonté d'inscrire le projet dans une démarche responsable et durable.

Cette démarche s'inscrit plus largement dans les engagements environnementaux de notre société, qui intègre depuis plusieurs années des critères de performance énergétique et de réduction de l'empreinte carbone dans la conception et la réalisation de ses projets. La recherche de solutions innovantes et durables fait partie d'une approche globale visant à limiter l'impact des activités sur l'environnement, tout en veillant à la cohérence avec les évolutions réglementaires et technologiques.

Enfin, un équilibre doit être trouvé entre ambition environnementale et viabilité économique. Pour aller au-delà des exigences réglementaires, une analyse approfondie sera menée lors du chiffrage du bâtiment et du choix des entreprises de travaux. L'objectif est d'identifier les solutions les plus pertinentes, à la fois réalistes et cohérentes avec l'engagement environnemental.

 <p><b>Adaptation au changement climatique</b></p>	<p><b>La MRAe recommande de justifier la cohérence des objectifs de performance et de sobriété énergétique visés par le projet avec la réglementation environnementale 2020.</b></p>
---	--

## **REPONSE TELAMON :**

- **SOBRIETE EN CONSTRUCTION : AGIR POUR LA DECARBONATION DE NOS ACTIVITES :**

L'analyse de cycle de vie (ACV) est une méthode d'évaluation multicritères permettant de mesurer les impacts environnementaux d'un produit sur l'ensemble de son cycle de vie. L'ACV sur un bâtiment s'analyse sur 50 ans, comprenant la production des différents matériaux, sa construction, son exploitation et sa fin de vie.

Depuis le dépôt du permis de construire VG4, la SNC VG4 a travaillé avec un bureau d'études spécialisé pour établir une ACV précise du projet en intégrant notamment tous les lots et toutes les étapes de vie du bâtiment.

Cette ACV a permis de comparer des matériaux émissifs avec des matériaux moins carbonés, que ce soient des matériaux avec un impact environnemental plus respectueux ou des matériaux biosourcés.

Chaque entreprise de construction devra également respecter les exigences du plan d'approvisionnement durable, ayant notamment pour but de fixer des objectifs précis sur la provenance des matériaux et équipements qui seront mis en œuvre sur le projet.

**Dans ce cadre, le bâtiment SENS LOG aura notamment un dallage bas carbone. Une isolation en chanvre est à ce jour étudiée en conception.**

- **SOBRIETE EN EXPLOITATION :**

La SNC SENS LOG ne sera pas l'utilisateur final, le site sera exploité par un distributeur ou un grand chargeur industriel. La production de gaz à effet de serre ne peut être qu'approchée pendant l'exploitation. En revanche, la prise en compte de la performance énergétique dès sa conception est essentielle pour minimiser la consommation d'énergie, réduire les coûts de fonctionnement et atténuer l'impact environnemental tout au long du cycle de vie.

Ainsi, la SNC SENS LOG a prévu de mettre en œuvre les éléments suivants pour le projet SENS LOG :

### **Isolation et enveloppe du bâtiment :**

Une isolation performante, des fenêtres écoénergétiques et une enveloppe bien conçue qui permettent de minimiser les pertes thermiques, de réduire les besoins de chauffage et de climatisation, et d'améliorer le confort intérieur pour les utilisateurs.

La toiture sera constituée d'un bac acier recouvert d'un isolant thermique et d'une étanchéité et les façades du bâtiment seront réalisées à l'aide de bardage double peau isolée. Le bâtiment projeté aura une bonne isolation thermique permettant de réduire les besoins de chauffage.

### **Réglementations et certifications :**

En plus de se conformer aux exigences thermiques réglementaires comme la RE2020, le bâtiment sera certifié BREEAM Excellent.

### **Équipements CVC :**

Les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation avancés utilisent des technologies économes en énergie, la récupération de chaleur et la gestion intelligente de l'énergie pour maintenir un climat intérieur confortable tout en minimisant la consommation d'énergie

### **Éclairage :**

L'exploitation de la lumière naturelle, le recours de détecteurs de présence et de systèmes d'éclairage intelligents (sonde de luminosité) ainsi que l'utilisation de LED, permettent de réduire significativement les consommations liées à l'éclairage.

### **Pilotage des équipements :**

La GTB joue un rôle clé dans l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments en offrant une gestion intelligente et automatisée des systèmes du bâtiment (surveillance des consommations en temps réel, optimisation des systèmes, maintenance préventive, etc.).

### **Choix de l'alimentation énergétique :**

Il est important de préciser que les cellules d'entreposage ne seront chauffées qu'en hors gel de manière à maintenir fonctionnelle l'installation d'extinction automatique d'eau incendie.

Telamon a lancé une étude globale au niveau de l'ensemble de ses projets pour étudier la faisabilité technique et économique d'un remplacement des chaufferies gaz traditionnelles par des pompes à chaleur pour assurer ce besoin, lesquelles pompes à chaleur pourront être alimentées par les panneaux solaires implantés en toiture.

Cette solution présente une réelle pertinence pour les bâtiments présentant un volume important et réellement chauffés (par exemple les usines chauffées à 18°C). Dans le cas du projet VG4, simplement maintenu hors-gel (+5°C), qui nécessite donc de produire de la chaleur dans les périodes de grand froid uniquement, la pertinence technique comme économique est plus fine à trouver car on s'écarte de la plage de fonctionnement idéal des pompes à chaleur.

- CERTIFICATION BREEAM EXCELLENT

Le projet sera certifié BREEAM Excellent.

Concrètement la mise en œuvre de cette certification pour le présent projet consiste notamment à :

- Suivre et diminuer les consommations de chantier : électricité, eau, fuel ;
- Tri des déchets de chantier dans a minima 5 filières ;
- Réalisation d'une simulation énergétique dynamique (SED) ;

- Mise en place d'éclairage LED ;
- Détection de mouvement pour l'éclairage extérieur ;
- Commissionnement des installations techniques ;
- Mise en place de bornes de recharges pour véhicules électriques ;
- Mise en place de locaux vélos ;
- Perméabilisation de 50% des espaces de stationnement VL ;
- Mise en place de systèmes hydro-économiques ;
- Système de récupération des eaux de pluie ;
- Réalisation d'une ACV afin de choisir des matériaux peu émissifs ;
- Diversifier les habitats pour améliorer le potentiel écologique du site (espaces paysagers mais aussi murs et terrasses végétalisés)

- PHOTOVOLTAÏQUE EN TOITURE :

En décidant de développer en propre des centrales photovoltaïques sur l'ensemble de ses bâtiments logistiques, Telamon a fait le choix de contribuer à la transition énergétique en installant d'ici 5 ans, 50 MWh d'énergies photovoltaïques sur l'ensemble de ses projets en développement.

Les centrales photovoltaïques se positionnent comme des vecteurs essentiels à la réduction des émissions carbone en raison de leur capacité à générer de l'électricité sans émettre de gaz à effet de serre significatifs pendant leur durée de vie. En triplant la surface de panneaux solaires par rapport à l'imposition réglementaire de solarisation de la toiture l'impact carbone global du projet VG4 est ainsi réduit.

**La production annuelle envisagée est de 22 211 100 kWh, soit la consommation électrique annuelle de près de 5 000 foyers.**

La surface de panneaux correspond à la surface de toiture de l'entrepôt disponible après exclusion des dispositifs de sécurité en application de l'arrêté du 05 Fév. 2020, comprenant les bandes incombustibles et les dispositifs de désenfumage réglementaires. **La centrale photovoltaïque est donc installée sur 100 % de la surface de toiture solarisable lorsque la réglementation impose un ratio de 30 % seulement.**

- PARKING VL ET OMBRIERES :

Le projet prévoit la végétalisation de la moitié des places de parking dans un objectif de limiter l'imperméabilisation du sol et de réduire le phénomène d'îlot de chaleur en réduisant les transferts de chaleur par réflexion. Les accotements du parking seront plantés d'essences florifères sélectionnées pour leur bonne résistance à la sécheresse.

Il a également été décidé d'implanter un arbre toutes les 3 places de parking pour assurer un couvert végétal important ombrageant les places de stationnement. Le choix s'est porté sur cette solution d'ombrage végétal dans un souci d'intégration paysagère du bâtiment.

- BILAN CARBONE

Une étude des émissions de gaz à effet de serre a été menée par un bureau d'études spécialisé, et est jointe au dossier. Elle se limite nécessairement aux éléments connus ou raisonnablement estimables à ce stade du projet, à savoir principalement le bâtiment et son fonctionnement. En effet, ne connaissant pas le futur utilisateur de la plateforme, il nous est

impossible d'estimer la zone de chalandise des poids lourds en réception ou en expédition depuis la plateforme logistique ainsi que la quantité et le type de déchet engendrés par l'activité logistique, par exemple, entre autres données nécessaires à la réalisation d'un bilan carbone de l'activité.

Nous pouvons néanmoins proposer que cette étude soit mise à jour sur la première année d'exploitation du site.

 <p><b>Mobilités</b></p>	<p><b>La MRAe recommande de définir des dispositifs mutualisés avec les autres entreprises de la zone d'activités des Vauguilletes, dans le cadre de plans de mobilités, de façon à proposer au personnel une offre incitative de report modal (covoiturage, mobilités douces, transports en commun), en cohérence avec le calendrier prévisionnel d'aménagement de la zone, la nature des emplois sur le site et en lien avec l'autorité organisatrice des transports.</b></p>
---	---

## **REPONSE TELAMON :**

Les entreprises sont de plus en plus responsabilisées pour participer aux efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le Plan de Mobilité employeur (ex Plan de Déplacement Entreprise) a justement été instauré pour pousser les entreprises à organiser la mobilité de leurs employés, moins dépendante de la voiture et moins émissive.

Auparavant appelé Plan de Déplacement Entreprise (PDE), le Plan de Mobilité employeur (PDM) est obligatoire depuis le 1er janvier 2020 pour les entreprises de plus de 100 salariés situés sur le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Ainsi ces mesures pourront être mises en place dans le cadre du plan de mobilité employeur.

En matière de transport pour les futurs employés du site, nous pouvons signaler que :

- Une piste cyclable maillant la zone d'activités des Vauguilletes est prévue et desservira le projet VG4 qui sera ainsi connecté aux quartiers d'habitations (voir la carte mise à jour ci-dessous).
- La ligne 5 du réseau de transports urbains de l'agglomération, connectée à la gare SNCF, va être prolongée sur la zone d'activités des Vauguilletes et pourra voir le jour à la suite des discussions entre le futur preneur et l'agglomération. Ses horaires pourront être adaptés aux horaires de travail des futurs employés du projet.
- Des places de parking seront réservées au covoiturage et une plateforme dédiée sera mise en place pour mutualiser les propositions de covoiturage

## 6. INTEGRATION PAYSAGERE ET PRESERVATION DU CADRE DE VIE

 <b>Risques et nuisances sur le cadre de vie</b>	<p><b>La MRAe recommande de préciser le trafic en phase de travaux (nombre, type d'engins), de façon à s'assurer de la pertinence des mesures prévues pour réduire la gêne pour les riverains et les usagers.</b></p>
--	---

### REPONSE TELAMON :

Voici une estimation du trafic en phase chantier sur la base du retour d'expérience d'un Maître d'œuvre spécialisé dans ce type de constructions :

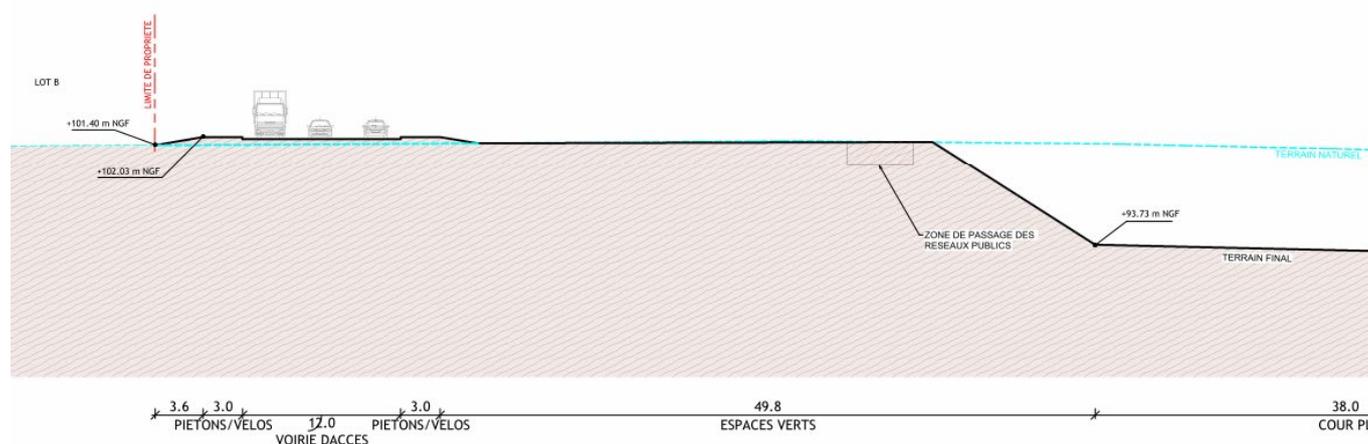
Trafic moyen journalier estimé	Durée de chantier estimée (en mois)	Trafic routier		Trafic interne chantier		
		PL (amenée des engins et matériaux de construction, évacuation des échets)	VL (travailleurs)	Décapage et terrassements	Gros-œuvre, charpente et clos et couvert	Autres
Sens Log A	14	30	50	12 engins (pelles et tombereaux)	3 grues mobiles, 12 nacelles, 4 engins divers	3 engins
Sens Log B	12	15	25	8 engins (pelles et tombereaux)	2 grues mobiles, 8 nacelles, 3 engins divers	2 engins
Sens Log C	10	7	10	4 engins (pelles et tombereaux)	1 grue mobile, 4 nacelles, 2 engins divers	2 engins

<p><b>Risques et nuisances sur le cadre de vie</b></p>	<p><b>La MRAe recommande de préciser les mesures d'évitement de la canalisation de gaz traversant le site.</b></p>
--	--

## **REPONSE TELAMON :**

Plusieurs réseaux cheminent sous l'ancien chemin rural dont l'emprise sera incluse au projet Sens log A : une canalisation de gaz appartenant à GRDF, mais aussi 4 réseaux HTA d'ENEDIS et une canalisation d'eau potable de 350 mm alimentant le réseau des Grillons appartenant au SMAEP. Tous ces réseaux bénéficient d'une servitude de passage au sein du projet Sens Log A, et seront maintenus tout au long du chantier puis de l'exploitation du site.

La topologie du projet a été calée en prenant en compte la présence de ces réseaux. Les terrassements ne les mettront donc pas à nu.



④ **COUPE TRANSVERSALE 01**  
1 : 250

La localisation exacte sur site ainsi que les distances minimales à respecter vis-à-vis de ces réseaux seront vérifiées en coordination avec leurs gestionnaires, préalablement au démarrage du chantier.

Par ailleurs, la présence de ces canalisations sera clairement explicitée dans le Plan Général de Coordination qui sera établi par le coordinateur SPS du chantier, et rappelée à chaque entreprise lors des visites d'inspection communes, obligatoires préalablement à leur intervention sur chantier.

 <p><b>Risques et nuisances sur le cadre de vie</b></p>	<p><b>La MRAe recommande de préciser la méthodologie mise en œuvre pour l'évaluation quantitative des risques sanitaires liés aux émissions dans l'atmosphère, notamment concernant la prise en compte des autres sources potentielles existantes, de la rose des vents et de la localisation des populations sensibles.</b></p>
--	--

### **REPONSE TELAMON :**

Le volet sanitaire a été réalisé conformément au Guide INERIS (2013) Evaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires — Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les Installations Classées.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, selon la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation, une évaluation qualitative aurait pu suffire au projet. L'évaluation qualitative des risques sanitaires doit comprendre une identification des substances émises pouvant avoir des effets sur la santé, l'identification des enjeux sanitaires ou environnementaux à protéger ainsi que des voies de transfert des polluants.

Ces étapes ont été mises en œuvre et détaillées dans l'étude d'impact.

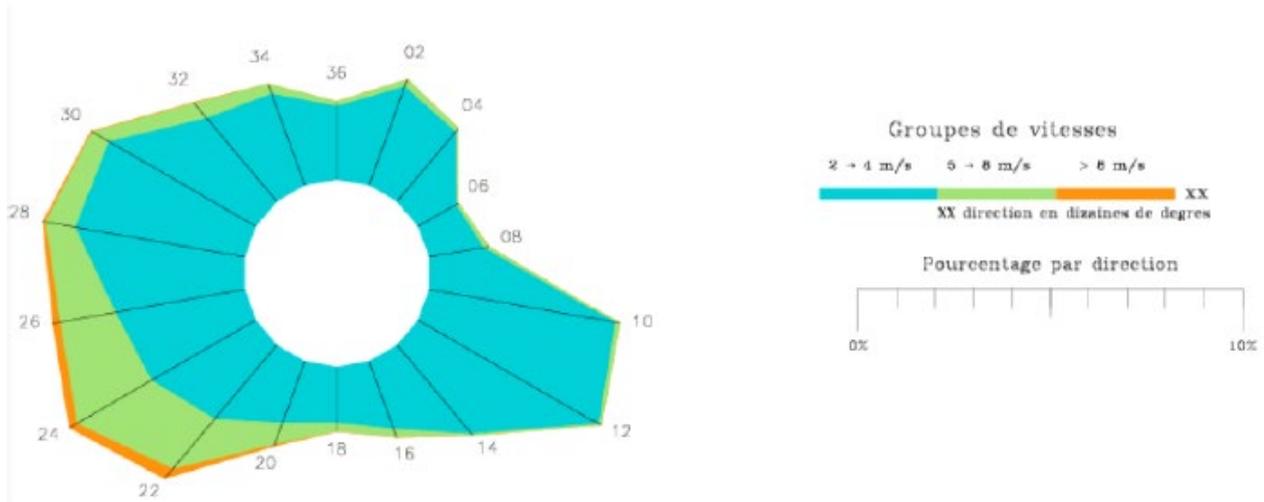
Nous avons néanmoins choisi d'aller au-delà de l'exigence réglementaire et de produire dans le cadre de l'étude d'impact une analyse des effets sur la santé sous une forme quantitative.

Pour mémoire, la circulaire du 9 août 2013 précise que pour toutes les autres installations classées soumises à autorisation [installations classées mentionnées à l'annexe I de la directive n°2010/75/UE du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles] et à l'exception des installations de type centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers pour lesquelles une évaluation des risques sanitaires sera élaborée, l'analyse des effets sur la santé requise dans l'étude d'impact sera réalisée sous une forme qualitative.

La prise en compte des autres sources potentielles de pollutions existantes sur le site a été prise en compte au niveau de la qualité de l'air existante (prise en considération d'un milieu périurbain au sens du rapport de l'ANSES du 12 juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisés dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières).

La prise en compte des populations sensibles a été réalisée à partir d'un recensement cartographique des établissements recevant du public du secteur, des établissements scolaires et enfin des habitations.

Concernant la Rose des Vents, celle de la station de Joigny (la plus proche du site) fait apparaître une prédominance des vents en direction de l'Ouest et légèrement vers l'Est.



Suivant cet axe, les populations sont beaucoup plus éloignées (bourg de Saliny à environ 1800 mètres) que les enjeux retenus dans le cadre de l'étude d'impact.

