adeny
63 Bd de Verdun
89100 Sens

Association de Défense de l'Environnement
et de la Nature de l'Yonne
Agréée au titre de la protection de l'Environnement

Contribution à l'enquête publique
portant sur les communes de
Villeneuve-l'Archevêque et Bagneaux au

projet logistique SNC des Vignes - TELAMON

À l'attention de Mme Jacqueline LAROSE
Commissaire-enquêtrice

Contexte général : essor des zones logistiques, jusqu'à quand ?

Nous avons déjà tenu à plusieurs reprises les propos qui suivent, à quelques détails près, lors de consultations publiques concernant d'autres projets logistiques notamment à Appoigny-Auxerre ou à Sens en 2021, 2022, 2023, 2024, 2025.
Le contexte ayant peu changé, ce que nous avons à en dire n'évolue pas beaucoup non plus.
Pour résumer, notre association s'interroge sur le bien-fondé du développement actuel des entrepôts logistiques et sur ces conditions. Notre interrogation porte sur cinq axes.

Artificialiser le moins possible
Les sociétés spécialisées en immobilier logistique, dont Telamon, s'enorgueillissent d'être en capacité de monter ce type de projet alors que les opportunités foncières se font rares et que les conditions d'implantation se durcissent. C'est une preuve d'opportunisme financier, dans un contexte de chasse au foncier ... Et cela dénote du peu de volonté à participer à l'effort commun vers le Zéro Artificialisation Nette. Par ailleurs, il est sidérant que les collectivités acceptent aussi facilement l'installation d'aussi vastes entrepôts, *(les trois qu'on nous propose ici font **près de 9 ha de surface au sol**, et cela fera **plus de 13,5 ha** quand le quatrième sera réalisé),* sur d'aussi vastes parcelles *(plus de 32 ha pour ce projet),* sachant qu'elles brûlent ainsi leurs « droits » à artificialiser pour les années à venir, et se privent d'autant de possibilités d'installer de l'artisanat ou des industries productives de biens. Circonstance aggravante, les entrepôts logistiques bénéficient de douceurs fiscales (taxes foncières sur les propriétés bâties allégées de moitié, idem pour la cotisation foncière des entreprises, baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises) qui assureront moins de recettes aux collectivités que l'implantation d'autres activités.

Réduire notre impact climatique
→ Difficile de faire l'impasse sur le développement concomitant du e-commerce et de la logistique, qui induit une dépense énergétique grandissante et l'installation de datas-centers gourmands en électricité et en eau de refroidissement. Pourtant cet aspect de l'essor de la logistique n'est jamais pris en compte dans le calcul du bilan carbone d'un projet d'entrepôt.
→L'impact climatique global du tout camion que suppose l'essor de la logistique tel que nous le connaissons est indéniablement fort. Les entrepôts sont majoritairement installés à proximité de nœuds routiers et autoroutiers et il est rarissime que les porteurs de projet envisagent une quelconque intermodalité pour l'acheminement des produits stockés, pas plus par voie ferrée que par voie fluviale. Ce qui ici serait plus difficile qu'à Sens où malgré la proximité du port de Gron, TELAMON ne l'a envisagé ni pour VG4 ni pour LOG A et B. Cette fois, le port de Gron est à plus de 30 km du site d'implantation.

Embellir nos entrées de ville. Les supports de l'activité logistique, les fameux entrepôts, restent physiquement très impactants, avec une architecture de type boîte à chaussures qui n'embellit pas les abords d'une ville. Leur multiplication contribue, avec les zones commerciales, à la triste et laide banalisation des zones périurbaines. Ici, 4 énormes pavés de 14 mètres de haut nous sont promis entre Villeneuve-L'Archevêque et Bagneaux. Plus c'est gros plus c'est beau ? Et tout ceci est compatible, nous dit-on, avec les orientations du SCOT et du PLUi (voir plus loin paragraphe 3). Oublie-t-on qu'il

s'agit d'une entrée de ville, par l'Est (RD 660), et que ces entrepôts seront visibles depuis toutes les hauteurs environnantes. Vers une nouvelle esthétique de la vallée de la Vanne ?

Réduire le trafic routier et ses nuisances, penser (un peu) au climat. Tous ces entrepôts s'accompagnent de norias de camions très ringards, très bruyants et très polluants, et pas uniquement du fait de leur motorisation.
On peut certes considérer que l'on n'arrête pas le progrès, surtout s'il circule sur autoroute à grande vitesse en PL de 38 tonnes, et considérer qu'il faut bien satisfaire, et plus vite que ça (J+1 voire J), le consommateur lambda, friand de e-commerce, de gadgets nouveaux et de biens de consommation divers commandés à distance.
On peut. Mais alors, autant oublier les grands discours sur la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique (la CJUE ne cesse de condamner la France sur ce point, voir paragraphe 5), la nécessaire adaptation des territoires au changement climatique, la sobriété en matière énergétique, qui s'oppose au tout transport routier et promeut l'économie circulaire et les circuits courts. Autant jeter à la poubelle les PCAET et les contrats locaux de santé. Autant cesser cette hypocrisie qui consiste à affirmer quelque chose et à faire son contraire. Autant cesser cette mascarade qui ne mène nulle part ailleurs que vers l'enfer climatique. Autant dire une fois pour toutes que l'on se fiche des recommandations du GIEC sur le climat et de celles de l'OMS sur la pollution atmosphérique. Autant affirmer haut et fort que le marché impose ses choix et que l'État s'incline, puis gère la casse... tant qu'il le peut, la politique du quoiqu'il en coûte montrant chaque jour ses limites, tandis que le poids financier des catastrophes climatico-environnementales et de leurs effets sanitaires ne cesse de croître, alourdissant notre dette collective.
Cyniquement, on peut d'ailleurs observer que les soins apportés aux malades et les catastrophes qui génèrent de la reconstruction contribuent positivement au PIB national. Évidemment pas au bien-être ni à la santé des populations qui les subissent, mais qui s'en soucie réellement en dehors des mutuelles de santé, des associations de professionnels de santé, de malades, de protection de l'environnement ? Comme ça commence à faire du monde, peut-être pourrait-on, dans un moment de lucidité collective, s'interroger sur ce qu'il est légitime d'appeler progrès. Quitte à renoncer sans regrets à ce qui ne contribue pas au bien-être du plus grand nombre et génère plus de maux que d'aménités.

Quelle place a l'Yonne dans ce développement ?
Traversée par plusieurs autoroutes et par des axes à grande circulation, le département n'échappe pas à la déferlante de projets et d'installations logistiques.
Le département y contribue même fortement, du nord (Villeneuve-la-Guyard) au sud (Zone de Magny, Avallonnais) en passant par l'ouest (Savigny-sur-Clairis, Piffonds,Villeroy-Fouchères) et l'est avec le projet de Bagneaux-Villeneuve l'Archevêque), sans oublier les deux villes principales, Auxerre (5 projets sur lesquels on reviendra au paragraphe 2) et Sens (3 projets accordés, un seul construit mais vide à ce jour).
L'Yonne envisagerait-elle de se couvrir de hangars géants le long de ses routes principales et tout spécialement à proximité des accès autoroutiers desservant l'A6, l'A5 et l'A19, histoire d'améliorer son aspect « nature » et « vert » propre à attirer les touristes ?
Si oui, quelles sont les instances de concertation qui en ont décidé ? S'est-on demandé si notre département disposait d'assez de main d'œuvre peu qualifiée pour satisfaire aux besoins de tous ces entrepôts ? Ou bien, verra-t-on arriver de la main d'œuvre "intérimaire" des pays de l'est, ou de la région voisine d'Ile de France, à la recherche de logements bon marché, alors que l'Yonne manque de logements de ce type ? À moins que comme à Mer près de Chambord, nous ayons des entrepôts vides, car conçus puis construits « en blanc », c'est-à-dire sans avoir de client connu au lancement du projet ? ***(Comme c'est à nouveau le cas pour le projet objet de cette enquête).***

Le dossier déposé pour cette enquête par le groupe TELAMON

Avant d'aborder plus précisément les éléments du dossier, il nous a semblé utile de parler du volet commercial du Groupe TELAMON, qui consiste à faire la promotion de « biens logistiques » qu'il a

dans son catalogue, en principe une fois les projets autorisés. Dans la stratégie du groupe, c'est une fois l'accord conclu avec les clients pour les entrepôts que ceux-ci sont construits. Il est possible de consulter sur le net le catalogue actuel de TELAMON, et aussi celui d'autres intervenants qui proposent les entrepôts de TELAMON à la location. C'est très instructif.

Télamon, dans le 89, propose un bâtiment qui n'existe plus : GF8 à SENS

(Et un autre à SENS, VG4, qui attend le client potentiel depuis 2024, - figures 1 et 1 bis)



Figure 1

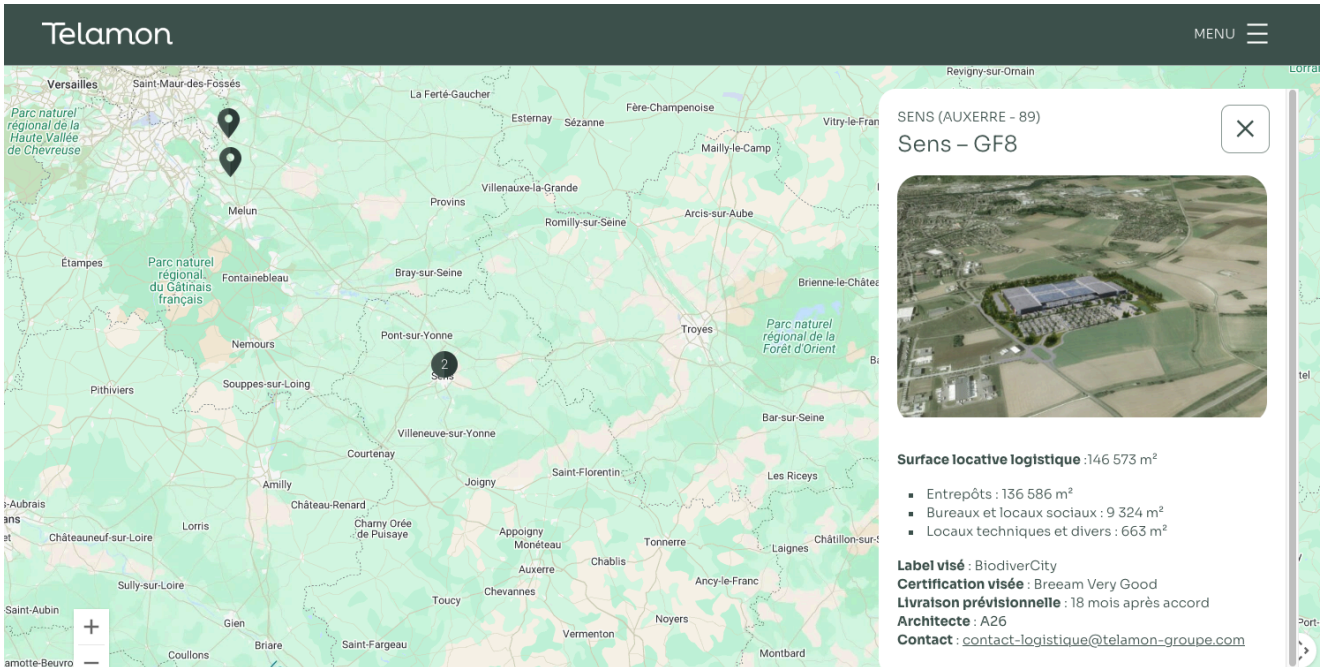


Figure 1 bis

GF8, projet de 2021, a été abandonné puis remplacé sur un foncier réduit d'une dizaine d'hectares par un autre projet TELAMON, autorisé en 2025, consistant en 3 bâtiments : LOG A et LOG B (première phase) puis LOG C * **(NB. En deuxième phase, LOG C* n'a pas fait encore l'objet de demande d'autorisation)**.

On verra ci-dessous que LOG C, non encore autorisé, peut tout de même être proposé à la location !

→ Comment peut-on proposer à la vente (ou la location) un bâtiment logistique qui n'a plus d'existence légale comme GF8 ? Est-ce bien sérieux de la part d'un groupe comme Télamon ?

Ce gag -est-il volontaire ?- se prolonge au niveau d'un intermédiaire *(avec lequel "travaille" Télamon ?)*, la société **Entrepôts XxL France** qui propose des entrepôts à la location... Ici, sur la *figure 2*, cette société propose à son tour de louer le fameux bâtiment GF8 à SENS. Incroyable, non ?
Nommé dans son annonce **projet e-commerce**. *Réf 89.5190. (Copie d'écran du 16 octobre 2026, comme toutes les autres figures.)*



figure 2

Et ci-dessous, *figure 3*, image de droite, pas gênée du tout, elle propose de louer les bâtiments LOG A, B et même C**(Réf 89.5196)* qui ont remplacé GF8 sur la (presque) même emprise foncière.
Notons que sur l'image de gauche, elle loue déjà un des 4 entrepôts de Bagneaux-Villeneuve l'Archevêque. *Réf 89.5191.* Pas encore autorisé, déjà mis en location : fabuleux !
C'est le cas pour les 3 autres aussi, B, C et D. « On » est si sûr qu'ils finiront par être tous autorisés, qu'« on » anticipe avec un bel aplomb.

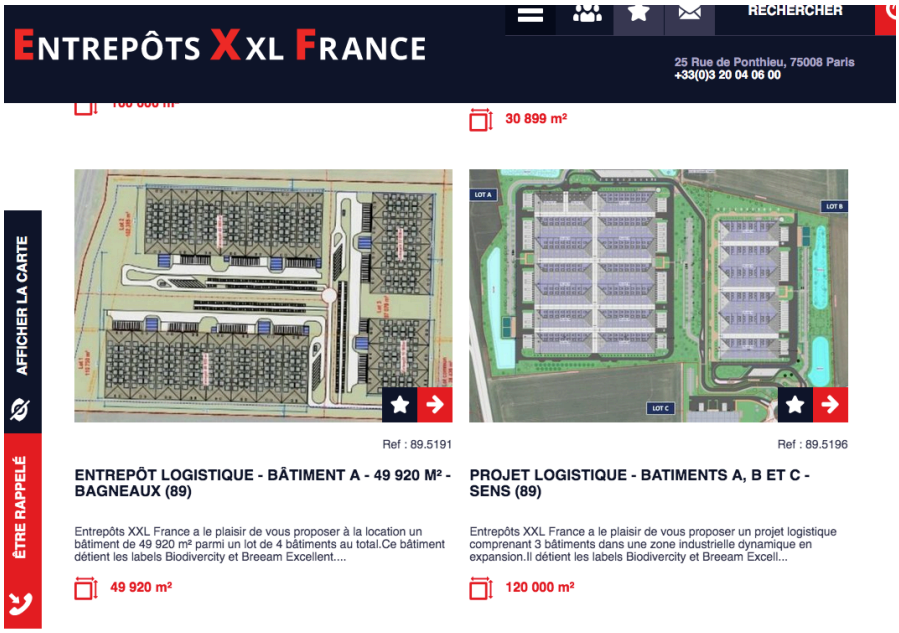


Figure 3

On observera avec étonnement que sur ces annonces *(fig. 3 et 4)* la disposition des bâtiments de Bagneaux ne correspond à AUCUNE des dispositions envisagées ni à celle retenue finalement par Télamon, telles que présentées pages 46 & 47 de la *pj06-snc-des-vignes-etude-d-impact* du dossier déposé pour cette EP. Les surfaces annoncées des entrepôts diffèrent aussi de celles décrites dans le dossier. Bof, pas grave ?

Pour ne pas lasser le lecteur nous n'avons pas reproduit l'annonce concernant le bât. B *(réf 89.5192)*.

Sur la dernière *figure 4,* voilà les annonces pour les bâtiments C et D de Bagneaux. *(réf 89.5193 & 94)* **Comme nous le disions plus haut, l'un de ces 4 bâtiments** (A, B, C ou D, plus probablement A vu les surfaces) **ne fait pas l'objet de l'enquête en cours pour la demande d'autorisation environnementale. Pourtant il est déjà proposé à la location.**
C'est aussi incongru que pour le bâtiment LOG C à SENS.

Que peut-on en penser ? Quelle image TELAMON entend-il donner en procédant ainsi ?
Même en supposant que Entrepôts XxL France « abuse » (?), TELAMON ne peut l'ignorer. Au demeurant **TELAMON lui-même fait la promotion sur son site de GF8 à SENS**, alors que GF8 n'existe plus légalement, et ce n'est pas rassurant.



Figure 4

NB. En 2025 TELAMON était classé quatrième dans le top 5 français des promoteurs immobiliers logistiques.

<u>Question :</u> Fiable et de confiance, le groupe TELAMON ?
L'aspect commercial, pour le moins déconcertant, interroge fortement.

Venons-en aux éléments du dossier et à nos remarques.

1. Peu de transparence pour ce projet « en blanc »

Le nombre de rubriques ICPE mises en jeu dans le DDAE est important.
Cela tient au fait que TELAMON ignore pour le moment qui occupera ces entrepôts, et qu'il se doit de mettre toutes les possibilités de stockage à disposition des futurs utilisateurs (ses futurs clients).
Le problème que cela induit pour la population est **l'absence de transparence sur les activités** qui auront lieu sur ce site et dans ces immenses entrepôts. Quels risques ? Quels impacts potentiels du fait des produits stockés sur site, et acheminés par PL, vers le site et depuis le site. Faut-il le dire : Il arrive que des PL aient des accidents. On conviendra que selon la nature de la cargaison, l'impact environnemental et sanitaire n'est pas le même.
En fait, dans cette enquête, la population est invitée à émettre un avis sur l'installation d'une zone logistique sans savoir précisément ce qui y transitera et donc sans pouvoir en mesurer les risques. C'est surréaliste, surtout pour un site ayant de telles dimensions !
Pour tout dire, le fait que le stockage des liquides inflammables, gaz et aérosols soient limités à deux cellules n'est même pas de nature à rassurer, au vu du volume que cela représente et en l'absence de précision sur la nature de ces liquides et aérosols. Sans en connaître les caractéristiques chimiques, qui peut prévoir les impacts sanitaires qu'aurait un incendie touchant ces cellules et leur contenu ? Or on sait que des incendies se produisent, et pas toujours à Rouen...
Les impacts environnementaux et sanitaires d'un incendie d'entrepôt ne peuvent être considérés comme inexistants ou négligeables, **sauf à connaître à l'avance la nature non préoccupante des produits stockés**, ce qui n'est pas le cas.

2. Un projet « en blanc » qui soulève aussi la question de son utilité :
Comment affirmer, sans client final connu, que sa réalisation répond à un besoin dûment répertorié ? Que sans lui, l'Usine France serait en rade, en perte totale de compétitivité ?

TELAMON peut-il affirmer en cet automne 2026 qu'il trouvera un utilisateur du site avant que les travaux ne s'achèvent ? ou bien TELAMON attendra-t-il comme d'habitude et par prudence d'avoir un/des client(s) pour construire ? Car à Sens, l'entrepôt VG4 de TELAMON autorisé à la mi 2024 et n'ayant fait l'objet d'aucune contestation, n'est toujours pas construit, faute de client.

Toujours à Sens, l'entrepôt voisin, projet porté par GREEN DEV, a été construit mais n'est pas occupé.

Dans le dossier objet de cette enquête, TELAMON explique la taille des entrepôts proposés par l'adéquation faite avec la demande majoritaire du marché, étude de segmentation 2025 à l'appui *(page 24 pj03)*. Cela justifierait le choix qu'il fait ici de projeter 4 entrepôts de moins de 60 000 mètres carrés (6 ha). Choix qu'il n'a fait à Sens ni pour VG4 ni pour LOG A.
Pourquoi pas, mais nous suivons le développement logistique sur le département depuis plusieurs années maintenant et tenons à souligner l'incertitude qui entoure ce développement par une illustration récente sur la zone d'activité d'AuxR'Parc de l'agglo Auxerroise, à la sortie Auxerre nord de l'A6, **axe considéré comme majeur pour la logistique**. 5 entrepôts y avaient été autorisés en 2023 et les 5 PC accordés : deux projets portés par VIRTUO (24 000 m^2 et 36 000 m^2) et trois par TRAMMEL CROW (respectivement 12 000, 11 500 et 23 000 m^2).
Idéalement situés et desservis, d'une taille « recherchée » par le marché et sur un bassin d'emploi assez peuplé pour que tous les postes soient pourvus, ils auraient dû trouver preneurs facilement. Pas du tout ! Énorme déconvenue pour les dirigeants de l'agglo de l'époque : Aucun client pour ces entrepôts. Envolée la promesse d'emplois et d'activité. Cerise pourrie sur l'absence de gâteau, le foncier est resté gelé trois ans. En 2026, la nouvelle majorité de l'agglo auxerroise siffle la fin de partie en ne prolongeant pas la validité des PC. Elle cherche désormais d'autres occupants pour AuxR'Parc... 3 années perdues.

Alors quoi ? Quelle est la bonne taille d'un entrepôt ? Le bon emplacement ? Nous ne lisons pas dans le marc de café, mais juste les données statistiques officielles (reproduites ci-dessous *figure 5*) issues de l'observatoire national de la logistique, *cahier de l'immobilier logistique 2025, page7*. C'est instructif.

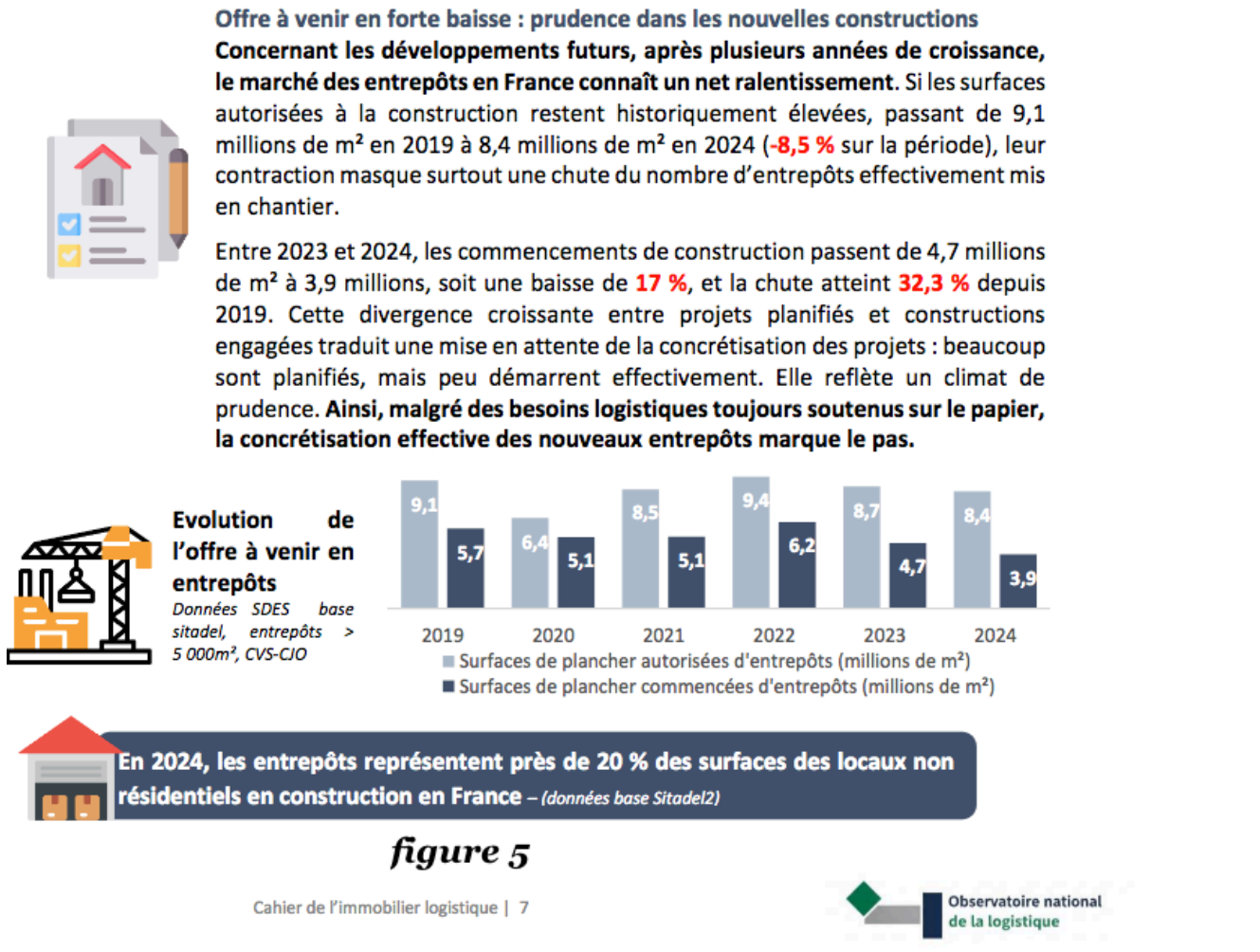


figure 5

Nous en retenons la prudence pour les nouvelles constructions, et constatons que l'exemple auxerrois n'est pas isolé : les surfaces de plancher construites ou en chantier en 2024 ne représentent même pas la moitié des surfaces autorisées en 2023. La dernière année faste de construction est 2022. Année qui a produit pas mal de locaux encore vides à ce jour... en particulier dans la région Centre-Val de Loire. Pour les collectivités qui valident ce type de projets, c'est donc le saut dans l'inconnu avec le risque de ne jamais les voir se réaliser. Ou pire, qu'ils soient construits mais pas occupés.

→ **Cela fait douter que les bâtiments de Bagneaux trouvent preneurs, sur un axe Est-Ouest déjà bien pourvu. Et TELAMON n'apporte pas la preuve qu'ils sont indispensables là et maintenant.**

3. Un projet compatible avec le PLUi et le SCoT

Comme la modification de droit commun du PLUi de la CCVPO a été conçue pour permettre l'implantation de la zone logistique objet de cette enquête, il va de soi que le projet est compatible avec les orientations et avec le règlement de zone du PLUi modifié : Le règlement autorise des hauteurs de bâtiment jusqu'à 18 mètres. Ceux qui sont proposés font 14 mètres de haut : il y a de la marge.

Côté SCoT, c'est plus délicat. Nous reproduisons ci-dessous *(figure 6)* un extrait du DOO du SCoT Nord-Yonne tel qu'il apparait dans le dossier de modification du PLUi de la CCVPO *(1.2. Additif)*.
NB. Nous avons reproduit pour plus de lisibilité les termes de la légende qui figure à droite de la carte.

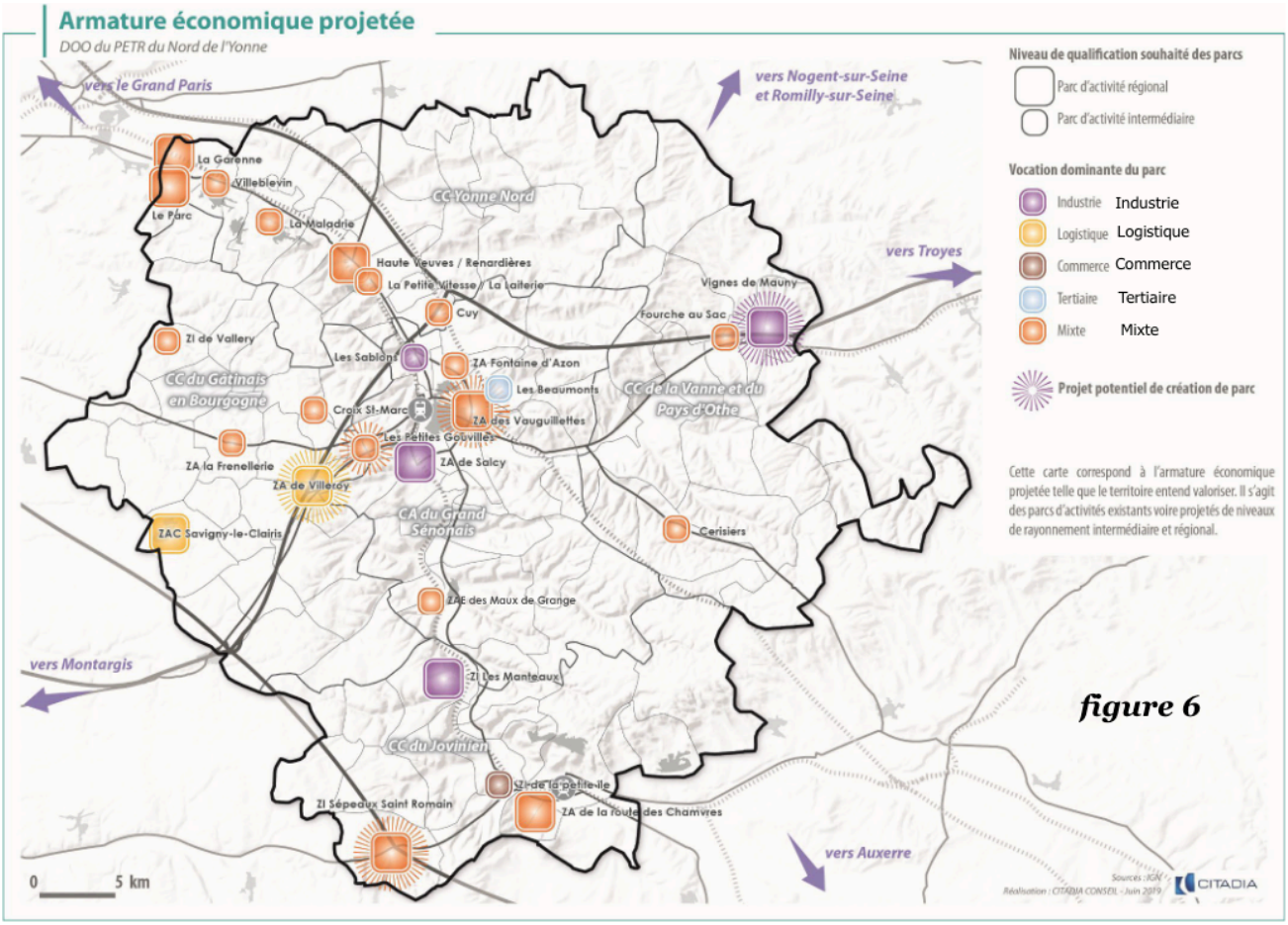


figure 6

Car cette légende est très importante dans le dossier qui nous occupe. Comme on le voit sur la carte le SCoT a fléché la vocation dominante des différents parcs d'activité du territoire Yonne-Nord et un code couleur permet de repérer la vocation dominante : **jaune pour la logistique, mauve pour l'industrie.**

La couleur du parc d'activité de Villeneuve l'Archevêque (Vignes de Mauny) est.... **MAUVE** !! Ce qui signifie que le DOO du SCoT Nord-Yonne a fléché, retenu, validé, une dominante « Industrie » et non un quasi-monopole « Logistique » pour ce parc d'activité.
Dans ces conditions, on peut s'étonner de lire dans le dossier que le projet est compatible avec les orientations du SCoT. **Ce n'est absolument pas le cas : il n'est pas compatible avec le DOO.**

On peut évidemment comprendre que la CCVPO ne veuille pas voir s'installer des industries agro-alimentaires, la plupart étant fortement consommatrices en eau, ce qu'il vaut mieux éviter en ZRE (voir paragraphe **7. Impacts sur l'eau**). Mais si elle ne souhaitait pas non plus d'autres industries, pourquoi lors de l'élaboration du SCoT la CCVPO n'a pas fait inscrire ce parc d'activité en dominante logistique ?
En réalité, le nombre de parcs à vocation logistique existants sur le périmètre du PETR était sans doute déjà trop élevé pour obtenir un tel fléchage.
Nous affirmons qu'il existe, dans bien des champs d'activité, des industries peu gourmandes en eau qui pourraient s'installer sur ce site. Voire même sur un site plus petit, ce qui préserverait la viabilité des exploitations agricoles concernées par le projet actuel. On aurait d'ailleurs dû s'en assurer pour ce projet et obtenir de TELAMON qu'il modère davantage ses appétits d'hectares agricoles.

4. Un projet en blanc où domine l'incertitude

Le dossier fait état de 340 emplois (salariés). L'option choisie serait le travail en équipe de 2 fois 8 heures pour les emplois logistique et le travail « en journée » pour les emplois administratifs.
Serait, car là encore, sans connaître l'utilisateur du site, comment en être certain ?
L'utilisateur, comme beaucoup d'opérateurs logistiques, aura peut-être la volonté de robotiser autant que possible les tâches de manutentions, ce qui réduirait le nombre de salariés...Mieux vaudrait peut-être car il n'est pas sûr qu'il y aura sur le bassin d'emploi local ni même sur celui du PETR Nord-Yonne de la main d'œuvre peu qualifiée pour tous les opérateurs logistiques. *(Voir plus haut, paragraphe Contexte général)*. Car il en faudra plusieurs milliers, si les besoins annoncés par leurs promoteurs de tous les projets accordés ou en projet sur le périmètre du PETR et pas encore en activité s'avèrent exacts. Environ 3000 pour les principaux, SNC des Vignes compris.

5. Enjeux liés au trafic PL ; Risques sanitaires/ rejets atmosphériques

Sont prévus 168 puis 264 mouvements de PL, moitié entrants, moitié sortants. L'impact de l'installation de cette zone logistique sera massif sur l'entrée Est de Villeneuve-L'Archevêque (trafic PL et VL).
soit en comptant 16 h ouvrables (2x8 heures), en moyenne 16,5 camions par heure à terme.
Sont prévus aussi 256 puis 421 mouvements de VL, moitié entrants, moitié sortants. Comme il est vraisemblable que beaucoup de salariés viendront du Sénonais ou de l'Aube, les traversées des deux communes en seront à terme elles-mêmes affectées aux heures de prise et de sortie de travail, par le passage de plus de 100 véhicules, ce qui est susceptible d'entraîner des incidences en matière de sécurité routière, de nuisances sonores et de qualité de vie pour les riverains de la RD 660 et plus largement pour les habitants des deux communes.

Extraits, portant sur les impacts sanitaires, d'un arrêté d'autorisation pour un entrepôt de Sens :

CHAPITRE 2.7 – CONDITIONS PARTICULIERES

(...)

Article 2.7.1.2 - Prévention de la pollution sonore

L'exploitant réalise une campagne de mesures l'année suivant la mise en service des nouvelles activités. Les résultats devront être communiqués à l'UiD DREAL Nièvre/Yonne. Cette campagne de mesure devra modéliser l'impact acoustique de l'activité dans les ZER et prendre en compte l'impact de l'augmentation du trafic routier cumulé en dehors des abords du site avec la définition de points de mesures complémentaires le cas échéant (...)

Article 2.7.1.3 - Protection de la qualité de l'air

L'exploitant doit diligenter une étude par un organisme indépendant après la mise en activité du site afin de démontrer l'absence d'impact de la nouvelle activité sur la pollution de l'air du territoire. Les résultats devront être communiqués à l'UiD DREAL Nièvre/Yonne.

Preuve de l'importance sanitaire des pollutions sonore et atmosphérique liées à la présence d'entrepôts logistiques.
Sur ce dernier point, insistons : les dernières informations portant sur la qualité de l'air sont explicites, la nouvelle directive européenne qui doit être transposée d'ici décembre 2026 conduit à une baisse drastique des valeurs limites à atteindre au 1er janvier 2030 pour les principaux polluants. Elles passent en moyenne annuelle : à 20 µg/m³ pour le NO_2 (contre 40), à 20 µg/m³ pour les PM10 (contre 40) et à 10 µg/m³ pour les PM2,5 (contre 25). Bien que la qualité de l'air actuelle en France soit conforme aux normes d'aujourd'hui, (sauf pour Paris, Marseille, Montpellier, Perpignan), ce ne serait pas le cas avec les normes 2030 : les maxima des moyennes annuelles mesurées loin des sources directes de pollution en 2025 **dépassent tous les seuils à atteindre en 2030**. Et c'est pire encore près du trafic routier où le NO_2 est en moyenne 1,9 fois plus présent. **Près du trafic routier, par exemple près d'une autoroute comme la A5 et d'une voirie à fort trafic comme la D660...**
Conclusion : la France devra encore réduire ses émissions notamment de NO_2 et de PM2,5 pour être dans les clous en 2030. L'effort à fournir est important, la réduction à effectuer variant de 10 à 30% selon les secteurs.

Qui est mesure d'affirmer qu'en cas de mise en exploitation des 3, puis 4 entrepôts, les nouveaux seuils de qualité de l'air seront respectés en 2030 sur ce secteur de la CCVPO ?

6. Impact biodiversité - Impact sur l'activité agricole

L'étude faune-flore réalisée, en dépit des insuffisances pointées par la MRAe, fait ressortir des résultats conformes à ce que l'on observe habituellement sur ce type de terrains agricoles et leurs franges. Toutefois rien n'est dit sur la biodiversité du sol, qui sera irrémédiablement perdue du fait de son artificialisation massive.
Le triptyque Éviter, Réduire, Compenser, s'applique normalement après avoir fait le bilan des effets attendus et des enjeux repérés. Ici l'exercice est faussé si l'on s'en rapporte à la MRAe.

L'avis de la MRAe (pages 10, 11 et 12) sur la faiblesse des inventaires et la sous-évaluation de certains enjeux est suffisamment sévère pour inquiéter et surtout pour exiger que les recommandations formulées par la MRAe soient intégralement prises en compte.

Effets des travaux : L'impact sera massif et destructif pour toutes les espèces et pour toute la faune peu mobile, il y aura une altération biochimique des milieux (pollutions accidentelles par polluants, apports de matières en suspension) et une perturbation des espèces mobiles.

Effets permanents durant l'exploitation du site : ils seront forts pour toute la faune actuellement présente, petits mammifères (dont le rat des moisson, inscrit sur liste rouge régionale), reptiles, papillons, oiseaux nicheurs (bergeronnette printanière, alouette des champs et perdrix grise) et oiseaux hivernants, dont la population va chuter sur ce secteur du fait de la présence des entrepôts. Des chiroptères (douze espèces répertoriées) seront également impactés par la perte de nourriture (la parcelle est un corridor de transit et aussi un territoire de chasse pour ces mammifères) et perturbés par l'éclairage qui sera installé sur les bâtiments.

Nous demandons, si le projet va à son terme, qu'il respecte les prescriptions les plus fortes en matière d'éclairage, et que celui-ci soit éteint en dehors des heures de travail. Ces précautions n'empêcheront pas le nombre de chiroptères de chuter localement.

Comme il n'est bien sûr pas prévu d'éviter d'impacter, car il faudrait pour cela renoncer au projet, les mesures proposées sont, en dehors de l'évitement de la friche calcicole sèche au sud de la zone, de simples mesures de réduction, on n'en attend donc pas de conserver l'intégralité des espèces actuellement présentes sur site, ni en quantité ni en diversité.

Outre que 33 ha actuellement cultivés et producteurs de nourriture vont changer d'affectation et perdre leur caractère nourricier, ce qui représente une perte de biodiversité cultivée et surtout une perte d'autonomie alimentaire pour le territoire, l'artificialisation de ces hectares condamne l'intégralité de la microfaune du sol et fragilise grandement la survie d'espèces mobiles, mammifères et oiseaux particulièrement.

Pour compléter sur le volet agricole, le projet va supprimer 33 hectares de terres cultivées **classées à fort potentiel agronomique.** Les deux exploitations touchées par le projet vont en pâtir fortement. L'une des deux (A) est carrément menacée dans sa survie, passant sous le seuil régional de viabilité économique. La MRAe le souligne à juste titre.
La deuxième (B) va perdre 11 ha en production biologique. Ce qui est plus que fâcheux puisque la France est en dessous de l'objectif qu'elle s'est fixée de taux de SAU cultivée en bio.
La mesure d'évitement ME1 proposée, qui consiste à épargner 7 ha cultivés ne permet pas de préserver la viabilité de l'exploitation A.

Question : Sur quels critères autres que d'assurer la viabilité économique de A, puisqu'elle ne l'assure pas, cette mesure d'évitement a-t-elle été prise ? Le dossier fourni est muet sur ce point : c'est dommage.

Comme la MRAe, nous estimons que la prise en compte des enjeux agricoles est insuffisante.

7. Impact sur l'eau

Le principal est lié à l'imperméabilisation de 66,5 % des 32 ha du projet, soit plus de 21 ha : la nappe phréatique sera définitivement privée de la recharge directe par les eaux de pluie sur 21 ha. C'est beaucoup et la restitution d'une partie des eaux de pluie dans le milieu naturel (bassins...) n'a pas le même effet de recharge.

C'est d'autant plus dommageable que les communes de Bagneaux et de Villeneuve-L'Archevêque sont classées en ZRE, zone de répartition des eaux, ce qui signifie que ces communes connaissent une insuffisance chronique des ressources en eau par rapport à leurs besoins et nécessitent de ce fait une vigilance particulière.

Extrait du site des Agences de l'eau à propos des ZRE :

« Ces territoires sont quotidiennement fragiles. Dans un contexte de changement climatique où les épisodes de sécheresse se multiplient et s'intensifient, ils sont d'autant plus vulnérables. Au fil des années, les ZRE sont de plus en plus étendues : c'est un signal fort puisque les territoires présentant une "fragilité chronique" gagnent du terrain.

Les territoires classés en ZRE font l'objet de mesures particulières, afin de sécuriser l'alimentation en eau potable dédiée à l'alimentation en premier lieu, mais également pour assurer l'ensemble des activités économiques. Ainsi, les seuils de prélèvements d'eau sont abaissés. En permettant une meilleure maîtrise de la demande en eau, l'objectif est d'assurer au mieux la préservation des écosystèmes aquatiques et la conciliation des usages de la ressource. »

Dans ces conditions, il nous semble qu'assurer une recharge optimale des nappes devrait être un objectif majeur sur ces communes. Ce projet va à l'encontre de cet objectif.

Soulignons d'autre part que, en dépit des mesures prises pour réduire les pollutions dues au trafic, l'eau de pluie du site récupérée dans des bassins avant infiltration sera contaminée par des hydrocarbures, des poussières issues de l'usure des pneumatiques, ...

Assainissement : Il ne sera pas relié au réseau collectif. Un système autonome, interne au site sera mis en place. **Nous alertons sur les risques associés à ce choix, alors que le dossier lui-même définit l'enjeu lié aux eaux souterraines comme fort.** (page 63 pj.06).

Si "*toutes dispositions doivent être prises afin de prévenir le transfert de polluants vers le sous-sol",* comme l'exige la règlementation nationale, **le risque de pollution des eaux souterraines ne peut pas être exclu. C'est extrêmement préoccupant.**

8. Bilan carbone global de l'exploitation du site, transport et usage du numérique compris ?

Le dossier est lacunaire sur ce point et le pétitionnaire ne va pas vraiment au-delà du bilan carbone des bâtiments et de leur fonctionnement. Que l'on prévoie pour ces derniers une certification Breeam Excellent est certes une bonne chose, mais côté trafic induit par l'exploitation du site, le dossier n'évalue pas les émissions liées à l'intégralité des déplacements nécessaires à l'approvisionnement des entrepôts puis aux livraisons. Par ailleurs, il ne fait pas non plus d'estimation du bilan carbone lié à l'usage du numérique pour le passage et la gestion des commandes. Un comble pour des entrepôts logistiques qui reposent quasi exclusivement sur un trafic routier longues distances et des commandes reçues massivement/exclusivement par voie numérique...

Est-il nécessaire de dire qu'en l'absence d'entrepôts, les émissions de GES associées seraient nulles, que l'énergie solaire arrivant sur la surface de la parcelle continuerait de produire des calories sous forme d'aliments et que 33 ha de terres continueraient de stocker gratuitement du carbone ?

CONCLUSION

Compte-tenu des observations émises ci-dessus, l'ADENY exprime un avis défavorable sur l'ensemble des demandes déposées par TELAMON portant sur la création et l'exploitation d'un site logistique de 4 entrepôts sur les communes de Bagneaux et Villeneuve-L'Archevêque.
Pour ces mêmes raisons, nous sommes également opposés à ce que les permis de construire sollicités soient accordés.

Fait à Sens, le 21 octobre 2026