



Avril 2024 – Enquête publique
SNC Sens VG4

REPONSE AU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Sens projet VG4

Sommaire

1.	SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	5
2.	REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC	6
2.1.	EMPLOI	6
2.2.	POLLUTION DE L’AIR, GES, CHANGEMENT CLIMATIQUE	8
2.3.	TRAFIC ROUTIER	15
2.4.	BIODIVERSITE	16
2.5.	ARTIFICIALISATION	21
2.6.	TERRES AGRICOLES.....	24
2.7.	POLLUTIONS SONORES ET LUMINEUSES	25
2.8.	PAYSAGE.....	28
2.9.	DEMOCRATIE PARTICIPATIVE	32
2.10.	MOBILITES DOUCES.....	34
2.11.	EAU – PRESCRIPTIONS EAU DE PARIS	36
2.12.	RISQUES DIVERS	39
2.13.	VENTE EN LIGNE – COMMERCE LOCAL	40
2.14.	LOCALISATION DU PROJET.....	40
2.15.	DEMANTELEMENT DU SITE	41
3.	QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	42
3.1.	QUESTION 1 COMMISSAIRE ENQUETEUR : TRAFIC ROUTIER	42
3.2.	QUESTION 2 COMMISSAIRE ENQUETEUR : MOBILITES	42
3.3.	QUESTION 3 COMMISSAIRE ENQUETEUR : ETUDE PREALABLE AGRICOLE	43
3.4.	QUESTION 4 COMMISSAIRE ENQUETEUR : COMPENSATION AGRICOLE	43
3.5.	QUESTION 5 COMMISSAIRE ENQUETEUR : RECONVERSION DU BATIMENT ..	44
3.6.	QUESTION 6 COMMISSAIRE ENQUETEUR : INVESTISSEMENT	45
3.7.	QUESTION 7 COMMISSAIRE ENQUETEUR : CONCERTATION.....	45
3.8.	QUESTION 8 COMMISSAIRE ENQUETEUR : ENERGIE SOLAIRE	46

3.9.	QUESTION 9 COMMISSAIRE ENQUETEUR : CHAUFFAGE AU GAZ.....	47
3.10.	QUESTION 10 COMMISSAIRE ENQUETEUR : TRANSPORT ROUTIER ELECTRIQUE 48	
4.	CONTRIBUTION YNE.....	50
5.	COURRIER ADENY.....	51
5.1.	Contexte général : essor des zones logistiques, jusqu'à quand ?.....	51
5.1.1.	Artificialiser le moins possible.....	51
5.1.2.	Réduire notre impact climatique	51
5.1.3.	Embellir nos entrées de ville	51
5.1.4.	Réduire le trafic routier et ses nuisances	52
5.1.5.	L'Yonne dans tout cela	52
5.2.	Le dossier déposé pour cette enquête	52
5.2.1.	Peu de transparence pour ce projet en blanc.....	52
5.2.2.	Un projet en blanc qui soulève la question de son utilité	54
5.2.3.	Un projet qui fait régner l'incertitude	54
5.2.4.	Un projet en blanc qui permet d'éviter les questions gênantes.....	55
5.2.5.	Impact du bâtiment.....	55
5.2.6.	Enjeux liés au trafic PLU et impacts cumulés avec les projets GF8 et Greendev	55
5.2.7.	Etude des risques sanitaires / rejets atmosphériques	57
5.2.8.	Impact biodiversité – impact sur l'activité agricole – impact sur l'eau. 58	
5.2.9.	Bilan carbone total du site	58
6.	COURRIER DE M. et MME HINCELIN.....	59
7.	COURRIER EAU DE PARIS	65

Table des illustrations

Figure 1: Augmentation des émissions liée à l'exploitation du site VG4.....	12
Figure 2: Estimation des concentrations de polluants.....	12
Figure 3: Niveaux de concentration simulés pour deux polluants caractéristiques, en fonction de la distance aux voies pour une projet Telamon.....	14
Figure 4: Photographies du Parc Logistique des Haies Blanches du Coudray Monceaux....	20
Figure 5: Evolution des zones à urbaniser entre les documents d'urbanisme communaux et le PLUI-H	23
Figure 6: Vue 3D de la modélisation CADNAA avec les points de calculs.....	26
Figure 7: Type d'éclairage diminuant la pollution lumineuse (P.Demoulin).....	27
Figure 8: Extrait façade ouest sur les quais avec végétation	28
Figure 9: Extrait façade entrepôt et local de charge avec plantes grimpantes	29
Figure 10: façade nord entrepôt.....	29
Figure 11: Insertion paysagère du projet.....	30
Figure 12 : photographie aérienne de la ZI des Vauguilletes en 2020 (source : https://presse-evasion.fr/index.php/component/k2/22-industrie/17201-mieux-se-connaître-et-s-y-installer-l-association-des-vauguilletes-relance-la-promotion-de-ses-entreprises-a-sens).....	31
Figure 13: Localisation des deux panneaux sur site	32
Figure 14: Affichage dans les mairies à proximité de Sens.....	32
Figure 15: Parutions dans le journal	33
Figure 16 : repérage des aménagements cyclables existants et projetés - Source : CAGS février 2024	35
Figure 17: Localisation du projet par rapport au périmètre de protection de l'aqueduc de la Vanne (hachurée rouge)	37
Figure 18 : extrait du "plan d'ensemble, rayon 35 m" indice B de février 2023.....	38
Figure 19: Surface solarisable de l'entrepôt VG4.....	46
Figure 20: Habitation la plus proche du site d'étude	59
Figure 21: Répartition probable du trafic	64

1.SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

141 contributions ont été prises en compte et analysées par le commissaire enquêteur.

Sur ces 141 contributions, 72 ont été déposées anonymement, 7 sont favorables au projet et 134 défavorables au projet.

Thèmes les plus souvent abordés par le public :

Thèmes	Récurrance
Emploi	63
Trafic routier	61
Pollution de l'air	57
Biodiversité	46
Artificialisation des terres	38
Terres agricoles	36
Pollution sonore	20
Paysage	19
Démocratie participative	16

Les observations du public sont regroupées par thèmes.

La SNC VG4 répond à la synthèse réalisée par le commissaire enquêteur dans le cadre de son PV de synthèse.

La SNC VG4 répond également aux courriers de M. et Mme Hincelin, de Eau de Paris et des associations Adeny et Yonne Nature Environnement (YNE) lorsque les thématiques n'ont pas déjà synthétisées dans le PV de synthèse du commissaire enquêteur.

2. REPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1. EMPLOI



Emploi

En termes d'emploi, les promesses ne sont jamais tenues pour ce genre de projets. On parle d'emplois très peu qualifiés et sans perspectives d'évolution, dans des conditions abominables. Quoiqu'il en soit, la tendance forte à l'automatisation et à la robotisation de ces entrepôts géants aboutira logiquement à la suppression rapide de ces emplois promis.

Le projet promet des emplois. Est-ce bien réel étant donné que l'on ne connaît pas encore qui achètera cette plateforme.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Les effectifs prévisionnels annoncés dans l'étude ne sont pas des promesses de création d'emploi, mais des estimations sur la base de ratios couramment observés dans le domaine de la logistique.

La robotisation des entrepôts reste marginale ; elle affecte principalement les hubs de tri des grandes messageries et s'accompagne toujours d'un fort taux d'emploi au m². Du fait de sa conception, le projet de la SNC VG4 n'est ni une messagerie ni un entrepôt dédié au e-commerce. De ce fait, il ne sera pas destiné à être automatisé. Ses futurs utilisateurs seront des sociétés de la distribution (spécialisées ou non) ainsi que des chargeurs industriels, c'est à dire des industriels qui gèrent eux-mêmes leur logistique.

En ce qui concerne les notions d'emplois très peu qualifiés et sans perspective d'évolution, cela mérite d'être confronté à la diversité des acteurs de la logistique et donc à la diversité de leur approche salariale et de RSE.

Néanmoins, selon le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique, 76% des embauches de la Branche ont donné lieu à des contrats de travail à durée indéterminée (CDI), soit une hausse de 6 points par rapport à l'année précédente. De plus, 93% des salariés de la Branche travaillent à temps complet, soit plus de 9 salariés sur 10. Le recours au temps complet est la norme dans la majorité des secteurs du transport routier et des activités auxiliaires du transport, et s'établit au niveau plus élevé que dans le reste de l'économie, où 17,3% des postes sont à temps partiel.

Enfin, le nombre d'intérimaires en équivalents temps plein dans les entreprises de la Branche diminue de 11% en 2022. Cette baisse est largement imputable à une réduction d'un tiers du nombre d'intérimaires chez les prestataires logistiques.



Emploi

Catastrophe économique à vouloir exploiter une main d'œuvre corvéable à merci, mal payée, dans un secteur économique ne profitant qu'à l'importation et en aucun cas à l'économie locale ou à l'emploi local.

Qui dans quelques mois, années voudra encore faire ce travail ? Dans ce cas où irons nous chercher les emplois, dans les pays de l'Est comme en centre val de Loire ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le secteur économique de la logistique, pourvoyeur d'emplois, est sous-représenté à Sens, agglomération de 60 000 habitants. Le taux de chômage dans l'Yonne au quatrième trimestre 2023 s'est élevé à 7%. Cela représente sur le territoire de l'agglomération du Grand Sénonais plus de 5 000 demandeurs d'emplois, toutes catégories confondues.

Ajoutons également, toujours d'après les données de Pôle Emploi, que les métiers en lien avec l'exploitation d'un entrepôt (magasinage, opération manuelle d'assemblage, tri ou emballage ou encore manutention) figurent parmi les métiers les plus recherchés au cours des 12 derniers mois sur le territoire.

Enfin, nous pouvons préciser qu'en 2021, les salariés de la branche du transport et de la logistique ont perçu, en moyenne, une rémunération brute en équivalent temps plein de 31 593€ par an. Comparé au SMIC annuel brut de 20 814,73€, les salariés ont touché en moyenne 900€ brut supplémentaire par mois.

Par ailleurs, la logistique ne fait qu'acheminer les produits souhaités par les consommateurs. Le déficit du commerce extérieur de la France est tout autant dû à la faiblesse de nos exportations, qu'à la faiblesse de notre production industrielle de produits manufacturés. La fonction essentielle de la logistique est d'assurer la distribution et l'acheminement en temps et en heure les produits manufacturés vers leur lieu de consommation, qu'ils soient produits en France ou à l'étranger.

2.2. POLLUTION DE L'AIR, GES, CHANGEMENT CLIMATIQUE

 <p>Pollution de l'air, GES, changement climatique</p>	<p><i>Ce projet provoquera une forte augmentation de la pollution atmosphérique (due au trafic routier) aux abords d'habitations, de terrains sportifs, de crèche etc.</i></p> <p><i>Ce projet est totalement à contre-courant de toutes les recommandations et les stratégies d'adaptation et d'atténuation des conséquences du changement climatique, »</i></p> <p><i>Ce projet aura pour effet d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre.</i></p> <p><i>Le bâtiment pourrait être plus performant énergétiquement.</i></p> <p><i>Les parkings pour VL (zone d'attente) devraient être équipés de panneaux solaires</i></p> <p><i>Le pétitionnaire se refuse à aller au-delà du bilan carbone du bâtiment et de son fonctionnement.</i></p>
---	---

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Il est vrai que le projet est générateur de gaz à effet de serre. Cependant la SNC VG4 met tout en œuvre pour en réduire les émissions.

- 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 VG4 aura notamment un dallage bas carbone. Une isolation en chanvre est à ce jour étudiée en conception.

- SOBRIETE EN EXPLOITATION :

La SNC VG4 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 VG4 a prévu de mettre en œuvre les éléments suivants pour le projet VG4 :

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 :

Une pompe à chaleur est utilisée pour le chauffage du bâtiment (bureaux et locaux sociaux) et permettra de réduire la consommation en énergie concernant les postes de chauffage.

Pour ce qui est du reste des locaux, 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

Dans le cadre du dépôt des autorisations, il a été précisé que le bâtiment obtiendrait une certification BREEAM Very Good. Quelques observations du public ont interrogé sur la possibilité d'améliorer le niveau de certification.

Les équipes de Telamon ont donc retravaillé la conception du projet pour désormais s'engager à certifier le bâtiment au niveau Excellent, avec notamment des gains sur la performance énergétique globale du bâti, ou encore un suivi plus fin de la mise en service et du paramétrage des installations techniques pour garantir leur niveau de performance.

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 Mwc 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.

Le centrale photovoltaïque aura une puissance estimée de 8,3 Mwc pour une surface de 39 519 m², correspondant à la consommation de plus de 3 000 foyers par an.

En termes de CO2 cette installation permet également d'éviter environ 3 000 tonnes de CO2 annuellement.

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 règlementaires. **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. Par ailleurs, il est notable que les panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment assureront une production électrique environ 20 fois plus importante que d'éventuelles ombrières de parking pourvues de panneaux photovoltaïques : elles représenteraient une surface d'environ 2000 m² pour une puissance installée de 0,4 MWc. Nous avons donc fait le choix de privilégier l'utilisation de toute la structure bâtie pour implanter des panneaux, mais d'éviter de construire de nouvelles structures uniquement dédiées à cela.

- BILAN CARBONE

Une étude des émissions de gaz à effet de serre a été menée par le bureau d'étude spécialisé G-ON, 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.

- POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Les effets du projet sur la qualité de l'air seront principalement induits par l'augmentation du trafic routier (déplacements des employés et trafic de marchandises).

Une étude des risques sanitaires a été réalisée pour quantifier les effets de cette augmentation de trafic.

Le logiciel utilisé pour cette étude est IMPACT ADEME Version 2.0 qui utilise :

- Une base de données d'émissions unitaires et de consommation pour chaque catégorie de véhicules du parc français susceptibles d'être présents sur la voirie aujourd'hui et dans les années à venir.
- Un jeu de données sur la structure annuelle du parc français de véhicules (nombre et kilométrage moyen) de 1995 à 2025.
- L'étude a été basée sur un rayon de 2 km autour du site ce qui correspond à 9500 habitants.
- Les émissions générées ont été calculées :
 - Par le trafic actuel dans un périmètre de 2 km.

- Par le trafic généré par le site dans un rayon de 2 km. Il est important de préciser que l'étude prend en compte les projets GF8 et VG4
 - Le choix des polluants s'est basé sur le 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. Les polluants retenus sont donc : Le dioxyde de carbone
 - Le monoxyde de carbone
 - Les oxydes d'azote
 - Le dioxyde de soufre
 - Les émissions liées à l'échappement des véhicules
- Les résultats sont présentés ci-dessous :

	CO (g/j)	Nox (g/j)	Particules (g/j)	CO2 (kg/j)	SO2 (g/j)	Pb (g/j)	Cadmium (g/j)	Chrome (g/j)	Nickel (g/j)	CH4 (g/j)	N2O (g/j)	benzène (g/j)	Formaldéhyde (g/j)	1,3-butadiène (g/j)	Acétaldéhyde (g/j)
Augmentation (%) des émissions liées à l'exploitation du site dans un rayon de 2 km	12,65%	12,89%	7,27%	15,55%	15,57 %	4,55 %	0,00 %	10,00%	6,67 %	19,56 %	6,96%	9,04 %	21,90 %	23,30%	22,13 %

Figure 1: Augmentation des émissions liée à l'exploitation du site VG4

Les concentrations de polluant ont ensuite pu être estimées. Dans le 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, on trouve des données concernant les concentrations françaises moyennées des polluants réglementés.

Une étude réalisée par Airparif en 2007 à Gentilly a démontré que quel que soit le polluant considéré, les niveaux de pollution baissent lorsque l'on s'éloigne d'un axe de circulation. La diminution la plus rapide et la plus importante est observée dès les premiers mètres. Aussi, compte tenu de l'implantation du site, les valeurs « périurbain » ont été choisies.

Ces valeurs sont reprises dans le tableau ci-dessous et associées au pourcentage d'augmentation de chaque polluant calculé avec le logiciel ADEME.

	Concentration moyenne sur 2007-2009 Milieu : périurbain	Augmentation calculé dans notre étude %	Concentration finale	VTR Effets chroniques non cancérogènes (avec seuil)	ERU Effets chroniques cancérogènes (sans seuil) Toujours en µg/m³
CO (mg/m³)	1,1	12,6%	1,24	Pas de données	Pas de données
Nox (µg/m³)	29	12,9%	32,74	Pas de VTR	Pas de données
Particules 10,0 (µg/m³)	18	7,3%	19,31	Pas de VTR	Pas de données
CO ₂	Pas de données	15,6%	/	Pas de VTR	Pas de VTR
SO ₂ (µg/m³)	12,9	15,6%	14,91	Pas de VTR	Pas de données
CH ₄	Pas de données	19,6%	/	Pas de VTR	Pas de VTR
N ₂ O	Pas de données	7,0%	/	Pas de VTR	Pas de VTR
Benzène (µg/m³)	1,22	9,0%	1,33	10	2,60E-06
Plomb (ng/m³)	6,5	4,5%	6,80	900	1,20E-05
Cd (ng/m³)	0,2	0,0%	0,20	450	4,20E-03
Cr (ng/m³)	6		6,60		
Cr VI (ng/m³)	0,08	10,0%	0,08	30	4,20E-02
Ni (ng/m³)	2,6	6,7%	2,77	90	3,80E-04
Formaldéhyde (µg/m³)	3	21,9%	3,66	9	5,28E-06
1,3 Butadiène (ng/m³)	0,6	23,3%	0,74	2025	1,70E-04
Acétaldéhyde (µg/m³)	1,5	22,1%	1,83	160	2,20E-06

Figure 2: Estimation des concentrations de polluants

Enfin, le risque pour la population humaine lié à l'augmentation de la concentration des différents polluants a été évalué :

- Un effet avec seuil où la possibilité de survenue d'un effet toxique est représentée par un indice de risque IR (Concentration moyenne inhalée/Valeur toxicologique de référence). Pour l'ensemble des polluants retenus, l'IR reste inférieur à 1, ce qui signifie que la survenue d'un effet toxique apparaît peu probable
- Un effet sans seuil où un excès de risque individuel est calculé en multipliant la concentration inhalée par l'excès de risque unitaire, avec un indice ERI représentant la probabilité d'occurrence que la cible à de développer l'effet associé au polluant pendant sa vie du fait de l'exposition considérée. On considérera l'ERI par rapport à la limite de 10⁻⁵ fixée par le BRGM, au-dessus de laquelle l'excès de risque est considéré comme non acceptable. Pour l'ensemble des polluants retenus, l'ERI reste inférieure 10⁻⁵, ce qui signifie que l'excès de risque de développer un cancer est limité.

L'évaluation des risques sanitaires du projet SENS VG4 ne démontre pas d'impact significatif sur la santé de la population (riverain ou travailleur) environnante.

Le trafic routier du projet VG4, et les trafics cumulés des projets GF8, GreenDev et VG4 va inévitablement engendrer une incidence cumulative sur la qualité de l'air.

Une étude sanitaire a été réalisée en parallèle prenant en compte les projets VG4, GF8 et Green Dev (cumulant les impacts du projet Green Dev à ceux des 2 projets déjà pris en compte dans l'étude réalisée dans le cadre du projet VG4).

Cette étude présente les mêmes conclusions : *« concernant les effets chroniques et cancérigènes, l'évaluation des risques sanitaires des projets cumulés ne démontre pas d'impact significatif des projets pour la santé de la population »*. Cette étude est disponible dans le dossier soumis à enquête publique par Green'Dev pour son projet.

De plus, comme précisé ci-avant, quel que soit le polluant considéré, les niveaux de pollution baissent lorsque l'on s'éloigne d'un axe de circulation. La voie de circulation la plus empruntée est la RD606. Or, une seule maison est située à moins de 50 m de la RD606. Les graphiques suivants montrent les niveaux de concentration simulés pour trois polluants caractéristiques, en fonction de la distance aux voies.

Ainsi dans une étude réalisée dans le cadre d'un autre projet Telamon, les résultats ont montré qu'à 50 m de la voirie, les concentrations simulées étaient très proches de la pollution de fond, avec une augmentation de l'ordre de 0,5% à 2,5 % selon les graphiques suivants.

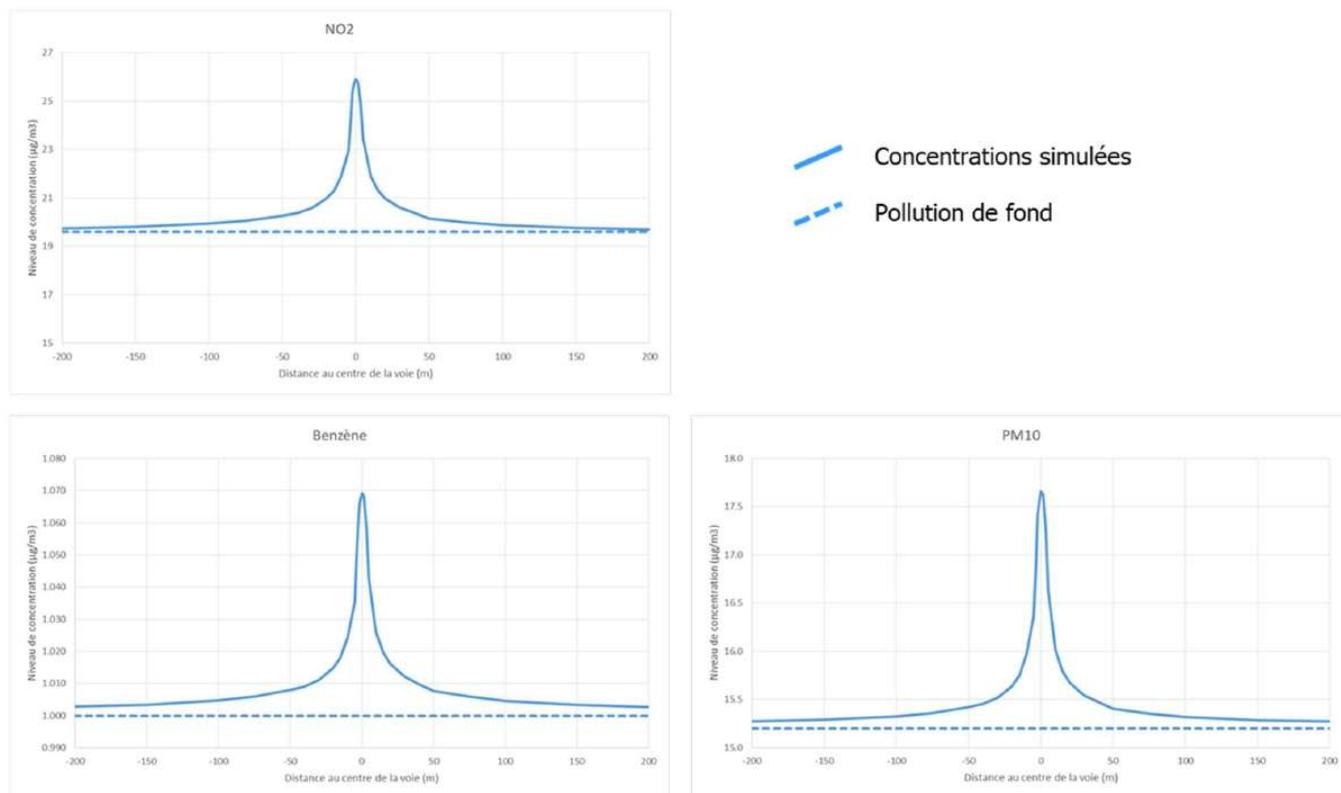


Figure 3: Niveaux de concentration simulés pour deux polluants caractéristiques, en fonction de la distance aux voies pour une projet Telamon

Ainsi pour le dioxyde d'Azote le taux de microgramme par mètre cube passe de 19,5 à 20, celui de Benzène de 1 000 à 1 005 et celui des particules fines de 15,2 à 15,4.

2.3. TRAFIC ROUTIER



Trafic routier

Le projet va générer un nouveau flux quotidien de plusieurs milliers véhicules de jour comme de nuit sur des axes routiers non adaptés aujourd'hui à cet accroissement. Nos infrastructures de circulation ne sont pas du tout adaptées à ces flux, sans compter l'explosion des coûts d'entretien de la RD606 et RD46.

Les travaux nécessaires pour redimensionner les axes, les ronds point empruntés par les poids lourds, sources de dépenses publiques à la charge de la ville donc des contribuables.

Aucun travail sur le transport avec la voie ferrée qui est collée au projet, aucune utilisation du port de Gron.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

TRAVAUX ROUTIERS ET DEPENSES PUBLIQUES

L'étude CDVIA jointe au dossier confirme que **le réseau viaire actuel permet de desservir le projet VG4 de façon satisfaisante.**

Par ailleurs, les montants des taxes d'aménagement communales et départementales, qui s'élèvent à plusieurs millions d'euros et seront supportées par le projet, pourront avantageusement être fléchés vers les travaux de rénovation ou d'amélioration de la desserte de la zone.

CONNEXION A LA VOIE FERREE

Il est vrai qu'une voie ferrée longe immédiatement la parcelle du projet, néanmoins il s'agit d'une ligne à grande vitesse, réservée exclusivement au transit d'usagers, à ce titre, aucun embranchement ne peut être envisagé. Les trains de marchandises circulent sur la voie ferrée « classique » qui dessert notamment la gare de Sens, à l'Ouest du centre-ville.

MULTIMODALITÉ :

Si une connexion directe du projet au réseau ferré s'avère impossible, nous avons tout de même poussé la réflexion de la multimodalité, comme sur tous les projets du groupe Telamon. Depuis 2018, nous développons ou avons développé 5 opérations logistiques connectées à des installations multimodales le long de l'axe Seine, représentant un total de 275 000 m². Plus de la moitié sont aujourd'hui en service.

Concernant VG4, le projet pourra bénéficier à terme du projet connexe de création d'une plateforme trimodale (Ferroviaire / Fluvial / Route) située à proximité immédiate du Port de Gron – qui assure d'ores et déjà une navette fluviale avec le port du Havre mais doit s'enrichir prochainement d'une offre ferrée.

Telamon s'est rapproché des parties prenantes à ce projet de création d'une offre de transport combiné, plus particulièrement l'Etat, la CCI et l'Agglomération du Grand Sénonais.

En l'état, les deux projets évoluent sur des temporalités différentes et il est clair qu'à sa mise en service, l'entrepôt VG4 dépendra quasi exclusivement du transport routier. En effet, le

dossier pour le contrat de plan Etat-Région concernant le développement d'une plateforme trimodale sur le port de Gron a été déposé fin 2023.

Néanmoins, **cette future plateforme offrira des synergies intéressantes pour le transport ferroviaire ou encore pour la desserte fluviale de la région francilienne.**

Car c'est en créant une offre d'accueil de logisticiens dans des entrepôts à proximité que l'on permet d'offrir une crédibilité économique à l'offre de fret alternative au « tout routier ».

2.4. BIODIVERSITE

 Biodiversité	<p><i>Cependant restons vigilant sur l'impact environnemental d'une telle implantation, et là il ne faut pas se loucher, faire le nécessaire pour vérifier que tout est possible en garantissant la pérennité des espaces Ce projet qui tue l'écosystème. Ce projet s'il est réalisé sera un désastre écologique irréparable qui ne pourra jamais être compensé par les maigres intérêts économiques.</i></p> <p><i>Aucune compensation substantielle pour la perturbation annoncée sur les chauves-souris et l'avifaune, en particulier l'alouette lulu.</i></p> <p><i>Compenser les dérangements chauves-souris et alouette lulu en mettant en place une ou des mesures compensatoires avec l'aide de la délégation de L'Yonne de la LPO BFC. 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</i></p>
--	--

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le site est aujourd'hui dévolu à l'agriculture intensive est n'est donc pas particulièrement favorable à la biodiversité. Il se caractérise par un mono habitat avec un état sanitaire des sols perturbé par l'utilisation de pesticides.

DERANGEMENTS CHAUVE SOURIS ET ALOUETTE LULU

Aucune Alouette lulu n'a été recensée sur l'aire d'étude, donc aucune Alouette lulu n'a été recensée sur l'emprise projet. Les habitats en présence ne sont pas favorables à l'espèce. Aucun dérangement ne sera donc porté à l'espèce par le projet. Cependant, l'aire d'étude abrite 2 à 3 mâles chanteurs d'Alouette des champs. Cette dernière est essentiellement victime de l'intensification agricole qui limite les capacités d'accueil. Les espaces agricoles adjacents ne sont pas à saturation et les 2-3 couples nicheurs pourront se reporter aux abords en fonction de l'assolement.

S'agissant des chauves-souris, aucune potentialité de gîte n'est présente sur l'emprise projet (plaines agricoles dépourvues de bâtis et d'arbres). Les éventuelles potentialités de gîtes arborés se situent dans le fourré de robiniers à 600 m au sud-est de l'emprise projet. Concernant les gîtes anthropiques, de faibles potentialités existent dans le bâti de la zone industrielle à l'ouest. L'analyse de l'activité acoustique montre une richesse chiroptérologique faible (7 espèces contactées) en lien direct avec le contexte agricole, en périphérie de la zone industrielle des Vauguillettes. Comme indiqué dans les conclusions de la partie dédiée dans

l'état initial « L'aire d'étude présente un faible intérêt pour les activités de chasse qui restent très localisées (lisière du bosquet rudéral) [ce dernier étant en dehors de l'emprise projet – à 600 mètres au sud-est] et liées à des phénomènes ponctuels (émergences d'insectes). ».

Le projet prévoit une structuration de ses espaces verts par la plantation de linéaires arbustifs et arborés. Cela apportera, à terme (temps de développement de la végétation), autant de supports de déplacements (ajout d'une verticalité dans le paysage), voire de chasses, dans un contexte qui en est actuellement dépourvu (plaines agricoles). Par ailleurs, les espaces verts (5 ha du projet soit 23% de son emprise) seront semés avec des mélanges prairiaux, qui feront l'objet d'une fauche raisonnée (mesure d'accompagnement MA2 « Gestion extensive des espaces végétalisés du projet »), et constitueront des zones potentielles d'alimentation pour les chauves-souris (ressources en insectes). Bien entendu, l'ensemble de ces éléments d'apparence favorables aux chauves-souris dans un contexte de plaine agricole intensive, ne pourront être employés par les chauves-souris que sous réserve d'une articulation fine avec les éclairages nocturnes de l'aménagement. A ce titre, une mesure de réduction est prévue « MR3 : Adaptation des éclairages des bâtiments et voiries de la plateforme logistique ».

Enfin, pour rappel, une compensation est réglementairement demandée lorsqu'un impact résiduel sur une espèce est jugé significatif ou suffisamment caractérisé. En l'absence d'impact sur l'Alouette lulu ou sur le cycle biologique des chauves-souris, aucune mesure compensatoire ne se justifie.

MICROFAUNE DU SOL

Les terres agricoles cultivées de façon intensive présentent une microfaune du sol réduite. Les capacités d'accueil pour la faune mobile sont aujourd'hui limitées. Dans le cadre du projet, 5 ha seront aménagés en « espace vert » avec semis de mélanges prairiaux locaux et feront l'objet d'une gestion raisonnée (fauche tardive), favorable à l'expression de la microfaune du sol. Dans la zone d'activité des Vauguilletes, de tels espaces sont actuellement observés comme secteur d'alimentation de différentes espèces d'oiseaux. S'agissant des mammifères, une mesure de réduction (MR4 « Utilisation de clôtures favorables au passage de la petite faune ») est prise pour réduire l'effet de fragmentation sur les petits mammifères.

LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES :

Surface de pleine terre : 50 580 m²
 Nombre d'arbres : 732 arbres dont 618 à haute tige
 Kilomètres de haies : 3,14 km
 Surface de bassins végétalisés : 5 449 m²
 Espace potager de 100 m²

LABEL BIODIVERCITY

Le projet VG4 disposera du label BiodiverCity. Ce label international prend en compte la biodiversité dans les projets immobiliers de construction et de rénovation.

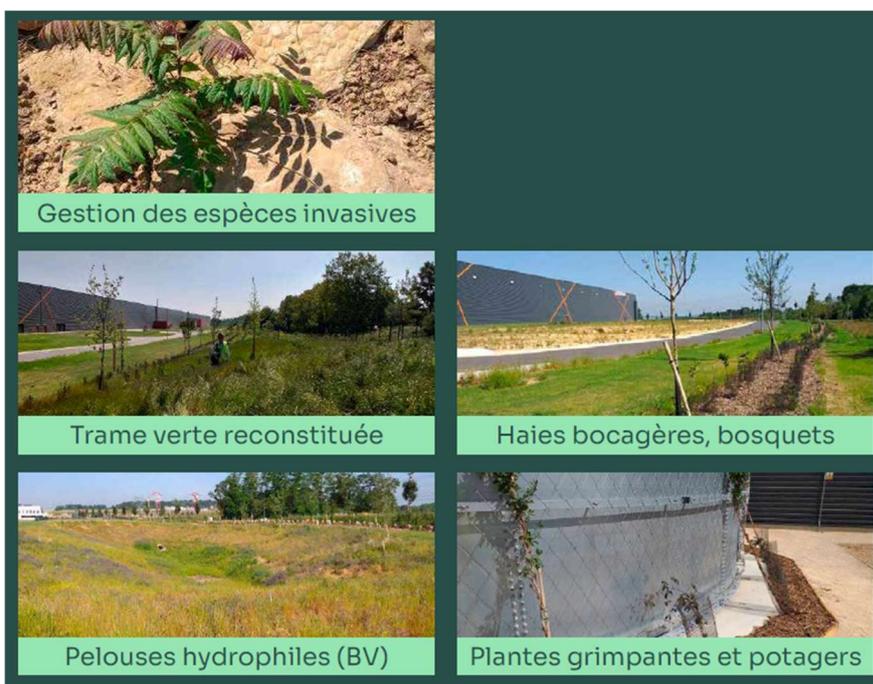
L'objectif est de promouvoir les pratiques les plus remarquables en matière de biodiversité urbaine. Un projet immobilier à haute valeur écologique se concentrera, à travers ce

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 flore sur le projet VG4 :

- 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).



Mesures mises en place pour la faune sur le projet VG4 :

- 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,



EXEMPLE DU SITE DU COUDRAY MONTCEAUX APRES PLUSIEURS ANNEES

Telamon a l'expérience de création de parcs logistiques sur des terres précédemment utilisées pour l'agriculture sur lesquels il a réussi une renaturation par la création d'habitats variés.

Avec le recul, Telamon a pu quantifier cette renaturation. Sur le site du Coudray Montceaux (en Essonne) aménagé il y a quelques années un suivi scientifique et paysager a été planifié sur le site durant plusieurs années.

Il en ressort que sur les 60 ha concernés, si 80% de la parcelle a été urbanisée, les 20% restant en pleine terre aménagés avec des espèces favorables à la biodiversité, a permis un développement notable de la biodiversité :

Ainsi, il y avait deux types d'habitats à l'origine, il y en a 11 désormais.

La flore est passée de 51 espèces en zone agricole à 220 espèces dont 160 espèces sauvages et 61 espèces plantées, soit une flore 4 fois plus riche.

Pourtant la plupart des plantes arrivées spontanément sont très communes et souvent pionnières. Il y a peu d'espèces invasives et une seule espèce rare : un petit cotonnière, espèce là encore pionnière.

Le site est devenu important pour la faune locale :

- Il y a 77% d'oiseaux en plus au passage, dont 4 fois plus d'oiseaux nicheurs (35 espèces)
- Il y a 5 fois plus de mammifères
- Une nouvelle et importante population d'amphibiens s'est installée (5 espèces dont le crapaud calamite qui avait disparu localement des campagnes cultivées intensivement,

- Et de nouveaux milieux d'accueil pour les papillons, les libellules et de nombreux insectes et autres invertébrés qui autour avaient disparu des campagnes cultivées intensivement.

Dans son étude l'écologue précise que l'espace a perdu en quantité (construction des entrepôts, des parkings, des routes) mais a gagné en qualité (diversité). Malgré son urbanisation, le site a gagné 120% de potentiel écologique.

Les photos suivantes présentent les projets développés par Telamon dans la ZAC des Haies Blanches au Coudray Montceaux (Telamon en était également l'aménageur).



Figure 4: Photographies du Parc Logistique des Haies Blanches du Coudray Monceaux

SUIVI DE LA BIODIVERSITE DANS LE TEMPS

Il est important que le futur exploitant du site soit engagé dans la même démarche que la SNC VG4 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.

2.5. ARTIFICIALISATION

 <p>Artificialisation</p>	<p><i>Non à l'artificialisation des sols et à la destruction de terres cultivables. Les parkings pourraient être souterrains pour les voitures particulières Une artificialisation indiscutable et durable des sols. Il serait évidemment nécessaire de stopper l'artificialisation des sols autour de toutes les villes »</i></p> <p><i>Notons qu'on est visiblement dans le cas concret de cette frénésie qui s'empare des promoteurs à l'approche de la mise en œuvre de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN), cela est extrêmement malsain.</i></p>
--	--

REPONSE DE LA SNC VG4 :

UN PROJET CONFORME AU PLUI

Le projet VG4 s'inscrit en zone Ua du PLUi-H approuvé en février 2023 ainsi que dans l'OAP de Sens Site A / Les Vauguilletes.

Il est précisé dans le règlement du PLUI que les zones Ua correspondent à « un secteur « activités » Ua, regroupant les zones d'activités économiques de l'agglomération ».

L'OAP du secteur demande de :

« Poursuivre l'aménagement de la zone d'activité des Vauguilletes sur sa frange Est, entre l'aqueduc et la voie ferrée. Cet aménagement devra faire l'objet d'une opération d'ensemble qui pourra toutefois être réalisée en plusieurs phases ».

Ainsi le projet VG4 est conforme au règlement du PLUI et à l'OAP créée sur la zone.

Le projet VG4 s'implante dans une zone destinée à l'urbanisation à vocation économique, même si la zone est toujours exploitée de manière agricole à ce jour.

ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE

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 pour approbation 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

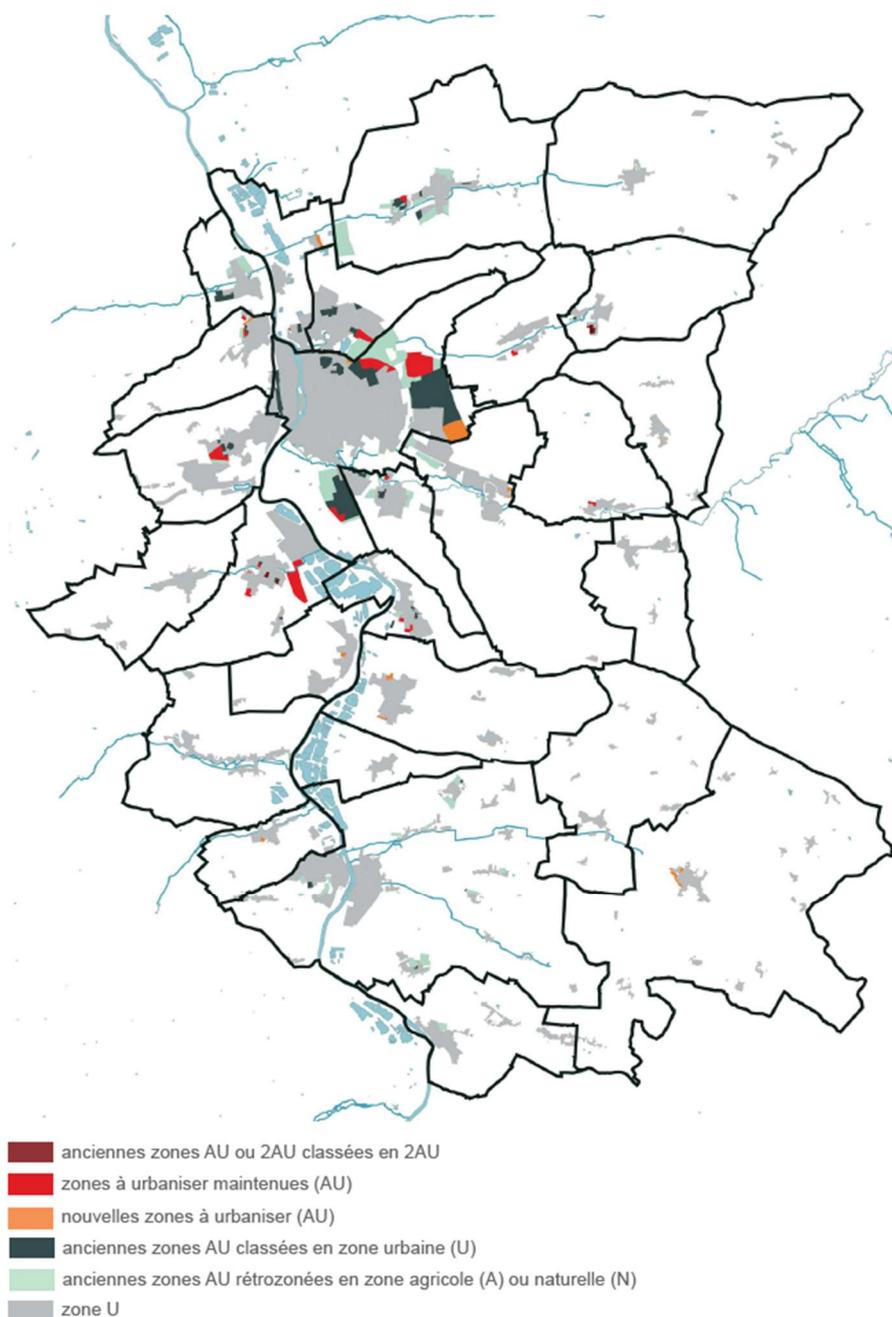


Figure 5: Evolution des zones à urbaniser entre les documents d'urbanisme communaux et le PLUI-H

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.

PARKINGS DES VOITURES PARTICULIERES

Un entrepôt de stockage est conçu pour abriter la plus grande densité possible de palettes ou de produits, généralement répartis sur des palettiers à 6 niveaux de stockage.

Les contraintes mécaniques qui en résultent sur le dallage sont énormes, de l'ordre de 24 fois plus élevées que celles s'exerçant sur un plancher d'habitation. Creuser un parking sous-terrain sous l'entrepôt imposerait donc des renforcements structurels très ouvragés et la création de poutres et planchers surdimensionnés très consommateurs de béton et d'acier.

Rappelons par ailleurs que 50 % des places de parkings VL seront perméables. A l'échelle de ce projet, le stationnement des véhicules particuliers participe donc relativement peu à l'artificialisation de la parcelle (il représente de l'ordre de 4% des surfaces étanchées).

2.6. TERRES AGRICOLES



Terres agricoles

C'est aberrant d'utiliser une terre agricole à haut potentiel agronomique destinée à nourrir les Français pour satisfaire une soif de profit.

Notre commune mérite mieux que de détruire des terres agricoles.

Nos terres agricoles disparaissent années après années en France alors que tous les scientifiques plaident pour une relocalisation d'une production alimentaire.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

D'une part, 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.

D'autre part, une étude préalable est en cours de réalisation par le bureau d'étude CETIAC. 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.

2.7. POLLUTIONS SONORES ET LUMINEUSES



Pollutions
sonores et
lumineuses

Ce projet aura pour effet d'augmenter les nuisances sonores. Certains s'inquiètent de l'augmentation des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques générées par l'augmentation du trafic PL et VL au niveau de l'échangeur RD606/RD46. L'éclairage pratiqué par ces plates-formes est de plus extrêmement nocif pour la biodiversité et la faune nocturne. Equiper les éclairages de détecteurs de présence pour diminuer les dérangements des chauves-souris et oiseaux de nuit

REPONSE TELAMON :

L'analyse des nuisances générées par le projet et la description des mesures mises en place pour les éviter ou les réduire sont le cœur de l'étude d'impact présentée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

NUISANCES SONORES :

Concernant les nuisances sonores, une étude des niveaux sonores initiaux a été réalisée sur le site. Elle donne les bases des niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété.

Elle est jointe en annexe de l'étude d'impact.

« L'ambiance sonore de l'aire d'étude est modérée à calme. Les zones plus exposées concernent les zones riveraines d'infrastructures de transport, comme le site d'étude le long de la voie ferrée.

A l'état initial, les niveaux sonores mesurés en limite de propriété et en zone à émergence réglementée respectent la réglementation. »

En complément de cette étude d'impact acoustique prévisionnel du projet dans l'environnement a été modélisée..

Les calculs d'impact acoustique ont été réalisés en 6 points en limite de propriété et 2 points au niveau des habitations les plus proche à 600m du site en zone à émergences réglementées ZER à partir des données du trafic routier généré par le projet tel que décrit dans l'étude d'impact.

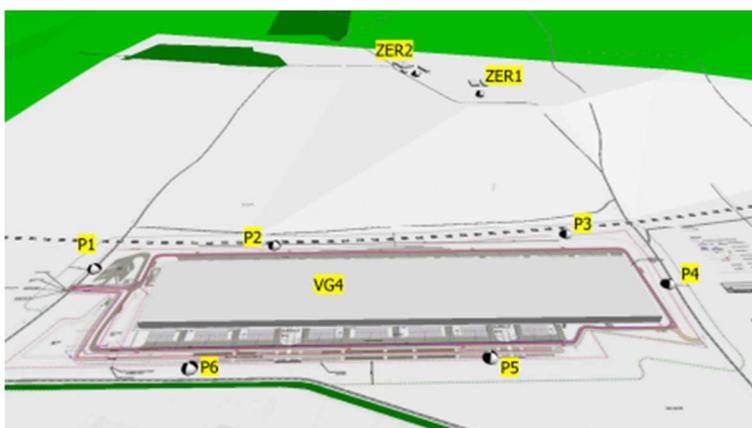


Figure 6: Vue 3D de la modélisation CADNAA avec les points de calculs

Les tableaux suivants résument les résultats des calculs d'émergence aux points de réception pour les périodes de jours et de nuit.

Période de JOUR (7h – 22h)

Résultats En dB(A)	Impact du trafic	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Objectif réglementaire
Point 1 LdP côté NORD	54.5	50.5	56.0	70.0
Point 2 LdP coté EST ligne LGV	59.0	69.0	69.5	
Point 3 LdP coté EST ligne LGV	49.0	69.0	69.0	
Point 4 LdP coté SUD	53.0	56.0	57.5	
Point 5 Ldp coté OUEST	58.0	36.0	58.0	
Point 6 Ldp coté OUEST	57.5	36.0	57.5	

* niveau de bruit ambiant = impact projet + niveau de bruit initial

Période de NUIT (22h – 7h)

Résultats En dB(A)	Impact du trafic	Niveau de bruit initial	Niveau de bruit ambiant*	Objectif réglementaire
Point 1 LdP côté NORD	53.0	42.5	53.5	60.0
Point 2 LdP coté EST ligne LGV	57.0	55.0	59.0	
Point 3 LdP coté EST ligne LGV	47.5	55.0	55.5	
Point 4 LdP coté SUD	50.5	48.0	52.5	
Point 5 Ldp coté OUEST	55.5	42.5	56.0	
Point 6 Ldp coté OUEST	55.0	42.5	55.0	

* niveau de bruit ambiant = impact projet + niveau de bruit initial

L'étude d'impact acoustique prévisionnel réalisée pour le projet VG4 à Sens (89) a permis de caractériser le niveau de bruit ambiant projeté en limite de propriété et en Zones à Emergences Réglementées, sur la base d'hypothèses de trafic aux heures de pointes et des niveaux sonores résiduels mesurés sur place.

Les objectifs réglementaires fixés à 70 dB(A) en période de jour et 60 dB(A) en période de nuit en limite de propriété sont respectés.

Les émergences en Zone d'Emergence Réglementée sont faibles, de l'ordre de 1,5 dB(A) (à comparer à 6.0 dB(A) et 4.0 dB(A) autorisés selon la période jour/nuit). L'impact au voisinage est limité, le voisinage étant éloigné à plus de 600 m du site.

Le projet est conforme à la réglementation applicable aux ICPE du 23 janvier 1997.

POLLUTION ATMOSPHERIQUE :

Une étude des incidences du projet en matière de pollution atmosphérique (et notamment du trafic routier engendré par le projet) sur la santé humaine a été présentée dans le chapitre 8 de l'étude d'impact. Cette étude prend en compte le projet VG4 et ses impacts cumulés avec le projet GF8. Ce point est également abordé au paragraphe 2.2 du présent mémoire.

ECLAIRAGE NOCTURNE :

L'éclairage artificiel nocturne engendre non seulement un important gaspillage énergétique, mais il a également des effets négatifs sur les êtres vivants. Des nombreuses espèces sont impactées (insectes, amphibiens, chauves-souris, oiseaux migrateurs...). Il constitue la seconde cause de mortalité chez les insectes après les pesticides.

Concernant l'éclairage nocturne, nous confirmons comme cela est détaillé dans l'étude d'impact que les appareils d'éclairage extérieurs seront conçus de manière à orienter la lumière vers le sol et éviter toute dispersion lumineuse vers le ciel.

De manière générale, les dispositifs d'éclairage du site devront respecter les dispositions de l' « Arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses », publié au JO le 28/12/18 par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

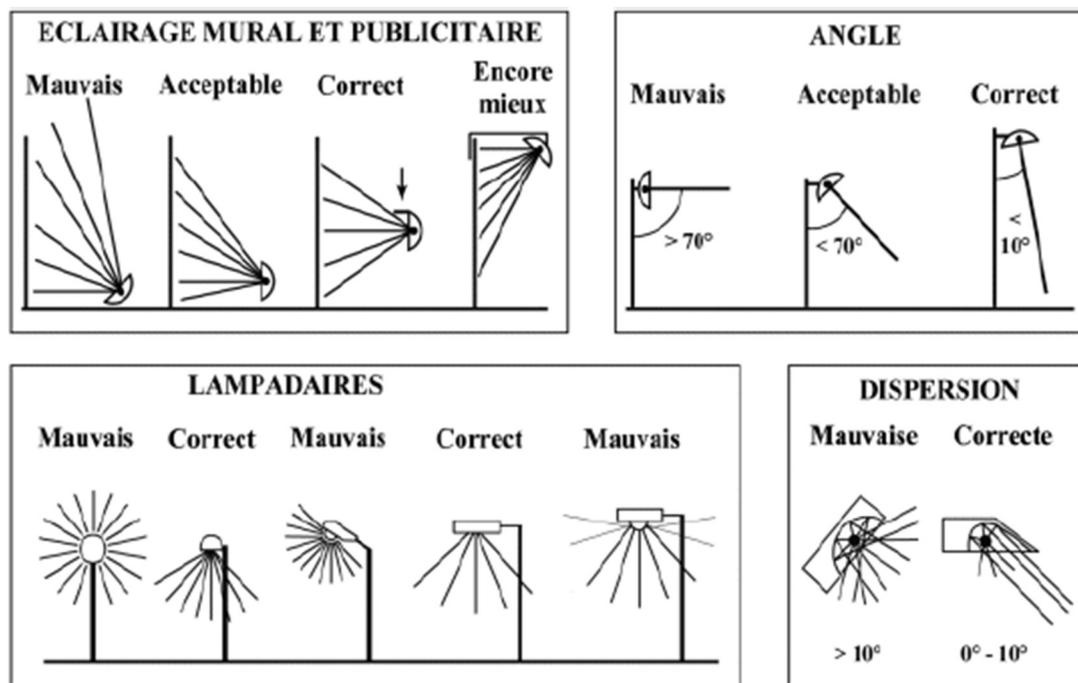


Figure 7: Type d'éclairage diminuant la pollution lumineuse (P.Demoulin)

Nous confirmons également que **l'ensemble des appareils d'éclairage extérieurs (éclairage circulations poids lourds, éclairage des quais, éclairage des circulations piétons et éclairage des parkings PL et VL) seront équipés de détecteurs de mouvement permettant l'éclairage des parties concernées uniquement en cas de besoin.**

2.8. PAYSAGE



Paysage

En termes de patrimoine, aussi bien naturel, agricole, ou de paysage, c'est une véritable bombe qui va défigurer encore un autre pan des abords de Sens, à l'encontre des orientations annoncées par le gouvernement sur l'arrêt des zones commerciales et industrielles aux abords de nos villes moyennes.

Quelle verrue sur le paysage sénonais qui sera difficilement masquable même avec une végétation sur le périmètre de l'installation.

Une construction qui fait que le sommet du bâtiment est plus haut que la tour de la cathédrale.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

INTEGRATION PAYSAGERE DU PROJET VG4

Un travail spécifique a été réalisé au niveau de la volumétrie et de la végétalisation du bâtiment pour atténuer l'impact de la dimension du projet et favoriser son intégration dans le paysage.

Le bâtiment devient lui-même support de la végétation, assurant ainsi un traitement végétal des façades et créant des ruptures visuelles pour éviter l'effet de masse et atténuer l'impact de l'étanchéification des sols.

Etant donnée l'orientation des bâtiments sur le site et en cohérence avec l'objectif de labélisation BiodiverCity recherché, les façades du bâtiment sont conçues pour intégrer au maximum la végétation au cœur du projet. Ainsi, une résille métallique se déploie sur les façades nord de l'entrepôt et de chaque local de charge, et devient support de plantes grimpantes mises en œuvre en pleine terre.

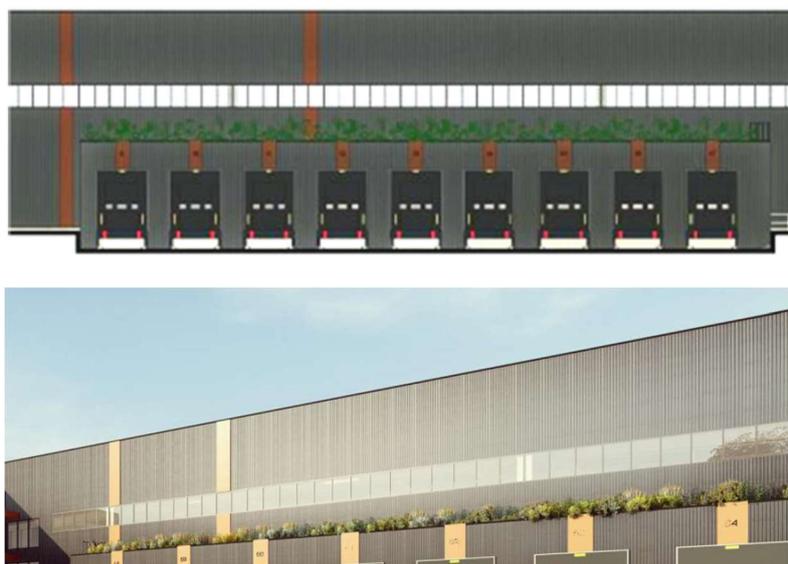


Figure 8: Extrait façade ouest sur les quais avec végétation

Par ailleurs, une attention particulière a été apportée à la façade ouest pour atténuer l'impact du bâtiment dans l'environnement. Sur la façade ouest du bâtiment, des arbustes seront plantés en partie haute des volumes des autodocks, dans des volumes de terre d'environ 1m

de hauteur, dissimulés derrière le bardage. On retrouve ainsi en façade principale des volumes de hauteurs différentes et le dessin d'une ligne végétale qui séquence la façade.

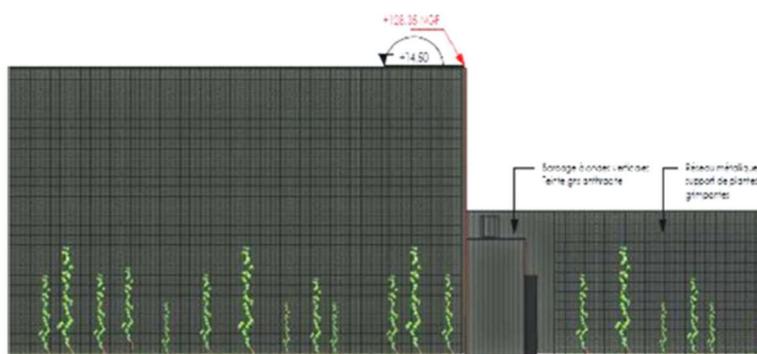


Figure 9: Extrait façade entrepôt et local de charge avec plantes grimpantes

Quatre abris deux roues et vélos sont positionnés à proximité des entrées piétonnes des bureaux. Ils sont en structure métallique de teinte gris et habillés de grillage à simple torsion en pose à 45°, servant de support pour des plantes grimpantes.



Au total 732 arbres seront plantés dont 618 arbres de haute tige ce qui est supérieur à ce que demande le PLU.



Figure 10: façade nord entrepôt

Par ailleurs, le projet s'appuie sur trois objectifs :

- Limiter la présence du bâtiment et des aires de manœuvres vis-à-vis des périphéries, et notamment en regard de la voie ferrée,
- Ménager des continuités écologiques sur toutes les périphéries, par le choix d'espèces végétales à caractère local,
- Constituer un cadre de vie agréable pour les utilisateurs du site.

Pour y parvenir, plusieurs modes de plantations ont été retenus :

- Des alignements d'arbres structurant l'entrée du site,
- Des haies bocagères, arborées et arbustives, en accompagnement des clôtures,
- Des bandes boisées sur les espaces résiduels plus larges,
- Des bosquets de baliveaux d'arbres sur les prairies mésophiles recouvrant les talus pentus,
- Des vergers de noyers, de poiriers et de pommiers,
- Un espace potager accompagné d'une haie d'arbustes à petits fruits,
- Une végétation hygrophile, arbustive et arborée, à la périphérie des bassins d'infiltration des eaux pluviales, ainsi qu'une roselière en fond de bassin,
- Des arbres aléatoires sur les îlots entre les cours camions,
- D'autres arbres aléatoires pour rompre les étendues minéralisées des parkings VL,
- Des haies étroites séparatives entre les parkings VL et les cours camions,
- Une végétation sarmenteuse ou grimpante sur les murs de plusieurs ouvrages,
- La plantation des jardinières au-dessus des portes de quai en façade ouest du bâtiment,
- Des massifs de plantes de senteurs devant les bureaux,
- En complément de la végétation, mise en place de mobiliers à caractère écologique afin de répondre aux objectifs en faveur de la biodiversité.



Figure 11: Insertion paysagère du projet

LA ZONE DES VAUGUILLETES ACTUELLES



Figure 12 : photographie aérienne de la ZI des Vauguilletes en 2020 (source : <https://presse-evasion.fr/index.php/component/k2/22-industrie/17201-mieux-se-connaître-et-s-y-installer-l-association-des-vauguilletes-relance-la-promotion-de-ses-entreprises-a-sens>)

Le projet s'implante aujourd'hui dans la continuité d'une zone industrielle bien établie, et bénéficie de son masque depuis la RD 606 à l'Ouest ainsi que de celui la LGV à l'Est. Il ne constitue pas une « entrée de ville », bien que nous pensons qu'il aura la qualité architecturale pour assumer ce statut et participer à la valorisation de la zone.

2.9. DEMOCRATIE PARTICIPATIVE



Démocratie participative

Je trouve scandaleux le peu d'informations dont nous, citoyens et habitants, disposons sur ces projets.

Peu de publicité a été faite sur ce projet. Pourquoi ne pas organiser une réunion publique pour confronter les arguments des « pour » et ceux des « contre ».

Le plus grave étant qu'il n'existe actuellement aucune information sur l'existence de cette Enquête publique.

Comment peut-on autoriser cet entrepôt logistique à un promoteur qui fait déjà la promotion de ce site depuis plusieurs mois sur son site (Photo jointe) avec une date de fin de travaux avant même que l'enquête publique et que les autorisations lui soient fournis... c'est un non-sens de respect de la procédure. Il estime déjà avoir votre aval pour se permis de construire ??? L'enquête publique ne serait-elle en fait qu'une formalité déjà.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le projet a fait l'objet des publicités obligatoires. Des notifications de l'enquête publique sont parues dans des journaux, une affiche a été posée sur le site d'étude et dans les mairies voisines.

Les deux panneaux ont été placés à deux endroits du site afin d'être visibles deux angles différents.



Figure 13: Localisation des deux panneaux sur site

Les mairies concernant par l'affichage de l'enquête publique ont été Malay le Grand, Malay le Petit, Maillot, Saligny et Sens.

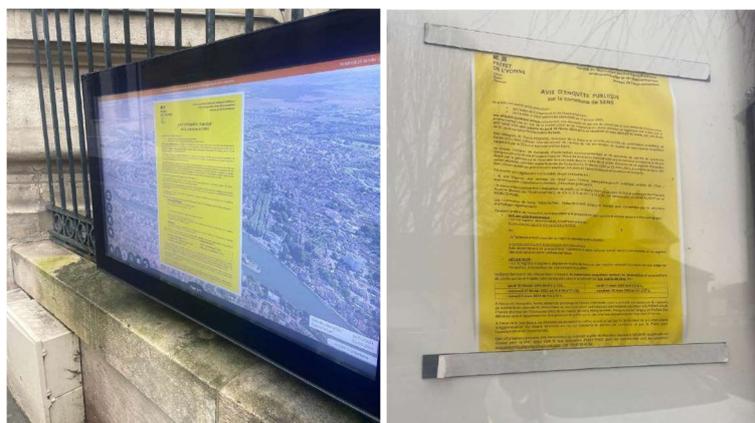


Figure 14: Affichage dans les mairies à proximité de Sens

La notification de l'enquête publique est parue dans l'Yonne Républicaine et l'Indépendant.

➔ L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET TELAMON (EX-PANHARD) PROLONGÉE



ÉCONOMIE. Logistique. Initialement programmée du 15 février au 22 mars, l'enquête publique sur le projet de plateforme logistique du groupe Telamon (ex-Panhard), dans la zone d'activités des Vauguilletes, est prolongée de sept jours, soit jusqu'au vendredi 29 mars. La prolongation a été décidée le 20 février par le commissaire enquêteur, à la suite d'une « erreur matérielle », indique la préfecture de l'Yonne, sans plus de précision. Durant cette enquête publique, toute personne intéressée peut prendre connaissance du dossier en mairie de Sens et formuler des observations, notamment sur le site internet www.registre-dematerialise.fr/5105. Outre les dates prévues dans l'arrêté préfectoral initial, le commissaire enquêteur tiendra une permanence supplémentaire en mairie de Sens, le vendredi 29 mars, de 14 à 16 heures. ■



Figure 15: Parutions dans le journal

Le nombre important de contributions témoigne d'ailleurs que le public a eu une assez bonne connaissance de l'enquête.

De plus, cette zone a été ouverte à l'urbanisation dans le cadre de la création du PLUI.

Conformément à la délibération du Conseil Communautaire n° 170629 422029 en date du 29 juin 2017, 9 réunions publiques ouvertes à toutes et tous ont eu lieu au cours desquelles les élus ont été assistés par l'agence DBW et l'agence Folléa Gautier afin de présenter trois étapes clés de l'élaboration du PLUI-H.

S'il y avait eu un désaccord franc et massif pour cette zone à l'urbanisation, l'enquête publique du PLUI en aurait fait état et le projet n'aurait pas été poursuivi par la CAGS.

Par ailleurs, Telamon a contacté le 3 avril 2024 les différentes associations s'étant manifestées au cours de l'enquête publique, dans le but de leur proposer une réunion d'échange sur le projet. Cependant, aucune n'a souhaité donner suite à cette proposition.

Concernant la commercialisation d'un entrepôt, cette dernière démarre généralement pendant les phases d'instruction des demandes d'autorisation. Nous avons néanmoins pris l'initiative d'afficher ce développement sur notre site web, ce qui nous permet de cibler les utilisateurs potentiels de manière efficace. Cette stratégie de commercialisation en amont nous permet d'éviter le lancement dit "en blanc" du bâtiment, c'est-à-dire sans utilisateur, et donc vide. De cette manière, nous pouvons donc garantir le lancement des travaux et la construction du bâtiment une fois que l'utilisateur a été identifié.

2.10. MOBILITES DOUCES



Mobilités
douces

De plus le rapport vante la présence de transport en commun mais quand on regarde les horaires des lignes dans la zone des Vauguilletes ils ne sont pas du tout en adéquation avec les tranches horaires de prise de post en 2x8 ou 3x8 en cas d'augmentation de la demande.

On peut ajouter le manque d'aménagements cyclistes avec une seule petite piste qui conduit à l'entrée du quartier des Champs Plaisants sans continuité envers les autres communes de l'agglomération et même dans Sens intra-muros.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

En matière de transport pour les futurs employés du site, nous pouvons notamment 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 VG4.
- Des places de parking seront réservées au covoiturage et une plateforme dédiée sera mise en place pour mutualiser les propositions de covoiturage

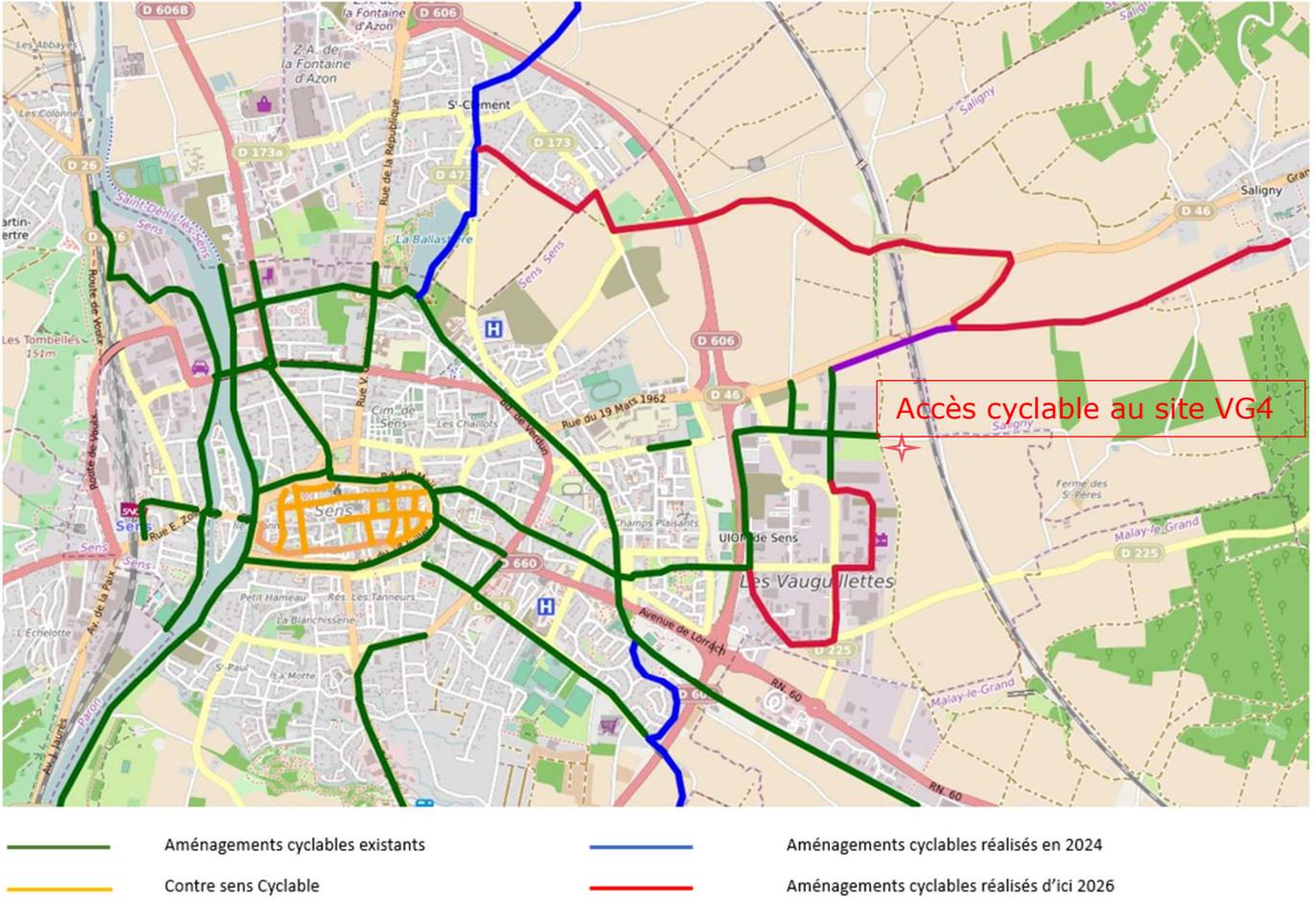


Figure 16 : repérage des aménagements cyclables existants et projetés - Source : CAGS février 2024

2.11. EAU – PRESCRIPTIONS EAU DE PARIS



Eau

Concernant l'eau, l'impact est lié à l'artificialisation de 16 hectares : la nappe phréatique sera définitivement privée de la recharge directe par les eaux de pluie. L'implantation du bassin d'orage de tamponnement et d'infiltration doit être réalisée en dehors des zones de protection de l'aqueduc de la Vanne. Ce bassin ne semble pas être implanté de manière identique selon les plans de masse espaces verts (en dehors des zones de protection de l'aqueduc) et le plan d'ensemble rayon de 35 mètres.

Une partie des places de parking est située dans la zone de protection éloignée. Le sol devra être rigoureusement étanche et l'écoulement des eaux de ruissellement devra s'effectuer dans une direction opposée à celle de l'aqueduc.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

GESTION DES EAUX PLUVIALES :

Concernant le ruissellement des eaux, la gestion des eaux pluviales sera assurée à l'échelle du site. Le choix de l'événement pluvieux retenu pour les calculs est un événement pluvieux de période de retour vicennale.

Ainsi, les dispositifs de rétention suivants seront mis en œuvre dans le cadre du projet :

- Les eaux de toiture collectées transiteront par un bassin de rétention non-étanche doté d'un volume de 6 050 m³, et implanté à l'exutoire du site d'aménagement (nord-ouest du site) ;
- Les eaux collectées au niveau des voiries lourdes et des espaces associés transiteront par un dispositif de rétention étanche d'un volume de 2 620 m³, puis après traitement par un séparateur hydrocarbure, elles transiteront par le bassin non-étanche avant rejet à l'exutoire ;
- Les eaux collectées au niveau des voiries légères et espaces associées transiteront par le bassin de rétention non-étanche de 6 050 m³. Le réseau collectant ces eaux sera équipé également d'un séparateur à hydrocarbures.

Au total, la régulation hydraulique des eaux de ruissellement sera assurée par 2 ouvrages, dont le volume global de rétention mis en œuvre à l'échelle du site s'établira à 8 670 m³.

Dans le cas de pluies courantes, les eaux ne seront pas rejetées dans le réseau public pour être acheminées vers le milieu aquatique superficiel récepteur, mais infiltrées dans le sol au niveau du bassin non-étanche pour rejoindre les eaux souterraines.

En cas d'orage exceptionnel, les eaux pluviales seront retenues sur le site par débordement des bassins dans les voiries et les espaces verts du site. En aucun cas les eaux pourront débordées sur les voiries aux alentours.

L'imperméabilisation partielle de la parcelle sera compensée par la création de bassins d'orage et d'infiltration qui permettront de collecter la totalité des eaux du projet pour les occurrences de pluies de période de retour jusqu'à 30 ans et de favoriser leur infiltration dans le sol.

Le système de gestion des eaux pluviales mis en place dans le cadre du projet permet une décantation des eaux avant infiltration dans les sols. Cette gestion des eaux permet d'infiltrer les eaux au plus près du lieu d'impact et de ne pas impacter le rechargement des nappes.

En cas d'évènement exceptionnel, les eaux du site et a fortiori les polluants seront contenus au sein du site d'étude.

PRISE EN COMPTE DES ZONES DE PROTECTION DE L'AQUEDUC DE LA VANNE

La SNC VG4 a bien conscience de la proximité de l'aqueduc de la Vanne. Des DT/DICT préalables ont été réalisées et les prescriptions liées à cette servitude ont été prises en compte.

Le plan masse espace verts du dossier PC matérialise le périmètre de protection éloigné en hachures rouges et montre que le bassin ainsi que les places de parking perméables ont été dessinés en prenant en compte les prescriptions d'éloignement.

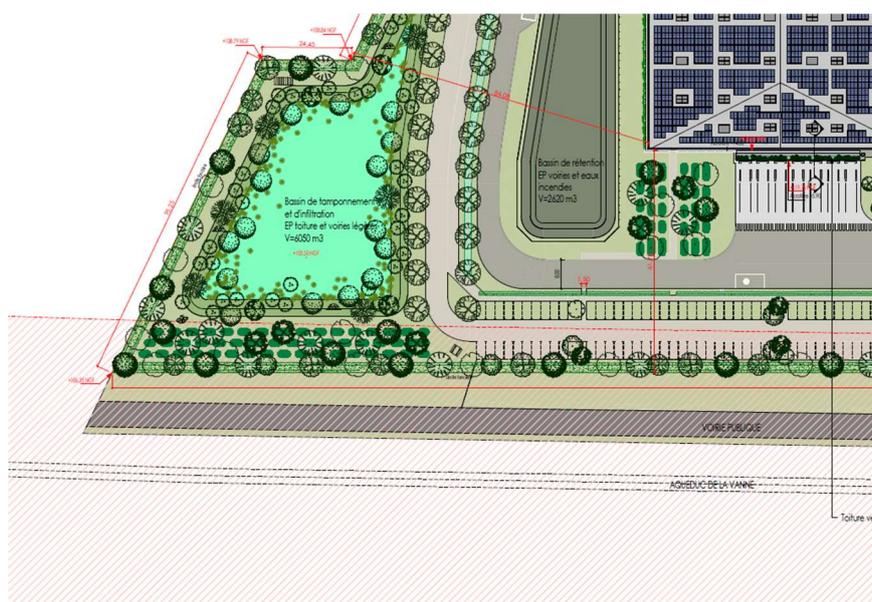


Figure 17: Localisation du projet par rapport au périmètre de protection de l'aqueduc de la Vanne (hachurée rouge)

La notice "PC4" de ce même dossier prévoit notamment :

Suivant le règlement d'urbanisme, 50 % des places de véhicules légers sont aménagées avec un revêtement perméable. Elles sont principalement positionnées à l'est du parking, hors de la zone de

de protection de l'aqueduc, et des places PMR, soit 157 places en enrobé, et 157 places en revêtement perméable.

Le « plan d'ensemble rayon 35 m » dans sa version de septembre 2022 jointe au dossier PC mis en enquête publique présente effectivement un fond de plan antérieur. Néanmoins ce même plan dans sa version corrigée, à l'indice B et daté de février 2023, est bien présent en PJ16 du DAE mis en enquête publique. Il prend également en compte le recul nécessaire par rapport au périmètre de protection de l'aqueduc de la Vanne.

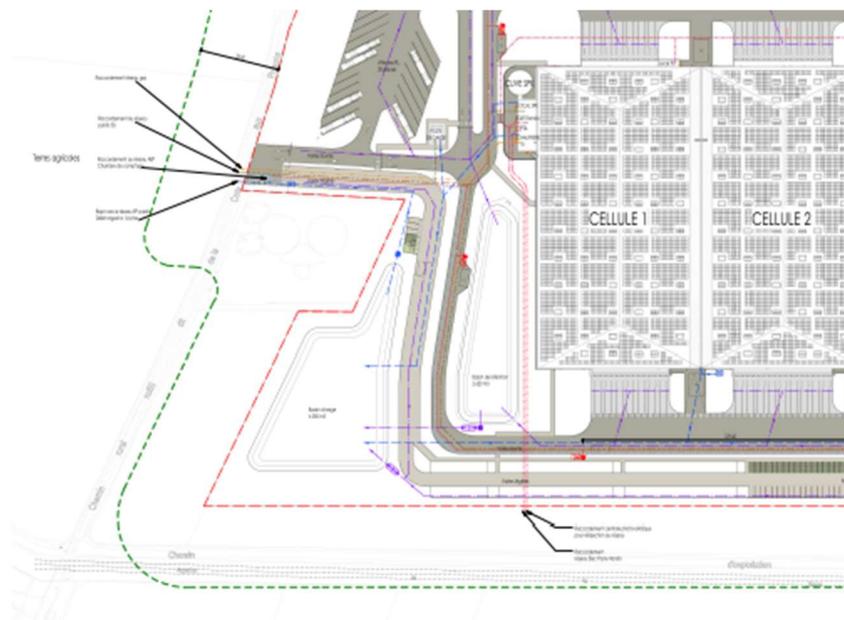


Figure 18 : extrait du "plan d'ensemble, rayon 35 m" indice B de février 2023

Nous confirmons donc que l'ensemble des prescriptions associées aux périmètres de protection de l'aqueduc sont prises en compte.

2.12. RISQUES DIVERS

 <p>Risques divers</p>	<p><i>Risque sur la santé humaine : graves préjudices des populations en termes d'odeurs et d'inhalation de produits toxiques et chimiques.</i></p> <p><i>Les risques pour la santé : stockage de produits toxiques et dangereux (aérosols, eau de javel, produits carburants..), production de déchets plastiques et d'emballages.</i></p> <p><i>Destruction d'un hameau de Saligny (Les Saints-Pères) : préjudice économique, environnemental, olfactif, visuel, corporel et sanitaire ; éclairages nocturnes intenses (points totalement esquivés par les décideurs locaux et le rapport). »</i></p> <p><i>Ruissellement des eaux.</i></p> <p><i>Une montée en charge des dispositifs de gestion des eaux pluviales avec débordement vers des secteurs vulnérables.</i></p>
---	--

REPONSE DE LA SNC VG4 :

RISQUES SUR LA SANTE HUMAINE

Les risques sur la santé humaine liés au fonctionnement de la plateforme logistique VG4 ont fait l'objet d'une étude d'incidence présentée dans le chapitre 8 de l'étude d'impact.

En situation accidentelle, les risques pour les populations voisines ont été décrits dans l'étude des dangers.

Ont été étudiées et modélisées les zones de dangers pouvant être attendues en cas d'incendie dans une cellule de stockage du site, en particulier les effets thermiques liés à l'incendie et les effets toxiques liés aux fumées.

Ces modélisations ont été réalisées pour toutes les typologies de produits pouvant être entreposés sur le site (produits combustibles courants, produits inflammables, aérosols, produits dangereux pour l'environnement, etc....).

Ces modélisations permettent de démontrer l'absence de risques pour les populations voisines et notamment pour les habitations du hameau de Saligny (Les Saint Pères).

GESTION DES EAUX

Ce point est abordé au paragraphe 2.11

2.13. VENTE EN LIGNE – COMMERCE LOCAL

 Vente en ligne – commerce local	<i>La vente en ligne en pleine expansion est un véritable désastre pour l'économie locale. Ce projet va à contre-courant de ce qu'il est urgent de faire : moins consommer.</i>
--	---

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le projet de la SNC VG4 est conçu pour répondre aux besoins de la grande distribution généraliste (les enseignes nationales bien connues), la grande distribution spécialisée (idem) ainsi que ceux que l'on désigne les chargeurs industriels, c'est à dire les industriels français ou étrangers présents en France qui souhaitent gérer eux-mêmes leur distribution de produits manufacturés. Il ne s'agit pas d'un site destiné au e-commerce, mais plutôt d'un site d'approvisionnement pour une région spécifique.

Ces sites régionaux jouent un rôle crucial dans la chaîne d'approvisionnement puisqu'ils permettent de centraliser les produits manufacturés provenant de divers industriels, qu'ils soient français ou étrangers. Une fois les produits réunis en un seul endroit, ils sont ensuite acheminés aux différents sites de distribution physique locaux. Cela permet ainsi aux entreprises d'avoir une chaîne d'approvisionnement plus fluide et plus efficace de leurs produits jusqu'aux points de vente finaux.

2.14. LOCALISATION DU PROJET

 Localisation du projet	<i>Si cette entreprise souhaite s'installer alors il existe déjà des locaux disponibles avec des quais en zone industrielle des Vauguilletes.</i>
---	---

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Dans le paysage local actuel, il n'existe pas d'offre comparable qui puisse s'adapter et répondre à la demande de locaux satisfaisant aux normes environnementales et de sécurité dans la gestion des déplacements des collaborateurs sur site. Il convient de noter également que les offres existantes se limitent à de petites surfaces (généralement moins de 10 000m²), qui s'apparentent à des locaux dit "d'activité" plus qu'à destination réellement logistique.

Les programmes développés par Telamon satisfont aux exigences les plus contraignantes en la matière et permettent de répondre à une offre insuffisante sur le territoire.

2.15. DEMANTELEMENT DU SITE



Démantèlement
du site

Risque de friche industrielle de longue durée....Il est essentiel de demander au propriétaire une garantie bancaire de financement du démembrement en cas de non-utilisation ou de faillite de l'exploitant. »

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Concernant sa déconstruction, la cessation d'activité d'une installation classée pour la protection de l'environnement telle que celle objet de la présente enquête publique 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 ont été décrites dans le chapitre 12 de l'étude d'impact. Les conditions de remise en état du site après 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.

Dans le cadre d'un usage futur du site lorsque l'installation sera mise à l'arrêt définitif, le terrain sera laissé dans un état comparable à celui de la période précédant l'exploitation de l'installation et compatible avec le règlement du document d'urbanisme en vigueur.

La Ville de Sens a émis un favorable sur ces conditions par un courrier daté du 29 juillet 2022.

Les conditions de remise en état du site seront précisées et encadrées par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter de l'établissement.

3. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1. QUESTION 1 COMMISSAIRE ENQUETEUR : TRAFIC ROUTIER

 Question Commissaire enquêteur	<p><i>1-Afin de réduire les perturbations de circulation envisagées autour du site lors des prises et des fins de service des employés, vous proposez de mettre en place une adaptation des horaires de travail du personnel.</i></p> <p><i>En phase d'exploitation le management de ces personnels sera de la responsabilité des « professionnels locataires » occupant le site.</i></p> <p><i>Comment la mise en place d'une telle mesure par SNC Sens VG4 est-elle envisageable ?</i></p>
---	--

REPONSE DE LA SNC VG4 :

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. Cette donnée pourra être reprise dans l'arrêté préfectoral ICPE si le Préfet le juge nécessaire.

3.2. QUESTION 2 COMMISSAIRE ENQUETEUR : MOBILITES

 Question Commissaire enquêteur	<p><i>2-Dans le rapport j'ai pu lire à plusieurs reprises que des discussions étaient engagées avec la CAGS sur l'offre de transport en commun, la mobilité douce et le transport multimodal</i></p> <p><i>Où en êtes-vous aujourd'hui dans ces discussions ? Existe-t-il un calendrier de mise en place de ces offres de mobilités ?</i></p>
---	---

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Cette question a été abordée aux points suivants :

- 2.3 trafic routier
- 2.10 Mobilités douces

3.3. QUESTION 3 COMMISSAIRE ENQUETEUR : ETUDE PREALABLE AGRICOLE



Question
Commissaire
enquêteur

3-Dans l'étude préalable relative à l'économie agricole jointe au dossier, vous annoncez que la poursuite de cette étude s'attachera à proposer des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation agricole collective.

En ce qui concerne la compensation agricole j'en devine les contours mais en qui concerne les mesures d'évitement et de réduction pourriez-vous préciser ce que pourraient être ces mesures ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Les mesures d'évitement et de réduction possibles sur le projet, une fois l'emprise du projet déterminée par les documents d'urbanisme, sont relativement tenues. Il est toutefois possible de maintenir en place les exploitants agricoles le plus longtemps possible avant les phases de travaux, et de réaliser certaines études préalables aux travaux en discussion avec les exploitants agricoles de façon à minimiser leur impact, notamment les fouilles archéologiques.

Des mesures de réduction consisteraient à l'intégration d'un projet agricole au sein du site du projet. S'il est peu pertinent de garder des surfaces agricoles au sein du projet (non-optimisation de la zone projet pour la logistique et risque de reporter les besoins plus loin, sur d'autres parcelles agricoles), l'aménagement du projet pourrait proposer d'accueillir un outil de transformation ou de commercialisation agricole. Un tel projet doit cependant répondre à des besoins agricoles, qui ne sont pas ressortis dans le cadre de l'étude.

3.4. QUESTION 4 COMMISSAIRE ENQUETEUR : COMPENSATION AGRICOLE



Question
Commissaire
enquêteur

4-En matière de compensation agricole l'étude jointe au dossier présente un chiffrage de la valeur ajoutée de la filière agricole sur le périmètre concerné. Cette valeur est estimée à 1052€/ha/an.

Toutefois il n'est pas précisé dans ce chiffrage le nombre d'années nécessaires pour reconstituer la valeur du potentiel économique agricole perdue après implantation du projet. Comme il n'est pas précisé la forme que pourrait prendre cette compensation agricole.

Pourriez-vous m'apporter des précisions ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le nombre d'années nécessaires pour reconstituer la valeur du potentiel économique agricole perdu sera proposé de 10 ans : 3 ans d'émergence des projets agricoles et 7 ans de retour sur investissement des projets agricoles (c'est la durée nécessaire observée en moyenne pour que les projets dans lesquels la compensation est investie permettent à leur tour de créer de la valeur ajoutée agricole).

La compensation agricole pourra prendre différente forme : versement en direct à un projet agricole collectif identifié sur le territoire, travail avec la Communauté d'Agglomération du Grand Senonais afin d'identifier des projets en cours sur leur territoire (éventuel

conventionnement) ou fléchage pour utilisation départementale si aucun projet ne peut être directement identifié (consignation à la Caisse des Dépôts et Consignation).

Des échanges ont été initiés avec la Communauté d'agglomération du Grand Senonais afin d'inscrire les mesures de compensation agricole collective dans leur réflexion territoriale et agricole. Différentes pistes ont été évoquées telles que la réhabilitation de friches ou la diversification des débouchés pour les productions locales (marché couvert de Sens, restauration collective). L'étude préalable agricole étudiera, en concertation avec les acteurs locaux, quelles sont les actions les plus pertinentes à soutenir dans le cadre de la compensation agricole collective au regard du territoire, des filières impactées par le projet et des retombées potentielles.

Il est important de préciser que ces montants de compensations agricoles s'élèvent à plusieurs centaines de milliers d'euros qui seront reversés dans un projet collectif pour le territoire.

3.5. QUESTION 5 COMMISSAIRE ENQUETEUR : RECONVERSION DU BATIMENT



Question
Commissaire
enquêteur

5-Est-il envisageable qu'un tel entrepôt dédié initialement à des activités de logistique puisse être reconverti à terme, en cas de besoin, en structure pouvant accueillir des activités industrielles ou commerciales ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment industriel de 100 000 m² environ qui a été conçu pour pouvoir y exercer une activité d'entrepôt de marchandises combustibles courantes. Il possède 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 le 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 XX^{ème} siècle qui est aujourd'hui reconvertie en un incubateur de startups, la station F. A Hambourg, la Speicherstadt a été construite au début du 20^e 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 VG4, mais souhaitons seulement mettre en lumière que les vastes espaces traditionnellement offerts par les espaces de stockage sont un atout pour leur future reconversion.

3.6. QUESTION 6 COMMISSAIRE ENQUETEUR : INVESTISSEMENT



Question
Commissaire
enquêteur

6-Dans le dossier j'ai pu lire que le Groupe TELAMON restera propriétaire du bâtiment et j'ai pu lire aussi que le Groupe procédait parfois à la vente d'immeubles construits à des investisseurs.
Pourriez-vous m'éclairer sur ce sujet ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le Groupe TELAMON est doté d'un véhicule d'investissement dénommé NAO Logistics qui est à même de se porter acquéreur de ce programme. Toutefois, on ne peut pas exclure les cas de figure dans lesquels l'utilisateur souhaiterait se porter acquéreur de l'immeuble. Enfin, on ne peut pas exclure les mutations futures de l'immeuble.

3.7. QUESTION 7 COMMISSAIRE ENQUETEUR : CONCERTATION



Question
Commissaire
enquêteur

7- Je n'ai pas trouvé dans le dossier de chapitre relatif à l'information, la communication, la concertation sur le projet en direction du public du territoire de Sens, en amont de l'enquête publique.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Conformément à la délibération du Conseil Communautaire n° 170629 422029 en date du 29 juin 2017, 9 réunions publiques ouvertes à toutes et tous ont eu lieu au cours desquelles les élus ont été assistés par l'agence DBW et l'agence Folléa Gautier afin de présenter trois étapes clés de l'élaboration du PLUi-H. C'est dans le cadre du PLUi-H que la zone a été ouverte à l'urbanisation pour un projet à vocation d'activités.

Concernant le projet VG4, il a fait l'objet de toutes les communications obligatoires liées à l'enquête publique en amont de celle-ci.

3.8. QUESTION 8 COMMISSAIRE ENQUETEUR : ENERGIE SOLAIRE



Question
Commissaire
enquêteur

8-La surface en toiture occupée par des panneaux solaires représente 39 519m². Cette surface représente-elle la surface totale solarisable de la toiture du bâtiment ?

Pourquoi ne pas envisager la pose de panneaux solaires sur les ombrières des parkings?.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

SURFACE SOLARISABLE DE L'ENTREPOT

La surface munie de capteurs solaire est bien de 39 519 m².

Cette surface correspond à près de 40 % de la surface de toiture de l'entrepôt mais à 100 % de la surface solarisable.

En effet, la mise en œuvre des panneaux respecte les règles suivantes :

- Recul de 1m des acrotères
- Règle des 1.0m autour de chaque lanterneau : APSAD D20
- Règle des bandes de 5m interdites de part et d'autre des murs Coupe Feu
- Linéaire de 30m de long maximum pour permettre l'entretien
- Refus du SDIS d'implanter des panneaux sur les cellules pouvant accueillir des liquides inflammables

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 Février 2020, comprenant les bandes M0 et les dispositifs de désenfumage.

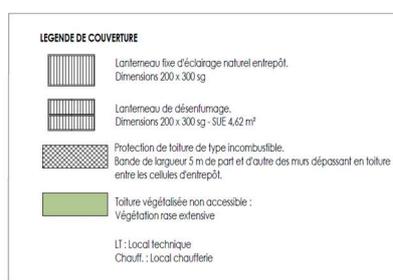
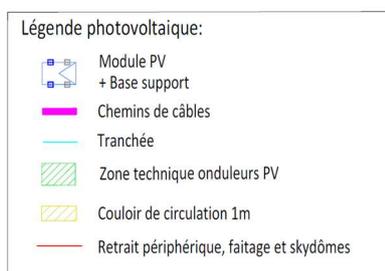
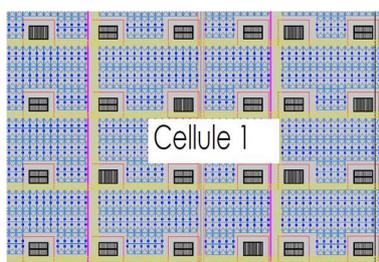


Figure 19: Surface solarisable de l'entrepôt VG4

OMBRIERES SUR PARKING

Ce point est traité au paragraphe 2.2.

3.9. QUESTION 9 COMMISSAIRE ENQUÊTEUR : CHAUFFAGE AU GAZ



Question
Commissaire
enquêteur

9- Le système de chauffage au gaz du bâtiment ne va pas dans le sens de la volonté affichée du Groupe TELEMONT de rechercher la neutralité carbone.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Une pompe à chaleur est utilisée pour le chauffage du bâtiment (bureaux et locaux sociaux) et permettra de réduire la consommation en énergie concernant les postes de chauffage.

Pour ce qui est du reste des locaux, 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.

3.10. QUESTION 10 COMMISSAIRE ENQUETEUR : TRANSPORT ROUTIER ELECTRIQUE



Question
Commissaire
enquêteur

10- Dans le cadre de la politique de RSE de TELAMON est-il envisageable à moyen terme de voir la mise en place d'un règlement intérieur du site qui n'autoriserait l'accès au site aux seuls véhicules poids-lourds à énergie électrique.

REPONSE LA SNC VG4 :

Nous ne pensons pas que la réponse unique à la problématique des émissions de GES du transport routier sera l'électrification totale à court terme de la flotte de PL actuelle. Nous pensons au contraire que la solution viendra d'une plus grande diversité de solutions de transport, et du choix du mode de transport le plus adapté à chaque situation.

Pour tenir ses objectifs de réduction des émissions, la filière logistique devra notamment accroître la part de report modal vers le fret fluvial et ferroviaire, bien adaptés pour le transport longue distance de produits pondéreux. A ce titre, le développement de la plateforme multimodale sur le port de Gron sera un atout pour notre projet.

Quand ce report modal n'est pas possible, le verdissement de la flotte de PL doit prendre le relais. Mais là encore, diverses solutions existent, avec chacune des avantages et des inconvénients.

Les poids-lourd électriques sont en forte croissance et sont principalement adaptés aux tournées finales de livraison en zone urbaine. Pour les accueillir, nous mettons en place des mesures conservatoires afin de facilement installer les bornes de recharges qui seront les plus adaptées : réserve de puissance électrique, emplacement pour installer un transformateur complémentaire, fourreaux enterrés desservant les parkings PL...

Néanmoins ces poids-lourds électriques n'ont pas encore l'autonomie suffisante pour le transport longue distance, pour lequel des solutions de motorisation en biocarburants peuvent trouver leur intérêt, malgré des facteurs d'émissions plus élevés. L'installation prochaine d'une station développant cette offre au sein même de la zone d'activité des Vauguilletes nous permettra de répondre à cette éventualité.

Enfin, la motorisation à hydrogène offre également de belles promesses, mais ne semble pas encore mature à ce stade. Toutefois l'important gisement d'énergie verte que représente notre centrale photovoltaïque en toiture pourra se révéler complémentaire du déploiement de ce type de solution.

Toutes ces options seront nécessaires pour atteindre la trajectoire de réduction des émissions des poids-lourds neufs que la Commission Européenne ambitionne de mettre en place, et qui prévoit (par rapport à 2019) :

- 45 % de réduction des émissions à compter de 2030 ;
- 65 % de réduction des émissions à compter de 2035 ;
- 90 % de réduction des émissions à compter de 2040.

Ne connaissant pas encore l'avenir, nous essayons de développer un centre logistique adaptable à chacune des options qui sont aujourd'hui sur la table, mais nous nous garderons bien de tenter d'imposer une solution unique qui ne résout qu'une partie du problème.

4. CONTRIBUTION YNE

Les thématiques traitées dans le courrier de YNE ont été synthétisées par le commissaire enquêteur et la SNC VG4 y a apporté des réponses ci-avant dans le document aux parties suivantes :

- 2.2 : Pollution de l'air, GES et changement climatique
 - o Sobriété en construction : agir pour la décarbonation de nos activités
 - o Sobriété en exploitation
 - o Parking VL et ombrières
- 2.4 : Biodiversité :
 - o Alouette Lulu
 - o Chauve-souris
 - o Eclairage nocturne
- 2.5 : Artificialisation :
 - o Parking de voitures particulières
- 2.7 : Pollutions sonores et lumineuses
- 3.10 : Question 10 du commissaire enquêteur : transport routier électrique

5. COURRIER ADENY

Les thématiques traitées dans le courrier De l'ADENY ont été synthétisées par le commissaire enquêteur et la SNC VG4 y a apporté des réponses ci-avant dans le présent document.

Les parties qui n'auraient pas été reprises par le commissaire enquêteur sont détaillées aux pages suivantes.

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

5.1.1. Artificialiser le moins possible

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.5 : Artificialisation
 - o Zéro artificialisation nette
 - o Artificialisation des sols et entrepôts



Question
ADENY

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.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Il est important de noter que les allègements fiscaux accordés aux entrepôts logistiques, tels que la réduction de la taxe foncière sur les propriétés bâties, sont, d'un part, conçus pour encourager le développement économique et d'autre part **applicables uniquement les deux premières années sur la part communale**, la part de l'agglomération et du Département ne sont, elles, pas concernées par ces allègements. Ces mesures permettent d'attirer des investissements et de créer des emplois, ce qui stimule l'économie locale à long terme en minimisant l'impact sur les recettes fiscales qui seront générées par l'entreprise exploitante pendant la durée de vie du bâtiment.

5.1.2. Réduire notre impact climatique

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.13 : Vente en ligne et commerce local
- 2.3 : Trafic routier
 - o Connexion à la voie ferrée
 - o Multimodalité

5.1.3. Embellir nos entrées de ville

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.8 Paysage
 - o Intégration du projet VG4
 - o Exemple du site du Coudray Montceaux après plusieurs années
 - o La zone des Vauguilletes actuelles

5.1.4. Réduire le trafic routier et ses nuisances

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.7 : Pollutions sonores et lumineuses
 - o Pollution atmosphérique
- 3.10 Question 10 commissaire enquêteur : transport routier électrique

5.1.5. L'Yonne dans tout cela

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.1 : Emploi

5.2. Le dossier déposé pour cette enquête

5.2.1. Peu de transparence pour ce projet en blanc



Question
ADENY

Le nombre de rubriques ICPE mises en jeu dans le DDAE est impressionnant. Cela tient au fait que TELAMON ignore pour le moment quel sera l'utilisateur du site, et qu'il se doit de mettre toutes les possibilités de stockage à disposition de ce futur utilisateur.

Le problème que cela induit pour la population est l'absence de transparence sur les activités qui auront lieu sur ce site et dans cet entrepôt immense de 10 ha. 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 plateforme logistique sans savoir précisément ce qui y transitera et donc sans pouvoir en mesurer les risques. C'est surréaliste, surtout pour une plateforme ayant de telles dimensions !

Pour tout dire, le fait que le stockage des liquides inflammables, gaz et aérosols soient limités à la cellule 10 n'est même pas de nature à rassurer quiconque, 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 inexistantes ou négligeables, sauf à connaître à l'avance la nature non préoccupante des produits stockés, ce qui n'est pas le cas.

Il est important de considérer que nous parlons ici d'un entrepôt de 10 ha situé à proximité du plus gros campus scolaire de la région BFC (Lycées Janot et Curie), d'une crèche située face aux lycées, route de Saligny et d'un institut de formation sur la zone même des Vauguilletes. Signalons aussi que la ZUP des Champs-Plaisants est toute proche, avec ses deux groupes scolaires, qu'un établissement recevant du public se

trouve à 700 mètres à l'ouest du site, il s'agit du parc de loisirs indoor FUN SPACE, juste à côté du magasin BRICOMAN. Enfin, à 500 mètres à l'est se trouve, sous les vents dominants ouest et nord-ouest (même si le porteur de projet soutient le contraire), le hameau des St-Pères.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

- MAJORATION DES IMPACTS DANS LES DOSSIERS D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE :

L'objectif d'une étude d'impact et d'une étude de danger est d'évaluer les conséquences potentielles d'une activité ou d'un projet.

Dans cette perspective, il est important de considérer le pire scénario envisageable, celui qui pourrait entraîner les impacts les plus significatifs ou les plus dommageables.

Dans le contexte du projet VG4, cela signifie prendre en compte non seulement les conditions normales de fonctionnement, mais également les situations où la quantité maximale de produits est stockée au même moment ainsi que les conditions exceptionnelles telles que les accidents ou les incidents graves.

Par conséquent, inclure le plus grand nombre de produits et les produits les plus nocifs et évaluer leurs impacts potentiels dans le pire des scénarios possibles est une pratique essentielle pour garantir une évaluation complète des risques.

En fonctionnement normal il est probable que l'entrepôt VG4 stocke une moins grande diversité de produits que décrit dans le dossier d'autorisation environnementale.

- SCENARIO INCENDIE ET RISQUES POUR LA SANTE HUMAINE :

Les risques sur la santé humaine liés au fonctionnement de la plateforme logistique VG4 ont fait l'objet d'une étude d'incidence présentée dans le chapitre 8 de l'étude d'impact.

En situation accidentelle, les risques pour les populations voisines ont été décrits dans l'étude des dangers.

Ont été étudiés et modélisés les zones de dangers pouvant être attendues en cas d'incendie dans une cellule de stockage du site : effets thermiques liés à l'incendie et effets toxiques liés aux fumées.

Ces modélisations ont été réalisées pour toutes les typologies de produits pouvant être entreposés sur le site (produits combustibles courants, produits inflammables, aérosols, produits dangereux pour l'environnement, etc....).

Ces modélisations permettent de démontrer l'absence de risques pour les populations voisines.

Précisons également que ces modélisations concernent principalement les départs d'incendie dans le cas où le système d'extinction automatique aurait été défaillant et n'aurait pas permis de maîtriser l'incendie. Ces systèmes sont testés hebdomadairement en exploitation pour en garantir l'efficacité.

- RISQUE LIE AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES :

La réglementation ICPE à laquelle est soumise notre projet vise notamment à analyser, prévenir et réduire les risques industriels liés à l'activité du site, principalement le stockage, et la manutention de produits de consommation courante, dont certains sont des produits dangereux (comme de l'alcool, des allume-feu, des sprays déodorants...).

En ce qui concerne le transport de ces mêmes marchandises, il est régi par l'arrêté du 29 mai 2009 qui impose, pour en limiter les risques, des dispositions relatives à l'emballage et l'étiquetage de ces matières ainsi qu'à la construction, l'équipement et la circulation du véhicule les transportant.

5.2.2. Un projet en blanc qui soulève la question de son utilité

 Question ADENY	Comment affirmer, sans client final connu, que sa construction 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 cette fin mars 2024 qu'il trouvera un utilisateur du site avant que les travaux ne s'achèvent ? ou bien TELAMON attendra-t-il d'avoir un client pour le construire ?
--	--

Selon la dernière étude de marché BNP Real Estate du premier trimestre 2024, le taux de vacance moyen national est de 3.2%.

Ce pourcentage faible illustre la tension persistante sur le marché des entrepôts de classe A (c'est à dire de dernière génération) avec une demande supérieure à l'offre disponible.

En ce qui concerne la commercialisation auprès des utilisateurs, celle-ci débute très majoritairement durant les phases d'instruction des demandes d'autorisations : un site sur lequel les demandes d'autorisation ne sont pas encore déposées n'est généralement pas sélectionné par les utilisateurs qui considéreront que l'aléa calendrier est trop important.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

5.2.3. Un projet qui fait régner l'incertitude

 Question ADENY	Le dossier fait néanmoins état de 530 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... Au demeurant mieux vaudrait, car Green'Dev, qui a obtenu les autorisations nécessaires à la mise en construction de son entrepôt, et qui, pour sa part, a conçu son projet pour un client bien défini, peut démarrer les travaux (tous recours purgés à cette date) et son client peut commencer son pré-recrutement. Pas sûr qu'il y aura sur le bassin d'emploi Sénonais de la main d'oeuvre peu qualifiée pour tout le monde. (Voir plus haut, paragraphe Contexte général)
--	---

REPONSE DE LA SNC VG4 :

La SNC Sens VG4 a répondu à ces interrogations aux chapitres suivants :

- 2.1 : Emploi

Question
ADENY

Qu'il y ait au final 530 salariés ou plus vraisemblablement moins, nous reprenons à notre compte la recommandation de la MRAe qui propose de réduire le nombre de places de parkings VL. En mutualiser une partie avec les entreprises riveraines tombe sous le sens, mais il semble que TELAMON n'y soit pas favorable : Voilà pourtant une mesure de réduction directe de l'artificialisation du site qui serait la bienvenue.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

La SNC VG4 propose de perméabiliser 50% des places de parkings pour réduire l'artificialisation. Un arbre sera également planté toutes les 3 places de parkings.

Les parkings sur les sites industriels ou de logistiques ne peuvent pas être mutualisés en raison de préoccupations de sécurité et de conformité réglementaire, notamment en ce qui concerne la législation ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). Ces sites sont fermés et un contrôle d'accès est réalisé par un gardien de sécurité ou un badge. La nécessité de connaître les personnes présentes sur site, et donc de contrôler l'accès et de surveiller les entrées et sorties est cruciale pour garantir la sécurité des travailleurs et des visiteurs, ainsi que pour se conformer aux normes légales en matière d'environnement et de sécurité.

5.2.4. Un projet en blanc qui permet d'éviter les questions gênantes

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.2 : Pollution de l'air, GES et changement climatique
 - o Bilan carbone
- 2.13 : Vente en ligne et commerce local

5.2.5. Impact du bâtiment

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.2 : Pollution de l'air, GES et changement climatique
 - o Certification BREEAM Excellent

5.2.6. Enjeux liés au trafic PLU et impacts cumulés avec les projets GF8 et Greendev

Question
ADENY

Nous contestons vivement la réponse faite à la MRAe par le pétitionnaire quant à son impossibilité à prendre en compte les impacts du projet GREEN'DEV pour estimer les impacts cumulés.

En effet, au moment où TELAMON répond à la MRAe, c'est-à-dire en décembre 2023 d'après ce qui est écrit sur la pj18 du DDAE (voir ci-dessous), l'enquête publique GREEN'DEV a eu lieu et le rapport du commissaire enquêteur est disponible depuis le 27 octobre 2023. L'étude d'impact de ce projet était donc parfaitement disponible pour que TELAMON s'en empare et la prenne en compte.

Et contrairement à ce qu'affirme le pétitionnaire dans le paragraphe 2.1 de son mémoire en réponse, le projet GREEN'DEV, s'il n'a pas fait l'objet d'un avis de la MRAe, n'était pas pour autant dispensé de la réalisation d'une étude d'impact. Il paraît douteux que TELAMON ne sache pas qu'un projet d'entrepôt de près de 5 ha est nécessairement soumis à étude d'impact et à enquête publique pour autorisation environnementale, lui qui monte régulièrement de tels projets.

Pour revenir à la recommandation de la MRAe (page 6/11, paragraphe 3.3), d'intégrer le projet GREEN'DEV à l'analyse des effets cumulés, TELAMON avait donc à la fois le temps et les moyens de le faire. L'incorporer à son mémoire en réponse était non seulement possible, mais nécessaire, compte-tenu que les deux projets sont voisins et se proposent de partager les mêmes accès routiers.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Il est important de préciser que La SNC VG4 n'a pas refusé de faire une étude cumulée des impacts des projets GF8, Green Dev et VG4. La SNC VG4 a seulement précisé que réglementairement, elle n'était pas obligée prendre en compte le projet Green Dev. En effet, selon l'article R122-5 du Code de l'Environnement précisant le contenu de l'étude d'impact il est précisé que :

« 4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public. »

Le projet VG4 ayant été déposé pour instruction avant le projet Green Dev, l'étude d'impact ou le document d'incidence de Green Dev n'étaient donc pas disponibles au moment de la réalisation de l'étude d'impact du projet VG4 ni au moment de son dépôt.

De plus, conformément à l'annexe 2 de l'article R 122-2 du Code de l'Environnement, un projet de logistique de 5 ha n'est pas nécessairement soumis à étude d'impact mais à la procédure dite du « cas par cas ». Ainsi, le projet GreenDev aurait très bien pu faire l'objet d'une dispense d'étude d'impact.

L'ensemble des études réalisées pour le projet VG4 a pris en compte le projet GF8 (étude sanitaire, étude trafic...).

Cependant, Telamon a tout de même réalisé une étude de trafic pour les trois projets cumulés, en prévision du développement d'une nouvelle programmation sur le foncier du projet GF8. Elle conclut favorablement quant à la capacité du réseau viaire en vue d'absorber le trafic généré par les 3 projets, et sera soumise au public dans le cadre de l'enquête publique pour ce futur projet.



Question
ADENY

Nous doutons pour notre part que le dimensionnement des voies d'accès au site depuis la D606 soit suffisant pour le surcroît de trafic envisagé, et demandons que des études complémentaires, validées par les gestionnaires des voiries concernées, soient produites par le pétitionnaire, en tenant compte de l'impact cumulé des trois projets.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

En cas de développement des 3 projets logistiques ici évoqués, nous confirmons que les voies d'accès publiques devront être modifiées : le projet GF8 a toujours explicitement présenté que la création d'un giratoire public sur la RD 46, par une Maîtrise d'Ouvrage publique, était nécessaire. Le financement de cet ouvrage sera largement couvert par les taxes

d'aménagement communales et départementales qui seront versées dans le cadre du projet GF8, a fortiori par la totalité des taxes d'aménagement des 3 projets. Dans le cadre de la création de ce giratoire, un renforcement de la structure de chaussée de la RD46 est également envisagé et pourra être financé de la même façon.

Concernant le projet VG4 objet de la présente enquête publique, l'étude CDVIA jointe au dossier confirme que le réseau viaire actuel permet de desservir le projet de façon satisfaisante.

Les gestionnaires des voiries concernées sont la CAGS, qui est également le service instructeur de notre demande de Permis de Construire, et le Conseil Départemental de l'Yonne, qui a été consulté par la CAGS dans le cadre de cette demande de Permis de Construire. Ils ont pu apprécier les études menées dans ce cadre.



Question
ADENY

CAGS, Telamon, CD89, .Que sortira-t-il de cette discussion ? Nous pensons qu'il est urgent d'attendre qu'elle aboutisse avant de donner une quelconque autorisation au projet VG4.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Comme pour la question précédente et le paragraphe 2.3, nous souhaitons rappeler que :

- Les montants des taxes d'aménagement à percevoir par les gestionnaires des voiries sur l'ensemble des projets logistique sur la zone est sans commune mesure avec le montant des travaux de voirie envisagés, **et ces travaux ne sont pas indispensables pour le projet VG4** ;
- la CAGS est le service instructeur de notre demande de Permis de Construire, et le Conseil Départemental de l'Yonne a été consulté dans le cadre de cette demande de Permis de Construire.

5.2.7. Etude des risques sanitaires / rejets atmosphériques



Question
ADENY

Nous ne comprenons pas pourquoi les chiffrages sur lesquels reposent ces conclusions sont si différentes pour VG4* et pour Green'Dev**. Qui croire ? Lesquels sont « fiables » ? Nous demandons à être éclairés sur ce point capital de santé publique. Rappelons que l'OMS pointe cette question de la pollution atmosphérique comme majeure dans la dégradation de la santé humaine, la croissance des maladies chroniques respiratoires et de certains cancers.

Nous nous permettons d'insister, car si de telles différences sont possibles, pourquoi une troisième étude ne donnerait-elle pas des résultants supérieurs, qui rendraient la (les) conclusion(s) moins « rassurante(s) » ?

REPONSE DE LA SNC VG4 :

La SNC VG4 a contacté le bureau d'étude qui a réalisé les deux études sanitaires.

Il apparaît que dans le courrier de l'ADENY, l'extrait de l'étude d'impact du projet Green Dev dont il est fait référence correspond à l'effet cumulé des 3 projets : VG4, GREENDEV et GF8 par rapport au trafic actuel. Il est donc normal que ces données soient supérieures aux émissions de VG4 seul.

Voici les hypothèses des deux études sanitaires :

VG4 : 1040 mouvements VL et 800 mouvements PL

Total des émissions générées par le site dans rayon de 2 km autour du site	2-204,98	4-424,74	111,97	2-130-319,54	54,35	0,07	0,00	0,02	0,02	67,67	142,00	2,68	55,47	18,75	30,30
--	----------	----------	--------	--------------	-------	------	------	------	------	-------	--------	------	-------	-------	-------

Green Dev : 330 mouvements VL et 260 mouvements PL

Total des émissions générées par le trafic existant dans rayon de 2 km autour du site	105,17	815,47	20,52	368 915,58	9,40	0,00	0,00	0,00	0,00	12,59	30,69	0,56	9,55	3,08	5,27
---	--------	--------	-------	------------	------	------	------	------	------	-------	-------	------	------	------	------

Nous constatons les valeurs sont cohérentes, le trafic de Green Dev générant bien moins d'émissions que celui de VG4.

5.2.8. Impact biodiversité – impact sur l'activité agricole – impact sur l'eau

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.4 : Biodiversité
 - o Dérangement chauve-souris
 - o Microfaune du sol
 - o Label biodiverscity
- 2.6 Terres agricoles
- 2.7 Pollutions sonores et lumineuses
 - o Eclairage nocturne
- 2.8 Paysage
 - o Exemple du site du Coudray Montceaux après plusieurs années
 - o Suivi de la biodiversité dans le temps
- 2.9 Risque divers
 - o Gestion des eaux
- 3.3 : Question 3 commissaire enquêteur : étude préalable agricole
- 3.4 : Question 4 commissaire enquêteur : compensation agricole

5.2.9. Bilan carbone total du site

Cette thématique a été traitée aux chapitres suivants :

- 2.2 : Pollution de l'air, GES et changement climatique
 - o Bilan carbone
- 2.13 : Vente en ligne et commerce local

6. COURRIER DE M. et MME HINCELIN



Question
M. Hincelin

Dans les différents rapports, il n'est aucunement fait état d'habitations proches de ces sites et qui seraient les premières impactées en termes de nuisances sonores et pollutions chimiques

REPONSE DE LA SNC VG4 :

- NUISANCES SONORES

Ce point a été traité au paragraphe 2.1 Pollutions sonores et lumineuses.

Une étude des niveaux sonores initiaux a été réalisée sur le site. Elle donne les bases des niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété. En complément de cette étude, une modélisation de l'impact acoustique prévisionnel du projet dans l'environnement a été réalisée. Cette étude prend en compte le fonctionnement du projet VG4 ainsi que les poids lourds et les véhicules légers circulant au niveau du projet. Ces impacts ont été calculés au niveau de l'habitation la plus proche qui est localisée à 600 m à l'est du site. Il ne s'agit pas de l'habitation de M. et Mme Hincelin, mais de l'habitation la plus proche du site, considérée réglementairement comme la plus soumise aux nuisances sonores du site en raison de sa proximité immédiate.



Figure 20: Habitation la plus proche du site d'étude

- NUISANCES ATMOSPHERIQUES :

Comme précisé précédemment une étude sanitaire a été réalisée à l'échelle des trois projets.

L'évaluation des risques sanitaires des projets cumulés ne démontre pas d'impact significatif des projets pour la santé de la population environnante.



Question
M. Hincelin

Ces projets contribueront à faire augmenter de 145 % selon dossier MRAe le trafic poids lourds sur la D 606 et sur la RD 46.

Notre habitation se situe à moins de 15 mètres de la Déviation de Sens et à 15 m de la RD 46 !!.

Cependant, ni le Département, ni La Communauté de Communes du Grand Sénonais, ni la Ville de Sens, ni les promoteurs de ces projets ne s'en inquiètent.

Plusieurs fois, nous avons déjà alerté, les services de voiries de la Commune de Sens, sur les difficultés que nous avons à sortir de la Ferme aux heures de pointe ? Qu'en sera-t-il lorsque le trafic sera augmenté de 145 %, sans compter l'augmentation du volume de bruit ambiant.

Nous sommes ainsi en droit de nous demander comment, dans la présentation de leur projet, ces groupes peuvent affirmer que les conditions de circulation sur la RD 46 et la RD 606 resteront fluide après l'addition d'une rotation d'environ plus de 2000 poids lourds plus 4000 véhicules des employés. !!

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Il semble qu'il y ait eu une incompréhension de l'étude trafic. Il est bien précisé dans l'étude trafic que « *Sur la section entre le boulevard des Noyers Pompons et le Boulevard des Vauguilletes, on observe ainsi à l'horizon du projet une évolution de trafic d'environ 140% par rapport à la situation actuelle, et de 20% par rapport à la situation de fil de l'eau après mise en service du projet voisin GF8.* ». Ce trafic comprend l'ensemble des véhicules et pas seulement les poids lourds, et ne concerne qu'un court tronçon de la RD 46, au sein de la zone industrielle des Vauguilletes.

Cependant l'impact sur la RD606 sera moindre. En cumulant les trois projets Green Dev, GF8 et VG4, l'impact sur la RD606 est de 18% pour l'ensemble des véhicules et 56% pour les poids lourds.

Outre l'augmentation de la circulation il est primordial d'analyser le fonctionnement des carrefours qui, s'ils sont saturés, génèrent des congestions sur les voies. Pour se faire les réserves de capacité des différentes entrées sont calculées. Cela représente le volume supplémentaire de trafic que peut supporter le carrefour. Si la réserve est supérieure à 20% l'écoulement est fluide, entre 0 et 20% l'écoulement est chargé et en dessous de 0%, le carrefour est saturé.

D'après l'étude trafic réalisée par la SNC VG4 comprenant les projets VG4 et GF8 (projets les plus générateurs de trafic sur la zone), les calculs de réserves de capacité prévoient une circulation fluide aux heures de pointe et des réserves de capacité suffisantes. La question du dimensionnant ne semble pas problématique dans la mesure où les trafics attendus offrent des conditions de circulations loin de la saturation.

De plus, comme développé plus avant, les pics du trafic liés aux plateformes logistiques seront décalés des horaires de pointe du matin et du soir des axes routiers alentours. La période de roulement la plus critique est la période 12h-14h où l'on peut observer une forte

demande en déplacement des employés, ainsi qu'une charge non négligeable du réseau. Ce décalage de pics d'activités des plateformes avec les heures de pointe de la circulation des véhicules légers permet d'éviter la saturation des axes routiers.



Question
M. Hincelin

La MRAe, dans sa synthèse concernant le projet VG4, recommande de compléter l'analyse des effets cumulés au regard des autres projets d'aménagement locaux du transport routier et d'étoffer l'étude acoustique et la gêne sur les bâtiments et habitations les plus proches du site..

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Il est rappelé que l'étude trafic réalisée dans le cadre du projet VG4 prend en compte les projets VG4 et GF8 qui seront les plus générateurs de trafic et qu'

en ce qui concerne les nuisances sonores, les habitations les plus proches du site ont été prises en compte. Il s'agit d'habitations localisées à 600 m à l'est du projet.



Question
M.
Hincelin

Plus surprenant encore, le groupe Télamont (ex Panhard) informe qu'afin de limiter les nuisances sonores lors de la phase d'exploitation de la plate-forme logistique, il envisagera le maintien d'un retrait des bâtiments d'au minimum de 100 mètres depuis l'axe de la RD 606 et l'aménagement d'un espace tampon avec fort retrait des bâtiments par rapport à la RD 46, entre 60 et 80 mètres environ. Il s'avère que cette distance de protection des nuisances sonores, considérée comme minimum, est 4 à 5 fois plus grande que la distance de seulement 15m qui sépare l'habitation, actuellement existante située à proximité du giratoire des Droits de l'Homme, des nuisances inhérentes à la rotation, jour et nuit d'un minimum de 6000 véhicules supplémentaires journalier !

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le bâtiment VG4 se situe à 1 km environ de la RD 606, et à près de 500 m de la RD 46. S'il est ici question du projet GF8 – **qui n'est pas l'objet de la présente enquête publique** – le retrait de 100 m par rapport à la RD 606 est imposée par la marge de recul prévue au PLU.



Question
M.
Hincelin

Il est également à noter que cette étude ne fait à aucun moment état de l'habitation située à proximité du giratoire des droits de l'homme et de ses habitants. Comment peut-on expliquer que des chapitres

entiers du projet fasse état de la protection de l'environnement sans se préoccuper à aucun moment des êtres humains vivants à proximité du giratoire des droits de l'homme et se trouvant cependant être les personnes dont la vie et l'activité économique seront les plus impactées par ces projets. La MRAe a cependant fait remarquer que des points de mesures supplémentaires devaient être faits au niveau de cette habitation. Aucune réponse ne semble cependant avoir été apportée par les porteurs des projets dans leurs études.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Le contenu de l'étude correspond aux exigences réglementaires.

La MRAE a bien recommandé davantage de points de mesures acoustiques, mais à l'Ouest et au Sud-Ouest du projet. L'habitation de M. et Mme Hincelin se situe à environ 1 km au Nord-Ouest du projet. En tout été de cause, l'habitation située à 600 m à l'Est du projet est la proche du projet et doit faire l'objet de modélisation dans le cadre réglementaire de l'étude acoustique.



Question
M. Hincelin

Par ailleurs, le projet représente une menace pour la santé de ses habitants tant au niveau de la pollution sonore que de la pollution chimique inhérente aux moteurs des véhicules concernés. Le niveau sonore maximal préconisé par l'OMS pour le sommeil, la vie au sein et à l'extérieur de l'habitation s'en trouvera largement dépassé, ce qui semble cependant contraire à la préoccupation mise en avant par l'ensemble des projets.

Concernant le risque sanitaire, la société Telamont fait état d'une étude sur l'émission de gaz d'échappement des Poids lourds transitant sur le site et conclue que les émissions de polluants n'augmentent pas de façon notable et que l'étude n'a pas démontré l'impact significatif du projet sur la santé des riverains. Or, sachant qu'un moteur diesel émet un Co de 0.32 g/km FTP, il s'avère qu'une rotation de 2000 camions conduira à une augmentation de 22.19 % de la pollution au Co, sans compter l'addition de tous les autres polluants détaillés dans l'étude d'impact sanitaire. Tout ceci représente une menace non négligeable pour la santé que les porteurs de projet semblent largement minimiser en évoquant « un impact limité sur la qualité de l'air environnant ».

REPONSE DE LA SNC VG4 :

Comme précisé précédemment une étude sanitaire a été réalisée à l'échelle des trois projets.

L'évaluation des risques sanitaires des projets cumulés ne démontre pas d'impact significatif des projets pour la santé de la population environnante.



Question
M.
Hincelin

La société Telamont, dans son projet GV8, considère la RD606 comme une barrière acoustique. De plus, elle affirme que les bruits entendus, au Sud-Ouest, ne seront pas générés par son projet mais plutôt par le trafic de la RD 606. Cependant les sociétés n'expliquent pas comment elles réalisent ces prédictions acoustiques pour arriver à conclure que la rotation de 2000 camions quotidiens se rendant sur la A19 et la A5, plus les 3000 véhicules dans les deux sens, finissent par ne pas impacter le trafic diurne et nocturne de la RD606 et par là, même, la tranquillité des riverains dont l'habitation se situe à 15m de la RD606 ! Il est à noter qu'aucune mesure de trafic n'a actuellement été faite au niveau des voies RD 46 et RD 606 en projetant l'impact du futur trafic. D'autre part, la liaison du barreau routier par la déviation Sud au niveau du Giratoire de Gron apporte encore plus de trafic à la RD 606.

La première habitation située à côté du Rond Point des Droit de l'Homme, le long de la RD 46 ET RD 606, comprend une habitation principale, un immeuble locatif et des bâtiments professionnels. Les projets TELAMONT et GREEN' DEV vont engendrer, de par leur envergure, des dommages collatéraux considérables, nuisances sonores, polluantes et économiques. Aucune étude approfondie de solutions efficaces et acceptables n'a été faite à ce jour pour en réduire les effets.

REPONSE DE LA SNC VG4 :

La SNC VG4 a fait vérifier l'impact acoustique de son projet sur les Zones à Emergence Réglementée, conformément à l'arrêté du 23 janvier 1997. L'impact du trafic de la RD606 sur le confort acoustique des occupants de la ferme de M. et Mme Hincelin n'est pas l'objet de cette étude.

Précisons par ailleurs que selon l'étude de trafic du projet, c'est principalement le tronçon de la RD 606 situé au Nord de cette ferme qui sera concerné par le trafic PL supplémentaire généré (80% du trafic généré par le projet VG4). Le tronçon passant devant la ferme ne devrait être concerné qu'à hauteur de 15% du trafic PL de VG4 :

7.COURRIER EAU DE PARIS

Cette thématique a été synthétisée par le commissaire enquêteur et la SNC VG4 y a répondu au paragraphe 2.10 du présent document.