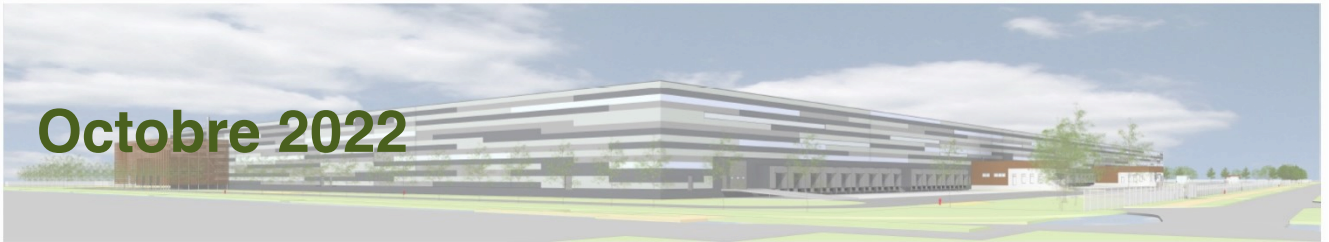


# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE



Octobre 2022



## SELP VAILOG FONTAINE

Projet BELFORT DC1

Lot n°1

Site de l'Aéroparc de Fontaine

90 150 FONTAINE

### Mémoire en réponse à la MRAE



19 Bis avenue Léon Gambetta  
92120 Montrouge

T+33 1 46 94 80 64

[www.b27.fr](http://www.b27.fr)  
[contact@b27.fr](mailto:contact@b27.fr)

**Avis délibéré de la Mission Régionale d’Autorité  
environnementale de Bourgogne-Franche-Comté sur  
le projet de création d’un bâtiment industriel  
« BELFORT DC1 » à usage d’entreposage sur le site  
de l’Aéroparc sur la commune de Fontaine (90)  
N°BFC-2022-3482**

**La MRAe réitère sa recommandation de conditionner le démarrage des travaux d’aménagement par lot (en l’occurrence ici le lot 1) à la mise en œuvre préalable des mesures compensatoires définies dans l’autorisation environnementale de la ZAC.**

L’arrêté préfectoral n°90-2020-12-02-003 signé le 2 décembre 2020 porte autorisation environnementale concernant la prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre de l’aménagement du site de l’Aéroparc de Fontaine sur les communes de Fontaine, Fosseماغne et Reppe. Il précise les mesures qui doivent être mise en œuvre par la SODEB, l’aménageur de l’Aéroparc pour éviter, réduire, compensation et accompagnement les effets de l’aménagement de l’Aéroparc sur l’environnement.

L’autorisation environnementale délivrée à la SODEB revêt aujourd’hui un caractère **définitif**.

Les mesures de compensation prévues au sein de cette autorisation applicables à l’échelle de l’ensemble de la ZAC ont été définies pour les surfaces totales impactées sur l’Aéroparc notamment celles du lot 1 au sein duquel la société SELP VAILOG FONTAINE vient s’implanter et dont l’aménagement est réalisé par la SODEB.

Comme précisé dans le courrier transmis par la SODEB à la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (voir en annexe 14 de la PJ6), un calendrier de mise en œuvre des mesures a été réalisé et devra être suivi par la SODEB.

La société SELP VAILOG FONTAINE en tant que futur exploitant du lot n°1 de l’Aéroparc, n’est pas responsable de la mise en œuvre de ces mesures, et son projet ne peut pas être conditionné par la mise en œuvre des mesures compensatoires définies dans l’autorisation environnementale de l’Aéroparc puisque ces dernières concernent l’aménagement global de l’Aéroparc et non seulement le lot n°1.

Pour information, pour le projet BELFORT DC1, la date de début de travaux est projetée à septembre 2023. Conformément au courrier de la SODEB, à cette date, les mesures suivantes seront réalisées :

- Comblir la pièce d’eau dans le giratoire RD60/RD11a,
- Eviter les stations de Trèfle strié,
- Etablir un plan de gestion globale à l’échelle de l’Aéroparc,
- Réaliser des refuges petite faune et planter des haies dans le site de l’Aéroparc,
- Suivi écologique des espaces de compensation dans et hors de l’Aéroparc,
- Réaliser des mares, des zones humides et des prairies dans le site de l’Aéroparc,

- Réaliser des prairies de compensation hors de l'Aéroparc : Etang Queue de Chat à Eloie.  
Ainsi, à la date de début des travaux du projet BELFORT DC1, les travaux de compensation réalisés par la SODEB auront été déjà exécutés en partie.

**La MRAe recommande de préciser les mesures prévues dans la mise en œuvre et le suivi par la SODEB d'un plan de gestion écologique de la ZAC, mutualisé sur les parties publiques et privées.**

Comme précisé dans l'arrêté préfectoral du 2 décembre 2020, un plan de gestion détaillant les objectifs, la fréquence, le protocole, le coût, la durée et des indicateurs devra être réalisé par la SODEB, aménageur de l'Aéroparc. Ce plan de gestion doit être réalisé à l'échelle de l'Aéroparc sur les parties publiques et privées. La SODEB a mandaté la CDC Biodiversité pour réaliser ce plan de gestion, laquelle a d'ores et déjà commencé sa mission.

Après sa réalisation, la société SELP VAILOG FONTAINE s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires à la SODEB pour la bonne réalisation de ce plan de gestion.

**La MRAe recommande d'indiquer les principales conclusions de l'étude préalable agricole produite par la SODEB et les mesures de compensation agricole éventuellement prévues.**

L'étude préalable agricole à l'échelle de l'Aéroparc a été réalisé par Agricultures et Territoires (chambre interdépartementale d'agriculture Doubs – Territoire de Belfort).

#### Les principales conclusions de l'étude préalable agricole

D'après le rapport émis en septembre 2020, le projet de développement de l'Aéroparc va avoir un effet positif sur l'économie grâce à l'implantation de nouvelles entreprises et la création d'emplois. La fréquentation de la zone étant augmentée, cela pourra générer davantage de débouchés dans les exploitations agricoles pratiquant la vente directe.

Les impacts négatifs du projet sur l'activité agricole sont les suivants :

- Le prélèvement foncier de 158 ha qui va conduire à :
  - o Une perte de production et du chiffre d'affaires global de l'activité ainsi que la perte des aides directes accordées dans le cadre de la politique agricole commune (les droits à paiement de base sont versés en fonction des hectares déclarés par les exploitants) ;
  - o La déstabilisation des exploitations freinant ainsi leur dynamisme (manque de visibilité pour réaliser des investissements agricoles afin de faire évoluer les exploitations). Une exploitation notamment risque de se retrouver en très grande difficultés car 82% de sa surface est située sur l'Aéroparc ;
  - o Le développement de surcoûts et des difficultés de fonctionnement (nécessité d'acquérir du matériel adapté, allongements de parcours, sécurisations des parcelles) ;
  - o L'accroissement des phénomènes de rétention foncière ;
- La diminution des emplois du secteur d'activité, la déstabilisation des filières et les impacts sur les entreprises agroalimentaires et les circuits courts,
- La raréfaction des terres disponibles qui limite la possibilité de confortation, d'installation et de restructuration des exploitations,

- Une possible intensification des pratiques pour les exploitants en place qui avaient basé leur système de production sur ces surfaces. Ceci aurait également pour impact une baisse des aides dans le cadre des indemnités compensatoires de handicaps naturels (ICHN). Cette aide n'est pas versée en totalité en cas de chargement en bovins à l'hectare trop important sur les surfaces fourragères de l'exploitation
- L'augmentation de la fréquentation routière sur la zone laisse pressentir le besoin à terme de nouvelles voies de circulation
- La hausse de la pression foncière dans les communes proches, pour l'urbanisation notamment, laisse envisager de nouvelles pertes foncières pour l'habitat

Tout impact sur le foncier agricole et donc la production agricole, a également un impact sur les filières amont et aval.

#### Les mesures de compensation agricole

Il n'est pas prévu d'éviter ou réduire les effets négatifs des différents projets sur l'activité agricole. L'Aéroparc a toujours eu pour vocation d'être urbanisée à terme. A l'échelle individuelle, la chambre interdépartementale d'agriculture préconise les mesures suivantes :

- Maintenir les parcelles agricoles sur le plus long terme possible avant leur emprise,
- Prévenir suffisamment tôt les exploitants lorsque des parcelles sont urbanisées, pour gérer au mieux les sorties,
- Rendre possible l'exploitation agricole des terrains non bâtis dans le cadre de leur entretien, et notamment les parcelles situées dans l'Aéroparc qui serviront pour la compensation environnementale.
- Maintenir les accès aux parcelles situées sur l'Aéroparc et alentour.

Concernant les mesures de compensation, sur la base d'un territoire d'étude de l'indemnisation fixé à la petite région agricole du Sundgau, le montant de la compensation collective lié à l'aménagement de 158 ha de terres agricoles sur l'Aéroparc est de 1 037 284 € soit 6 565 € /ha.

Ce montant devra être dirigé vers des actions permettant de conforter l'économie agricole du Territoire.

La concertation avec les acteurs locaux a permis de faire ressortir les projets en cours ou en réflexion :

#### **Des initiatives locales émergentes**

##### - Le projet agricole interdépartemental

Il a été signé en 2016 entre les DDT du Doubs et du Territoire de Belfort et la Chambre interdépartementale d'Agriculture. Le Projet Agricole Interdépartemental 25/90 se décline autour de huit objectifs majeurs :

- o Poursuivre une dynamique d'installation forte,
- o La recherche de la croissance interne,
- o Soutenir le développement de filières rémunératrices,
- o Diversifier les productions et les activités,
- o Une politique foncière volontariste et en phase avec les objectifs du PAI,
- o Poursuivre sur la voie de l'efficacité environnementale,
- o Communiquer, promouvoir l'image de l'agriculture et de ses produits,
- o Inciter à la responsabilisation et à l'implication de chaque agriculteur dans la vie, le dynamisme et les projets de son territoire.

- Un GIEE pour le Territoire de Belfort

Le GIEE (Groupement d'Intérêt Economique et Environnemental) est un collectif d'agriculteurs reconnus par l'Etat qui s'engagent dans un projet pluriannuel de modification ou de consolidation de leurs pratiques en visant à la fois des objectifs économiques, environnementaux et sociaux.

Les actions du GIEE sont déclinées en quatre objectifs :

Objectifs sur le plan économique :

- Améliorer le revenu des exploitations en augmentant la valeur ajoutée ;
- Identifier des produits et valoriser les pratiques durables en faisant émerger de nouveaux produits de proximité : steak haché, lait, fromages, ...mettant en valeur les filières régionales ;
- Développer les énergies renouvelables au sein des exploitations agricoles ;
- Réduire les intermédiaires par le développement des circuits courts (magasin ou marché de producteurs) ;

Objectifs sur le plan environnemental :

- Réduire les apports d'intrants en mettant en place le contrat de solutions (il s'agira de proposer aux exploitants à partir d'un audit, une transition de leur exploitation pour qu'ils puissent construire à dix ans un scénario solide et robuste pour leur système d'exploitation en intégrant les enjeux économiques, sociaux et environnementaux) ;
- Renforcer l'autonomie fourragère des exploitations en intégrant de nouvelles pratiques et de nouvelles cultures pour s'adapter au changement climatique ;

Objectif sur le plan social :

- Améliorer les conditions de travail au sein des sociétés agricoles et des exploitations agricoles.

- De nombreux projets en diversification agricole.

### **Propositions de mesures de compensation**

- Transformation et commercialisation des produits agricoles :

Les actions proposées viseront à créer de nouveaux débouchés, créer une nouvelle dynamique autour d'une filière existante, proposer des investissements permettant de transformer la production agricole (atelier de découpe, atelier de transformation), ou de la commercialiser (ex. magasin de producteurs), ...

- Action de compensation n° div-1 : Soutenir la mise en place du projet de pépinière maraichère
- Action de compensation n° div-2 : organiser l'activité agricole sur le site des Perches pour permettre l'activité maraichère
- Action de compensation n° div-3 : Soutenir la mise en place d'un ou plusieurs projets magasin de vente directe
- Action de compensation n° div-4 : développer une filière steak haché pour les éleveurs bovins

- Soutien au foncier agricole

La compensation collective peut également servir des projets de reconquête de terrains en friche ou de restructuration foncière.

- Action de compensation n° foncier-1 : Accompagnement à la restructuration foncière (échanges parcellaires).
- Action de compensation n° foncier-2 : La reconquête de friches, espaces boisés ou d'espaces non exploités / réouverture paysagère
- Aide à l'innovation et à l'adaptation au changement climatique :  
Les actions viseront la recherche et le développement de nouvelles variétés, de nouveaux itinéraires techniques, permettant d'améliorer la performance économique des exploitations, ou de s'adapter au changement climatique ou aux nouvelles attentes sociétales.
  - Action de compensation n° innov - 1 : soutien à l'adaptation au changement climatique
    - Soutien à l'irrigation et au stockage d'eau
    - Soutien à un investissement collectif
  - Action de compensation n° innov - 2 : le développement de l'agroforesterie
  - Action de compensation n° innov - 3 : le développement de certaines cultures.

Ces différentes mesures de compensation constituent une première liste qui pourra être amenée à évoluer.

**La MRAe recommande de proposer des aménagements limitant l'imperméabilisation (dimensionnement des voiries, traitement des parkings VL par exemple).**

Le site sera composé de 59 526,3 m<sup>2</sup> d'espaces verts soit 32 % de la surface totale du terrain.

Le projet génère un grand espace de réserve à l'Ouest du site, qui sera largement végétalisé. Elle sera traitée en prairie hydrophile afin de recréer les conditions favorables à l'épanouissement de la faune local.

Les limites Ouest et Nord sont également exploitables pour les aménagements paysagers, elles intégreront une bande arborée en lien avec la bande boisée existante en interface entre le site et la RD60.

De plus, et contrairement au précédent projet, un bassin non étanche sera présent sur site et permettra l'infiltration en partie des eaux pluviales – une infiltration de l'ensemble des eaux pluviales n'étant pas possible en raison du caractère argileux, et donc relativement imperméable, des sols de la parcelle. Pour rappel, les eaux pluviales de toitures seront tamponnées directement dans le bassin non étanche du site ; les eaux pluviales de voiries seront rejetées dans le bassin étanche du site puis traitées par un séparateur d'hydrocarbures pour être rejetées dans le bassin non étanche. Ainsi, les aménagements proposés concernant les eaux pluviales des toitures et des aires de stationnement favoriseront l'infiltration des eaux pluviales et la préservation des fonctions écologiques des sols.

Pour mémoire, la surface d'espaces verts est augmentée par rapport au précédent projet :

- Surface d'espaces verts de 51 814,7 m<sup>2</sup> soit 28,1 % en 2019
- Surfaces d'espaces verts de 59 526,3 m<sup>2</sup> soit 32 % en 2022.

Soit une augmentation de 8,7 %.

Les places de stationnement VL ont été largement diminuées :

- 534 places VL de 2,5 m de large pour 5 m de long de dimensions minimales,
- 202 places VL de 2,5 m de large pour 5 m de long de dimensions minimales.

Ainsi, le projet a limité l'imperméabilisation des sols par rapport au projet précédent. De plus, il est conforme aux exigences d'imperméabilisation de l'Aéroparc (70 % maximum d'imperméabilisation).

**La MRAe recommande de fournir des éléments sur les émissions atmosphériques du projet à une échelle plus large, intégrant les activités liées au projet, notamment le trafic de poids-lourds au niveau de la totalité de sa zone de chalandise prévisionnelle.**

Pour définir les émissions atmosphériques du projet, plusieurs études seront réalisées en phase étude et en phase chantier du site.

En phase étude, une analyse du cycle de vie du bâtiment selon les standards ISO 14040 et ISO 14044 sera réalisée. Le seuil maximal d'émission de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble du bâtiment sera de 400 kg/m<sup>2</sup>. De plus, un pré-design BREEAM Excellent sera réalisé pour définir les différents crédits visés et déterminer les mesures permettant l'atteinte du niveau Excellent. Les différents crédits permettront de diminuer les émissions de gaz à effet de serre notamment.

En phase chantier, dans le cadre de la certification BREEAM le crédit MAN03 sera visé. Les exigences BREEAM sur les émissions de CO<sub>2</sub> générées par le chantier seront intégrées à la charte de chantier. Un ingénieur environnemental viendra sur site chaque semaine afin de s'assurer que ces exigences soient bien respectées.

Pour l'estimation des émissions en phase exploitation, les émissions liées aux poids lourds et aux véhicules légers qui transiteront sur le site de la même manière que pour une infrastructure de transport les émissions de la phase d'exploitation dépendront des caractéristiques des ouvrages mais aussi des véhicules (nombre, type...) qui l'utilisent. Néanmoins, il est précisé que le trafic de poids-lourds – nettement diminué par rapport au projet précédent – sera en provenance de l'autoroute et au départ vers l'autoroute qui viendra absorber le trafic lié au projet. Les poids-lourds s'intégreront au sein d'un trafic déjà important. Au total, à une échelle globale, les incidences du projet seront donc très faibles. Nous ne connaissons en effet ni les origines ni les destinations des poids lourds qui transiteront sur le site.

Pour rappel, la société SELP VAILOG FONTAINE a pris un certain nombre d'engagements permettant de limiter les émissions de polluants atmosphériques, notamment :

- La vitesse des véhicules sera limitée à 30 km/h dans l'enceinte de l'établissement ;
- Le moteur des poids-lourds sera arrêté lors du chargement/déchargement ;
- Tout brûlage extérieur sera proscrit sur le site ;
- Les employés présents sur le site seront recrutés localement afin de réduire les émissions dues au transport.

**La MRAE recommande d'inscrire le projet dans des objectifs de performance et de sobriété énergétique ambitieux, en respectant la réglementation thermique 2020 pour les bâtiments neufs.**

Pour rappel, la réglementation thermique dans les entrepôts ne s'applique qu'à la partie bureaux/locaux sociaux.

Le projet ayant été déposé le 27 juin 2022, les textes régissant la RE2020 n'étaient pas publiés (obligation à la RE2020 à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2022). A la date du dépôt, le projet était conforme à la RT2012.

Comme précisé dans le permis de construire, dans une phase ultérieure, le projet évoluera afin de se conformer autant que possible à la RE2020.

L'ensemble du bâtiment répondra aux exigences de la certification BREEAM EXCELLENT et sera alors performant en termes d'efficacité énergétique du bâti et de la consommation énergétique, permettant ainsi de diminuer les émissions de gaz à effet de serre grâce à des systèmes optimisées et efficaces.

Pour rappel, le projet précédent visait une certification BREEAM VERY GOOD, du fait de l'évolution constructive du bâtiment vers un type de logistique généraliste, le nouveau projet visera la certification BREEAM EXCELLENT.

**La MRAE recommande d'explicitier les limites à un équipement en panneaux photovoltaïques de la toiture plus important et d'étudier l'installation de panneaux sur les parkings.**

L'objectif de la SELP VAILOG FONTAINE est de recouvrir la totalité de la toiture avec des panneaux photovoltaïques.

Le projet BELFORT DC1 intègre le maximum de panneaux photovoltaïques sur sa toiture.

Pour commencer, la toiture sera équipée de 378 lanternes ouvrants et 112 lanternes fixes soit une surface totale de 2 940 m<sup>2</sup> équivalent à 3,8 % de la toiture.

Puis, pour permettre les interventions de maintenance sur la toiture (pour les lanternes ou les panneaux photovoltaïques par exemple) :

- Des bandes de 3,5 m à 4,5 m seront laissées libres au niveau de chaque trame de 24 m,
- Des bandes de 1 m seront laissées libres hauteur de chaque exutoire.

De plus, il n'est pas autorisé d'implanter des panneaux photovoltaïques sur les bandes incombustibles de part et d'autre des murs coupe-feu.

Après déduction de ses surfaces, 100 % de la surface disponible a été équipée de panneaux photovoltaïques soit environ 45 % de la surface totale de la toiture.

Cette installation va au-delà des exigences du code de l'urbanisme qui impose aux établissements de plus de 1 000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol d'équiper les toitures ou les ombrières surplombant les aires de



stationnement, de panneaux photovoltaïques dont la surface totale doit représenter 30 % de la surface totale de la toiture de l'établissement.

**La MRAe recommande d'expliciter dans l'étude d'impact le calcul des trafics de véhicules prévus et leur répartition (itinéraires, heures sensibles – de pointe et de nuit notamment).**

L'étude d'impact est basée sur une estimation du trafic routier de 200 poids lourds par jour (400 mouvements) et 600 véhicules légers par jour (1 200 mouvements) sur la plateforme logistique.

Pour rappel, le projet précédemment prévoyait 285 poids lourds (570 mouvements) et 1 362 véhicules légers (2 724 mouvements), soit une diminution de plus de la moitié du trafic VL.

Par analogie, les parkings ont également été réduits : le personnel, le parking de stationnement a été **réduit de plus de 60 %** en passant à 202 places contre 535 places initialement ; le parking PL a également été largement réduit, avec une **diminution proche de 75 %**, passant de 115 places de stationnement à 30 places PL dans le cadre du nouveau projet et ce en raison de la rotation bien moins important des véhicules dans le cadre de stockage de palettes classiques.

Ces données de trafic résultent de l'expérience de la société SELP VAILOG FONTAINE dans le développement de plateformes logistiques. La société SELP VAILOG FONTAINE n'est pas un promoteur immobilier dont la vocation est de vendre l'immeuble dès qu'il a été construit.

SELP VAILOG FONTAINE fait partie du Groupe SEGRO ([www.segro.com](http://www.segro.com)), l'un des principaux fonds d'investissement immobilier du Royaume-Uni avec plus de 10 milliards d'euros d'actifs sous gestion durable.

SEGRO est l'un des principaux propriétaires, gestionnaires d'actifs et promoteurs d'entrepôts modernes, d'immeubles industriels légers et de centres de données, principalement concentrés dans le corridor ouest de Londres (y compris la vallée de la Tamise) et dans les grandes agglomérations de France, d'Allemagne, d'Italie et de Pologne.

SEGRO possède ou gère 6,0 millions de mètres carrés d'espace d'une valeur de plus de 10 milliards d'euros, au service de 1 200 clients issus d'un large éventail d'industries. Ses propriétés sont situées autour de grandes agglomérations et dans des plaques tournantes clés du transport dans huit pays européens, principalement au Royaume-Uni, en Allemagne, en France, en Italie et en Pologne.

SELP VAILOG FONTAINE sait par expérience pour l'avoir constaté sur l'ensemble du patrimoine logistique de SEGRO qu'il faut compter deux rotations de poids lourds par jour pour chaque porte à quai d'un entrepôt (un poids lourd en réception et un poids lourd en expédition). Il n'est matériellement pas possible sur une journée d'activité de prévoir une rotation plus importante.

L'application de ce ratio aux 95 quais de l'établissement nous conduit à un trafic PL estimé à 380 mouvements par jour.

Sur la base de cette même expérience, la surface plancher de l'établissement a amené la SELP VAILOG FONTAINE à estimer la présence de 600 employés (200 personnes sur 3 équipes) sur ce site représentant 1200 mouvements de véhicules légers par jour au maximum. Le travail en 3 équipes est une hypothèse majorante, il est donc plausible que le trafic soit inférieur à cette hypothèse – et ce

d'autant que tous les employés ne se rendront pas nécessairement sur leur lieu de travail au moyen d'une voiture individuelle.

L'objectif de la société SELP VAILOG FRANCE est d'étudier le cas majorant afin de ne procéder à aucune sous-évaluation : fonctionnement en 24h/24 en 3 équipes de 200 personnes, ainsi que l'hypothèse d'un véhicule léger par employé. Dans la mesure du possible, le fonctionnement se fera de jour sur 2 équipes, soit 400 employés.

De plus, toutes les mesures seront prises pour favoriser l'utilisation des modes de transports en commun, modes doux ainsi que le covoiturage. Il est donc probable que le trafic soit **nettement inférieur** à l'hypothèse de 600 VL / jour.

Pour la parfaite compréhension du lecteur et comme précisé dans l'étude d'impact, l'étude d'accessibilité et de circulation jointe en annexe 2 de la PJ7 a été réalisée dans le cadre de l'autorisation environnementale de l'Aéroparc avec les hypothèses de trafic de 2 600 mouvements de véhicules légers (VL) et 570 mouvements de poids-lourds pour le projet BELFORT DC1. Selon ces hypothèses et celles du trafic induit par l'ensemble de l'Aéroparc, l'augmentation de trafic ne dégrade pas les conditions de circulation et les giratoires du périmètre d'étude conservent des réserves de capacités confortables.

Le projet ayant évolué, les mouvements désormais envisagés pour le projet sont de 1 200 mouvements VL et 400 mouvements de PL. Afin d'être majorant, les hypothèses initiales ont été conservées dans le cadre de l'étude de circulation, pour rappel le trafic VL a diminué de 55 % par rapport à la projection de 2019.

Selon les hypothèses majorantes d'un trafic de 600 VL/j qui ne tient pas compte des personnes qui viendront en deux roues (vélo, scooter, moto) ni du covoiturage et des modes doux ainsi que d'un fonctionnement en 3 équipes, le trafic horaire pourrait être défini ainsi :

Le trafic VL sera réparti selon les horaires du personnel administratif (8h-18h) et logistique (5h/13h – 13h/21h – 21h/5h). L'effectif administratif sera d'environ 20 % de l'effectif total soit 120 personnes et l'effectif logistique d'environ 480 personnes.

Les mouvements seront rythmés comme suit :

- 320 mouvements entre 4h30 et 6h (160 arrivées et 160 départs),
- 120 mouvements aux alentours de 8h (120 arrivées),
- 320 mouvements entre 12h30 et 14h (160 arrivées et 160 départs),
- 120 mouvements aux alentours de 18h (120 départs),
- 320 mouvements entre 20h30 et 22h (160 arrivées et 160 départs),

Concernant les PL, nous faisons l'hypothèse que le nombre de poids-lourds par heure est réparti équitablement sur les heures d'activité de jour (entre 5h et 21h) avec un flux plus important aux heures de pointes du matin, du midi et du soir.

Période	% PL total	Nombre de PL /h
0h-1h	0%	0
1h-2h	0%	0
2h-3h	0%	0
3h-4h	0%	0
4h-5h	0%	0
5h-6h	5,2%	21
6h-7h	6,5%	26
7h-8h	8,2%	33
8h-9h	6,5%	26
9h-10h	5,2%	21
10h-11h	5,2%	21
11h-12h	5,2%	21
12h-13h	6,5%	26
13h-14h	8,2%	33
14h-15h	6,5%	26
15h-16h	5,2%	21
16h-17h	6,5%	26
17h-18h	8,2%	33
18h-19h	6,5%	26
19h-20h	5,2%	21
20h-21h	5,2%	21
21h-22h	0%	0
22h-23h	0%	0
23h-0h	0%	0

Pour mémoire, les trafics VL et PL par tranche horaire sont **extrapolés**.

Concernant les niveaux sonores engendrés par le projet, une étude d'impact acoustique prévisionnelle a été réalisée dans le cadre du projet avec les nouvelles hypothèses de trafic, le rapport est disponible en annexe 12 de la PJ7. Il précise qu'au niveau des Zones d'Emergences Réglementaires (habitations les plus proches sur les communes de Reppe et Fontaine), les émergences sont conformes à la réglementation ICPE du 23 janvier 1997.

Pour rappel, le trafic routier lié aux poids-lourds sera tourné vers l'autoroute A36 via le péage de Fontaine. Depuis l'A36, le site est accessible en empruntant l'axe D60A-D60, itinéraire de liaison tertiaire. La section de la D60 à proximité du site est déclassée en voirie de desserte locale, la D11 étant le prolongement de l'axe D60A-D60 comme voirie de liaison extra-communale.

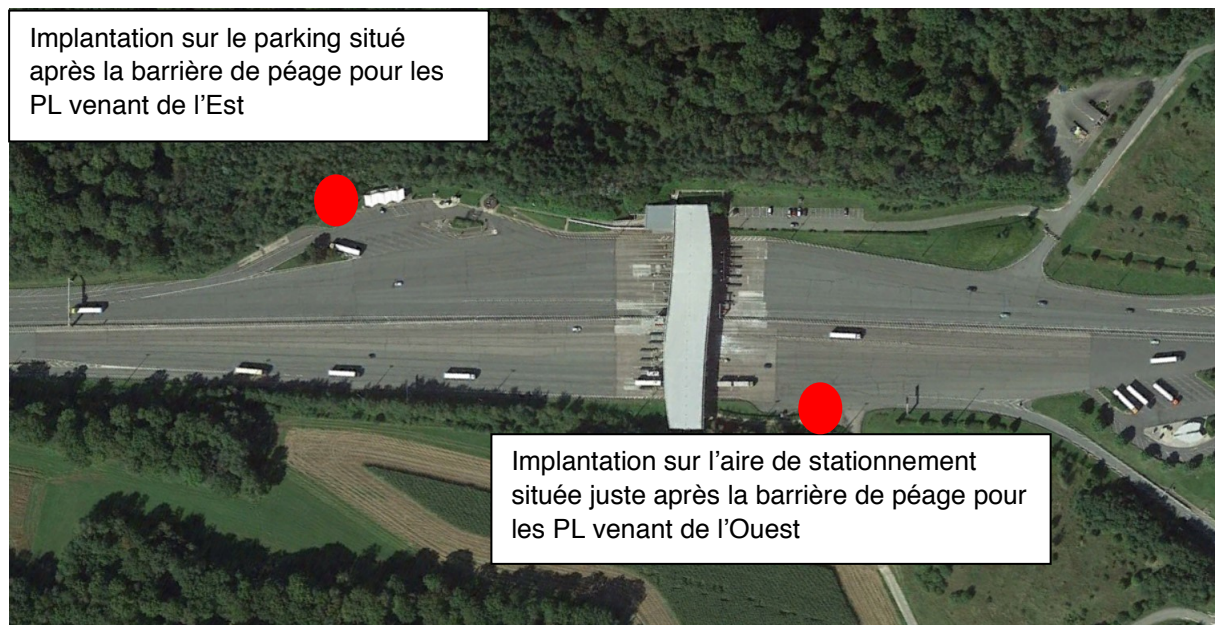
Pour s'assurer que les poids-lourds passent par le péage de Fontaine, une procédure sera mise en place au niveau de poste de garde pour recueillir les tickets de péage permettant de justifier du passage du poids lourds par la barrière de péage de Fontaine.

En cas de non-présentation d'un ticket valable (à la date du jour et à un horaire proche du passage au poste de garde) un système d'amendes sera mis en place. L'amende qui pourrait prendre la forme de retenues forfaitaires sur les factures sera indiquée sur les contrats liant l'exploitant du site à ses fournisseurs de transport.

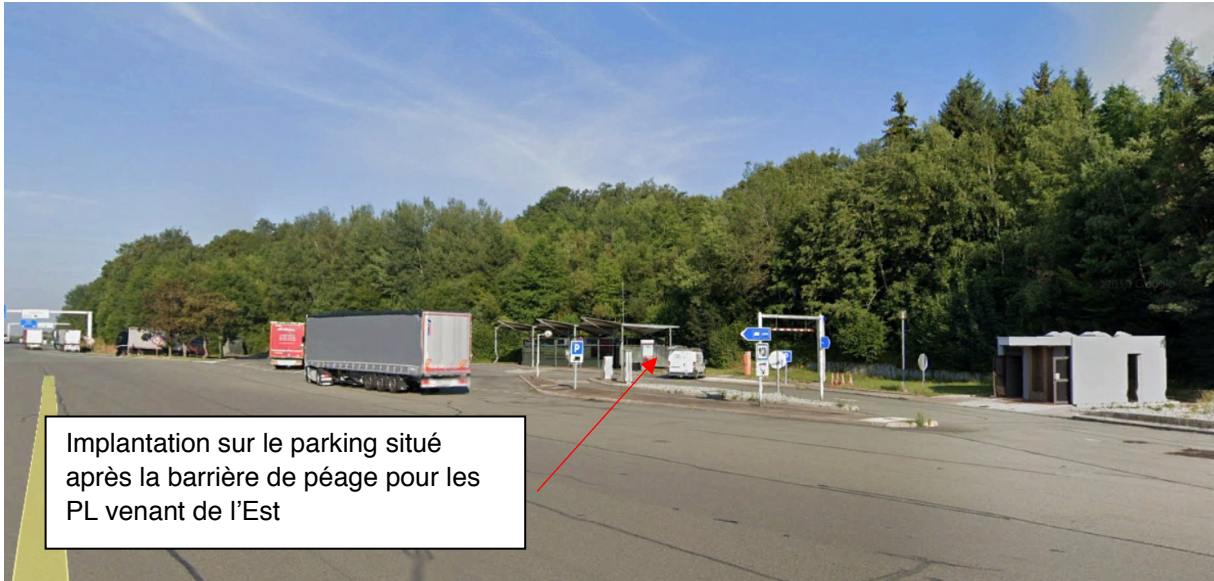
Pour les chauffeurs utilisant le télépéage, nous avons envisagé d'implanter à proximité immédiate du péage de Fontaine (dans les deux sens) un distributeur de tickets horodatés qui permettront de servir de justificatif au poste de garde de l'établissement.

La société SELP VAILOG FONTAINE a d'ores-et-déjà pris contact avec la société APRR pour valider les implantations possibles de ces distributeurs de tickets.

Nous envisageons dès à présent les implantations suivantes :



L'implantation projetée est visible sur les vues ci-dessous :



En cas de difficulté de mise en œuvre du distributeur de tickets pour les camions équipés du télépéage, une autre solution sera mise en œuvre : le chauffeur emprunte le péage avec son badge télépéage mais doit prendre en photo le portique avec son smartphone pour justifier de son passage par la barrière de péage de Fontaine. La photographie du smartphone est horodatée. Elle sera contrôlée au poste de garde.

De plus, au niveau du Département du Territoire de Belfort, des solutions concrètes pour réduire la circulation autour de la zone d'activités de l'Aéroparc sont prises en concertation avec les maires des 12 communes riveraines de l'Aéroparc et le Grand Belfort :

- Création de deux contournements routiers au Nord et au Sud de l'Aéroparc pour un montant total de 20 millions d'euros (voir la figure ci-dessous).
- Création d'un fonds de soutien de 250 000 euros pour accompagner les communes riveraines dans leurs projets de sécurisation des traversées de village.



Ces deux contournements routiers (en violet et en bleu) permettront de réduire la circulation dans certaines communes situées aux alentours de l'Aéroparc.

**La MRAe recommande de faire état des possibilités de connexion multimodale (fret ferroviaire notamment) permettant de limiter le transport routier, ses émissions atmosphériques et sa consommation énergétique essentiellement d'origine pétrolière.**

La société SELP VAILOG FONTAINE a fait le choix d'implanter son projet sur le site de l'Aéroparc pour sa situation géographique à proximité d'un axe de communication majeur, sa facilité d'accès, la présence des divers réseaux ainsi que sa disponibilité.

En effet, le site situé sur le Territoire de Belfort a un positionnement central pour une bonne desserte du Grand Est, de l'Allemagne et de la Suisse.

Le terrain susceptible d'accueillir un entrepôt de près de 75 000 m<sup>2</sup> hors d'une agglomération et à proximité d'un nœud routier permet de répondre aux exigences des futurs utilisateurs.

Bien que le site ne soit pas desservi par des connexions multimodales, il est idéalement positionné puisqu'il se situe dans une zone clairement identifiée comme un espace dédié au développement économique et logistique.

Le site est bien desservi par un maillage de route départementale qui permet de rejoindre l'ensemble des villages aux alentours. De plus, la ZAC de l'Aéroparc est connectée directement via un giratoire à la route départementale D60 qui permet de rejoindre l'autoroute A36 dans ses deux directions : vers Beaune puis vers Paris (en rejoignant l'autoroute A6) en direction de l'Ouest et vers Mulhouse en direction de l'Est. Cet axé permettra aux poids-lourds de desservir de nombreuses villes.

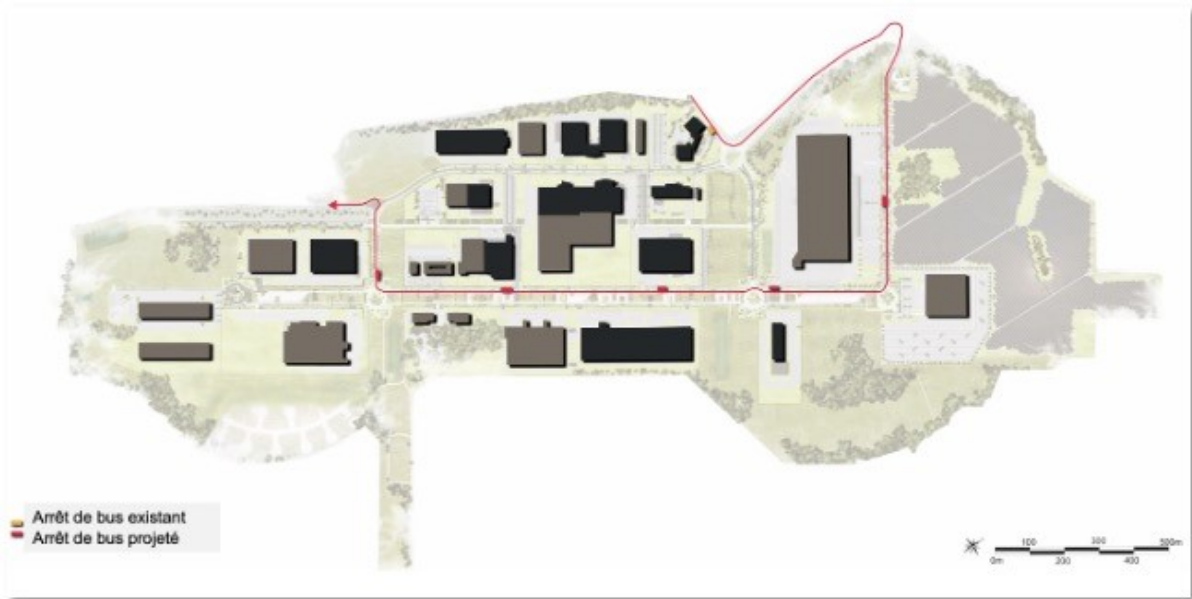
**La MRAe recommande vivement de définir un plan de mobilité employeur ambitieux de façon à inciter le personnel à un report modal (transport en commun, covoiturage, modes actifs).**

VAILOG est un promoteur et investisseur.

Le bâtiment est destiné à être loué à des professionnels de la logistique mais la SELP VAILOG FONTAINE restera titulaire de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

Chaque bail signé avec un locataire comportera une clause spécifique lui imposant, dans le cadre de son exploitation, le strict respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral autorisant l'exploitation du site. Chaque locateur sera responsable de ses employés. La société SELP VAILOG FONTAINE s'engage à encourager les futurs employeurs de définir un plan de mobilité employeur ambitieux de façon à inciter le personnel à un report modal.

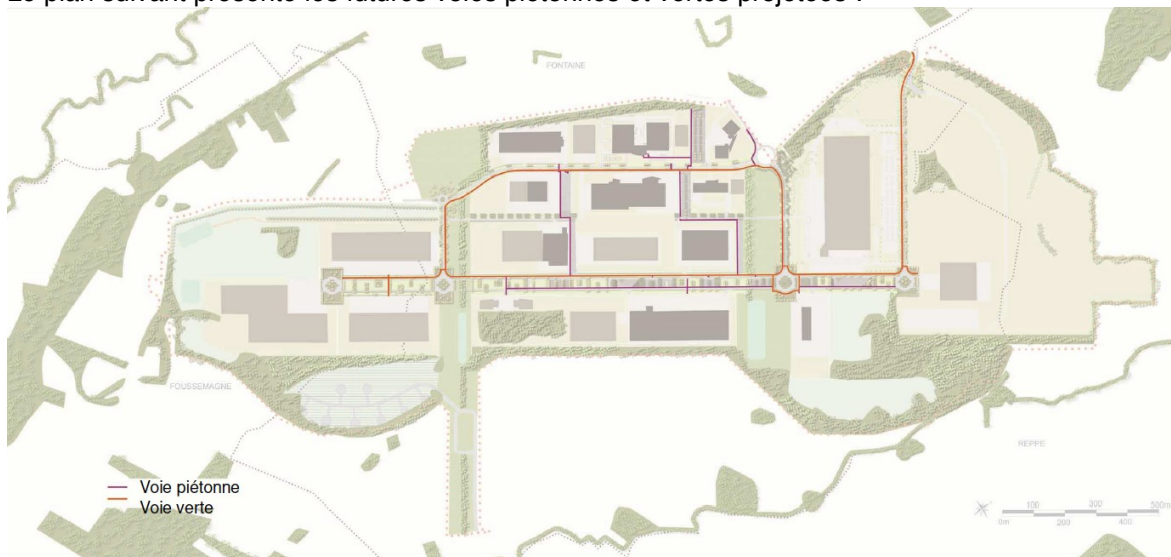
Pour rappel, des mesures incitatives au report modal sont déjà en place au sein de l'Aéroparc ou prévues dans le cadre du projet. Ainsi, l'Aéroparc est desservi par la ligne 23 de Fontaine à Belfort aux arrêts : Aéroparc, Aéroparc 2 et Aéroparc 3. Cette ligne permet de rejoindre le centre-ville de Belfort ainsi que la gare ferroviaire de Belfort. Il faut compter 35 minutes de trajet entre le centre-ville de Belfort et les arrêts de bus de la ZAC de l'Aéroparc. Un bus circule toutes les 45 minutes de 7h20 à 19h45 en direction de l'Aéroparc et toutes les 30 minutes de 6h52 à 19h52 en direction de Belfort. Ces horaires sont compatibles avec les horaires de travail des équipes de jour. Des modifications sont prévues sur le tracé de ligne 23 afin de s'adapter aux nouveaux bâtiments, le plan du tracé de la future ligne 23 est présenté ci-dessous :



De plus, afin d'encourager le personnel, 20 % des places de stationnement seront équipées de borne pour recharge de véhicules électriques (40 places) et 2 abris vélos seront présents de 10 m<sup>2</sup> chacun.

A l'échelle de l'Aéroparc, la SODEB s'engage à créer un maillage interne cohérent et continu et à positionner les passages piétons en fonction des accès des parcelles.

Le plan suivant présente les futures voies piétonnes et vertes projetées :



*Plan des modes doux projetés*

Autour du lot n°1, les aménagements des voies piétonnes et vertes sont finalisés.



**En synthèse, la MRAe recommande de présenter un bilan carbone du projet logistique et des activités liées, en intégrant ses différentes composantes (transport de marchandises, déplacements du personnel, artificialisation de sols stockant du carbone, matériaux de construction des bâtiments et des voiries, consommation énergétique des bâtiments, du site, du numérique sur lequel est basé le e-commerce, production d'énergie photovoltaïque, production et élimination des matériaux d'emballages, etc.) et de proposer des mesures plus ambitieuses pour limiter son empreinte carbone (RT2020, production d'EnR, matériaux de construction secondaires locaux, création de puits de carbone par les espaces verts, plan de mobilité employeur, etc.)**

L'objectif du présent paragraphe est d'analyser de façon qualitative l'impact du projet sur les émissions à effets de serre et donc son impact sur le climat.

### **Emissions directes de CO<sub>2</sub> liées au projet**

Concernant les émissions directes de CO<sub>2</sub>, suivant le guide méthodologique pour la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact nous retenons :

- Les émissions liées à la réaffectation des sols,
- Les émissions liées à la mise en œuvre des matériaux de construction (émissions des engins de chantier),
- Les émissions liées à la combustion du gaz naturel pour le chauffage du bâtiment.

La première émission affectée par le projet résulte de son implantation sur de la terre agricole. Les terres agricoles sont des puits de carbone capables d'absorber environ 60 kgC/ha/an (source INRAE) donc 1,1 tonnes/an de carbone à l'échelle du projet (60 x 18,5 ha).

	Stockage additionnel par ha d'assiette Horizon 0-30 cm (kgC/ha/an)	Assiette (Mha)	Stockage additionnel France entière Horizon 0-30 cm (MtC/an)	Stockage additionnel, rapporté au stock du mode d'occupation du sol correspondant (%/an)
<b>En grandes cultures et prairies temporaires</b>				
Extension des cultures intermédiaires	+126	16,03	+2,019	
Semis direct	+60	11,29	+0,677	
Nouvelles ressources organiques	+61	4,21	+0,257	
Insertion et allongement de prairies temporaires	+114	6,63	+0,756	
Agroforesterie intraparcellaire	+207	5,33	+1,102	
Haies	+17	8,83	+0,150	
<b>Total grandes cultures</b>			<b>+4,960 (86%)</b>	<b>+5,2</b>
<b>En prairie permanente</b>				
Intensification modérée	+176	3,94	+0,694	
Remplacement fauche-pâturage	+265	0,09	+0,023	
<b>Total prairies permanentes</b>			<b>+0,720 (12%)</b>	<b>+0,9</b>
<b>En vignoble</b>				
Enherbement	+182	0,56	+0,103	
<b>Total vignoble</b>			<b>+0,100 (2%)</b>	<b>+3,7</b>
<b>En forêt</b>				
Pas d'identification de pratique plus stockante que les pratiques actuelles	-	-	-	-
<b>Total forêt</b>			-	-
<b>Total France (hors surfaces artificialisées et divers)</b>			<b>5,78 (100%)</b>	<b>+1,9</b>

Cette capacité de stockage sera perdue du fait de la réaffectation de l'usage du sol mais sera partiellement compensée par l'aménagement paysager de la parcelle (les espaces verts représenteront 33,6 % de la parcelle). Il est en effet prévu la plantation de :

- 306 arbres de haute taille et tige basse branchue,
- 560 m<sup>2</sup> d'arbustes hygrophile et 1 109 ml d'arbustes persistant,
- 57 489,1 m<sup>2</sup> d'engazonnement dont 36 617 m<sup>2</sup> de prairie hygrophile.

Sur la base du tableau de l'INRAE précité, ces 57 489,1 m<sup>2</sup> d'engazonnement peuvent être considérés comme de espaces de prairies. Pour ces espaces on peut prévoir une capacité de stockage de CO<sub>2</sub> de 176 kgC/ha/an donc 1 tonnes/an à l'échelle du projet (176 x 5,75).

**Il restera donc un déficit d'absorption de seulement 0,1 tonne de CO<sub>2</sub> du fait de l'aménagement de la parcelle (impact négligeable).**

Concernant les engins de chantier, dans le cadre de la charte chantier propre, une attention particulière sera apportée à l'extinction des moteurs lorsque les engins seront à l'arrêt. Le choix d'une structure béton préfabriquée permet également de réduire le nombre d'engins de chantier, puisque la charpente préfabriquée peut être assemblée avec une grue mobile uniquement.

Concernant les émissions liées au chauffage, la plus grande attention est portée à l'isolation de la toiture afin de limiter au maximum le chauffage des zones d'entreposage. Sur les entrepôts exploités par le Groupe SEGRO, la consommation moyenne mesurée est en moyenne de 15 à 40 kWh ef /m<sup>2</sup> /an de

gaz. Pour un bâtiment tel que celui projeté par la SELP VAILOG FONTAINE nous conduit à une consommation de 2 985 500 kWh ef / an.

Sur la base d'un ratio de 443 gCO<sub>2</sub>/ kWh pour le gaz naturel, la consommation annuelle du bâtiment sera équivalente à 1 323 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Ces émissions seront en partie compensées par la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture qui permettront la production d'électricité décarbonée. Pour rappel, l'ensemble de la surface de toiture disponible (environ 45 % de la surface totale) sera utilisé pour l'installation de la centrale de production d'énergie photovoltaïque. Sur le site SELP VAILOG FONTAINE, avec la puissance prévisionnelle (puissance crête estimée à 4 MWc), le nombre de tonnes GES évitées par an sera de 1,7 tonne soit sur 30 ans 53,16 tonnes.

**Il restera donc un excédent d'émission de 1 321,3 tonnes de CO<sub>2</sub> par an du fait de l'exploitation de l'entrepôt.**

#### **Emissions indirectes de CO<sub>2</sub> liées au projet**

Concernant les émissions indirectes de GES, les émissions des poids lourds et véhicules légers qui transiteront sur le site de la même manière que pour une infrastructure de transport les émissions de la phase d'exploitation dépendront des caractéristiques des ouvrages mais aussi des véhicules (nombre, type...) qui l'utilisent. En toute hypothèse, le trafic généré viendra se fondre dans le trafic déjà existant, en particulier en ce qui concerne les poids-lourds qui emprunteront l'autoroute A35 de façon obligatoire et contrôlée.

Dans un souci de diminutions des impacts carbone de notre projet, l'analyse de cycle de vie pour la construction du bâtiment sera réalisée en phase de consultation des entreprises. Conformément aux exigences du groupe SEGRO et aux standards ISO 14040 et ISO 14044, la construction ne devra pas dépasser les 400 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>.

Cette analyse permettra de choisir les matériaux ayant le moins d'impact sur l'environnement et étant le moins émissifs en carbone, biosourcés.

De plus, le bâtiment répondra aux exigences de la certification BREEAM EXCELLENT et sera alors performant en termes d'efficacité énergétique du bâti et de la consommation énergétique, permettant ainsi de diminuer les émissions de gaz à effet de serre grâce à des systèmes optimisées et efficaces.

**Compte tenu de l'activité logistique envisagée sur le site, le projet sera source d'émissions indirectes de CO<sub>2</sub> qui sont réduites au maximum par les mesures proposées au sein du dossier de demande et du présent document..**

**La MRAe recommande de préciser les engagements en matière de suivi et d'entretien des aménagements paysagers (durée, périodicité...).**

Nous prévoyons les mesures environnementales suivantes :

- Création de prairie fleurie,
- Mise en œuvre d'hôtels à insecte, d'échelles à batracien dans le bassin étanche, souches de bois,
- Utilisations d'espèces végétales autochtones pour les arbres et les haies,
- Mise en œuvre de passage dans les clôtures permettant le passage de la faune locale
- Mise en place de ruche à abeille avec récolte et production de miel par un apiculteur,
- Solution de tonte des pelouses par Eco pâturages avec des moutons de Ouessant
- Mise en place d'un potager collaboratif

De plus, nous prévoyons d'inclure dans notre contrat d'entretien des aménagements paysagers les prestations ci-dessous :

- Entre 10 ou 11 passages soit un passage toutes les 3 semaines entre avril et octobre puis entre 5 et 6 passages soit un passage mensuel entre octobre et avril

**La MRAe recommande de traiter également les modalités et les coûts de démantèlement et de désartificialisation du site après son exploitation.**

Comme indiqué dans l'étude d'impact, dans le cas d'une mise à l'arrêt sans réutilisation du site, les modalités seront les suivantes :

- o Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets :
  - Vidange des installations et destruction des produits (notamment des produits chimiques, huiles, ...) en centre de traitement de déchets ;
  - Vidange des cuves de stockage et enlèvement de celles-ci ou neutralisation ;
  - Vidange et nettoyage des rétentions ;
  - Evacuation des déchets résiduels en centre de traitement autorisé.
- o Interdiction ou limitation d'accès au site
- o Suspension des risques d'incendie et d'explosion :
  - Démontage des équipements ;
  - Mise en sécurité des circuits électriques ;
  - Maintien en l'état de fonctionner des utilités (chauffage, alimentation électrique, climatisation, ...), après consignation des équipements en arrêt de sécurité.
- o Surveillance des effets de l'installation sur son environnement

Pour rappel, la société SELP VAILOG FONTAINE a sollicité, dans le cadre de sa demande, une remise état pour un usage de type industriel.