

*Emergence*



DEPARTEMENT de la MARNE

# Aménagement d'une plateforme logistique Phase 4

## Etude d'impact

Présenté par

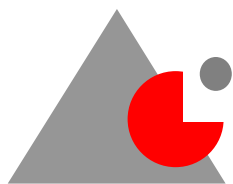
**MOSOLF France SARL  
ZAC 2 – Aéroport de Vatry  
Rue Jacqueline Auriol  
51 320 BUSSY-LETTREE**

**Mars 2026**

Siège social – Joël DAMAY : Chemin de la Vieille Tuilerie - 02000 LAON – Tél. 03.23.20.70.02  
Marie-Isabelle POQUET : La Renarde – 51800 SAINTE MENEHOULD – Tél. 03 26 60 52 85

*Emergence Etudes S.A.R.L.* au capital de 7622.45 € - R.C.S. Laon 392 294 724

[www.emergence-etudes.com](http://www.emergence-etudes.com)



*Emergence*



DEPARTEMENT de la MARNE

## **Aménagement d'une plateforme logistique Phase 4**

### **Résumé non technique de l'étude d'impact**

Présenté par

**MOSOLF France SARL  
ZAC 2 – Aéroport de Vatry  
Rue Jacqueline Auriol  
51 320 BUSSY-LETTREE**

**Mars 2026**

Siège social – Joël DAMAY : Chemin de la Vieille Tuilerie - 02000 LAON – Tél. 03.23.20.70.02  
Marie-Isabelle POQUET : La Renarde – 51800 SAINTE MENEHOULD – Tél. 03 26 60 52 85

*Emergence Etudes S.A.R.L.* au capital de 7622.45 € - R.C.S. Laon 392 294 724

[www.emergence-etudes.com](http://www.emergence-etudes.com)

## **Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le site de l'aéroport de VATRY est localisé à la jonction de plusieurs territoires, au cœur de la grande plaine champenoise. Les communes de BUSSY-LETTRE, VASSIMONT-ET-CHAPELAINE, HAUSSIMONT sont concernées.

La ZAC 2, sur laquelle se trouve le site de MOSOLF, est localisée sur le territoire de BUSSY-LETTREE. Le site est localisé à 21 km au Sud-Ouest de CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

Il est desservi par la RD 977, qui relie CHALONS-EN-CHAMPAGNE à TROYES, l'autoroute A26, avec une entrée localisée à 2 km du site.

Une voie ferrée longe le site.

Le bourg le plus proche du site est celui de BUSSY-LETTREE : les habitations les plus proches sont localisées à 2.3 km du site à vol d'oiseau.

La commune de BUSSY-LETTREE couvre une superficie de 33.63 km<sup>2</sup>, dont 80.4% de terres arables (Source CORINE Land Cover). Les zones industrielles et commerciales couvrent 14.8% de la surface, dont la majeure partie est localisée à proximité de l'aéroport de VATRY.

L'entreprise MOSOLF s'est implantée en 2018 dans la ZAC n°2 de l'aéroport de VATRY. Son activité logistique, de stockage de véhicules, fonctionne aujourd'hui sur une surface de 24 ha. Le site est idéalement localisé, à proximité d'axe majeurs de circulation, nord-sud (A26) ou est-ouest (A4) entre les sites de production automobile et des zones d'utilisation de véhicules (vente, location) et dans un secteur à faible densité de population.

Le site MOSOLF couvrira après aménagement une surface de 76 ha, imperméabilisée. Les eaux pluviales du site correspondant à la phase 4 sont dirigées vers deux bassins de rétention, avec un débit de fuite vers le bassin d'infiltration de la ZAC..

Le cours d'eau le plus proche, la Soude, appartenant au bassin versant de la Seine, s'écoule à 2.7 km à l'est du site.

Sur un plan écologique, le secteur n'est concerné par aucune ZNIEFF ni aucune zone Natura 2000. Le site se situe au cœur de la plaine crayeuse champenoise, dans un milieu fortement marqué par l'empreinte de l'homme et par l'agriculture en particulier. La ZNIEFF la plus proche se trouve à 8 km du site MOSOLF. La zone NATURA 2000 la plus proche est localisée à 20.4 km du site.

Compte tenu de la situation topographique, des espèces en présence et de la nature du projet, il n'y aura aucun impact sur cette zone Natura 2000.

L'aéroport de VATRY et ses abords, historiquement ancienne base militaire, comprennent de grandes surfaces enherbées, où la végétation historique des territoires de la craie peut se révéler.

Le terrain prévu pour l'agrandissement de la plateforme MOSOLF correspond à une friche crayeuse, très ouverte, dépourvue ou quasi dépourvue de végétation. Ce terrain a été viabilisé depuis de nombreuses années et était jusque-là resté vacant.

Le département de la Marne a fait procéder à des expertises écologiques, en particulier à l'intérieur du périmètre des ZAC.

2 espèces protégées ont été contactées sur le site et ont fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement. Il s'agit du Sisymbre couché et du Petit Gravelot. Des mesures conservatoires et compensatoires ont été engagées sur le site et à proximité, pour éviter, réduire et compenser les impacts, avec notamment une plantation. Le CSRPN (Comité Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) a émis un avis favorable à cette demande.

La commune de BUSSY-LETTREE dispose d'un PLU (dernière procédure relative à ce PLU adoptée le 16/12/2021) et le projet de bassin se trouve dans une zone classée UBb (Activités industrielles, logistiques, commerciales et de service, embranchable fer pour partie).

Une partie du site (près de 24 ha) est couverte de panneaux photovoltaïque. Compte tenu de la proximité de l'aéroport, les panneaux ont été prévus « anti-éblouissement » de façon à ne pas gêner l'activité de l'aéroport. En plus de valoriser le site pour la production d'énergie renouvelable, cela assure une protection aux véhicules stockés.

Le projet est compatible avec le SDAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Bassin Seine Normandie, dont les objectifs sont de favoriser l'infiltration des eaux pluviales de limiter et prévenir le risque d'inondation. Le projet est également compatible avec la doctrine régionale du Grand Est, qui formule des recommandations pour la gestion des eaux pluviales. Le projet est également compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires Grand Est, qui préconise notamment le renforcement et l'optimisation des plateformes logistiques et multimodales.

Pour la gestion des eaux pluviales, plusieurs options ont été étudiées, et notamment l'infiltration sur l'ensemble du site. Cette hypothèse nécessite des apports très importants de matériaux extérieurs, pas disponibles localement, et engendre des consommations énergétiques très importantes. De plus, cette hypothèse n'est pas compatible avec l'autorisation de déversement des eaux usées et des eaux pluviales, signée par MOSOLF et le Département de la Marne.

Le site sera finalement complètement imperméabilisé, de façon à répondre à la demande initiale de pouvoir récupérer et traiter les eaux de ruissellement de la zone de stockage. Des bassins de rétention sont aménagés, de façon à collecter et stocker les eaux de ruissellement et éviter des inondations en aval du site.

Les eaux sont traitées par un séparateur à hydrocarbures, de façon à récupérer les matières en suspension et hydrocarbures, puis sont dirigées vers le réseau pluvial de la ZAC, avant restitution au milieu naturel.

Sur un plan quantitatif, on estime qu'une petite partie des eaux s'évaporerait mais la majeure partie rejoindra les nappes souterraines.

Du fait des rétentions mises en place, il n'y a pas de risque d'inondation en aval du site, même pour des événements pluviométriques exceptionnels.

Sur un plan quantitatif, l'impact sera très limité dans la mesure où le site est maintenu propre et le passage par un séparateur à hydrocarbures permet de restituer au milieu de l'eau épurée.

Le fonctionnement du site, après agrandissement, sera assuré grâce à 150 collaborateurs, qui accèdent sur leur lieu de travail par véhicules légers, en l'absence de transports en commun et dans la mesure où le secteur se caractérise par une très faible densité de population et que les habitations sont très éloignées du site.

Après aménagement, près de 120 poids lourds accèderont chaque jour sur le site, de façon à déposer ou à reprendre des véhicules légers stockés. Ces poids lourds transitent par la RD 977 ou par l'autoroute A26. L'accès à l'autoroute A26, localisé à 2 km du site, ne traverse aucun secteur habité et l'incidence est donc négligeable. Sur la RD977, l'incidence du trafic généré par MOSOLF n'est pas négligeable.

Le projet intègre un embranchement fer, pour raccorder la plateforme à la voie de chemin de fer existante, entre Chalons-en-Champagne et Sommessous. Une aire de chargement/déchargement sera aménagée. Une partie des véhicules sera donc acheminée par train.

Cela contribuera à limiter les nuisances sur les communes traversées par la RD 977 et limiter les émissions de gaz à effets de serre.

Ce projet phase 4 est dans la continuité du projet phase 3 : les principes d'aménagement retenus sont les mêmes. Cette phase 3 a fait l'objet d'une enquête publique et d'un avis favorable : permis d'aménager accordé en février 2026.

## Sommaire

|                                                                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Préambule : Contexte réglementaire .....</b>                                                                                          | <b>6</b>  |
| <b>Pièce n° 1 : Description du projet .....</b>                                                                                          | <b>10</b> |
| 1.1. Situation générale .....                                                                                                            | 11        |
| 1.2. Présentation de la situation topographique.....                                                                                     | 14        |
| 1.3. Travaux réalisés entre 2018 et 2025.....                                                                                            | 15        |
| 1.4. L'agrandissement de 2025 - phase 3 : enquête publique 2025 et permis d'aménager<br>obtenu en février 2026.....                      | 21        |
| 1.5. Le nouveau projet : phase 4.....                                                                                                    | 23        |
| 1.6. Quantités de matériaux et ressources naturelles utilisées pour le scénario retenu .....                                             | 29        |
| 1.7. Estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus .....                                                          | 30        |
| <b>Pièce n° 2 : Etat initial du site et de son environnement, scénario de référence.....</b>                                             | <b>30</b> |
| 2.1. Contexte humain .....                                                                                                               | 30        |
| 2.2. Le relief .....                                                                                                                     | 32        |
| 2.3. Le réseau hydrographique : la Soude .....                                                                                           | 33        |
| 2.4. La géologie.....                                                                                                                    | 34        |
| 2.5. Hydrogéologie .....                                                                                                                 | 36        |
| 2.6. Le climat.....                                                                                                                      | 40        |
| 2.7. Les paysages.....                                                                                                                   | 41        |
| 2.8. Le milieu naturel .....                                                                                                             | 46        |
| 2.9. Patrimoine culturel, document d'urbanisme et règlement de la ZAC.....                                                               | 56        |
| 2.10. Commodités du voisinage (bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, déchets,<br>trafic, salubrité publique) .....              | 59        |
| 2.11. Autres risques.....                                                                                                                | 65        |
| <b>Pièce n° 3 : Evolution du scénario de référence et description des incidences du projet<br/>.....</b>                                 | <b>73</b> |
| 3.1. Incidence du projet sur l'eau .....                                                                                                 | 73        |
| 3.2. Incidence du projet sur le milieu naturel .....                                                                                     | 80        |
| 3.3. Incidence du projet sur les paysages .....                                                                                          | 81        |
| 3.4. Incidence du projet sur la population, les activités humaines, la circulation .....                                                 | 83        |
| 3.5. Incidence du projet sur l'air et les nuisances sonores .....                                                                        | 85        |
| 3.6. Incidence du projet sur les zones humides .....                                                                                     | 90        |
| 3.7. Incidence du projet sur la sécurité publique et la santé humaine .....                                                              | 90        |
| 3.8. Incidence panneaux photovoltaïques .....                                                                                            | 91        |
| 3.9. Incidence sur le climat.....                                                                                                        | 91        |
| 3.10. Cumul des incidences avec d'autres projets.....                                                                                    | 92        |
| <b>Pièce n° 4 : Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet à des<br/>accidents catastrophes majeurs .....</b> | <b>93</b> |
| 4.1. Tempête.....                                                                                                                        | 93        |
| 4.2. Incendie .....                                                                                                                      | 94        |
| 4.3. Pluies exceptionnelles .....                                                                                                        | 96        |
| <b>Pièce n° 5 : Evolution du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du<br/>projet.....</b>                                  | <b>97</b> |
| 5.1. Santé humaine et activités humaines.....                                                                                            | 97        |
| 5.2. Patrimoine culturel et paysage, biens matériels .....                                                                               | 97        |

|                                                                                                                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 5.3. Commodités pour le voisinage .....                                                                                                                           | 97         |
| 5.4. Air.....                                                                                                                                                     | 98         |
| 5.5. Climat.....                                                                                                                                                  | 98         |
| 5.6. Sol et sous-sol.....                                                                                                                                         | 98         |
| 5.7. Eau.....                                                                                                                                                     | 99         |
| 5.8. Biodiversité .....                                                                                                                                           | 99         |
| <b>Pièce n° 6 : Mesures de substitution, d'évitement, de réduction et de compensation<br/>sur les effets négatifs notables, et leurs modalités de suivi .....</b> | <b>99</b>  |
| 6.1. Les différents scénarios envisagés pour l'aménagement du site .....                                                                                          | 99         |
| 6.2. Justification du choix .....                                                                                                                                 | 102        |
| 6.3. Population, santé humaine et activités humaines .....                                                                                                        | 108        |
| 6.4. Commodités sur le voisinage .....                                                                                                                            | 109        |
| 6.5. Emissions lumineuses .....                                                                                                                                   | 110        |
| 6.6. Air.....                                                                                                                                                     | 111        |
| 6.7. Le climat.....                                                                                                                                               | 111        |
| 6.8. L'eau.....                                                                                                                                                   | 111        |
| 6.9. La biodiversité.....                                                                                                                                         | 114        |
| <b>Pièce n° 7 : Compatibilité du projet avec différents plans et programmes .....</b>                                                                             | <b>120</b> |
| 7.1. Le SDAGE .....                                                                                                                                               | 120        |
| 7.2. La doctrine régionale Grand Est « eaux pluviales ».....                                                                                                      | 122        |
| 7.3. Le SRADDET Grand Est .....                                                                                                                                   | 124        |
| <b>Pièce n° 8 : Description des outils et moyens utilisés pour l'évaluation des incidences<br/>.....</b>                                                          | <b>126</b> |
| 8.1. Méthode d'évaluation des impacts .....                                                                                                                       | 126        |
| 8.2. Personnes ayant contribué à l'étude .....                                                                                                                    | 127        |
| <b>Conclusion : .....</b>                                                                                                                                         | <b>128</b> |

## **Annexes**

## Table des illustrations

|                                                                                      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FIGURE 1: PLAN DE LOCALISATION DU SITE .....                                         | 11  |
| FIGURE 2: PLAN RAPPROCHE DE LOCALISATION DU SITE .....                               | 12  |
| FIGURE 3: VUE RAPPROCHEE DU SITE SUR FOND ORTHOPHOTO .....                           | 13  |
| FIGURE 4: PLAN TOPOGRAPHIQUE DU SITE.....                                            | 14  |
| FIGURE 5: PLAN DE PHASAGE DES AMENAGEMENTS .....                                     | 15  |
| FIGURE 6: AMENAGEMENTS PHASES 1 ET 2 .....                                           | 17  |
| FIGURE 7: ORGANISATION DE LA ZONE CENTRALE DU SITE ACTUEL .....                      | 20  |
| FIGURE 8: ORGANISATION DU SITE EN COURS D'AMENAGEMENT .....                          | 21  |
| FIGURE 9: LOCALISATION DES BASSINS D'INFILTRATION DE LA ZAC.....                     | 23  |
| FIGURE 10: VUE RAPPROCHEE DU SITE SUR FOND ORTHOPHOTO .....                          | 24  |
| FIGURE 11: SCHEMA DE SYNTHESE DE L'AMENAGEMENT DU SITE – PHASE 4 .....               | 25  |
| FIGURE 12: SCHEMA EXPLICATIF PHASAGE PHASE 4.....                                    | 26  |
| FIGURE 13: DECOUPAGE DES BASSINS VERSANTS.....                                       | 27  |
| FIGURE 14: SCHEMA EXPLICATIF VOIE FERREE PHASE 4 (SOURCE : DOSSIER CCTP EGIS) .....  | 28  |
| FIGURE 15: CARTE DES COURS D'EAU.....                                                | 33  |
| FIGURE 16: DEBITS MENSUELS DE LA SOUDE SUR 56 ANS .....                              | 34  |
| FIGURE 17: CARTE GEOLOGIQUE.....                                                     | 35  |
| FIGURE 18: CARTE PIEZOMETRIQUE .....                                                 | 37  |
| FIGURE 19: CARTE DE LOCALISATION DES FORAGES .....                                   | 38  |
| FIGURE 20: CARTE DES CAPTAGES EAU POTABLE.....                                       | 39  |
| FIGURE 21: CLICHE ORTHOPHOTO DE 1974.....                                            | 42  |
| FIGURE 22: CLICHE ORTHOPHOTO DE 2021 .....                                           | 43  |
| FIGURE 23: LOCALISATION DES CLICHES PHOTOS.....                                      | 45  |
| FIGURE 24: LOCALISATION DES ZNIEFF PAR RAPPORT AU SITE MOSOLF .....                  | 47  |
| FIGURE 25: LOCALISATION DES ZONES NATURA 2000 PAR RAPPORT AU SITE MOSOLF .....       | 48  |
| FIGURE 26: PHOTO AERIENNE DU SITE PHASE 4.....                                       | 49  |
| FIGURE 27: STATIONS DE SISYMBRE COUCHE SUR L'ENSEMBLE DES ZAC 1 ET 2.....            | 53  |
| FIGURE 28: POINTS DE CONTACT DU PETIT GRAVELOTT SUR LA ZAC 2.....                    | 54  |
| FIGURE 29: POINTS DE CONTACT DES ESPECES VEGETALES A ENJEU SUR LE SITE PHASE 4 ..... | 55  |
| FIGURE 30: POINTS DE CONTACT DES ESPECES ANIMALES A ENJEUX SUR LE SITE PHASE 4 ..... | 55  |
| FIGURE 31: CARTE DES SITES CLASSES, INSCRITS ET DES MONUMENTS HISTORIQUES.....       | 56  |
| FIGURE 32: EXTRAIT DU PLU DE BUSSY-LETTREE.....                                      | 57  |
| FIGURE 33: RESEAU DE VOIRIES .....                                                   | 59  |
| FIGURE 34: VUE ELOIGNEE DU RESEAU DE VOIRIE .....                                    | 60  |
| FIGURE 35: LOCALISATION POINTS DE COMPTAGE TRAFIC ROUTIER .....                      | 61  |
| FIGURE 36: RESEAU VOIE FERROVIAIRE .....                                             | 62  |
| FIGURE 37: PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....                                           | 63  |
| FIGURE 38: LOCALISATION SITES BASIAS ET BASOL.....                                   | 65  |
| FIGURE 39: CARTE RISQUE CAVITES SOUTERRAINES.....                                    | 66  |
| FIGURE 40: CARTE ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES .....                           | 67  |
| FIGURE 41: CARTE DES RISQUES DE REMONTEE DE NAPPE.....                               | 68  |
| FIGURE 42: CARTE VULNERABILITE INTRINSEQUE DE LA NAPPE .....                         | 69  |
| FIGURE 43: CARTE DES ZONES HUMIDES POTENTIELLES .....                                | 71  |
| FIGURE 44: LOCALISATION BACHE SOUPLE INCENDIE 120 M <sup>3</sup> .....               | 95  |
| FIGURE 45: DEFENSE INCENDIE DU SITE - RAYONS DE 400 M AUTOUR DES POINTS D'EAU .....  | 96  |
| FIGURE 46: SCHEMA PRINCIPE TRANCHEE DRAINANTE 50% PLUIE DECENNALE .....              | 100 |
| FIGURE 47: SCHEMA PRINCIPE TRANCHEE DRAINANTE 100% PLUIE DECENNALE.....              | 101 |
| FIGURE 48: CONSOMMATION ENERGETIQUE SELON OPTION.....                                | 103 |
| FIGURE 49: EMISSION GAZ A EFFET DE SERRE SELON OPTION .....                          | 104 |
| FIGURE 50: BILAN UTILISATION RESSOURCES GRANULAIRES SELON OPTION .....               | 104 |
| FIGURE 51: BILAN CIRCULATION INDUITE SELON OPTION .....                              | 105 |
| FIGURE 52: PLAN DE GESTION DE LA ZONE DE COMPENSATION ECOLOGIQUE SITE 13 HA.....     | 115 |

|                                                                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FIGURE 53: PLAN DE GESTION DE LA ZONE DE COMPENSATION ECOLOGIQUE SITE 39 HA.....                                                        | 115 |
| FIGURE 54: CARTOGRAPHIE DE LOCALISATION DES HABITATS IDENTIFIES AU SEIN ET EN PERIPHERIE DE<br>L'EMPRISE DE COMPENSATION PROPOSEE ..... | 116 |
| TABLEAU 1: EXTRAIT TABLEAU ANNEXE R122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT .....                                                               | 6   |
| TABLEAU 2: PARCELLES CADASTRALES CONCERNEES PAR LE SITE EXISTANT ET EXTENSION .....                                                     | 13  |
| TABLEAU 3: RUBRIQUES ICPE .....                                                                                                         | 18  |
| TABLEAU 4: LES CANALISATIONS PREVUES POUR VATRY 4 .....                                                                                 | 29  |
| TABLEAU 4: POPULATION DANS LES COMMUNES CONCERNEES PAR LA ZAC DE VATRY .....                                                            | 31  |
| TABLEAU 5: ACTIVITES ECONOMIQUES DANS LES COMMUNES CONCERNEES PAR LA ZAC DE VATRY .....                                                 | 32  |
| TABLEAU 6: POINTS D'EAU OU FORAGE DANS L'ENVIRONNEMENT PROCHE .....                                                                     | 38  |
| TABLEAU 7: PLUIES EXTREMES RECENSEES DANS UN RAYON DE 20 KM AUTOUR DE LA ZAC .....                                                      | 41  |
| TABLEAU 8: TABLEAU DES ENJEUX BIODIVERSITE .....                                                                                        | 52  |
| TABLEAU 9: TABLEAU TRAFICS ROUTIERS.....                                                                                                | 61  |
| TABLEAU 10: HISTORIQUE DES CATASTROPHES NATURELLES.....                                                                                 | 70  |
| TABLEAU 11: LISTE DES INSTALLATIONS CLASSEES .....                                                                                      | 72  |
| TABLEAU 12: ACCIDENTS POSSIBLES ET MESURES PRISES .....                                                                                 | 74  |
| TABLEAU 13: ESTIMATION DE LA CHARGE POLLUANTE SUR LE SITE.....                                                                          | 77  |
| TABLEAU 14: ESTIMATION DES REMPLISSAGES DES BASSINS EN FONCTION DE LA PLUVIOMETRIE.....                                                 | 79  |
| TABLEAU 14: ESTIMATION DES REMPLISSAGES DES BASSINS EN FONCTION DE LA PLUVIOMETRIE.....                                                 | 80  |
| TABLEAU 16: TRAFICS JOURNALIERS VEHICULES LOURDS ET LEGERS .....                                                                        | 84  |
| TABLEAU 17: REJETS PARTICULES POIDS LOURDS.....                                                                                         | 86  |
| TABLEAU 18: EMISSIONS POLLUANTS VEHICULES LEGERS.....                                                                                   | 86  |
| TABLEAU 18: ESTIMATION EVOLUTION TRAFIC ROUTIER LIE A LA MISE EN PLACE EUROPORT VATRY – SOURCE<br>ETUDE D'IMPACT INITIALE.....          | 87  |
| TABLEAU 18: ESTIMATION TRAFIC MOSOLF .....                                                                                              | 88  |
| TABLEAU 18: ESTIMATION TRAFIC MOSOLF EN PROPORTION DE L'AUGMENTATION TOTALE PREVUE .....                                                | 88  |
| TABLEAU 19: SYNTHESE COMPARAISON DES DIFFERENTES OPTIONS .....                                                                          | 107 |
| TABLEAU 20: PRECONISATION DUREE D'INFILTRATION EN FONCTION DE LA PLUIE.....                                                             | 123 |
| TABLEAU 21: COMPATIBILITE PROJET AVEC LE SRADDET GRAND EST .....                                                                        | 125 |

## Préambule : Contexte réglementaire

La liste des projets entrant dans le champ de l'étude d'impact figure au tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements peuvent être soumis de façon systématique à évaluation environnementale ou après examen au cas par cas.

Après examen au cas par cas, seuls les projets identifiés par l'autorité environnementale comme étant susceptibles d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement doivent suivre la procédure d'évaluation environnementale. Le projet porté par la société MOSOLF relève des catégories suivantes du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement :

| Catégorie                                                                                                                                   | Intitulé                                                                                                           | Caractéristiques du projet                                                                  | Evaluation environnementale systématique ou examen cas par cas |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement                                                                                      | b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha                               | Terrain d'assiette de 39 ha pour le nouvel aménagement soit un total après projet de 76 ha  | Evaluation environnementale systématique                       |
| 41 . Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs. | b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus | Stockage de 15 000 véhicules supplémentaires soit un total de 30 000 véhicules après projet | Projet soumis à examen au cas par cas                          |

Tableau 1: Extrait tableau annexe R122-2 du Code de l'Environnement

Au regard du tableau précédent, le projet est soumis à évaluation environnementale. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

L'article L.122-1 et suivants, du code de l'environnement, précise que l'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

1° La population et la santé humaine ;

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;

4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;

5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.

Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné.

Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement, le contenu de l'étude d'impact comprend :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

- une description de la localisation du projet ;

- une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

- une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;

- une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article [L. 122-1](#) susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

- a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

- b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

– éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

– compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

Il convient de rappeler que les aménagements prévus par la Société MOSOLF s'inscrivent dans le projet global d'aménagement de la ZAC 2 de VATRY, à proximité de l'aéroport de VATRY sur la commune de BUSSY-LETTREE et s'étendant au total sur 148,2 ha.

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

- d'une étude d'impact en 1996 et d'une décision de création de ZAC par arrêté préfectoral portant création le 30 juin 1999 et réalisation le 11 décembre 2000
- d'une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et des Milieux Aquatiques et d'un arrêté préfectoral d'autorisation en date du 8 Mars 2012

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

L'article L. 122-1-1, III du code de l'environnement prévoit que :

« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, **le maître d'ouvrage actualise** l'étude d'impact en procédant à une évaluation des incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celle-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. **Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L.122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée.** »

Cela fait également l'objet de précisions dans le document « Les points de vue de la MRAe (Document principal mis à jour en avril 2024) » :

« La MRAe considère que l'ensemble des projets d'une ZAC qu'ils soient soumis ou non à étude d'impact au titre de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement doivent être considérés comme des composantes du projet global de la ZAC. Ainsi, tous les projets successifs de la ZAC doivent s'appuyer sur son étude d'impact initiale complétée et mise à jour au fur et à mesure de leur arrivée. Les « points de vue de la MRAe Grand Est » – Document principal – Avril 2024 42/189 Cependant, si les projets successifs bouleversent notablement le programme initial de la ZAC ou si l'étude d'impact initiale ne peut être simplement mise à jour compte tenu, par exemple, de son ancienneté, de l'évolution majeure du site ou de la modification des exigences réglementaires, la MRAe recommande qu'ils fassent l'objet d'une nouvelle étude d'impact ou d'une demande d'examen au titre de cas par cas, au regard de l'annexe de l'article R.122-2. Le maître d'ouvrage devra s'assurer dans tous les cas de la cohérence des mesures ERC (Éviter-Réduire Compenser) du projet avec celles de la ZAC. L'avis de la MRAe sur un projet de ZAC n'exonère pas ensuite de la saisine pour avis de la MRAe pour les projets à venir au sein de la future ZAC ».

**Les composantes du projet de l'entreprise MOSOLF n'ayant pas toutes été identifiées au moment de la rédaction de l'étude d'impact initiale, et une extension du site étant à l'étude en 2023, une actualisation de l'étude d'impact a été proposée pour apprécier au mieux les incidences sur l'environnement de la création de la plateforme logistique MOSOLF, au sein de la ZAC 2 de VATRY.**

**Une étude d'impact a été réalisée en 2024, relativement à l'ensemble du site, intégrant les phases 1, 2 et 3 de l'aménagement. Une enquête publique a eu lieu du 18 octobre**

**2025 au 17 novembre 2025. Le permis d'aménager pour la phase 3 a été obtenu en février 2026.**

**Une nouvelle extension (phase 4) est envisagée en 2025-2026, et l'étude d'impact fait l'objet d'une nouvelle actualisation. C'est l'objet du présent dossier.**

## **Pièce n° 1 : Description du projet**

**L**e groupe MOSOLF, l'un des leaders européens de la logistique automobile, s'implante dès 2018 près de l'aéroport de Paris-Vatry, dans la ZAC de Bussy-Lettrée.

Avec cette implantation dans le département de la Marne, le logisticien allemand confirme sa volonté d'expansion et augmente progressivement ses capacités pour le marché français.

MOSOLF compte déjà 38 sites en Europe et désormais deux sites en France, avec l'entrepôt d'Hambach, en Lorraine (57) où ses filiales MLT Mosolf Centre Logistique et MCT Mosolf Centre Technique assurent la logistique de l'usine produisant la Smart, ou le JEEP Bombardier (filiale du constructeur allemand Daimler).

D'autres services tels que le PDI (la préparation et l'inspection des véhicules), ou le Smart Repair sont proposés : réaliser des travaux de peinture et de carrosserie, une cabine photo, etc.

En résumé, l'entreprise MOSOLF propose différentes activités sur le site :

- Le stockage de véhicule partiellement sous ombrières
- Le transport de véhicule
- Reconditionnement de véhicules
- Maintenance et préparation de véhicules.

En 2018, l'entreprise a commencé son activité sur une surface de 10 ha. Depuis, l'activité s'est accrue et le site s'est progressivement agrandi pour occuper aujourd'hui une surface de 37 ha. Cette surface a été aménagée, par la pose de bitume et la création de systèmes de collecte des eaux pluviales. Deux bassins de rétention imperméabilisés ont été aménagés. Les eaux pluviales, après passage dans un séparateur à hydrocarbure sont ensuite évacuées vers le bassin d'infiltration de la ZAC.

Un nouvel agrandissement est prévu : il concerne une surface de 39 ha.

Cette augmentation nécessite l'aménagement de deux nouveaux bassins de rétention. L'exutoire des différents ouvrages de gestion des eaux pluviales sur le site est un bassin d'infiltration, géré par le Département, et autorisé en 2012.

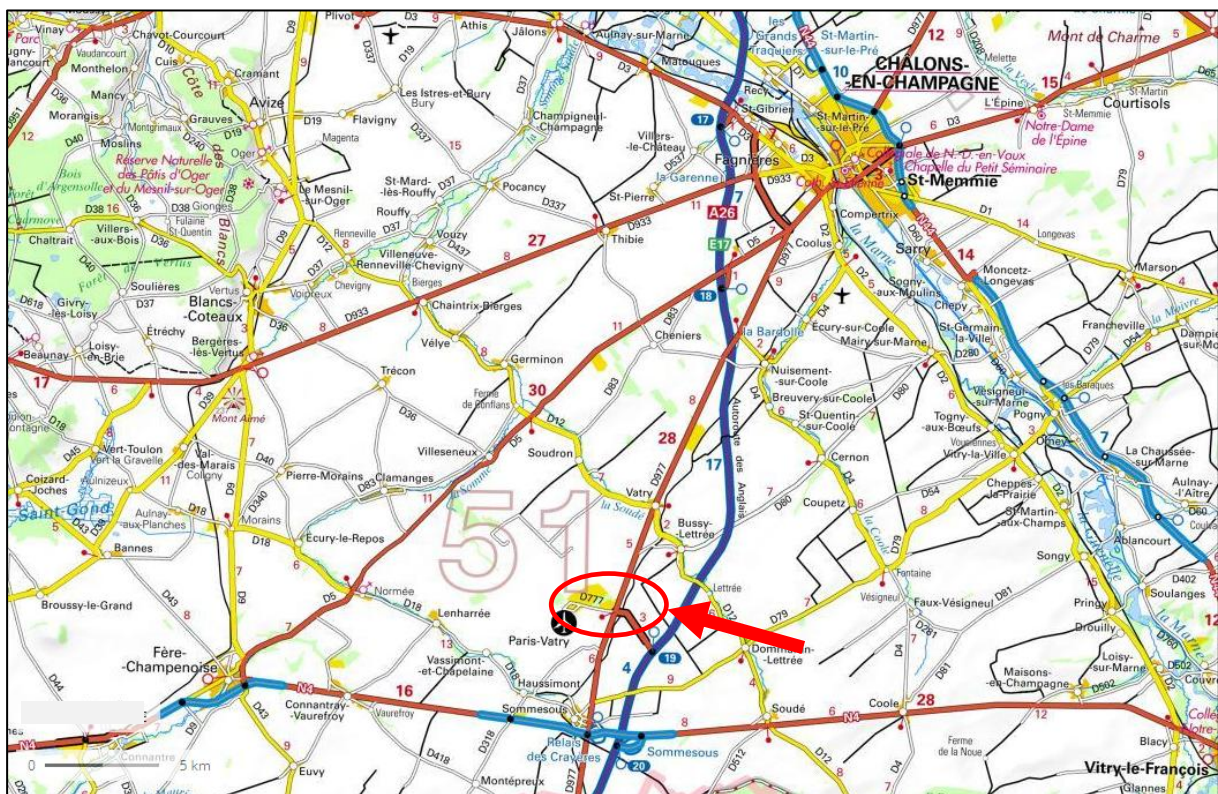
Par ailleurs, dans cette phase 4, il est prévu le raccordement à la voie ferrée existante.

## 1.1. Situation générale

La commune de BUSSY-LETTREE est située à 18 km au Sud-Ouest de CHALONS-EN-CHAMPAGNE. Le projet, localisé dans la ZAC 2 de l'aéroport de Vatry est localisé à 21 km au Sud-Ouest de CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

Le projet consiste en l'agrandissement d'une plateforme de stockage de véhicules. Les eaux pluviales de cette plateforme imperméabilisée sont collectées, puis acheminées vers des bassins de rétention, dont certains existants et d'autres à créer.

Figure 1: Plan de localisation du site

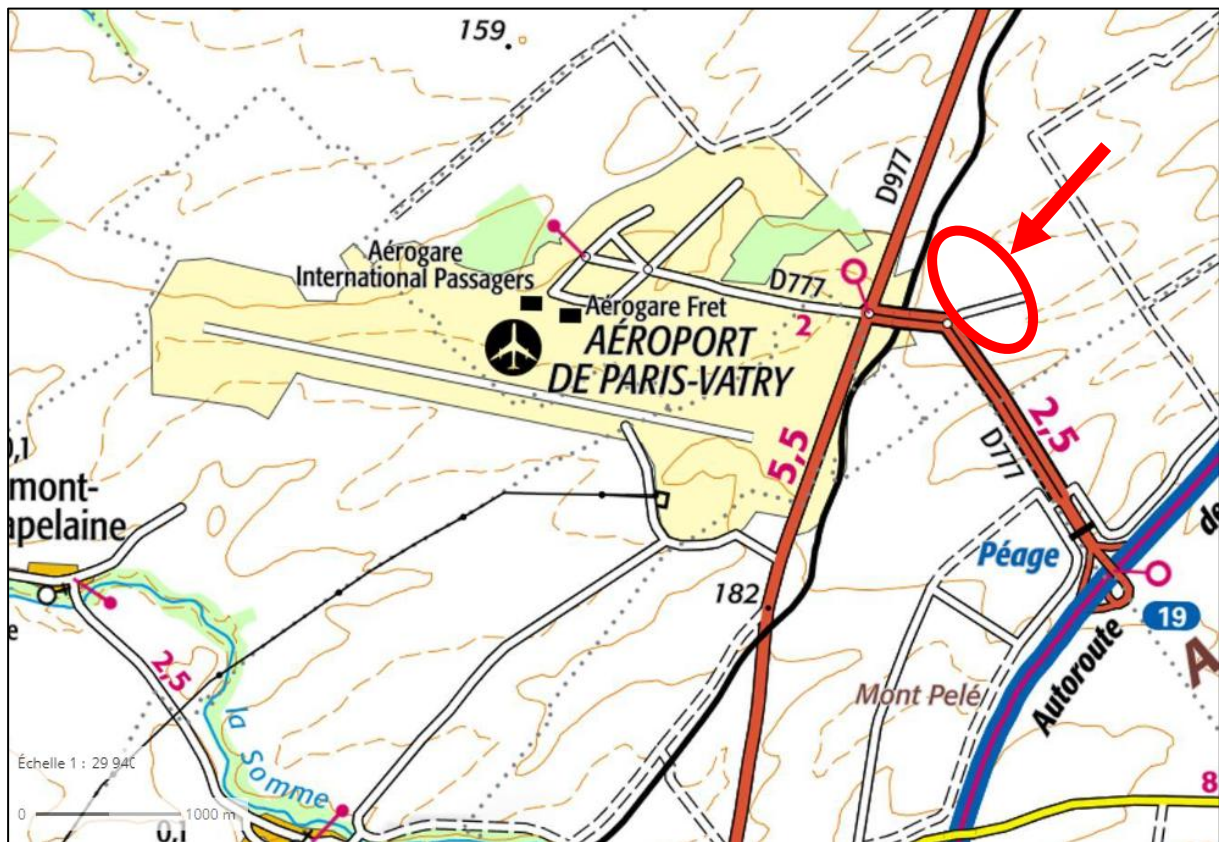


Source : Géoportail

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

Le site est entièrement localisé sur la commune de BUSSY-LETTREE.

Figure 2: Plan rapproché de localisation du site



Source : Géoportail

Le tableau suivant précise, pour l'ensemble du site MOSOLF (avant et après projet), l'emplacement (parcelles cadastrales) et la situation actuelle des parcelles au regard du PLU.

| Commune       | Parcelles cadastrales | Surface               | Statut Actuel PLU |
|---------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|
| BUSSY LETTREE | YB 33                 | 45 228 m <sup>2</sup> | UVb               |
|               | YB 34                 | 8 851 m <sup>2</sup>  |                   |
|               | YB 35                 | 54 249 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 39                 | 1 850 m <sup>2</sup>  |                   |
|               | YB 41                 | 49 678 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 45                 | 12 924 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 46                 | 57 858 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 47                 | 12 743 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 48                 | 12 743 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 49                 | 12 743 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 53                 | 11 009 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YB 54                 | 8 321 m <sup>2</sup>  |                   |
|               | YB 55                 | 6 995 m <sup>2</sup>  |                   |
|               | YB 56                 | 56 813 m <sup>2</sup> |                   |
|               | YR 79                 | 1 435 m <sup>2</sup>  |                   |
|               | YR 82                 | 35 m <sup>2</sup>     |                   |

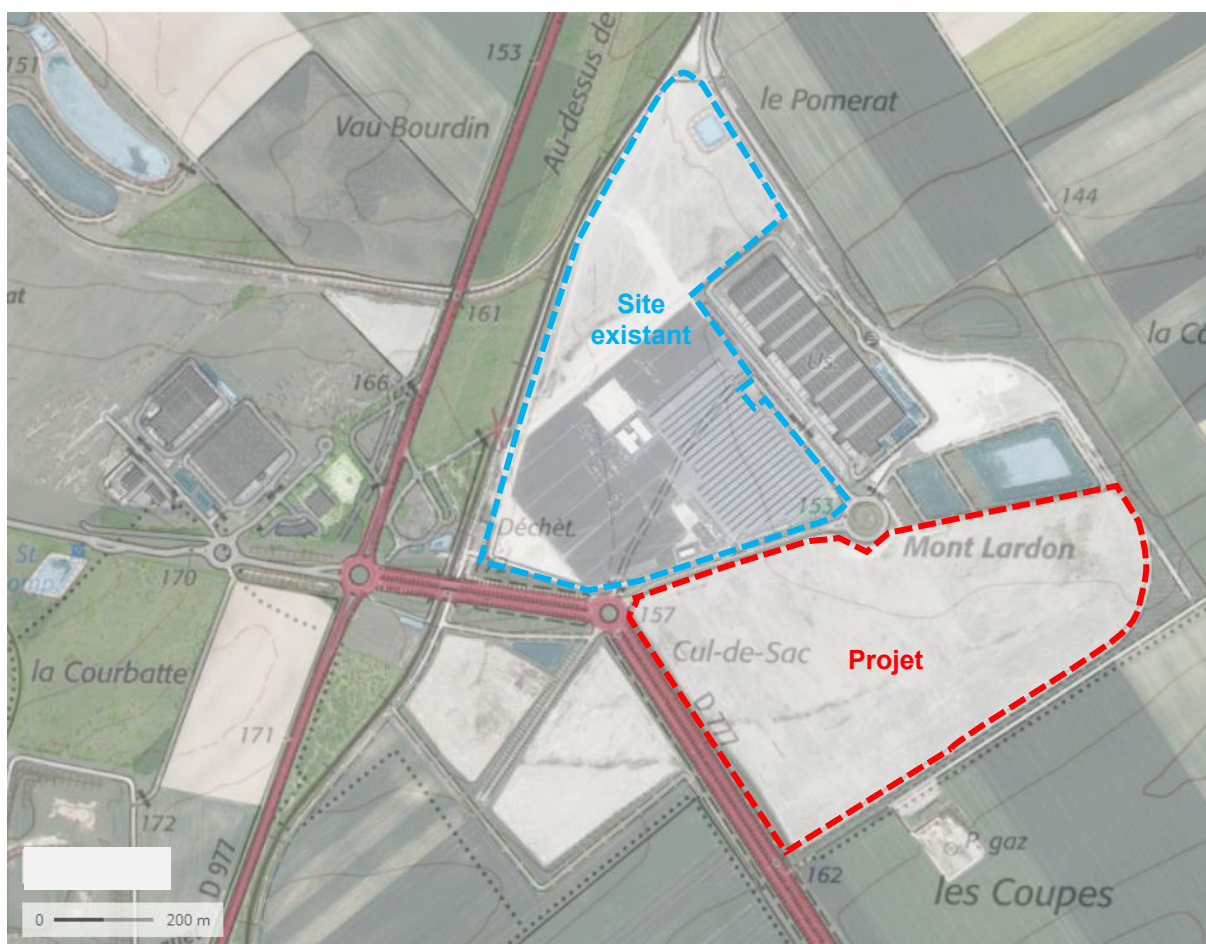
|  |        |                        |  |
|--|--------|------------------------|--|
|  | YR 84  | 130 m <sup>2</sup>     |  |
|  | YR 86  | 8 701 m <sup>2</sup>   |  |
|  | YR 110 | 53 058 m <sup>2</sup>  |  |
|  | YR 111 | 122 562 m <sup>2</sup> |  |
|  | YR 120 | 29 874 m <sup>2</sup>  |  |
|  | YR 125 | 83 589 m <sup>2</sup>  |  |
|  | YR 126 | 106 565 m <sup>2</sup> |  |

*Tableau 2: Parcelles cadastrales concernées par le site existant et extension*

Nous présentons ci-dessous un extrait de photo aérienne, avec la localisation du secteur :

- Le site déjà existant, ayant fait l'objet d'une étude d'impact en 2024 ;
- Le projet d'extension.

*Figure 3: Vue rapprochée du site sur fond orthophoto*



Source : Géoportail

Le site, y compris l'extension prévue, représente une superficie de 76 ha : 37 ha sont déjà aménagés ou en cours d'aménagement et 39 ha doivent être aménagés.

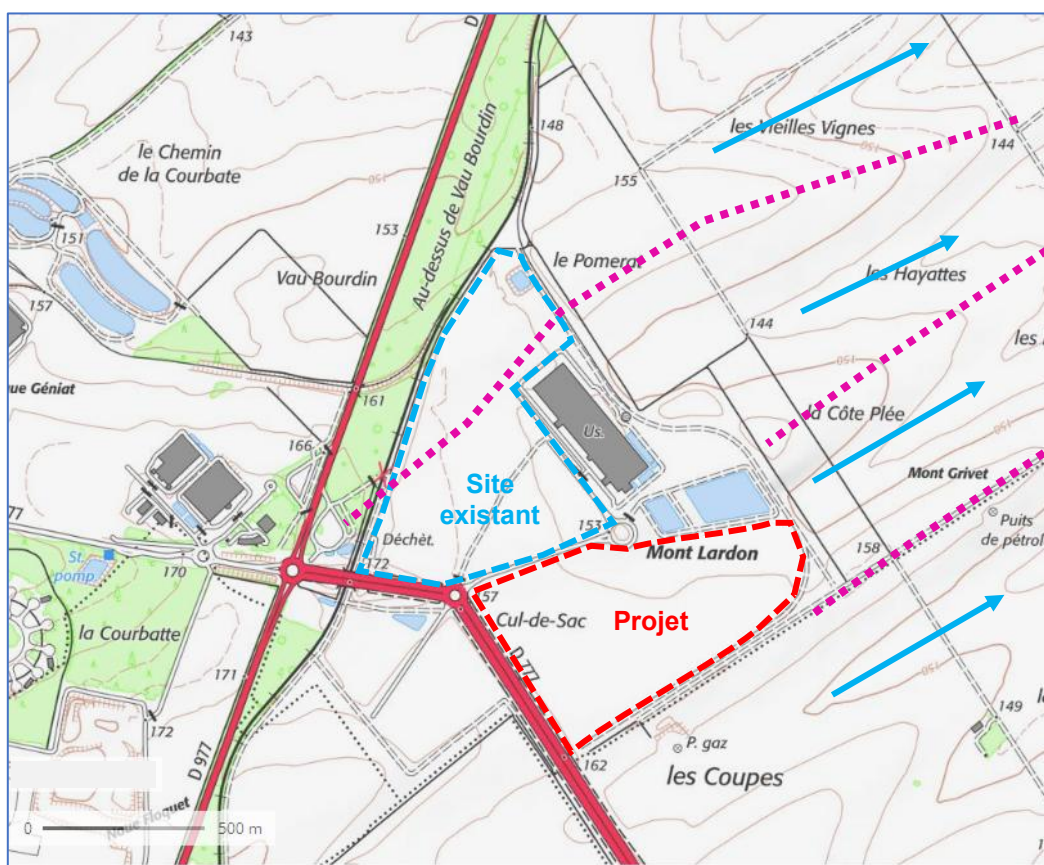
Le terrain prévu pour l'agrandissement est un terrain stabilisé (craie). A terme, cette surface sera également imperméabilisée.

Le projet se réalisera en plusieurs phases. Les terrains correspondant aux emprises nécessaires pour réaliser la première phase de l'agrandissement ont fait l'objet d'une acquisition par l'entreprise MOSOLF. Le terrain prévu pour les phases suivantes est loué par l'entreprise MOSOLF.

## 1.2. Présentation de la situation topographique

L'extrait suivant montre la topographie locale. Quelques ondulations sont visibles sur le terrain. Différentes sous unités hydrauliques peuvent être délimitées.

Figure 4: Plan topographique du site



Fond de plan : Géoportail

Sur le site existant, on peut délimiter deux sous unités hydrauliques distinctes et les eaux sont collectées et acheminées vers deux bassins de rétention, l'un au nord-est et l'autre au sud-est. Ces bassins de rétention, imperméabilisés, ont pour exutoire un bassin d'infiltration, géré par le Département.

Dans l'extension objet de la phase 4, les eaux collectées sur le site projet seront collectées et acheminées vers deux bassins de rétention, l'un au nord et l'un à l'est, puis vers le bassin d'infiltration du Département.

### 1.3. Travaux réalisés entre 2018 et 2025

Lors de la mise en route du site, un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau avait été déposé. Il concernait une surface totale de 19 ha, dont 10 ha aménagés.

Le développement de cette base logistique est prévu en 4 phases et le schéma ci-dessous permet de localiser les secteurs concernés par chacune des phases :

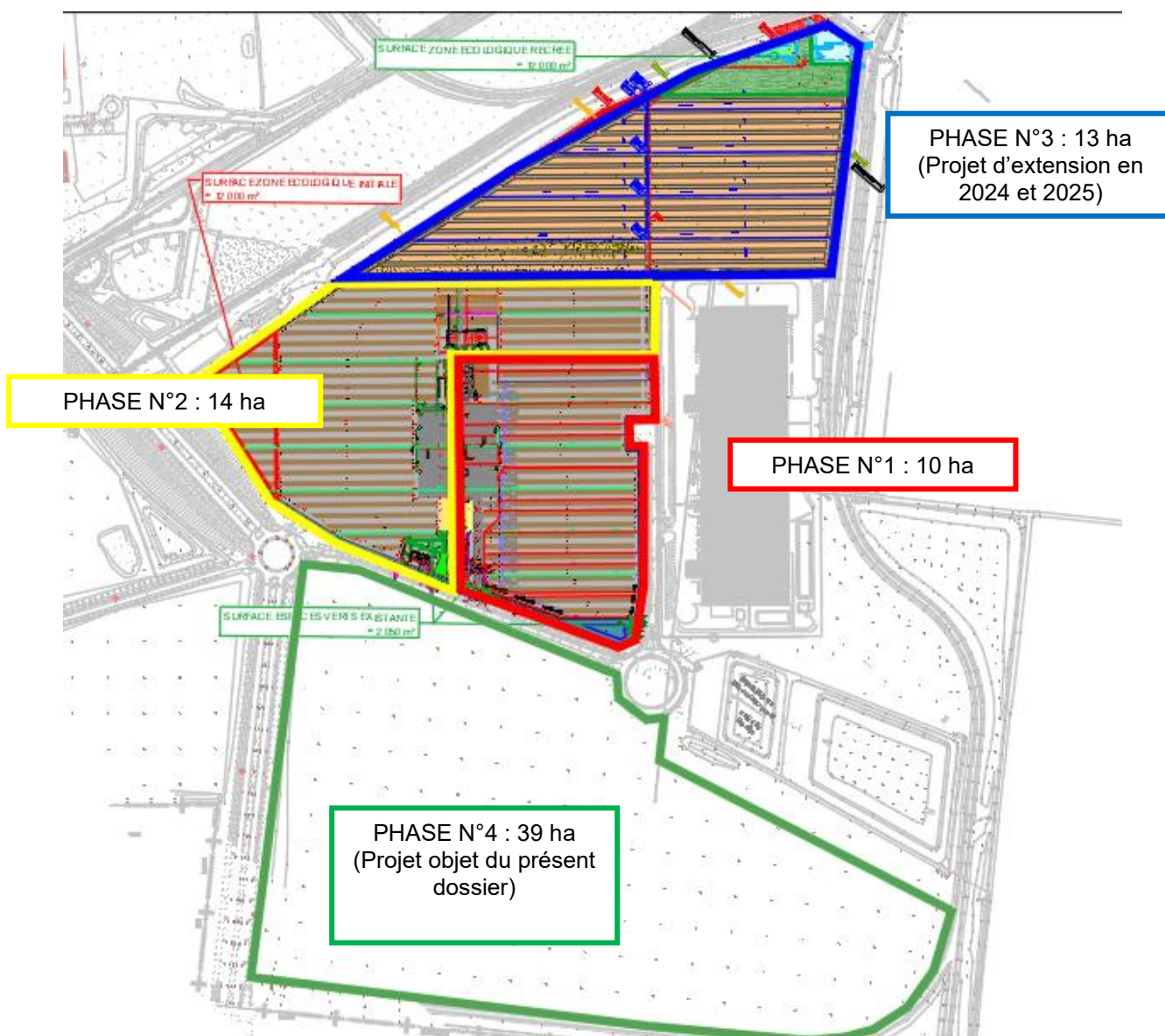


Figure 5: Plan de phasage des aménagements

**L'objet du présent dossier est l'extension de 39 ha correspondant à la phase 4.**

Les phases 1 et 2 sont aujourd'hui finalisées. Les travaux relatifs à la phase 3 ont fait l'objet d'un permis d'aménager et d'une enquête publique, avec une étude d'impact. Une enquête publique a lieu du 18/10/2025 au 17/11/2025 inclus. **Le permis d'aménager pour cette phase 3 a été obtenu en février 2025.**

En phase 4, la majeure partie de ces 39 ha correspondra à un vaste parking : stockage de véhicules légers. Cette phase 4 intègre un raccordement à la voie ferrée.

Le nouveau site sera en grande partie imperméabilisé. Les eaux pluviales sont collectées et acheminées vers deux bassins de rétention imperméabilisés, conformément au règlement de la ZAC.

Les eaux sont traitées par deux séparateurs à hydrocarbures, de façon à récupérer les matières en suspension et hydrocarbures, puis sont dirigées vers le réseau pluvial de la ZAC, avant restitution au milieu naturel.

Une autorisation de déversement des eaux usées et des eaux pluviales est mise en place et signée par le Département et la société MOSOLF. Ce document figure en **annexe 1**.

Le montage ci-dessous permet de visualiser le site phase 1 et 2, et présente les principaux aménagements existants.

Le site aménagé en phases 1 et 2 comprend les éléments suivants :

- Un bassin de rétention, d'une capacité de 9576 m<sup>3</sup> (volume stockable dans le bassin) ;
- Des fossés à vocation hydraulique : ces fossés collectent toutes les eaux pluviales du site imperméabilisé et les acheminent vers le bassin de rétention. Ces fossés sont imperméabilisés grâce à une géomembrane ;
- Des fossés à vocation « sécurité » : ces fossés n'ont pas de vocation hydraulique. Ils reçoivent uniquement les eaux de pluie qui tombe à leur aplomb et très localement, les eaux de ruissellement du talus qui les surplombe. Ces fossés sont aménagés de façon à éviter tout risque d'intrusion sur le site (et tout risque de sortie non contrôlée de véhicules).



Figure 6: Aménagements phases 1 et 2

Sur le site, au centre, en plus du stockage des véhicules, des bâtiments « provisoires », en structure légère, sont érigés afin de permettre le développement d'activités tels que le reconditionnement, la maintenance et la préparation de véhicules : PDI (la préparation et l'inspection des véhicules), ou le Smart Repair (réaliser des travaux de peinture et de carrosserie), une cabine photo, etc.

Une station de lavage permet de laver les véhicules. Une zone est dédiée au stockage des déchets.

Un espace permet d'accueillir les camions ; c'est là que se déroulent les opérations de chargement et déchargement des véhicules. Le site comprend aussi des bureaux et une salle de pause à destination des chauffeurs.

Au regard des activités, certaines rubriques ICPE auraient pu être concernées, mais dans tous les cas, on reste en deçà des seuils de classement.

Le tableau ci-dessous liste les différentes rubriques potentiellement concernées, les quantités au regard des seuils :

| Rubrique ICPE                                                                  | Seuils déclaration                                                                                                                                                     | Quantités sur site                       | Classement |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------|
| 1435 : Station service                                                         | Volume supérieur à 100 m <sup>3</sup> d'essence ou 500 m <sup>3</sup> au total et inférieur ou égal à 20000 m <sup>3</sup>                                             | 40 m <sup>3</sup>                        | Non classé |
| 1978-6 : Solvants organiques – Revêtement et retouche de véhicules             | Consommation de solvants supérieure à 0.5 t/an                                                                                                                         | 0.445 t                                  | Non classé |
| 2663 : stockage de pneumatiques                                                | Volume stocké supérieur ou égal à 1000 m <sup>3</sup> et inférieur à 10 000 m <sup>3</sup>                                                                             | Volume maximum stocké 200 m <sup>3</sup> | Non classé |
| 2930-2 : ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur | Vernis, peinture, apprêt sur véhicules, la quantité maximale de produit susceptible d'être utilisée étant supérieure à 10 kg/j mais inférieure à 100 kg/j              | 5.9 kg/j                                 | Non classé |
| 2930-1 : ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur | Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur, la surface de l'atelier étant supérieure à 2000 m <sup>2</sup> mais inférieure ou égale à 5000 m <sup>2</sup> | Surface : 740 m <sup>2</sup>             | Non classé |
| 4718 – stockage gaz inflammables liquéfiés (propane, butane)                   | Supérieur ou égale à 6 tonnes                                                                                                                                          | Volume total de stockage : 4.95 tonnes   | Non classé |

*Tableau 3: Rubriques ICPE*

**Ces activités ainsi que les volumes correspondant ne sont pas modifiés avec la mise en place des phases 3 et 4.**

Le schéma page suivante correspond au plan de la zone centrale du site, là où ont lieu les opérations de préparation des véhicules, de chargement et déchargement des véhicules. Un plan de circulation a été établi, avec des consignes à respecter, des procédures, de façon à garantir le bon fonctionnement et notamment la sécurité sur le site.

Parmi les consignes, figurent notamment :

- Respect du code de la route et de la signalisation interne
- La vitesse limitée à 30 km/h
- Stationnement sur des emplacements réservés
- Port des EPI obligatoire (gilet de sécurité et chaussures de sécurité)
- Interdiction d'introduire et de consommer drogues et boissons alcoolisées sur le site
- Interdiction de faire pénétrer un tiers sur le site

- Interdiction de fumer dans les bâtiments, sauf zones prévues à cet effet.
- Respect des consignes de tri des déchets (mise en place de logos et des codes couleur correspondant à chaque famille de déchet, ce qui permet d'identifier les contenants (poubelles ou bennes)
- Consignes en cas d'incident ou d'accident
- Consignes en cas d'incident environnemental (fuite, ...)

Le site fonctionne en journée. Les horaires d'ouverture sont actuellement les suivants : de 7h à 20h. A terme, pour les camions, le site sera ouvert entre 7h et 18h.

**La superficie de parking est aujourd'hui en partie couverte par des ombrières photovoltaïques, sur une emprise de 24ha. Elle est amenée à se développer. Cette activité est gérée par la société URBASOLAR. La puissance actuellement installée est de 26 MWc.**

Ces ombrières ont des fondations en béton. Elles reposent sur une structure en acier galvanisé. Il s'agit de panneaux mono cristallin, anti reflets.

La nuit, seuls les secteurs sous ombrières sont éclairés. L'éclairage, conformément au règlement de la zone d'activité, est dirigé vers le sol.

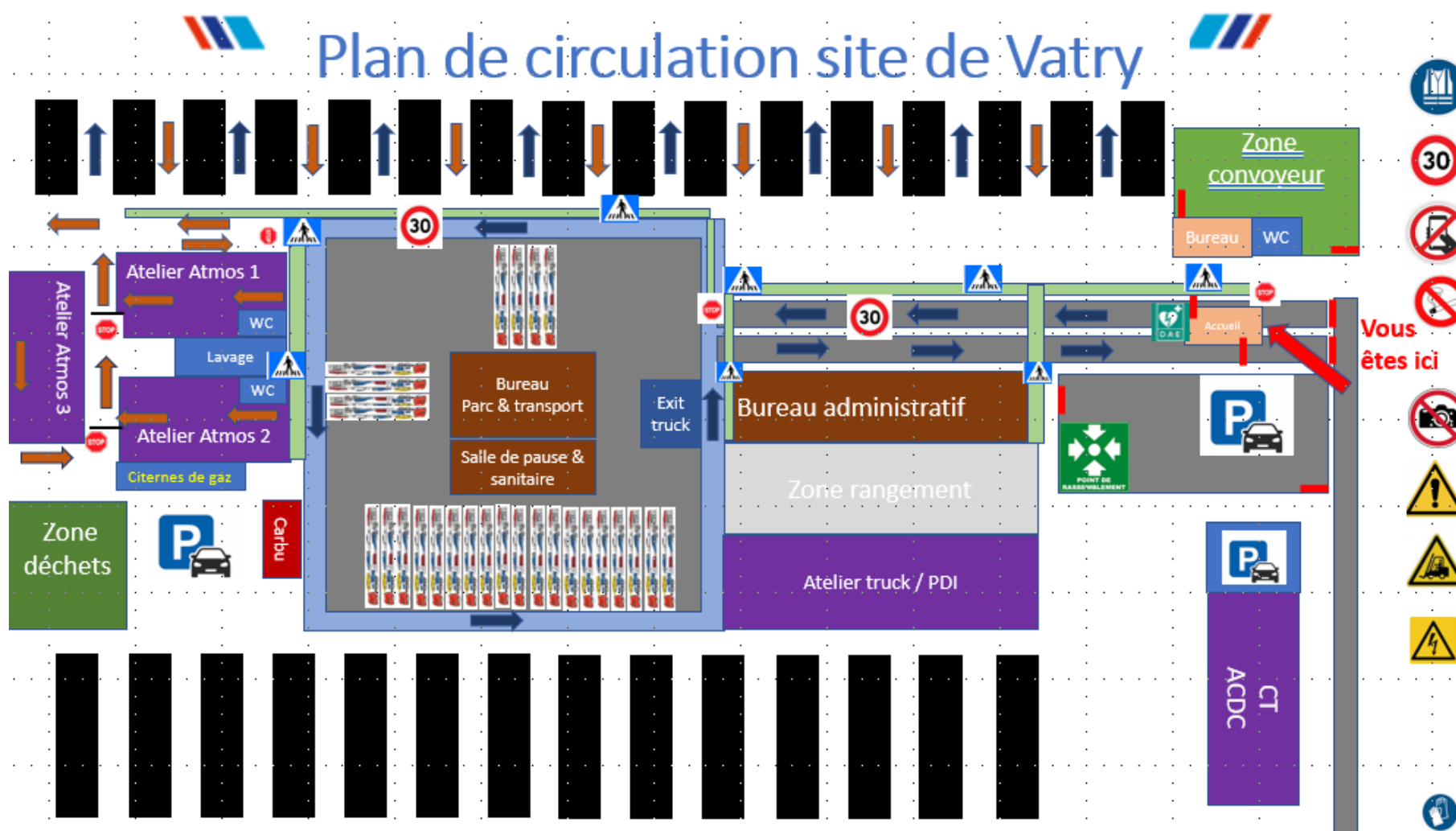


Figure 7: Organisation de la zone centrale du site actuel

## 1.4. L'agrandissement de 2025 - phase 3 : enquête publique 2025 et permis d'aménager obtenu en février 2026

L'aménagement en cours concerne une surface de 13 ha. Cette nouvelle surface est dédiée à du stockage de véhicules, dans la continuité du site aménagé en phase 1 et 2.

Par ailleurs, une surface « **espace vert** » de **12 000 m<sup>2</sup>** est aménagée en accord avec les **services du département**.

On présente ci-dessous un schéma du plan d'aménagement.

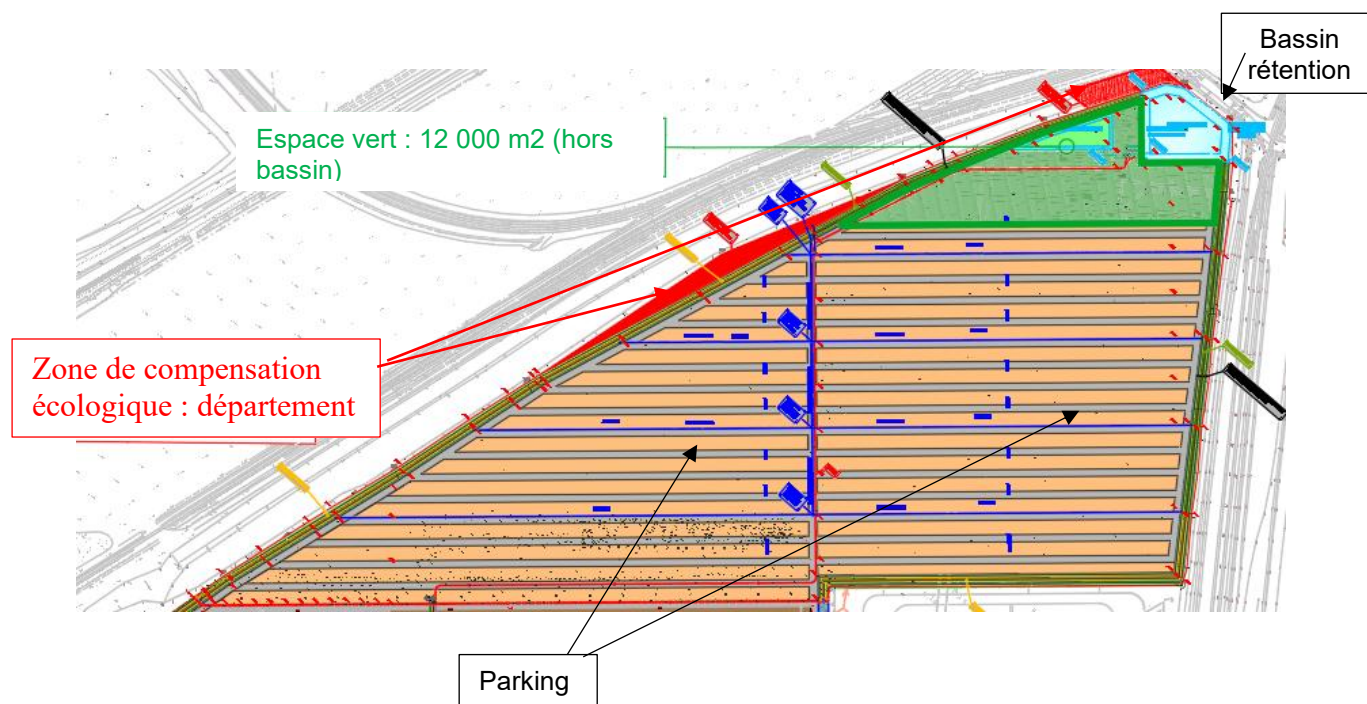


Figure 8: Organisation du site en cours d'aménagement

Le programme des aménagements comprend :

- La création d'aire de stationnement en enrobé (env. 6 050 places)
- La création de voirie légère pour la circulation sur site
- La création de satujo, fossés et bassin étanches pour la gestion des eaux de voirie avant rejet vers le réseau pluvial de la ZAC, avec un débit de fuite de 20 l/s
- La mise en place d'une pompe de refoulement et d'un séparateur hydrocarbure
- L'aménagement de 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts
- L'aménagement d'un bassin de rétention, avec un débit de fuite de 20 l/s vers le bassin d'infiltration de la ZAV

Le bassin de rétention permet de faire face à une pluie de fréquence de retour 100 ans, si l'on intègre le réseau de fossés étanches. On trouvera les notes de calcul et les informations météorologiques ayant servi au dimensionnement de ce bassin en **annexe 2**.

L'ensemble des voies aménagées restera privé sans connexion avec le domaine public.



Le site existant en avril 2024



Les satujos, permettant la collecte des eaux pluviales



Le bassin de rétention existant, qui permet de gérer les eaux pluviales du site existant

Sur un plan hydraulique, les bassins de rétention du site MOSOLF se rejettent, via un débit de fuite, dans les bassins d'infiltration existants de la ZAC, gérés par le Département, et ayant fait l'objet d'un dossier Loi sur l'Eau autorisation.  
L'extrait de plan ci-dessous permet de localiser ces bassins.

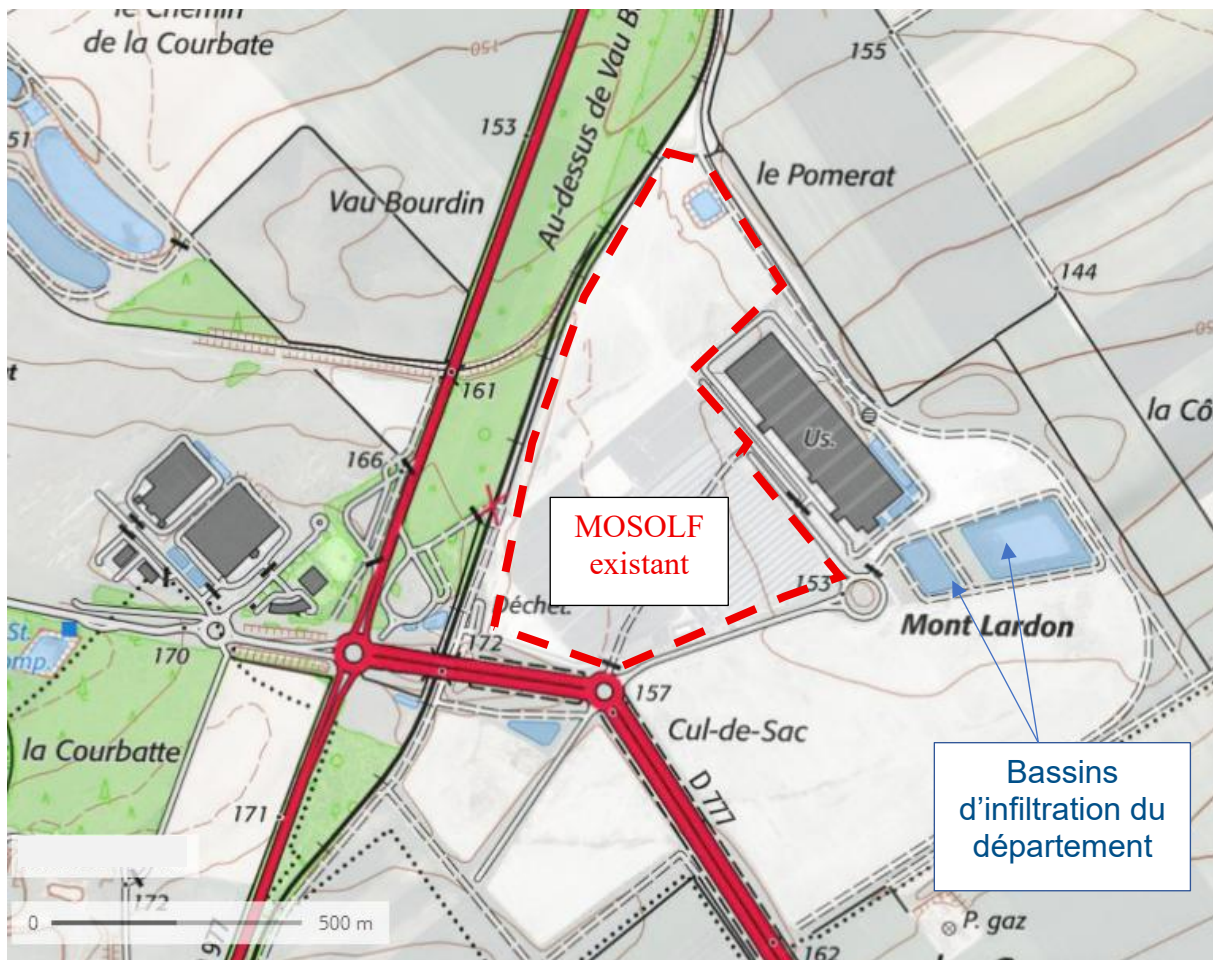


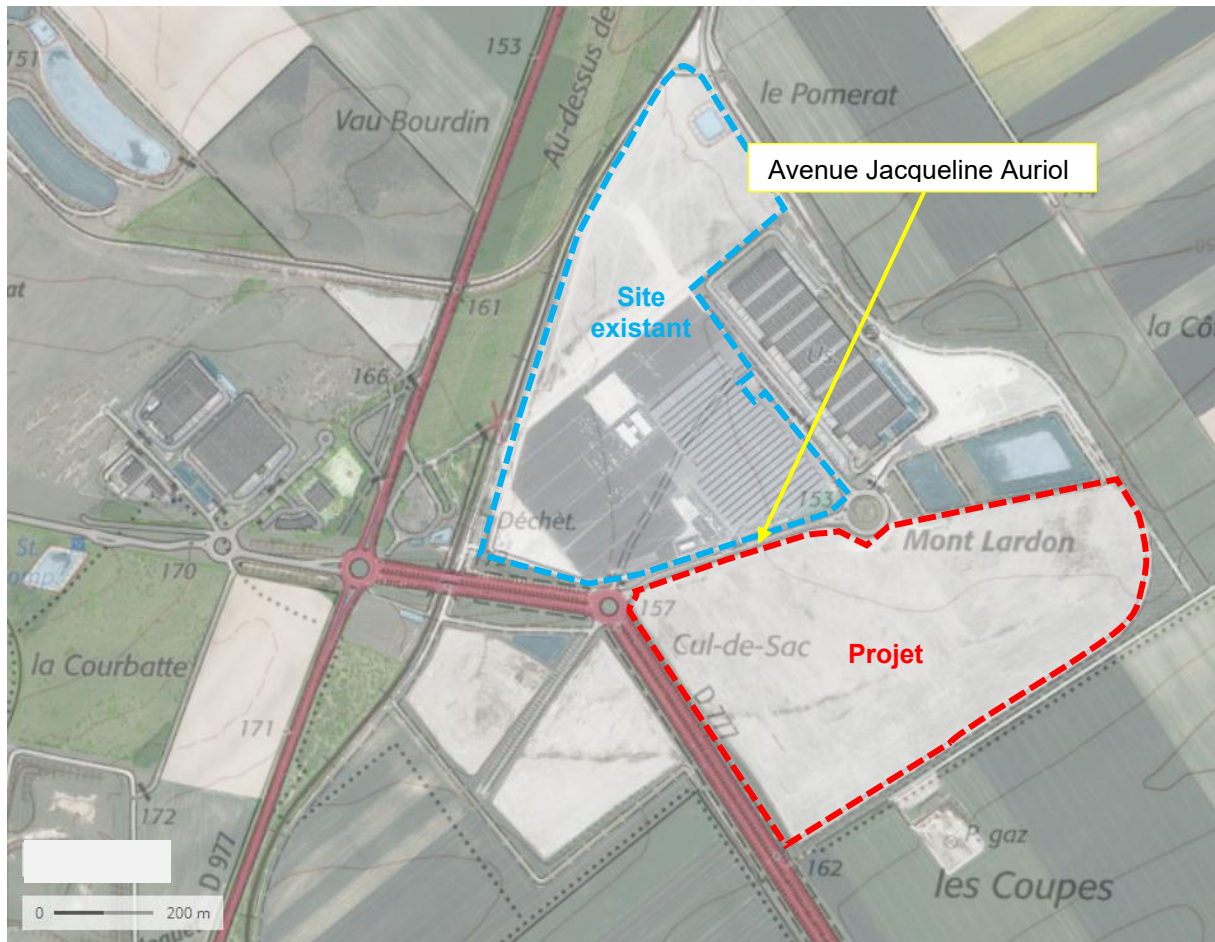
Figure 9: Localisation des bassins d'infiltration de la ZAC

### 1.5. Le nouveau projet : phase 4

Le site envisagé dans la phase 4 n'est pas contigu au site existant : ils sont séparés par l'Avenue Jacqueline Auriol.

Le Département a cédé à la société MOSOLF une partie du terrain correspondant à la première tranche d'aménagement (voir acte de vente en **annexe 3**) et le département loue à la société MOSOLF l'emprise des terrains qui seront aménagés dans un second temps (bail en **annexe 4**).

Figure 10: Vue rapprochée du site sur fond orthophoto



Source : Géoportail

Le site sera constitué de parkings, qui seront aménagés progressivement, en plusieurs étapes. Il y aura des zones de déchargement, des parkings de camions. Par ailleurs, le projet prévoit l'arrivée de la voie ferrée, avec une plate-forme de chargement/déchargement des trains.

La phase 4, objet du présent dossier, consiste en l'aménagement d'une nouvelle aire de stockage de véhicules, sur une surface de 39 ha. On trouvera un plan de masse de l'aménagement en **annexe 5** du dossier.

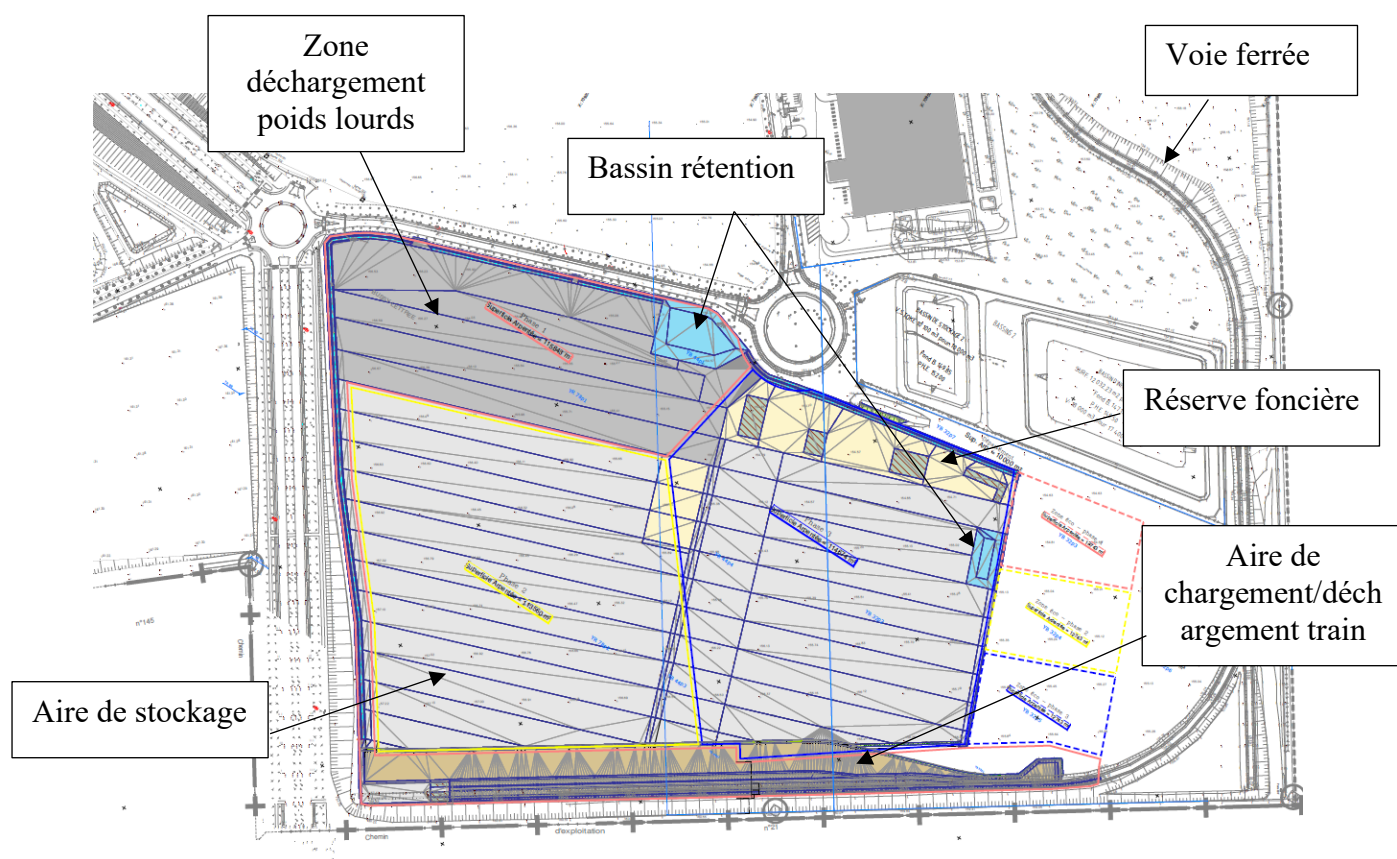


Figure 11: Schéma de synthèse de l'aménagement du site – phase 4

Le projet sera réalisé en trois tranches successives :

- Phase 4a (en rouge sur le schéma ci-dessous) : aménagement d'une surface de 115 843 m<sup>2</sup> de parking (aire de stockage et zone de déchargement des poids lourds) et zone de compensation écologique de 12 743 m<sup>2</sup> ; aménagement des quais de chargement/déchargement des véhicules le long de la voie de chemin de fer ;
- Phase 4b (en jaune sur le schéma ci-dessous) : aménagement d'une surface de 113 560 m<sup>2</sup> de parking et une nouvelle zone de compensation écologique de 12 743 m<sup>2</sup> ;
- Phase 4c (en bleu foncé sur le schéma ci-dessous) : aménagement d'une surface de parking de 114 674 m<sup>2</sup> et d'une nouvelle zone de compensation écologique de 12 743 m<sup>2</sup>.

En jaune, des zones de réserve foncière sont prévues : ces zones resteront en l'état pour le moment.

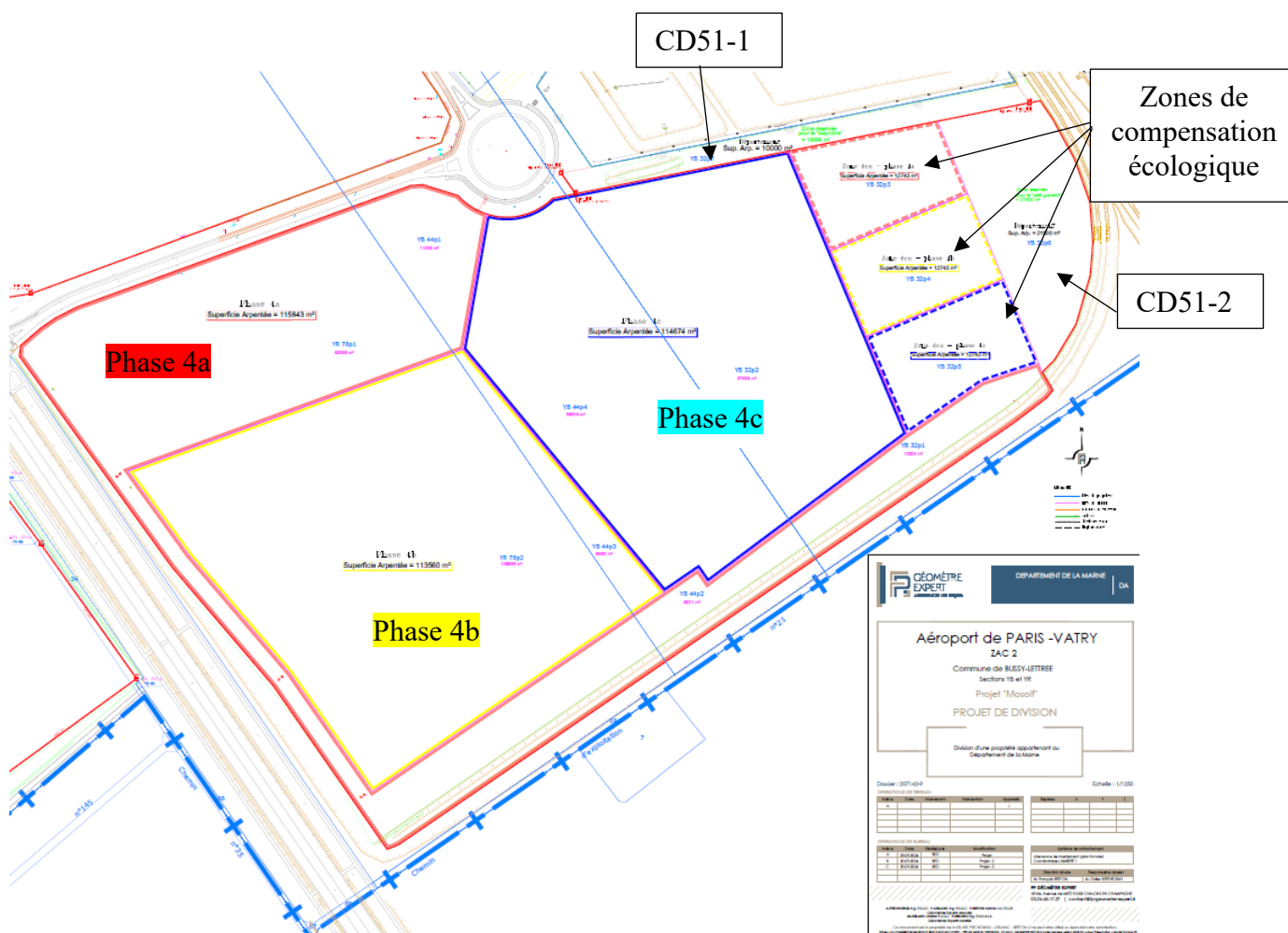


Figure 12: Schéma explicatif phasage phase 4

Pour chacune de ces tranches, une zone de compensation écologique est donc prévue. Cette zone sera laissée en l'état par l'entreprise MOSOLF. Elles seront gérées directement par le Département, en cohérence avec les recommandations formulées dans les études de compensation écologique et demande de dérogation espèces protégées.

A proximité des zones précédemment décrites, deux secteurs resteront propriété du Département. Elles sont notées CD51-1 et CD51-2 sur l'extrait ci-dessus :

- CD51-1 correspond à une surface de 10 000 m<sup>2</sup>
- CD51-2 correspond à une surface de 21 500 m<sup>2</sup>

Ces secteurs sont destinés à la compensation écologique pour le petit gravelot et pour le sisymbre.

A ce stade, il n'y a pas de calendrier pour l'avancement de chaque tranche. Cela s'échelonnera sur plusieurs années.

Pour gérer les eaux pluviales de la plateforme, il est prévu l'aménagement de 2 bassins de rétention. Le premier sera aménagé en tranche 1. Il permettra de gérer les eaux pluviales de la plateforme phase 4a, 4b et une partie de 4c. Le dernier bassin, qui complètera le dispositif, sera aménagé en phase 4c.

Au nord et à l'ouest du site, un fossé étanche est aménagé. Il collecte des eaux pluviales, mais il a également un rôle de protection du site.

Les ouvrages ont été dimensionnés et permettent de faire face à une pluie de retour 50 ans. On trouvera les fiches de calcul des ouvrages en **annexe 6**.

Le graphique ci-dessous montre le découpage des bassins versants.

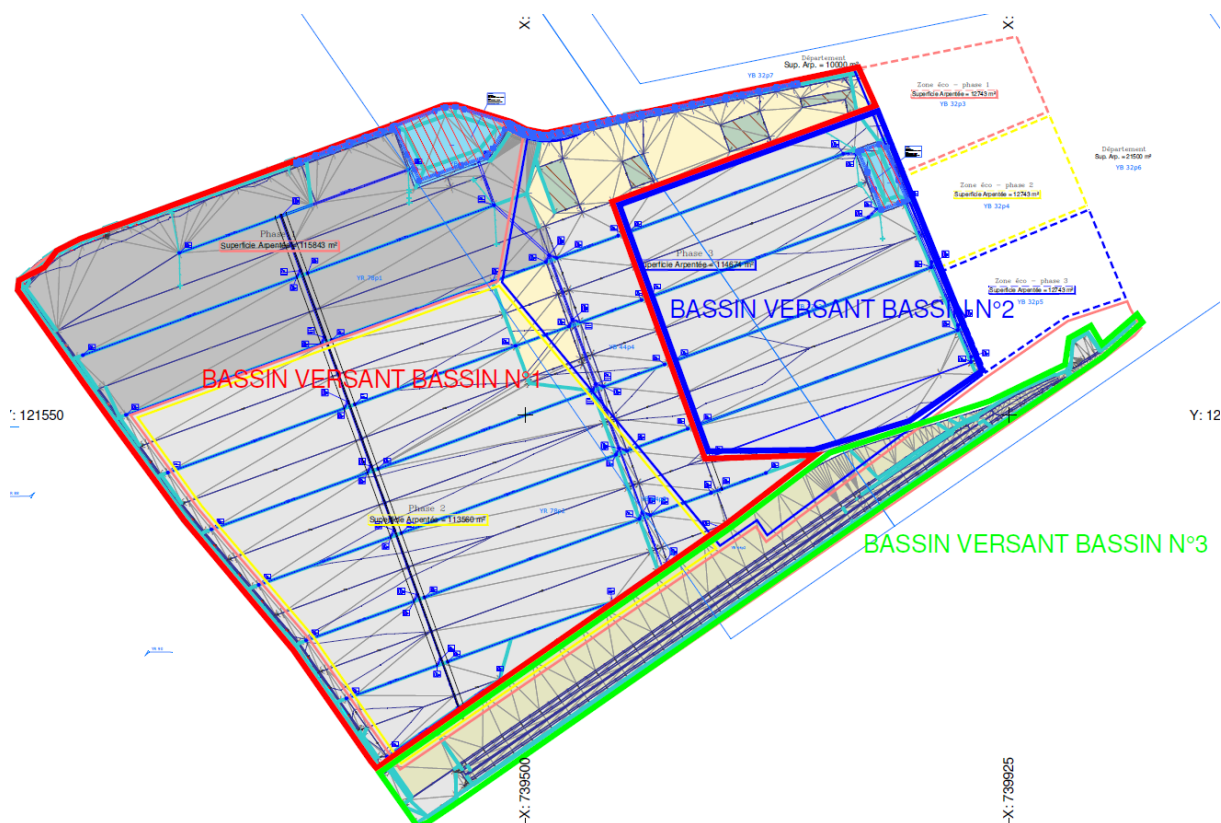


Figure 13: Découpage des bassins versants

Les écoulements du bassin versant n°1 seront gérés par le bassin n°1. Il sera aménagé avec la première tranche de travaux.

Les écoulements du bassin versant n°2 seront gérés par le bassin n°2. Ce bassin de rétention sera aménagé durant la tranche 3.

Le bassin versant n°3 correspond au secteur de la voie ferrée et des plateformes de chargement/déchargement.

Le bassin 1 est équipé d'une surverse vers le réseau pluvial de la ZAC, au cas où une panne surviendrait sur le réseau électrique par exemple, empêchant la vidange normale du bassin.

#### Aménagement du terminal ferroviaire :

Un embranchement fer sera aménagé, pour raccorder la plateforme à la voie de chemin de fer existante, entre Chalons-en-Champagne et Sommesous. Une aire de chargement/déchargement sera aménagée, de façon à permettre les chargements et déchargements des véhicules.

La voie ferrée est présente jusqu'à l'entrée du site objet de la phase 4, comme le montre l'extrait ci-dessous.

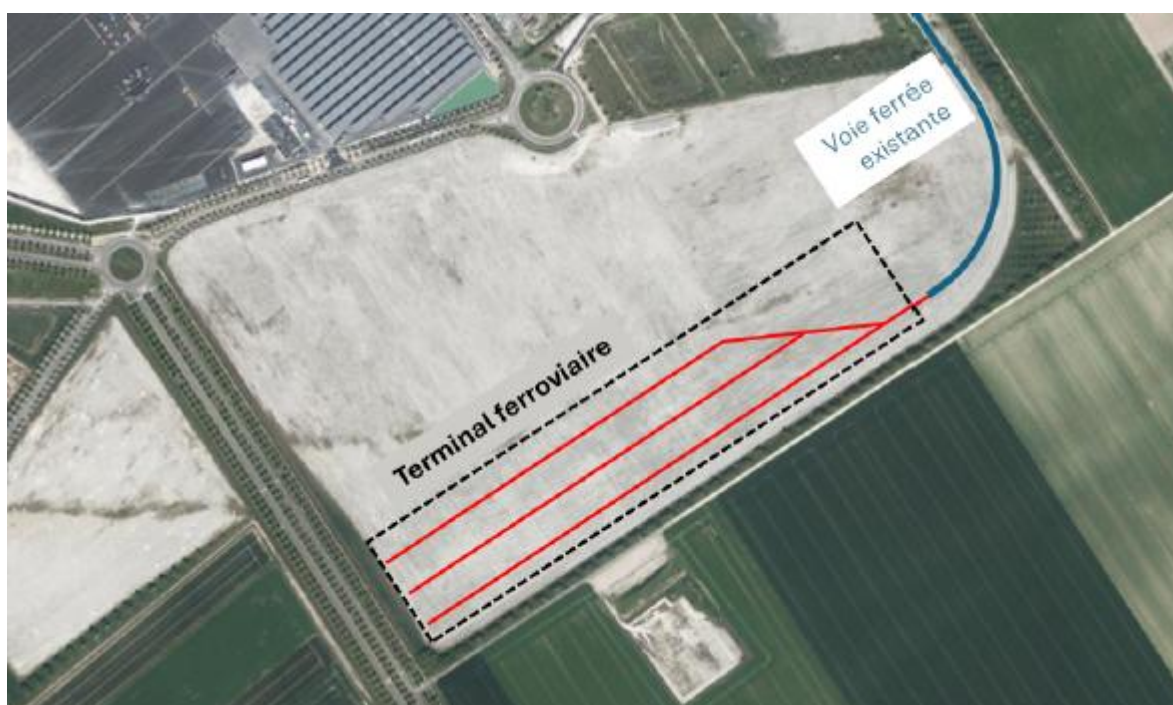


Figure 14: Schéma explicatif voie ferrée phase 4 (source : Dossier CCTP EGIS)

La création du terminal ferroviaire comprend :

- Le raccordement à la voie ferrée existante ;
- La création du faisceau ferroviaire : 3 voies et 2 appareils de voie, soit un total de 1584 ml de voies ferrées cumulées ;
- La pose de garage franc.

Plusieurs équipements seront à mettre en place, il s'agira :

- D'un local TGBT (Tableau Général Basse Tension) ;
- Des rampes de déchargement des voitures ;
- Des mâts d'éclairage et des dispositifs d'éclairage ;
- D'un portail d'accès au site.

Pour l'assainissement eaux pluviales, des dispositifs sont prévus :

- Nœud d'infiltration pour la collecte des eaux issues de plateforme routière de déchargement (Volume de 67 m<sup>3</sup>) ;
- Deux tranchées d'infiltration longeant les voies ferrées pour la collecte des eaux issues des voies ferrées et de la voirie. Ces tranchées d'infiltration sont composées de drains, regards et avaloirs (pour la voirie).

Il n'est pas prévu d'exutoire pour la gestion de ces eaux pluviales : elles seront uniquement gérées en infiltration sur place.

On trouvera le détail des aménagements prévus dans le dossier EGIS joint en **annexe 7** (CCTP rédigé par EGIS pour l'aménagement ferroviaire).

La carte en **annexe 8** montre la totalité du site MOSOLF lorsque l'aménagement sera terminé.

## 1.6. Quantités de matériaux et ressources naturelles utilisées pour le scénario retenu

Pour aménager les 39 ha supplémentaires, des travaux de terrassement sont prévus. Le terrain est relativement plat, des travaux de terrassement seront réalisés de façon à éviter la stagnation d'eau sur le terrain, en cas de pluie importante, sans accélérer les eaux vers les exutoires.

Environ 110 000 m<sup>3</sup> de matériaux de déblais seront remis en remblais sur site.

Il n'est pas prévu d'évacuation des déblais ni d'importation de matériaux hors du site : l'ensemble des déblais et remblais seront gérés à l'intérieur du site. Ces mouvements de terrain sont nécessaires pour la gestion des eaux de ruissellement : gestion gravitaire et création des bassins et des fossés.

Les matériaux importés seront :

- Le bitume pour couvrir le site : 13 900 m<sup>3</sup>
- Les géomembranes pour imperméabiliser les fossés de ceinture ayant un rôle hydraulique et le bassin de rétention : 20 700 m<sup>2</sup>
- Le Grave Bitume : 7 350 m<sup>3</sup>
- Le GNT 0/20 : 31 450 m<sup>3</sup>

Les canalisations : le tableau ci-dessous détaille des différentes canalisations prévues :

| Type       | Référence | Prof moy. | Longueur |
|------------|-----------|-----------|----------|
| EP         |           |           |          |
| PVC CR-SN8 | 400       | 0,55      | 182,36   |
| BETON 135A | 500       | 0,76      | 646,56   |
| BETON 135A | 600       | 0,93      | 2708,28  |
| BETON 135A | 800       | 1,03      | 1048,69  |
| BETON 135A | 1000      | 2,50      | 177,90   |
| BETON 135A | 1200      | 2,83      | 180,00   |
| BETON 135A | 1400      | 2,96      | 353,19   |
| BETON 135A | 1500      | 3,10      | 65,37    |
| BETON 135A | 1600      | 3,25      | 40,48    |

Tableau 4: Les canalisations prévues pour Vatry 4

Les canalisations Ø 500 ou 600 sont principalement des caniveaux fentes (satujos).

## 1.7. Estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus

L'activité totale du site va générer :

- Des déchets en mélange, enlevés par la société SUEZ : 13 tonnes par an
- Des déchets dangereux (huiles usagées)
- Des déchets recyclés :
  - o Cartons : 2 tonnes
  - o Ferreux : 18 tonnes
  - o Aluminium : 1 tonne
  - o Batteries : 20 tonnes
  - o Bois : 4 tonnes
  - o Pneus : 2000 pneus

Les huiles usagées sont collectées par l'entreprise CHIMIREC. Voir en **annexe 9** derniers bordereaux de collecte.

L'activité, du fait des transports des voitures, qui arrivent et qui repartent du site, de la circulation sur le site, va générer des émissions de polluants, dans l'air, et ou sur les sols.

Ces émissions sont calculées dans les paragraphes incidences du projet sur l'air et sur l'eau.

## Pièce n° 2 : Etat initial du site et de son environnement, scénario de référence

### 2.1. Contexte humain

#### 2.1.1. Population

Historiquement, l'aménagement de la zone aéroportuaire de VATRY et des ZAC bénéficiait de plusieurs atouts :

- La proximité d'axe de circulations important mettant le site au carrefour de plusieurs axes structurant desservant des grandes villes de France et d'Europe ;
- La faible densité de population (7 habitants au km<sup>2</sup> lors de l'étude d'impact initiale et 8.3 aujourd'hui), regroupée dans des villages éloignés du site de Vatry ;
- La valorisation d'une importante réserve foncière appartenant à l'état permettant de limiter l'impact sur l'agriculture locale ;
- La présence d'infrastructures pouvant être réutilisées ;
- La présence de boisements, base de départ pour une bonne insertion paysagère des futurs aménagements.

Le site de l'aéroport de VATRY est localisé à la jonction de plusieurs territoires, au cœur de la grande plaine champenoise.

Les communes de BUSSY-LETTREE, VASSIMONT-ET-CHAPELAINE, HAUSSIMONT sont concernées par l'ensemble du site. Dans ce secteur du département de la Marne, la densité de population est faible. Compte tenu de l'attractivité du territoire depuis le développement de l'aéroport et du développement des ZAC, la population est croissante depuis la fin des années 90.

Le tableau suivant montre les moyennes sur les communes les plus proches du site :

| Commune                 | Surface (Km2) | Nombre d'habitants (2021) | Densité (hab/km2) |
|-------------------------|---------------|---------------------------|-------------------|
| BUSSY-LETTREE           | 33.48         | 320                       | 9.6               |
| VASSIMONT-ET-CHAPELAINE | 21.73         | 63                        | 2.9               |
| HAUSSIMONT              | 17.63         | 138                       | 7.8               |
| VATRY                   | 8.39          | 150                       | 17.9              |
| <b>TOTAL</b>            | <b>81.23</b>  | <b>671</b>                | <b>8.3</b>        |

*Tableau 5: Population dans les communes concernées par la ZAC de VATRY*

Le projet s'inscrit dans une zone de faible densité de population, ce qui explique l'implantation de l'aéroport et l'attractivité pour des activités telles que celle de l'entreprise MOSOLF.

La ZAC 2, sur laquelle se trouve le site de MOSOLF est localisée sur le territoire de BUSSY-LETTREE. Le site est localisé à 21 km au Sud-Ouest de CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

Il est desservi par la RD 977, qui relie CHALONS-EN-CHAMPAGNE à TROYES, l'autoroute A26, avec une entrée localisée à 2 km du site.

Une voie ferrée longe le site.

Le site est localisé à 90 km à l'est de PARIS, proche d'axes importants permettant de rejoindre facilement les pays voisins de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne.

**Le bourg le plus proche du site MOSOLF est celui de BUSSY-LETTREE : les habitations les plus proches sont localisées à 2.3 km du site à vol d'oiseau.**

La commune de BUSSY-LETTREE couvre une superficie de 33.63 km<sup>2</sup>, dont 80.4% de terres arables (Source CORINE Land Cover). Les zones industrielles et commerciales couvrent 14.8% de la surface, dont la majeure partie est localisée à proximité de l'aéroport de VATRY. La commune de BUSSY-LETTREE fait partie de la Communauté d'agglomération de CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

### 2.1.2. Activités économiques

Le tableau suivant fournit des statistiques pour les 4 communes concernées par le site de VATRY, sur le nombre d'entreprises par secteur d'activités (Source : INSEE 2021 – Etablissements non agricoles économiquement actifs en 2021 et exploitations agricoles RGA 2020).

L'activité économique du secteur est fortement liée à celle de la ZAC de Vetry.

| Commune                               | BUSSY-LETTREE | VASSIMONT-ET-CHAPELAINE | HAUSSIMONT | VATRY     |
|---------------------------------------|---------------|-------------------------|------------|-----------|
| Industrie manufacturière              | 3             |                         | 2          | 3         |
| Construction                          | 1             |                         |            | 1         |
| Commerce de gros et de détail         | 20            |                         | 3          | 3         |
| Activités financières et d'assurance  | 2             |                         | 1          | 8         |
| Activités immobilières                | 3             |                         |            |           |
| Activités spécialisées, scientifiques | 7             | 1                       | 1          | 2         |
| Autres activités de service           | 1             |                         |            | 2         |
| <b>TOTAL</b>                          | <b>37</b>     | <b>1</b>                | <b>7</b>   | <b>19</b> |
| <b>Exploitations agricoles</b>        | <b>13</b>     | <b>7</b>                | <b>9</b>   | <b>6</b>  |

Tableau 6: Activités économiques dans les communes concernées par la ZAC de VATRY

## 2.2. Le relief

Le relief est peu marqué sur l'ensemble du territoire. Les points les plus bas se trouvent au niveau du bourg de BUSSY-LETTREE et de la vallée de la Soude, qui traverse le territoire du Sud-Est vers la Nord-Ouest. L'altitude est alors de 125 m.

Les points les plus hauts se trouvent à l'altitude 159 m (Mont des Maisses au Nord-Est du territoire) et 172 m au niveau de l'aéroport de VATRY. Le dénivelé maximum est donc de 48 m. Les pentes restent modestes. Très localement, au niveau des zones cultivées, elles peuvent atteindre près de 10%.

Sur les 39 ha supplémentaires du site, l'altitude varie de quelques mètres : de 153.70 m au point le plus bas à 157.30 m sur les points les plus hauts ; les pentes restent très faibles : de l'ordre de 1 à 2%.

## 2.3. Le réseau hydrographique : la Soude

L'aéroport de Vatry se situe entre la Soude et la Somme.

Le site sur lequel est implanté l'entreprise MOSOLF fait partie du bassin versant de la Soude, qui s'écoule à 2.7 km à l'est du site.

La Soude prend sa source dans le village de SOUDE à une altitude de 157 m. Elle se jette dans la Somme-Soude après un parcours de 22.6 km, sur le territoire de VILLESSENEUX. La Somme-Soude est le résultat de la confluence de la Somme et de la Soude. La Somme-Soude se jette ensuite dans la Marne. Elle appartient donc au vaste bassin versant de la Seine.

Figure 15: Carte des cours d'eau



Source : Réseau Sandre [https://www.sandre.eaufrance.fr/geo/CoursEau\\_Carthage2017/F6092000](https://www.sandre.eaufrance.fr/geo/CoursEau_Carthage2017/F6092000)

Le bassin versant de la Soude représente une surface de 128 km<sup>2</sup>.

La rivière présente des fluctuations saisonnières de débit fort peu marquées, avec des hautes eaux de printemps (maximum en mars-avril). Les basses eaux ont lieu en septembre octobre.

Elle est alimentée par la nappe de la craie, qui régule largement son régime hydraulique. Elle n'a pas d'affluent.

Sur un plan quantitatif, une station de mesure existe sur la Soude à SOUDRON.

La Soude, au niveau de SOUDRON présente un module (débit moyen inter annuel de 0.54 m<sup>3</sup>/s, selon la banque de données Hydroportail, entre le 1<sup>er</sup> Novembre 1968 et le 1<sup>er</sup> Avril 2024. A ce niveau, la surface de bassin versant est de 105 km<sup>2</sup>.

Pour cette station de mesure, le débit spécifique est de 5.1 l/s/km<sup>2</sup>. C'est assez faible et correspond à la moyenne des cours d'eau de la craie. Cela s'explique par le fait qu'une grande partie de l'eau de pluie s'infiltre et ne rejoint donc pas le cours d'eau.

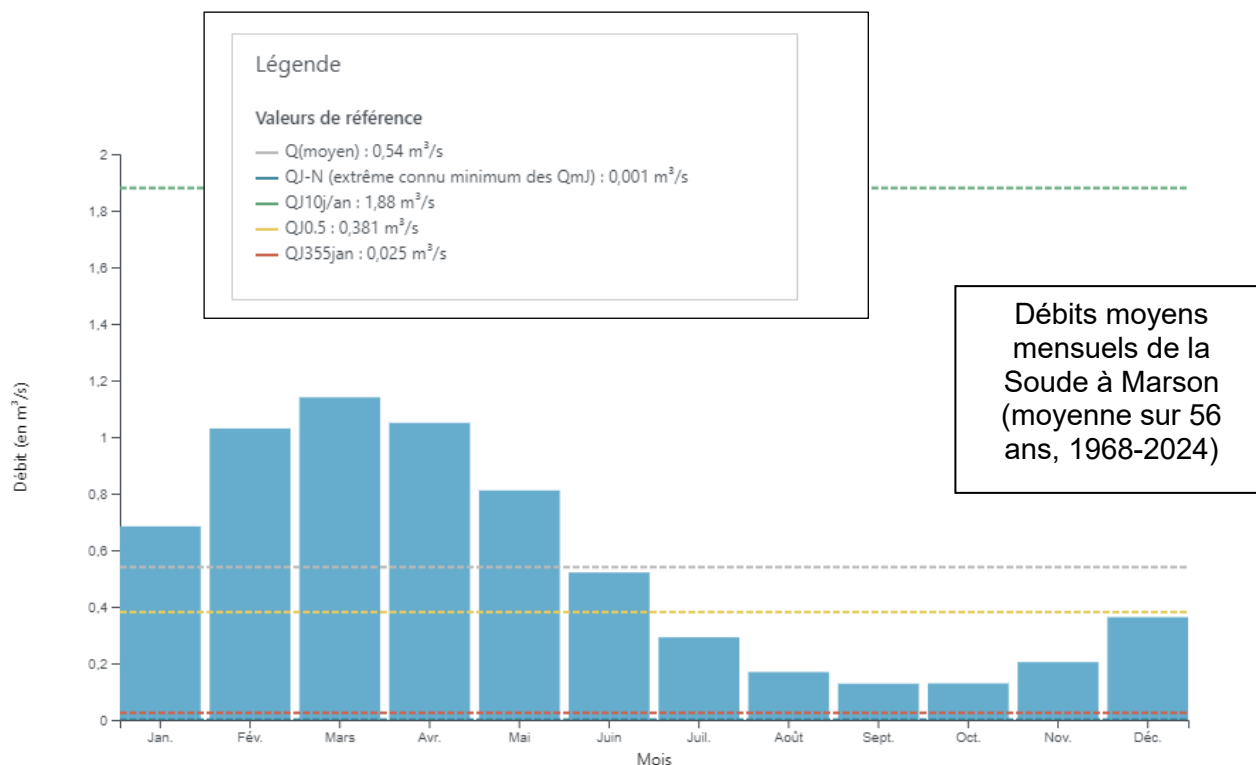


Figure 16: Débits mensuels de la Soude sur 56 ans

Le débit instantané maximal enregistré est de 3.49 m<sup>3</sup>/s le 18 Mars 1970. Elle peut être à sec, comme en septembre 2020.

Le QMNA5 est de 0.022 m<sup>3</sup>/s pour la Soude.

Sur un plan qualitatif, des mesures sont réalisées sur la Soude à SOUDRON (Station répertoriée sous le numéro FRHR135-F6092000 et gérée par l'Agence de l'Eau Seine Normandie).

En 2022, l'état écologique est jugé bon.

Les paramètres Invertébrés benthiques, nutriments, polluants spécifiques, bilan de l'oxygène, sont jugés bons. Les paramètres acidification, température, diatomées, sont jugés très bon.

## 2.4. La géologie

Le secteur de l'aéroport de VATRY est au cœur de la plaine crayeuse champenoise.

- C5e-f : La craie du Santonien : craie à *Micraster coranguinum*. Il s'agit d'une craie massive, blanche à grise, compacte et homogène, en gros bancs, fortement diaclasée ne renfermant que quelques tests de *Lamelibranches*.
- CF : Les remplissages de vallées sèches. Sous un sol de profondeur moyenne, on trouve une graveluche colluviale.
- GP : Graveluches ou grèzes. C'est un matériau original, constitué uniquement à partir de craie. Les affleurements sont très nombreux dans la région comprise dans cet espace entre Soude et Somme.

The map displays the following features and labels:

- Geological Units:**
  - Craie du campanien santonien:** Indicated by a blue box and arrow pointing to a light blue area in the upper right.
  - Colluvions:** Indicated by a blue box and arrow pointing to a red dashed outline in the center-right.
  - Graveluches:** Indicated by a blue box and arrow pointing to a light orange area in the lower right.
  - Other units:** GP (Gravelles), Csf-Csg, Cse-f, Cse, and Cg de Sac.
- Topographic Features:**
  - Aérodrome:** Two locations marked in the lower left.
  - le Trou du Renard:** Located in the upper left.
  - le Pomerai:** Located in the center.
  - les Vieilles Vignes:** Located in the upper right.
  - les Gravelles:** Located in the center-right.
  - M<sup>t</sup> Lardon:** Located in the center-right.
  - M<sup>t</sup> Brivet:** Located in the lower right.
  - les Coupes:** Located in the lower right.
  - les Billes Fautray:** Located in the lower left.
  - Champ l'Érot:** Located in the lower left.
  - Côte de Châtions:** Located in the lower left.
- Infrastructure:**
  - Route 10:** A major road running vertically through the center.
  - Other roads:** Various smaller roads and paths are shown.
- Scale and Orientation:**
  - Scale bar:** Located in the bottom left corner, showing 0 to 1 km.
  - North arrow:** Located in the bottom left corner, pointing towards the top of the map.

---

35

## 2.5. Hydrogéologie

La nappe de la craie constitue le principal réservoir d'eau, aujourd'hui largement utilisé pour l'alimentation en eau potable des collectivités.

Elle est constituée de plusieurs lithologies (de l'affleurant au plus profond), correspondant au Sénonien (craie blanche tendre) au Turonien supérieure (craie blanche, noduleuse et magnésienne, sans silex), au Turonien moyen (craie marneuse aux propriétés aquifères moindres), au Turonien inférieur marneux et au Cénomaniens crayeux (propriétés aquifères moindres).

La perméabilité de la craie varie considérablement entre les plateaux et les vallées.

- Dans les vallées la dissolution intense créée par le rassemblement de seaux donne lieu à un réseau de fissures particulièrement développé ; les ouvrages de captage donnent des débits importants pour de faibles rabattements ;
- Sous les plateaux ou les buttes, la craie est compacte ; les débits sont faibles et les rabattements importants. Ce phénomène est encore plus accentué sous le recouvrement tertiaire.

D'une manière générale, la surface piézométrique épouse sensiblement les ondulations topographiques, en en atténuant les irrégularités. Cette nappe est drainée par les cours d'eau. Dans les vallées, la nappe de la craie se confond avec la nappe alluviale.

L'amplitudes des fluctuations du niveau piézométrique varie en fonction inverse de la perméabilité de la craie : elle est faible dans les zones de vallée (de l'ordre du mètre) ; elle est par contre très forte sous les plateaux (de 10 à 25m). Ces fluctuations sont essentiellement saisonnières : elles peuvent être plus ou moins accentuées d'une année sur l'autre selon la pluviosité, mais on observe toujours un cycle annuel.

Au niveau de l'aéroport de VATRY, la nappe de la craie est dénommée « Craie de Champagne Sud et Centre » et répertoriée sous le numéro FRHG208.

Sur le site SIGES (Source BRGM), des cartes piézométriques sont présentées pour des périodes de basses eaux et de hautes eaux. Ces cartes datent de 2002.

Nous reportons ci-dessous un extrait de carte pour le secteur de VATRY.

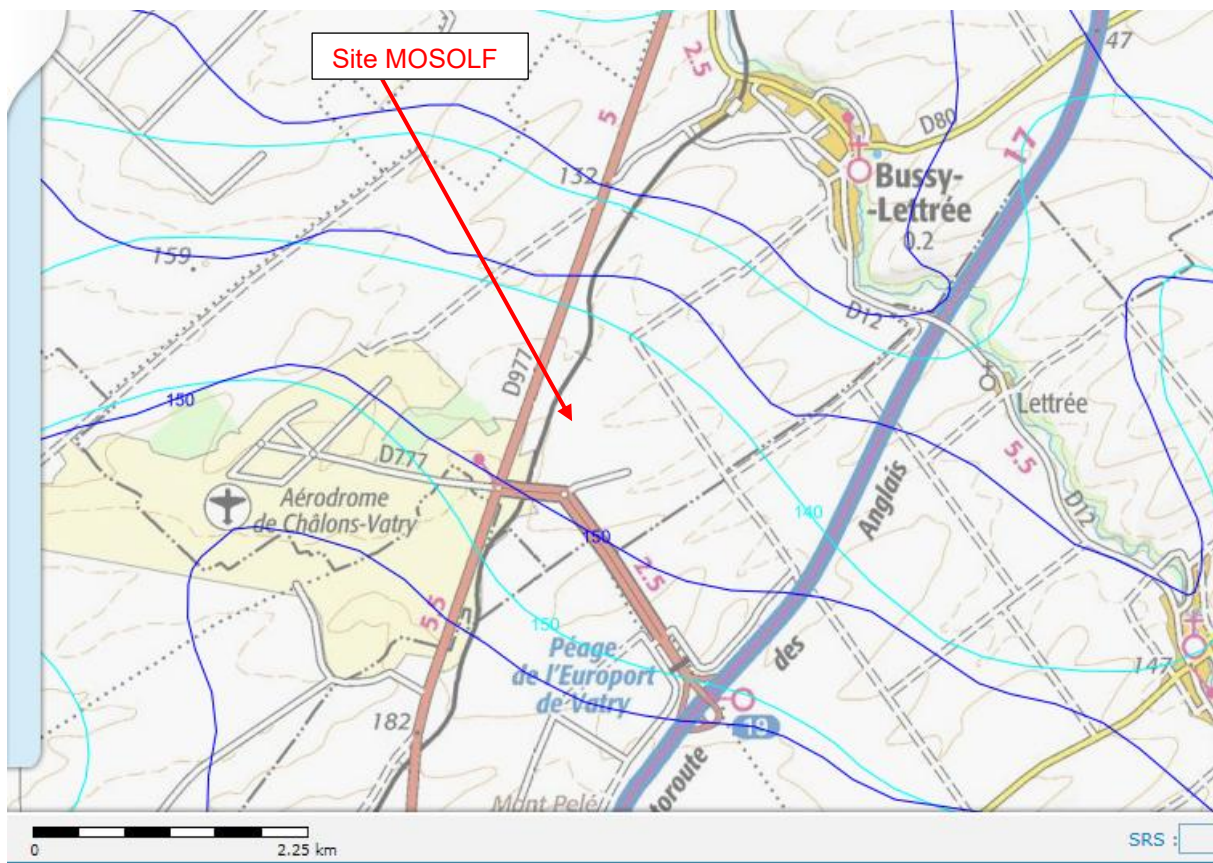


Figure 18: Carte piézométrique

En bleu clair, la courbe des basses eaux, montre un niveau de la nappe compris entre 140 et 150 m au niveau du site de MOSOLF.

En bleu foncé, la courbe des hautes eaux montre un niveau également compris entre 140 et 150 m, au niveau du site de MOSOLF.

D'après le site Infoterre du BRGM, plusieurs forages sont répertoriés dans l'environnement proche du projet. Le document suivant localise les plus proches :



Figure 19: Carte de localisation des forages

Le tableau ci-dessous synthétise les informations relatives aux différents points d'eau ou forages répertoriés dans un secteur proche du site MOSOLF.

| Identifiant point d'eau | Nature | Profondeur | Descriptif                   |
|-------------------------|--------|------------|------------------------------|
| BSS000PUAW              | Puits  | 32 m       | Point d'eau SNCF             |
| BSS000PTWE              | Puits  | 36 m       | Point d'eau SNCF             |
| BSS000RVXJ              | Forage | 2228 m     | Forage hydrocarbure          |
| BSS000PUBY              | Forage | 2193.2 m   | Forage hydrocarbure          |
| BSS000PUBV              | Forage | 2193 m     | Forage hydrocarbure          |
| BSS000PUDM              | Forage | 44 m       | Forage hydrocarbure rebouché |
| BSS000PUCW              | Forage | 45 m       | Forage hydrocarbure rebouché |

Tableau 7: Points d'eau ou forage dans l'environnement proche

Selon le descriptif du forage répertorié sous le numéro BSS000PUBY, la craie est présente sur une épaisseur de 157 m.

Sur les puits de la SNCF datant des années 60, il est précisé que l'eau est présente à une profondeur de 33 m.

Aucun forage d'alimentation en eau potable n'est présent à proximité du site.

Les forages AEP les plus proches sont ceux de :

- VASSIMONT-ET-CHAPELEINE, localisé à 5 km du site MOSOLF ;
- BUSSY-LETTREE, localisé à 3 km du site MOSOLF

Ces deux captages ont fait l'objet d'une DUP et bénéficient de périmètres de protection. Le périmètre de protection éloigné le plus proche du site MOSOLF est celui de VASSIMONT-ET-CHAPELEINE au plus près à 1.2 km.

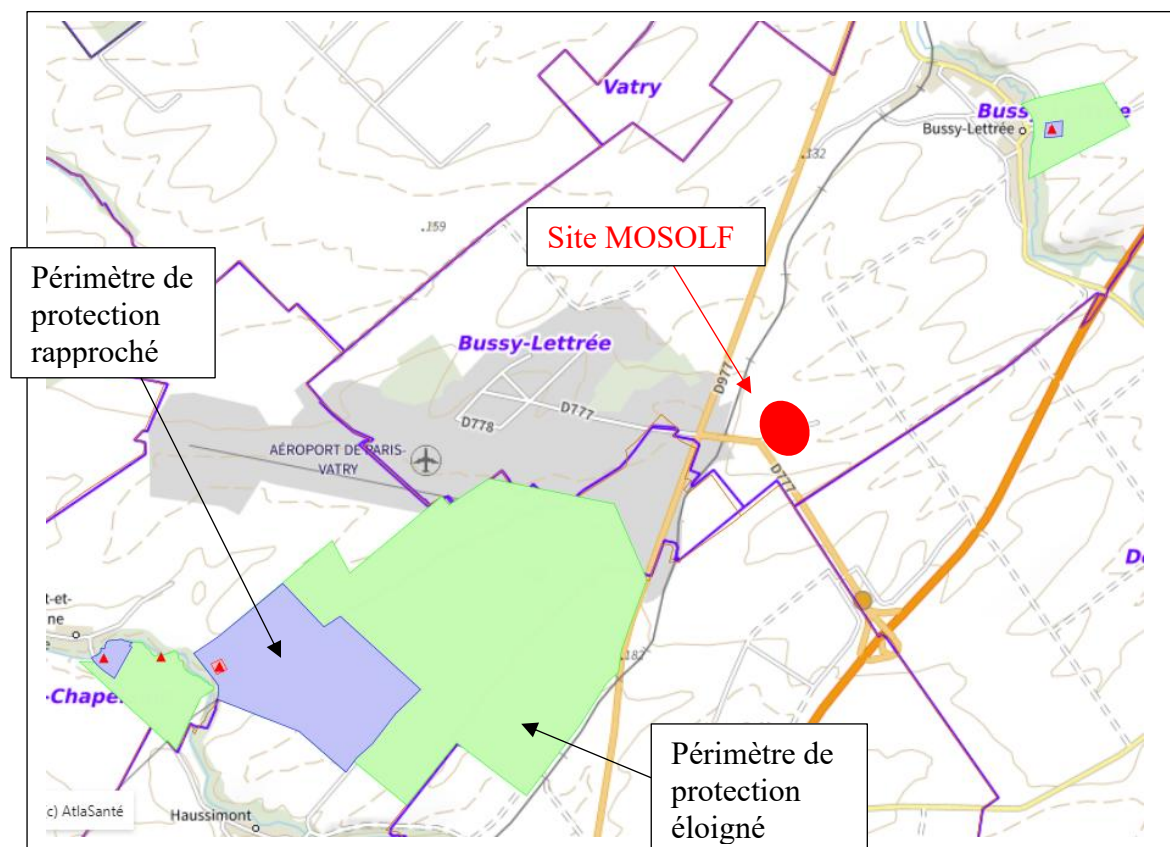


Figure 20: Carte des captages eau potable

Sur la carte ci-dessus (Source : Site Cart'Eaux – ARS), les périmètres de protection sont représentés :

- En bleu périmètre rapproché
- En vert périmètre éloigné

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

Il n'y a pas de captage Grenelle ou captage prioritaire pour la mise en place du programme d'action au titre du R212-14 du Code de l'environnement à proximité.

Sur un plan qualitatif, l'état chimique de la nappe de la craie, au niveau du site de VATRY (nappe de la craie dénommée « Craie de Champagne Sud et Centre » et répertoriée sous le numéro FRHG208), est jugé médiocre en 2019 (Etat des lieux en 2019 – Agence de l'Eau Seine Normandie), du fait notamment de la présence de pesticides et de nitrates. Une nouvelle évaluation de l'état chimique en 2022 montre le même résultat, avec les mêmes facteurs de dégradation.

L'objectif d'état, à l'échéance 2027 est un objectif moins strict (dérogation). Cette dérogation à l'obtention d'un bon état est liée à la faisabilité technique, aux coûts disproportionnés et aux conditions naturelles.

## 2.6. Le climat

Pour caractériser le climat du secteur d'études, nous utilisons des données disponibles sur le site de Météo France pour la station de VATRY-AERO (statistiques sur la période 1991 à 2020).

Le climat de la région est de type continental avec une influence océanique marquée.

Il tombe en moyenne 654.9 mm de pluie par an sur le secteur.

La répartition des pluies, mois par mois, est caractéristique de l'influence océanique : pluies relativement réparties sur l'ensemble de l'année.

En moyenne, le mois d'avril est le plus sec, avec une moyenne de 39.8 mm. Décembre est le plus arrosé, avec 70.9 mm, en moyenne.

Par ailleurs, Météo France fournit des informations sur les pluies extrêmes journalières pour cette station de VATRY.

Sur la période comprise entre le 01/09/2005 et le 02/05/2024, le record de précipitations journalières est de 70 mm, tombés sur la journée du 03/07/2007. Le 13/07/2017, il est tombé 61.5 mm à VATRY.

Les données utilisées pour le dimensionnement des ouvrages (coefficient de Montana) ont été fournies par Météo France, et ont été établies à partir des relevés sur la station de Vetry, sur la période 2006-2018. On trouvera en **annexe 10** les fiches fournies par Météo France.

Par ailleurs, Météo France fournit des informations sur les pluies extrêmes journalières pour de nombreux postes météorologiques : nous avons sélectionné tous les postes distants de moins de 20 km de VATRY (données fournies entre 1958 et 2022).

| Poste                   | Hauteur d'eau sur 24 h (mm) | Date       |
|-------------------------|-----------------------------|------------|
| Sommesous               | 74                          | 13/09/2017 |
|                         | 78                          | 15/08/2010 |
|                         | 70                          | 21/08/1996 |
| Vassimont-et-Chapeleine | 62                          | 13/09/2017 |
|                         | 70                          | 03/07/2007 |
| Soudron                 | 60                          | 13/09/2017 |
| Semoine                 | 64                          | 13/09/2017 |
|                         | 64                          | 15/08/2010 |
|                         | 62                          | 05/07/2001 |
|                         | 80                          | 21/08/1996 |
|                         | 70                          | 22/07/1972 |
| Faux-Vesigneul          | 64                          | 13/09/2017 |
|                         | 67                          | 15/08/2010 |
|                         | 98                          | 26/06/2009 |
|                         | 64                          | 05/07/2001 |
| Thibie                  | 77                          | 22/07/2016 |
| Avize                   | 79                          | 15/08/2010 |
| Fere-Champenoise        | 60                          | 05/07/2001 |
| Humbauville             | 75                          | 05/07/1972 |

Tableau 8: Pluies extrêmes recensées dans un rayon de 20 km autour de la ZAC

## 2.7. Les paysages

Le secteur de l'aéroport de VATRY est localisé au cœur de la grande plaine crayeuse céréalière de Champagne.

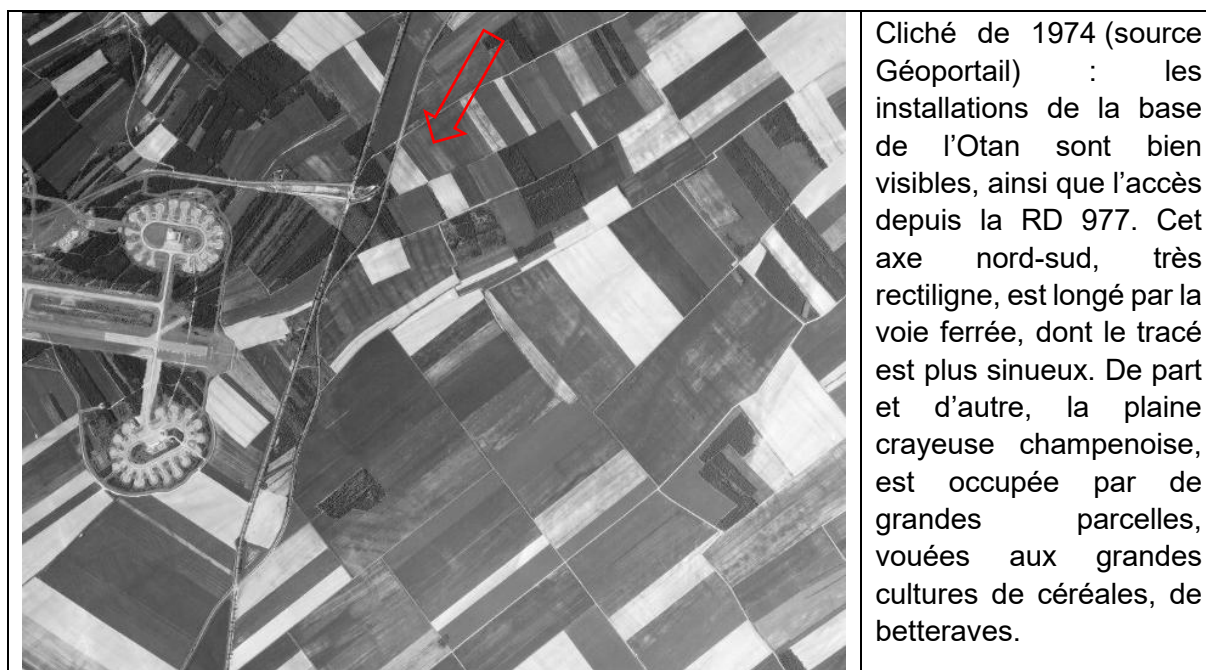
Selon l'atlas des paysages de Champagne Ardenne, le site est localisé dans la Champagne et plus précisément la Champagne crayeuse.

« En hiver, la nudité de ce paysage, son uniformité apparente et la rareté des repères visuels laisse croire à un pays plat sans attraits. Toutefois, dès le printemps, la succession des champs cultivés et les variations des tons offrent au regard un damier de couleur évoluant au rythme des cultures. Des zones vallonnées offrent des perspectives très variables : vues lointaines sur les points hauts (20 à 30 km) et très proches si l'on se trouve sur un point bas (moins d'1 km). Sur les zones plates, quelques fermes isolées, silos, lignes électriques ou châteaux d'eau ponctuent de temps à autres la plaine apportant ainsi quelques repères. Le ciel et la terre sont partagés à égalité par les lignes de crête, proposant de longues courbes d'une grande pureté. Parfois ponctués d'arbres d'alignement, les chemins et routes, le plus souvent rectilignes, sont peu perceptibles en raison du manque de relief et de l'absence

*d'éléments verticaux. En effet, hors des villages, les surfaces arborées ne représentent plus aujourd'hui que 5% de la surface totale. Elles sont constituées d'arbres isolés, de rares bois et boqueteaux, de quelques haies et bandes boisées, anecdotiques dans le paysage. Ils constituent cependant d'importants repères paysagers. Les villages sont le plus souvent installés le long d'une rivière, séparés d'elle par des peupleraies. Situés sur des parties basses, ils sont peu visibles renforçant ainsi l'impression désertique du paysage.» (source : Atlas des paysages de la région Champagne Ardenne – 2002).*

Historiquement, le site de l'aéroport de VATRY correspondait à une base de l'OTAN, et ce jusqu'en 1966. L'aéroport a été aménagé sur cet ancien site militaire, à l'ouest de la RD 977, reliant CHALONS-EN-CHAMPAGNE à TROYES.

Figure 21: Cliché orthophoto de 1974





Cliché de 2021 (source : Géoportail) : De part et d'autre de l'aéroport, les grandes cultures ont peu à peu été remplacées par des zones d'activités, au nord de l'aéroport, mais aussi à l'est de la RD 977. De nouveaux axes de circulation sont présents : l'autoroute A26 et la bretelle d'accès, reliant l'autoroute à la RD 977. Le site MOSOLF est localisé au niveau de la flèche rouge.

Figure 22: Cliché orthophoto de 2021

L'aéroport de VATRY et les zones d'activité à proximité constituent aujourd'hui un vaste ensemble aéré, avec des zones en cours d'aménagement. L'ensemble contraste avec la plaine environnante, domaine de l'openfield, où les grandes cultures s'étendent sur de vastes horizons, au relief ondulant légèrement, avec des vues très lointaines.

Au sein de la zone aéroportuaire, les infrastructures s'inscrivent dans de vastes espaces verts et arborés, fermant les points de vue.



Photo 1 : Sur la RD 977, l'arrivée dans le secteur de l'aéroport depuis CHALONS-EN-CHAMPAGNE. Le site MOSOLF est situé à environ 150 m de la route, sur le côté gauche. L'espace boisé ferme totalement la vue. A aucun moment, le site n'est visible depuis la RD 977.



Photo 2 : En arrivant sur la RD 777, qui relie l'aéroport à l'autoroute A26, via une double et vaste allée arborée, on découvre le site MOSOLF sur la gauche.

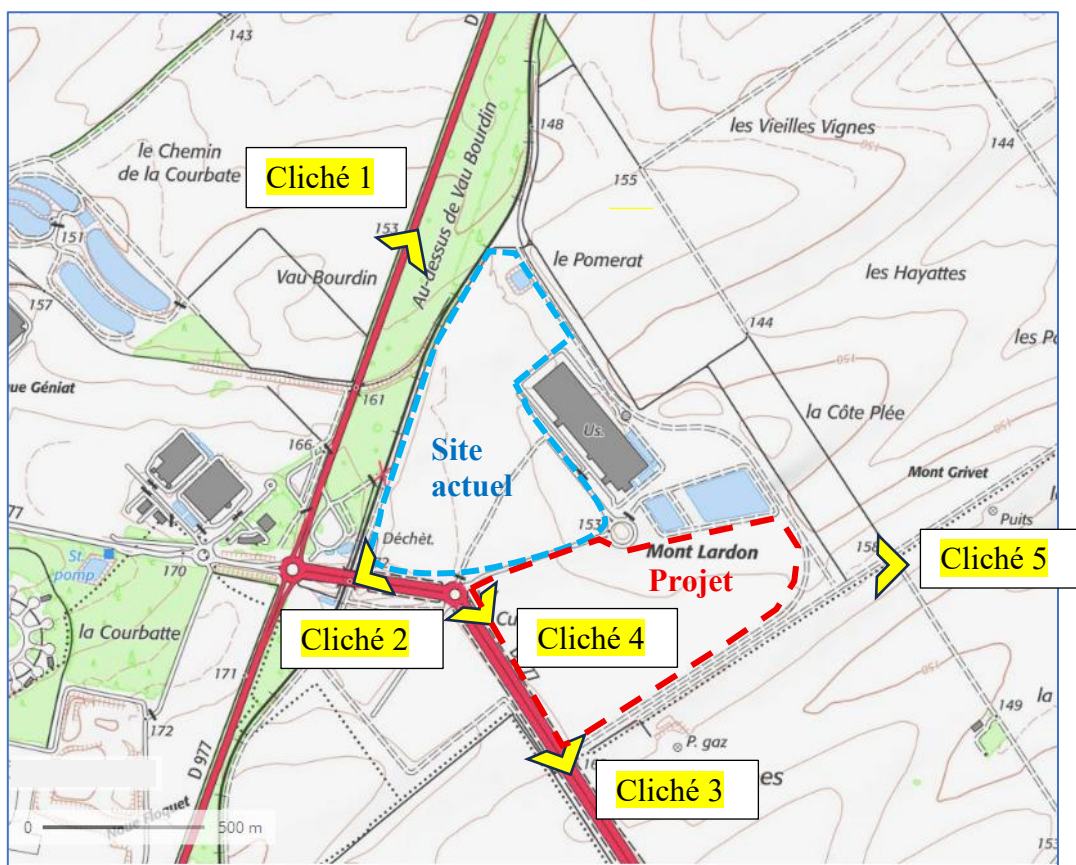


Photo 3 : Dans l'autre sens, en sortant de l'autoroute, depuis la RD 777, qui relie l'aéroport à l'autoroute A26, le site MOSOLF se dévoile progressivement à travers les arbres bordant la route, sur la droite.



Photo 4 : Ce n'est qu'en arrivant au rond point, immédiatement à proximité du site, qu'on a une vision de l'activité et des aménagements.

Figure 23: Localisation des clichés photos



Fond de plan : Géoportail

Le cliché ci-dessous montre une vue aérienne du site où sera aménagé Vatry 4.



Photo 5 : Photo aérienne du site Vatr 4 prise depuis l'Est du site. Sur la droite du cliché, de haut en bas, le site Mosolf existant, l'entreprise voisine de logistique, puis les bassins d'infiltration de la ZAC

## 2.8. Le milieu naturel

Les espèces végétales et animales contactées dans le secteur environnant l'aéroport de VATRY sont caractéristiques d'un milieu fortement marqué par l'empreinte de l'homme et par l'agriculture en particulier.

Le projet n'est situé au sein ou à proximité d'aucun zonage d'espace naturel remarquable.

Aucune ZNIEFF n'est présente sur le territoire de la commune de BUSSY-LETTREE ni à proximité immédiate.

Les ZNIEFF les plus proches sont les suivantes :

- ZNIEFF de type 1 Hêtraie relictuelle et Bois de la Garenne à Cernon (210009365 - 9.2 km)
- ZNIEFF de type 2 Savarts et pinèdes du Camp militaire de Mailly (210009498 - 8.6 km)
- ZNIEFF de type 2 des pinèdes et chênaies thermophiles du plateau de Chêniers (210015553 - 8 km)

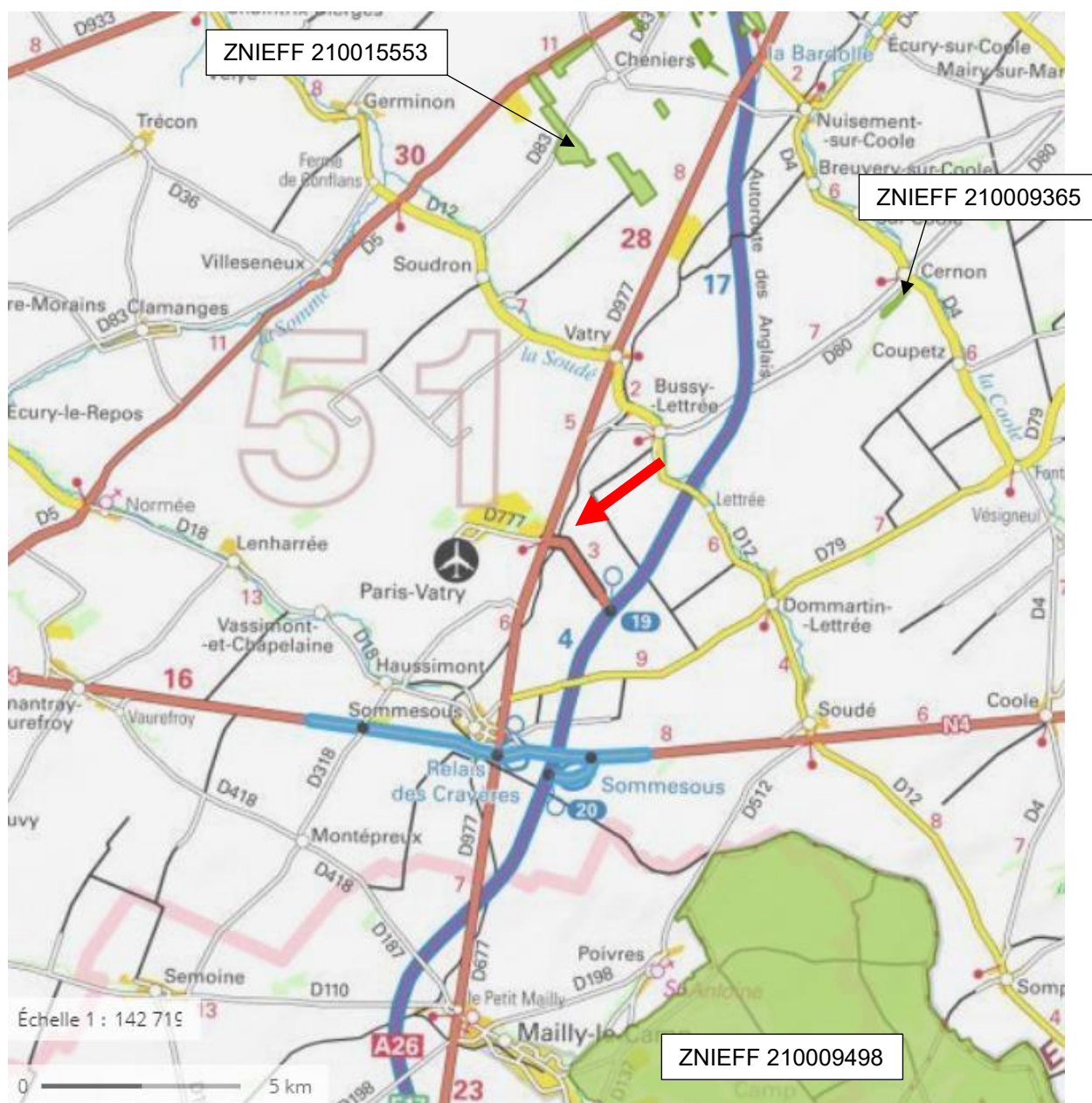


Figure 24: Localisation des ZNIEFF par rapport au site MOSOLF

Les territoires de la commune de BUSSY-LETTREE et des communes voisines ne sont pas concernés par des zones NATURA 2000. La zone NATURA 2000 la plus proche correspond au site FR2100283 – Directive Habitats – Marais de Saint Gond, localisé à 20.4 km du site MOSOLF. La carte ci-dessous montre la localisation des sites Natura 2000 : ils sont tous au-delà du rayon de 20 km.

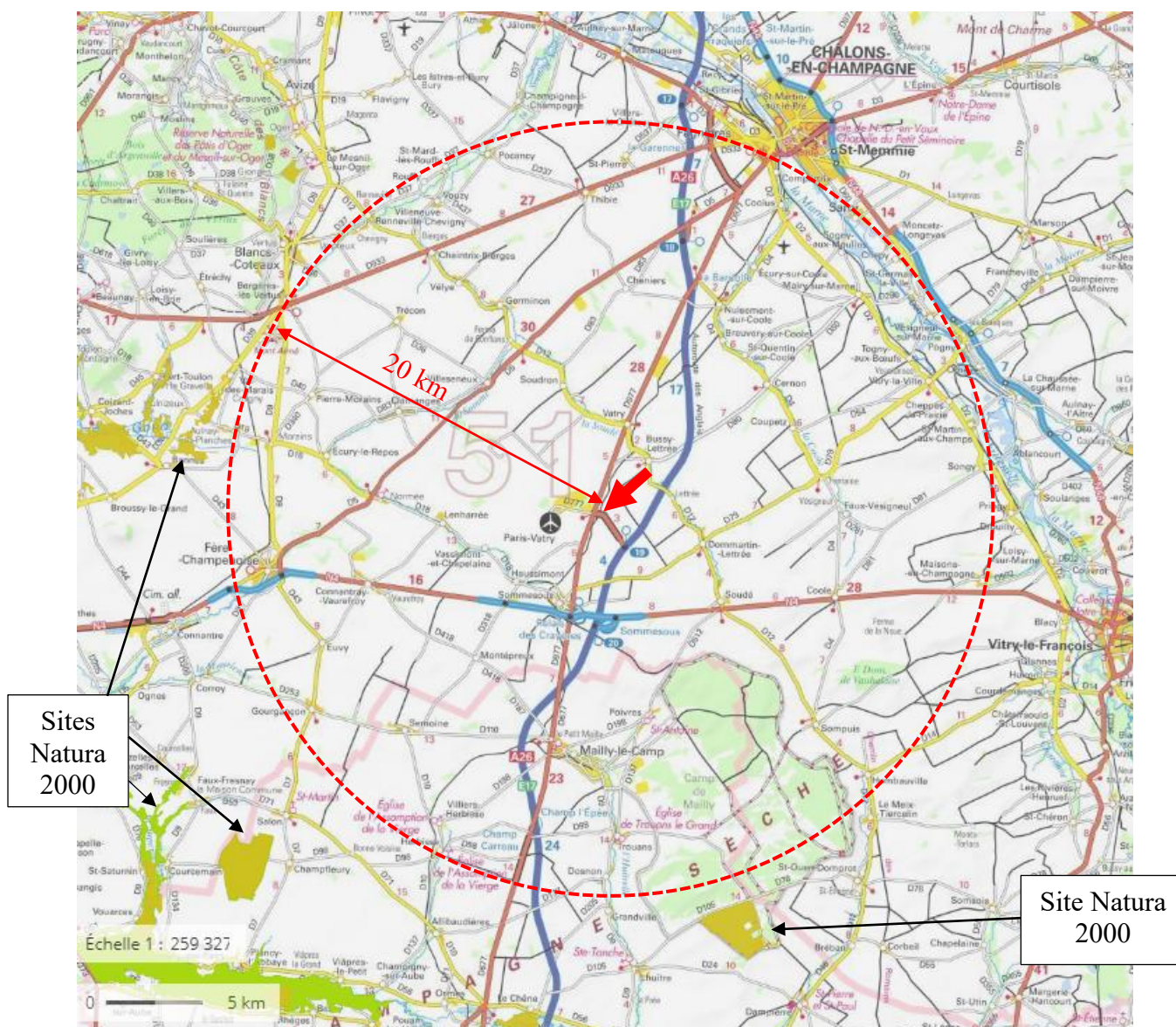


Figure 25: Localisation des zones Natura 2000 par rapport au site MOSOLF

**Les aménagements du site MOSOLF sont très éloignés des sites Natura 2000 (distance au moins supérieure à 20 km) et il n'y aura donc aucun impact sur une zone Natura 2000.**

Au cœur de cette vaste plain champenoise, l'aéroport de VATRY et ses abords, historiquement ancienne base militaire, comprennent de grandes surfaces enherbées, où la végétation historique des territoires de la craie peut se révéler.

Le secteur de l'aéroport comprend notamment :

- Des boisements sur craie
- Des plantations récentes
- Des pelouses, lisières et fruticées claires.

Ces formations ont été décrites de façon complète dans l'étude d'impact initiale de la ZAC.

D'une façon générale, sur le site de l'aéroport et des ZAC, le cortège floristique de ce secteur est riche et diversifié.

Le site MOSOLF est notamment bordé à l'ouest par un boisement dense, qui s'est développé entre la RD 977 et la voie ferrée.

Les pelouses plus ou moins sèches, appelées « Savarts » constituaient autrefois la caractéristique majeure du paysage rural champenois, avant les boisements en pin et surtout les défrichements qui ont rendu possible la mise en culture systématique de la région. Sur le site de VATRY, les pelouses sont bien conservées.

Le site de MOSOLF était donc cultivé avant la mise en place de la ZAC. Depuis, de nombreux terrassement ont été réalisés. Entre les différents terrassements, une végétation spontanée apparaît.

Le terrain prévu pour l'agrandissement de la plateforme MOSOLF correspond aujourd'hui à une friche crayeuse, très ouverte, dépourvue ou quasi dépourvue de végétation, comme le montre le cliché ci-dessous.

Ce terrain a été viabilisé depuis de nombreuses années et était jusque-là resté vacant. Le département de la Marne a fait procéder à des expertises écologiques en 2022, en particulier à l'intérieur du périmètre des ZAC.



Cliché du site et de la zone à aménager phase 4

*Figure 26: Photo aérienne du site phase 4*

Le site prévu pour l'extension de l'activité de l'entreprise MOSOLF en phase 3 et phase 4 a fait l'objet d'une expertise naturaliste en 2022, par Jérémie MIROIR, missionné par le  
EMERGENCE – MOSOLF France – Etude d'impact phase 4 – Mars 2026

Département de la Marne, dans le cadre de l'opération « site industriel clé en main ». Cette expertise naturaliste a ciblé les emprises vacantes en 2022, destinées à l'implantation d'entreprises de logistique, de commerce, d'industrie ou de services au sein des ZAC 1 et 2 de Vatry, déjà viabilisées.

« Un site industriel clé en main est un site pouvant recevoir des activités industrielles ou logistiques, et pour lequel les procédures relatives à l'urbanisme, à l'archéologie préventive et à l'environnement ont été anticipées, afin de permettre l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle activité industrielle dans des délais maîtrisés ».

Un projet de schéma de développement globale et d'implantations écologiques est en cours d'élaboration afin de préserver les principaux réservoirs de biodiversité du site, tout en maintenant un réseau d'espaces naturels et semi-naturels compatibles avec le maintien des espèces remarquables et pérenniser la fonctionnalité globale au sein des ZAC de l'aéroport de Vatry.

Pour l'expertise écologique, sur l'aire de Vatry 4, 7 passages ont été opérés :

- 2 passages printaniers précoces (25 mars et 22 avril 2021) visant la flore vernale, l'avifaune et les amphibiens
- 1 passage printanier visant l'ensemble des espèces moins précoces (le 21 mai 2021) correspondant à des périodes optimales en ce qui concerne la flore des pelouses calcicoles et milieux associés ainsi que l'avifaune en période de reproduction et les Lépidoptères rhopalocènes notamment ;
- 2 passages en période estivale (4 juillet et 7 juillet 2021), ciblant les espèces végétales à phénologie estivale et tardi-estivales, ainsi que l'ensemble des espèces animales et particulièrement les reptiles ;
- 1 passage en automne (le 14 octobre 2021) visant à évaluer la contribution de l'aire d'étude au stationnement migratoire de l'avifaune ainsi qu'à identifier la présence de structures guides pour l'avifaune migratrice ;
- 1 passage en hiver (le 15 janvier 2022) visant à évaluer la contribution de l'aire d'étude à l'hivernage de l'avifaune.

De ces inventaires, il ressort notamment que :

- Sur l'aire d'étude, deux espèces d'oiseaux remarquables ont été contactés : Le Pipit farlouse et l'Oedicnème criard ;
- Aucune espèce végétale hygrophile et/ou de type de végétations spécifiques aux zones humides n'a été mise en évidence sur le site ;
- Parmi les habitats et unités écologiques identifiées au sein de l'aire d'étude, une présente un enjeu écologique potentiellement fort ;
- L'aire d'étude ne présente aucun enjeu significatif relatif à la présence d'insectes, ou d'habitats favorables aux chiroptères ou d'amphibiens ou de reptiles.

Nous reprenons ci-dessous les tableaux des enjeux identifiés dans la zone d'étude (source : demande dérogation – Jérémie MIROIR – 2024) :

| Groupe biologique étudié                                                              | Eléments à enjeux identifiés au sein de l'Aire d'Etude Immédiate (AEI)                                                                                                                                                                                                                                              | Evaluation du niveau d'enjeu de conservation | Précisions                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Conséquences réglementaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Flore - habitats naturels et semi-naturels                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Habitats naturels                                                                     | Communauté herbacée mésophile pionnière très ouverte<br><br><i>Sisymbrio supini</i> - <i>Poetum annuae</i> (J. Duvign. et Worms 1987)<br>Thévenin et J.M. Royer in J.M. Royer, Felzines, Misset et Thévenin 2006<br><br>Groupement à <i>Erucastrum gallicum</i> et <i>Linaria repens</i> de Foucault et Wattez 1989 | Modéré                                       | Habitats/unités écologiques à enjeux mais ne relevant pas de la liste de l'annexe 1 de la Directive 92/43/C.E.E. du Conseil du 21 mai 1992.<br><br>Pas de conséquences réglementaires induite par la présence d'habitats remarquables                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Zone humide                                                                           | Aucune zone humide telle que définie dans le cadre de la réglementation en vigueur n'a été identifié dans le cadre de ce diagnostic                                                                                                                                                                                 | Nul                                          | Pas de conséquences réglementaires induite par la présence de zones humides.                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Flore remarquable                                                                     | Lin de Léon<br><i>Linum leonii</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Assez-fort                                   | Présence localisée<br>79 individus                                                                                                                                                                                                                                                                    | Le <b>Sisymbre couché</b> ( <i>Erucastrum supinum</i> ) bénéficie d'un statut de protection réglementaire de portée nationale (annexe I de l'Arrêté du 20 janvier 1982 fixant la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire) et le Lin de Léon ( <i>Linum leonii</i> ) bénéficie d'un statut de protection réglementaire de portée régionale (Arrêté du 8 février 1988 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région Champagne-Ardenne complétant la liste nationale). Dans ce cadre, pour ces espèces, il est interdit en tout temps et sur tout le territoire métropolitain, la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement, le colportage, l'utilisation, la mise en vente, la vente ou l'achat de tout ou partie des spécimens sauvages.<br><br>Pas de contrainte réglementaire identifiée en ce qui concerne les autres espèces |
|                                                                                       | Sisymbre couché<br><i>Erucastrum supinum</i>                                                                                                                                                                                                                                                                        | Assez-fort                                   | Présence localisée<br>110 individus                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                                       | Gaillet de Fleurot<br><i>Galium fleurotii</i>                                                                                                                                                                                                                                                                       | Faible à modéré                              | Présence diffuse<br>+ 100 individus                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                                       | Linnaire couchée<br><i>Linaria supina</i>                                                                                                                                                                                                                                                                           | Modéré à assez fort                          | Présence diffuse par taches<br>84 individus                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Faune                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Avifaune nicheuse à enjeux bénéficiant d'un statut de protection réglementaire        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Avifaune en période de nidification                                                   | Pipit farlouse<br><i>Anthus pratensis</i>                                                                                                                                                                                                                                                                           | Fort                                         | Cette espèce est considérée comme nicheuse possible avec 1 couple constitué. On notera toutefois, que si cette espèce niche dans le secteur, son nid n'est pas positionné sur la plateforme crayeuse concernée                                                                                        | Pas de conséquences réglementaires induite par la présence de zones humides réglementaires relatives à la présence sporadique de ce couple en recherche de nourriture.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Avifaune en période de nidification                                                   | Edicnème criard<br><i>Burhinus oedicnemus</i>                                                                                                                                                                                                                                                                       | Assez fort                                   | Cette espèce est considérée comme espèce nicheuse certaine au sein de l'aire d'étude avec 4 couples constitués, 4 nids avérés et l'observations de plusieurs juvéniles. On note aussi que cette emprise constitue une zone regroupement postnuptial regroupant jusqu'à 40 individus.                  | Conséquences réglementaires liées à la destruction d'habitats de reproduction et/ou de repos, de nids, d'œufs ou d'individus et/ou de dérangement remettant en cause le bon accomplissement des cycles biologiques en périodes de reproduction et/ou de dépendance identifiées dans le cadre de cette expertise.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Autres espèces nicheuses bénéficiant d'un statut de protection réglementaire          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Avifaune en période de nidification                                                   | Bergeronnette grise<br><i>Motacilla alba</i>                                                                                                                                                                                                                                                                        | Faible                                       | Cette espèce est considérée comme nicheuse possible avec 1 couple constitué. On notera toutefois, que si cette espèce niche dans le secteur, son nid n'est pas positionné sur la plateforme crayeuse concernée.                                                                                       | Pas de conséquences réglementaires induite par la présence de zones humides réglementaires relatives à la présence sporadique de ce couple en recherche de nourriture.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                                                                       | Bergeronnette printanière<br><i>Motacilla flava</i>                                                                                                                                                                                                                                                                 | Faible                                       | Cette espèce est considérée comme nicheuse possible avec 1 couple constitué. On notera toutefois, que si cette espèce niche dans le secteur, son nid n'est pas positionné sur la plateforme crayeuse concernée.                                                                                       | Pas de conséquences réglementaires relatives à la présence sporadique de ce couple en recherche de nourriture.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Avifaune nicheuse à enjeux ne bénéficiant pas d'un statut de protection réglementaire |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Avifaune en période de nidification                                                   | Alouette des champs<br><i>Alauda arvensis</i>                                                                                                                                                                                                                                                                       | Faible à modéré                              | Cette espèce est considérée comme nicheuse avérée avec 1 couple constitué. On notera toutefois, que si cette espèce niche dans le secteur retenu comme zone de compensation pour un autre projet développé au sein de la ZAC n°2, au sein d'un secteur hébergeant une végétation herbacée plus dense. | Pas de conséquences réglementaires relatives à la présence sporadique de ce couple en recherche de nourriture                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Avifaune non nicheuse ne bénéficiant pas d'un statut de protection réglementaire      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                                       | Espèces d'oiseaux ne bénéficiant pas d'un statut de protection réglementaire                                                                                                                                                                                                                                        | Faible                                       | /                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Pas de conséquences réglementaires identifiée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Mammifères                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                       |                                                                                                      |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mammifères terrestres | Lapin de garenne<br><i>Oryctolagus cuniculus</i>                                                     | Faible à modéré   | Cette espèce, présente de manière localisée en marge de l'aire d'étude, au Nord et à l'Est de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                      | Cette espèce est considérée comme quasi-menacé (NT) dans le cadre des listes rouges des mammifères d'Europe et de France. Si cette espèce a été fortement fragilisée par les maladies : Myxomatose, maladie hémorragique virale (RVHD), demeure relativement abondante et ne semble pas menacée en Champagne-Ardenne et plus particulièrement dans le département de la Marne. On soulignera à cet égard, que les populations présentes au sein des parcelles aménageables de la ZAC n°1 sont très largement réparties et présentent des effectifs relativement importants.<br><br>Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude. |
|                       | Autres espèces de mammifères dont la présence est avérée au sein de l'aire d'étude immédiate (AEI) : |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | Sanglier<br><i>Sus scrofa</i>                                                                        | Faible            | La présence de cette espèce est très sporadique.                                                                                                                                                                                                                                                                   | Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                       | Chevrouil européen<br><i>Capreolus capreolus</i>                                                     |                   | L'aire d'étude n'est fréquentée que de manière sporadique par cette espèce qui fréquente les aménagements paysagers qui jouxtent la plateforme notamment à l'est de l'aire d'étude.                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | Lièvre d'Europe<br><i>Lepus europaeus</i>                                                            |                   | Cette espèce est présente de manière diffuse au sein de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | Renard roux<br>( <i>Vulpes vulpes</i> )                                                              |                   | Cette espèce fréquente fréquemment l'aire d'étude en quête de nourriture même en pleine journée.                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Chiroptères           | Présence de gîtes favorables à l'hivernage et/ou la reproduction des chiroptères.                    | Enjeu nul         | Aucune cavité ou anfractuosités arboricole ou rocheuse n'a été identifiée au sein de l'aire d'étude. Aucun arbre gîte potentiel n'a été localisé au sein de l'aire d'étude. L'aire d'étude n'héberge aucuns bâtiments ni aucune structure artificielle susceptible d'offrir des niches favorables aux chiroptères. | Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                       | Zone de chasse potentielle ou effective                                                              | Enjeu très faible | L'aire d'étude immédiate héberge des habitats de qualité très faible pour les activités de chasse des chiroptères. Toutefois sa position champière avec des espaces fortement artificialisés lui confère un rôle potentiel bien que probablement extrêmement faible en qualité de zone de chasse.                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | Axe de transit local                                                                                 | Enjeu très faible | Aucun axe de transit préférentiel, s'appuyant sur des structures guides naturelles arbustives et/ou arborescentes, n'a été identifié. Il convient                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|              |                                                                                                                                                                                         |                     |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              |                                                                                                                                                                                         |                     | par ailleurs de souligner la présence proche de stockages de véhicules génère des éclairages. Les secteurs éclairés peuvent s'avérer rédhibitoire pour les espèces lucifuges. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Herpétofaune |                                                                                                                                                                                         |                     |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Amphibiens   | Présence d'habitats de reproduction naturels (mare, dépressions, noues...) potentiellement favorables                                                                                   | Nul                 | Non – aucun plan d'eau ou cours d'eau permanent ou temporaire, favorable à la reproduction des amphibiens n'a été contacté au sein de l'aire d'étude                          | Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|              | Présence d'habitats de reproduction artificiels ou d'origine anthropique potentiellement favorables                                                                                     | Nul                 | Non – aucun habitat artificiel favorable à la reproduction des amphibiens n'a été identifié au sein de l'aire d'étude                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | Présence d'habitats favorables à l'hivernage ou à l'estive des amphibiens – présence d'axes de transit entre zone de reproduction et zone d'estive/d'hivernage potentiels ou effectifs. | Nul à très faible   | Non + Aucun axe de transit n'a été identifié                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | Observation de pontes, larves et/ou individus adultes                                                                                                                                   | Nul                 | Non - aucune observation d'adultes, de larves ou de pontes malgré une recherche systématique.                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Reptiles     | Présence d'habitats favorables à la présence durable de reptiles                                                                                                                        | Nul                 | Non – aucun habitat favorable à la présence durable de reptiles n'a été identifié au sein de l'aire d'étude                                                                   | Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|              | Observation de pontes, juvéniles et/ou individus adultes                                                                                                                                | Nul                 | Non - aucune observation d'adultes, de juvéniles ou de pontes malgré une recherche systématique.                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Entomofaune  |                                                                                                                                                                                         |                     |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Insectes     | Azuré de l'ajonc<br><i>Plebejus argus</i>                                                                                                                                               | Modéré              | Reproduction peu probable - Effectifs très faibles                                                                                                                            | Pas de conséquences réglementaires identifiées au sein de l'aire d'étude. Aucun autre enjeu identifié. Note : la présence du Sphinx de l'Euphorbe aurait pu constituer un enjeu toutefois La présence 3 chenilles sur un pied d'Euphorbe petit-cyprès isolé au sein d'une plateforme crayeuse rend peu probable la réussite de cette reproduction et sa réitération. |
|              | Mélitée du plantain<br><i>Melitaea cinxia</i>                                                                                                                                           | Modéré              | Reproduction peu probable - Effectifs très faibles                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | Sphinx de l'Euphorbe<br><i>Hyles euphorbiae</i>                                                                                                                                         | Modéré à assez-fort | Reproduction avérée - Effectifs très faibles                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | Caloptène italien<br><i>Calliptamus italicus</i>                                                                                                                                        | Faible              | Espèce déterminante de ZNIEFF, assez commune et non menacée, contactée çà et là en marge de la plateforme crayeuse.                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|              | Oedipode turquoise<br><i>Oedipoda caerulea</i>                                                                                                                                          | Faible              | Espèce déterminante de ZNIEFF, peu commune mais non menacée, contactée çà et là en marge de la plateforme crayeuse.                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

Tableau 9: Tableau des enjeux biodiversité

Des espèces protégées ont donc été contactées sur le site concerné par la phase 4 et ont fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement. Il s'agit du Sisymbre couché, de l'Oenicdème criard. Des mesures

conservatoires et compensatoires ont été engagées sur le site et à proximité, pour éviter, réduire et compenser les impacts.

Sur le site Vatry 4, une zone est également réservée pour la compensation suite à l'aménagement de Vatry 3 (Présence du Petit Gravelot et Sisymbre).

On trouvera en **annexe 11** la demande dérogation complète établie en 2024, de façon spécifique pour l'extension du site MOSOLF.

La demande porte sur les interdictions suivantes :

- Enlèvement de spécimens d'espèce végétale protégée (Sisymbre couché)
- Destruction d'un habitat de reproduction d'une espèce animale protégée (Oenicdème criard).

Le Sisymbre couché (*Erucastrum supinum*) est une espèce menacée en Europe. Originellement, elle était localisée au sein de communautés végétales pionnières nitrophiles qui colonisent les sédiments nus, fraîchement exondés, en bordure de grands fleuves ou de plan d'eau à niveau variable. Elle est en forte régression dans une bonne partie de son aire résiduelle, notamment en France. Toutefois, elle semble se maintenir au sein de ses habitats de substitution en Champagne crayeuse. Elle y apprécie les terrains nus et humides sur substrats crayeux perturbés par des activités humaines (carrières, zones de dépôts betteraviers, etc...). Cette plante établit généralement ses stations au niveau d'emprises présentant des sols temporairement humides mais susceptibles de se dessécher fortement en été.

Il s'agit donc d'une espèce végétale rare, considérée comme Quasi menacée (NT) au sein de la liste rouge UICN de la Flore vasculaire de Champagne Ardenne. Cette espèce d'intérêt communautaire (inscrite à l'annexe II de la Directive 92/43/CEE – Habitat) bénéficie d'un statut de protection réglementaire de portée nationale.



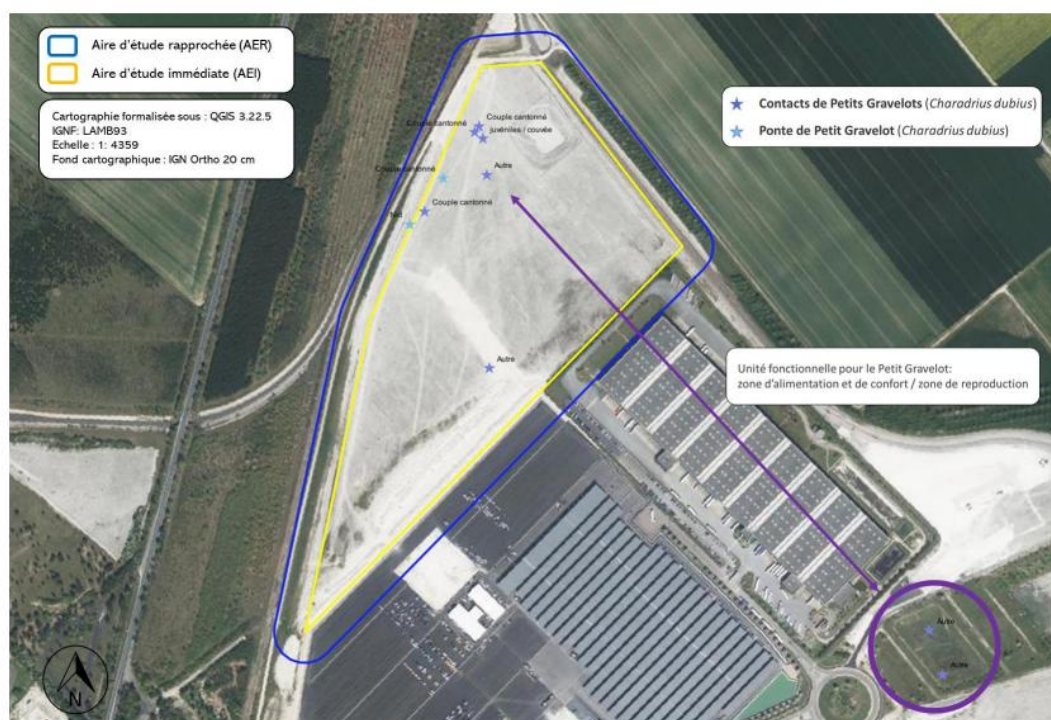
CI-dessus, carte récapitulative des principales stations de Sisymbre couché (*Erucastrum supinum*) identifiées dans le cadre des expertises opérées en 2021 et en 2022 au sein des parcelles vacantes de la ZAC n°1 et de la ZAC n°2 de l'aéroport de Vatry – Fond cartographique : © IGN.

**Figure 27: Stations de Sisymbre couché sur l'ensemble des ZAC 1 et 2**

Le Petit Gravelot est une espèce d'oiseau aquatique. Les îles et les plages alluvionnaires des cours d'eau à régime irrégulier, les bordures d'étangs, constituent les biotopes naturels classiques. Depuis plusieurs décennies, la multiplication des carrières d'exploitation de granulats et les friches industrielles ont permis au Petit Gravelot de trouver des milieux de substitution. Ce sont souvent des biotopes éphémères. Il part rejoindre l'Afrique pour l'hiver. Il fréquente préférentiellement des emprises graveleuses (friches, plateforme crayeuses, parkings...) pauvre en végétation et situées à proximité de points d'eau naturels ou artificiels (bassin de rétention d'eaux pluviales par exemple, même étanchéifiés).

Il est considéré comme une espèce de préoccupation mineure (LC). Il s'agit d'une espèce pour laquelle le risque de disparition est considéré faible. En Europe, on considère cependant que la population diminue : la taille de la population a diminué de 25% en 15 ans.

En Champagne Ardenne, il est cependant considéré comme relativement rare. La population est jugée fragile.



Ci-dessus, carte récapitulative des observations de Petit Gravelot réalisées en 2022 au sein de l'aire d'étude immédiate (AEI) – ZAC n° 2 / Aéroport de Vatry - Bussy-Lettrée (51) - Fond cartographique ©IGN.

Figure 28: Points de contact du Petit Gravelot sur la ZAC 2

L'Oedicnème criard (*Burhinus oedicnemus*) occupe les champs secs et pierreux, les landes et les zones arides à végétation pauvre du sud de l'Europe. En France il occupe principalement des terrains calcaires caillouteux. Cette espèce est considérée comme nicheuse certaine au sein de l'aire d'étude avec 4 couples constitués. L'emprise du projet constitue une zone de regroupement postnuptial regroupant jusqu'à 40 individus. C'est l'une des espèces les plus emblématiques de l'aire d'étude.

La carte ci-dessous (source : Dossier SARL Miroir) met en évidence la présence des espèces végétales sur le site, parmi lesquelles des espèces à enjeux : La linaria couchée (*Linaria supina*) et l'Orobanche du Thym (*Orobancha alba*), ainsi que le Sisymbre couché.



## 2.9. Patrimoine culturel, document d'urbanisme et règlement de la ZAC

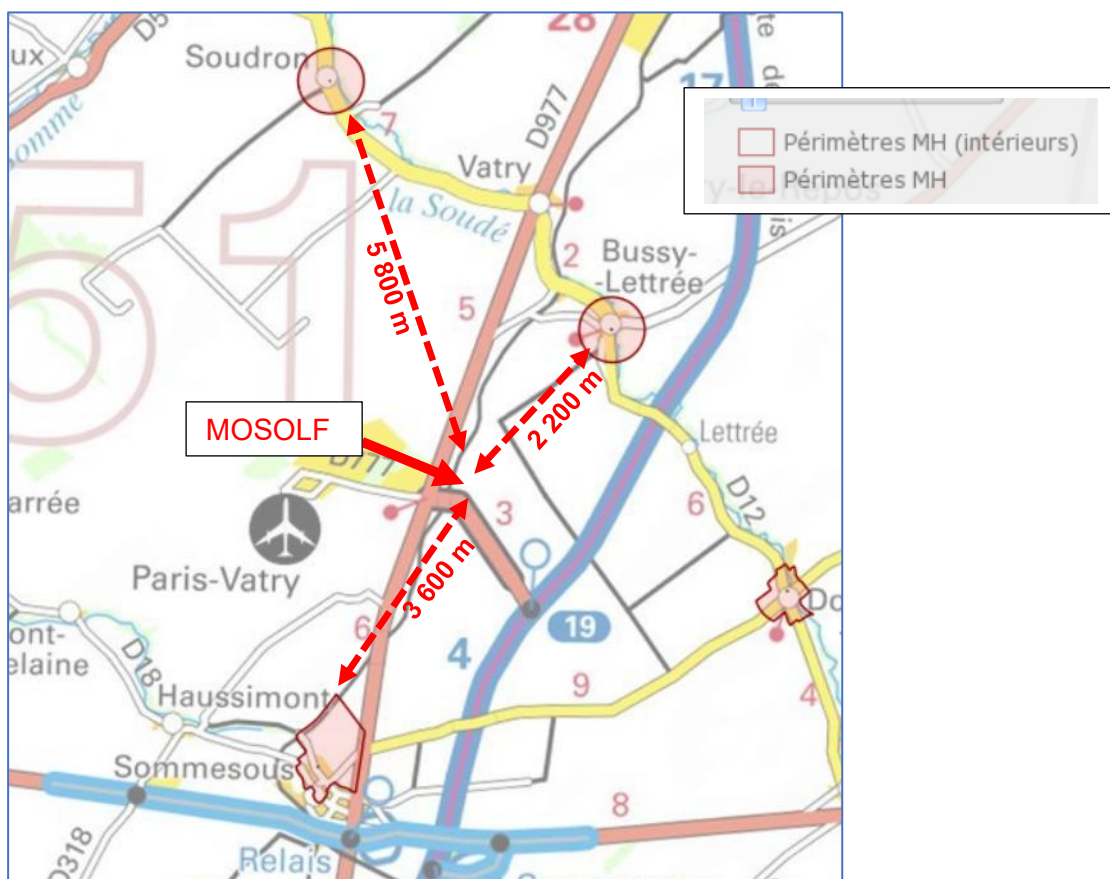
### 2.9.1. Patrimoine culturel

Le terrain ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un monument historique, site classé, inscrit, ni d'un patrimoine mondial.

Sur la commune de BUSSY-LETTREE, l'église Saint-Etienne est classée Monuments Historiques. Elle se trouve à 2.7 km du site MOSOLF. C'est le site classé Monuments Historiques le plus proche, comme le montre la figure page suivante.

Ce site n'est pas visible depuis le secteur de l'aéroport ni des ZAC qui l'entourent, de fait de la distance, de la topographie et de la végétation en place.

Le site inscrit ou classé le plus proche est localisé à CHALONS-EN-CHAMPAGNE soit à une distance d'environ 21 km. Il s'agit du Jard, de la Cours d'Ormesson et Jard anglais.

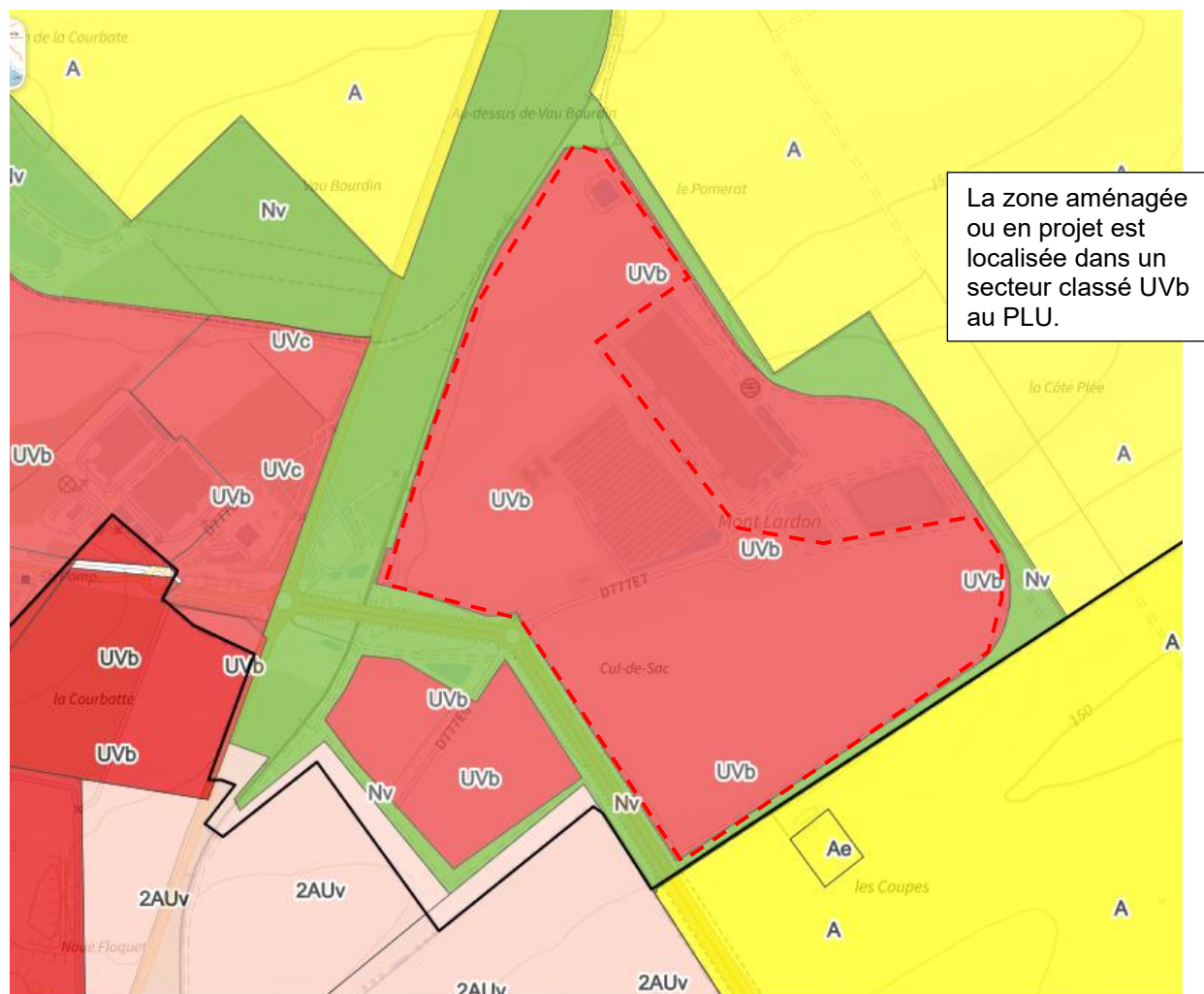


Source : Atlas des Patrimoines

Figure 31: Carte des sites classés, inscrits et des monuments historiques

## 2.9.2. Document d'urbanisme

La commune de BUSSY-LETTREE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), approuvé le 16 Décembre 2021.



Source : PLU BUSSY-LETTREE (Géoportail Urbanisme)

Figure 32: Extrait du PLU de BUSSY-LETTREE

Sur ce document, le secteur prévu pour l'aménagement du site est classé UVb.

La zone UV correspond à l'aéroport Paris-Vatry et aux zones d'activités qui lui sont liées (ZAC 1 et 2). Elle comprend quatre secteurs distincts. La vocation du secteur UVb est d'accueillir des activités industrielles, logistiques, commerciales et de services, embranchable fer pour partie.

La parcelle est en friche depuis de très nombreuses années.

« Les surfaces libres de toute construction, d'aires de stockage, de stationnement ou de circulation doivent être végétalisées (aménagement comprenant arbres, arbustes, etc.) en privilégiant les essences locales ».

« Les eaux de ruissellement des aires d'évolution et de stationnement doivent être évacuées, après traitement, par le réseau public d'eau pluviale. »

### 2.9.3. Règlement de la ZAC

**La collecte des eaux pluviales de la ZAC 2 a fait l'objet d'une autorisation Loi sur l'Eau (ZAC 1 et 2) par arrêté préfectoral d'exploiter n°2012-LE-A du 8 mars 2012.**

Cet arrêté décrit les conditions d'exploitation concernant :

- Titre 1 : Objet de l'autorisation.
- Titre 2 : Gestion des eaux résiduares
- Titre 3 : Gestion des eaux pluviales.
- Titre 4 : Prélèvements d'eau potable.
- Titre 5 : Prescriptions générales (Travaux d'entretien, déchets, autosurveillance, incidents, etc ..)

Le Règlement de la ZAC rend nécessaire l'imperméabilisation de la plateforme de l'entreprise MOSOLF.

Selon le CCCT (Cahier des Charges de Cession des Terrains) , l'article 20 du chapitre B stipule pour la gestion des eaux pluviales sur le domaine privé que :

- Si surface > 2 000 m<sup>2</sup> :

- Les eaux de ruissellement des aires d'évolution et de stationnement doivent être évacuées, après traitement, par le réseau public d'eaux pluviales.
- Les eaux de toiture seront infiltrées ou stockées directement sur la parcelle de la construction.

- Si surface < 2 000 m<sup>2</sup> :

- Les eaux de ruissellement des aires d'évolution et de stationnement doivent être infiltrées sur la parcelle.
- Les eaux de toiture doivent être infiltrées ou stockées directement sur la parcelle de la construction.

Dans le cas présent, compte tenu de la superficie du site, la collecte des eaux pluviales et son rejet vers le réseau public d'eaux pluviales est obligatoire.

Le site MOSOLF est alimenté en eau potable par le réseau qui alimente l'ensemble de la ZAC.

En ce qui concerne les eaux usées, la ZAC est dotée d'un dispositif d'épuration, de type lagune. Il est adapté pour réceptionner les eaux de type domestiques. Le site MOSOLF est raccordé à cette station pour traiter toutes les eaux usées domestiques.

On trouvera en **annexe 1** l'autorisation de déversement des eaux usées et pluviales, signée entre MOSOLF et le Département, qui précise les conditions de déversement des eaux usées ou des eaux pluviales.

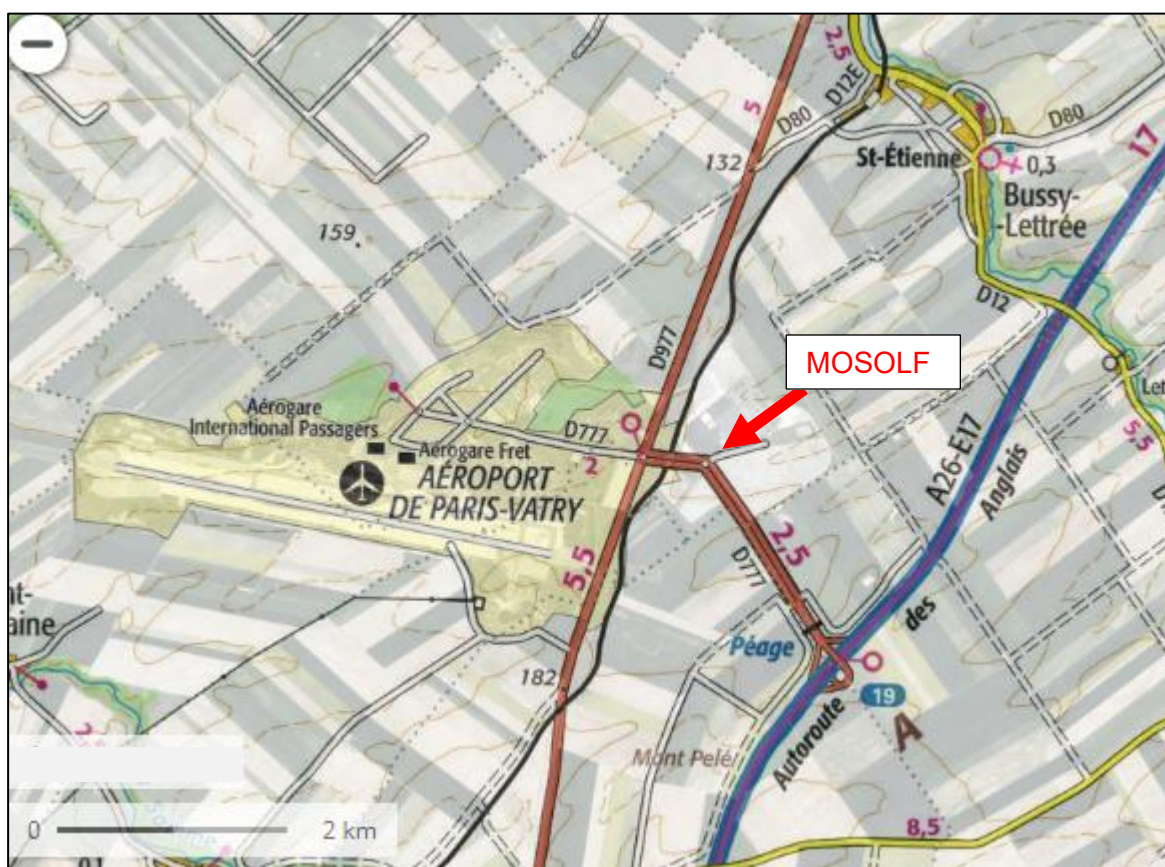
## 2.10. Commodités du voisinage (bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, déchets, trafic, salubrité publique)

### 2.10.1. Voies de communication et trafic

#### a) Voies routières

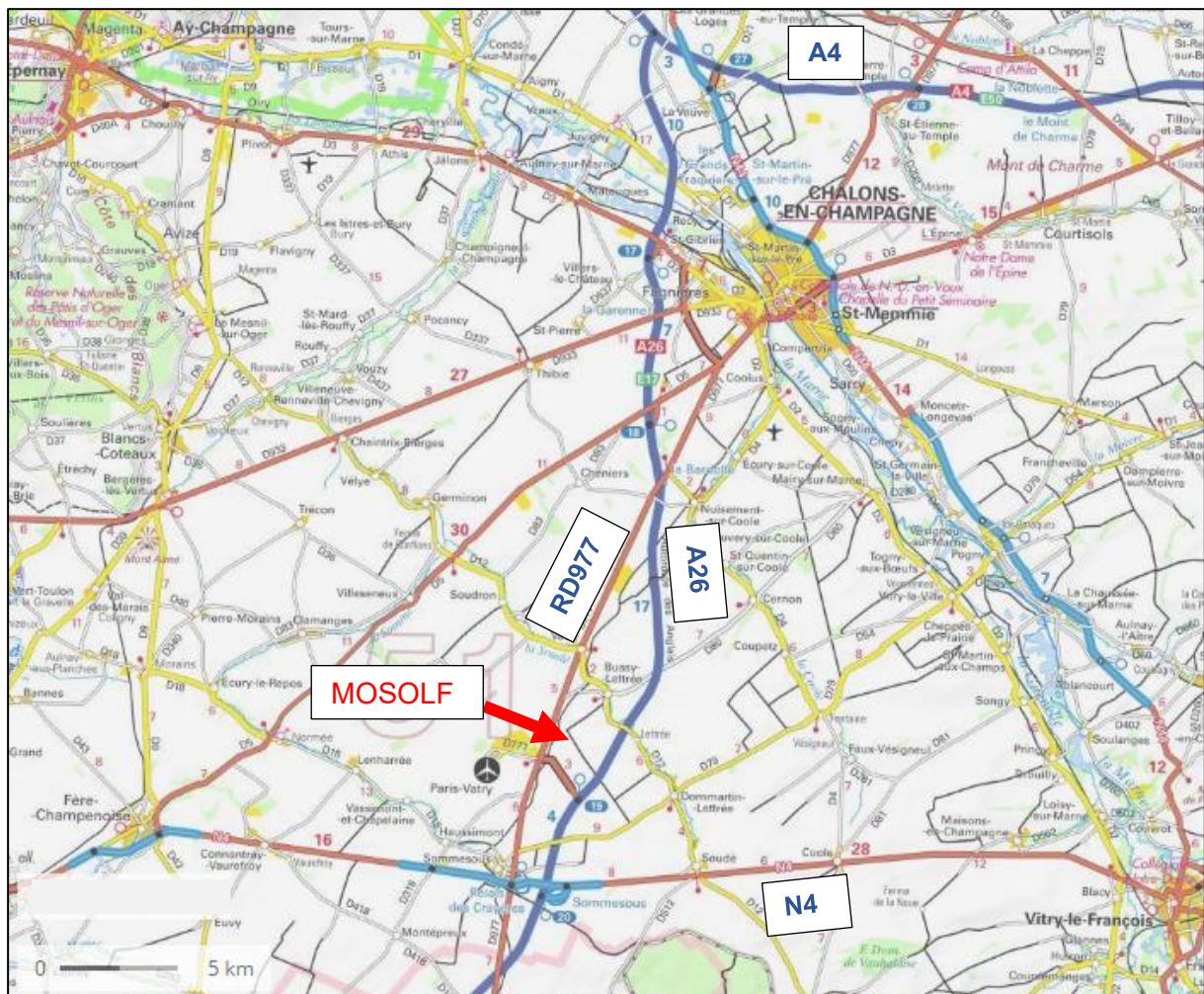
Le secteur de l'aéroport est desservi par :

- La RD 977, qui passe entre l'aéroport, la ZAC 1 et la ZAC2 ;
- L'autoroute A26, dont une sortie est présente à 2 km du site MOSOLF et de l'aéroport.



Source Géoportail

Figure 33: Réseau de voiries



Source Géoportail

Figure 34: Vue éloignée du réseau de voirie

La RD 977 relie CHALONS-EN-CHAMPAGNE à TROYES (axe Nord-Sud) et elle croise, à 5 km au sud du site MOSOLF, la Nationale 4, axe majeur qui relie le Grand Est à la capitale (Axe Ouest-Est).

Depuis le site MOSOLF, l'accès à l'autoroute A26 permet de descendre vers le sud de la France, ou monter vers le Nord de la France et un embranchement au nord de CHALONS-EN-CHAMPAGNE permet de rejoindre l'autoroute A4, axe Ouest-Est, reliant le Grand Est à la capitale.

Le trafic routier, sur la RD 977 et sur l'autoroute A26, est de l'ordre de plus de 10 000 véhicules par jour (selon estimation étude d'impact Vatry). La mise en service de l'A26 en 1992 avait permis de réduire le trafic routier sur la RD 977. Dans ce trafic, la part due à l'activité de l'Europort Paris Vatry reste très limitée.

Des données datant de 2015 indiquent que le trafic sur l'A26, au niveau de VATRY, est de l'ordre de 15 836 véhicules, dont 14.6% de poids lourds.

Sur le site de la DREAL GRAND EST, des données récentes sont disponibles sur le trafic moyen journalier de plusieurs axes à proximité du site MOSOLF. L'extrait ci-dessous permet

de localiser les points de comptage. Un tableau fournit ensuite les comptage (total véhicules et poids lourds) sur chacun des points.



Source : DREAL Grand Est

Figure 35: Localisation points de comptage trafic routier

|                     | 1 - D977 | 2 – Bretelle accès autoroute | 3 – Accès ZAC 1 et Aéroport |
|---------------------|----------|------------------------------|-----------------------------|
| Tous véhicules 2023 | 4360     | 1096                         | 1502                        |
| Poids lourds 2023   | 1248     | 330                          | 399                         |
| Tous véhicules 2022 | 4007     | 1064                         | 1492                        |
| Poids lourds 2022   | 1042     | 311                          | 382                         |

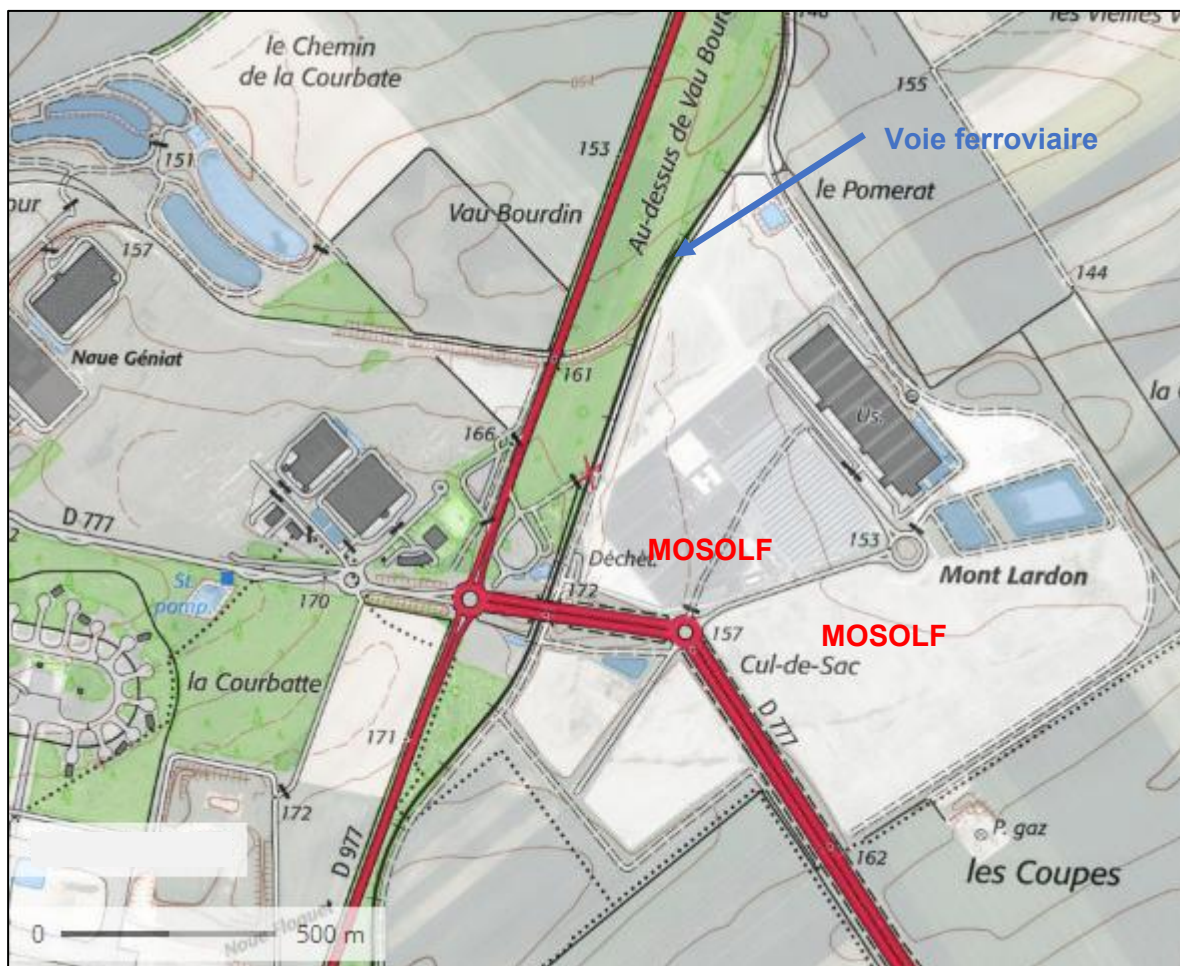
Tableau 10: Tableau trafics routiers

A 15 km au Sud de l'aéroport, le trafic moyen sur la RN 4 est de 8018 véhicules dont 3527 Poids lourds, en 2023.

Sur la RD 977, la circulation a des conséquences sur la perception du bruit dans les villages traversés, soit VATRY au Nord et SOMMESSOUS au Sud.

A26 et RD 977 sont classées comme axe routier important.

b) Voie ferroviaire



Source : Géoportail

Figure 36: Réseau voie ferroviaire

Le site MOSOLF est longée par une voie ferrée, de direction Sud-Nord. Elle relie Châlons à Mailly. Celle-ci est utilisée pour le fret. Elle est en particulier utilisée pour le transport de céréales. Dans le cadre de ce projet, il est prévu de raccorder le site MOSOLF à cette ligne, de façon à pouvoir acheminer par train des véhicules : une voie sera donc aménagée, ainsi qu'une plateforme de chargement déchargement.

c) Voies aériennes

Le site MOSOLF se trouve à 200 m du terminal de l'aéroport de VATRY, en grande partie dédié au fret, mais également aux transports de passagers vers quelques destinations françaises ou internationales.

### 2.10.2. Bruit et Plan d'Exposition au Bruit

Les principales sources de bruit dans le secteur d'étude sont liées :

- A l'activité aérienne
- Au trafic routier sur la RD 977 et sur l'autoroute A26

La commune de BUSSY-LETTREE est concernée par un PEB (Plan d'Exposition au Bruit), approuvé le 3 mars 1999. Le site objet de la phase 4 quasi entièrement concerné par la zone C : zone de bruit modéré.

Dans cette zone C, « les constructions à usage industriel, commercial et agricole, sont admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente ».

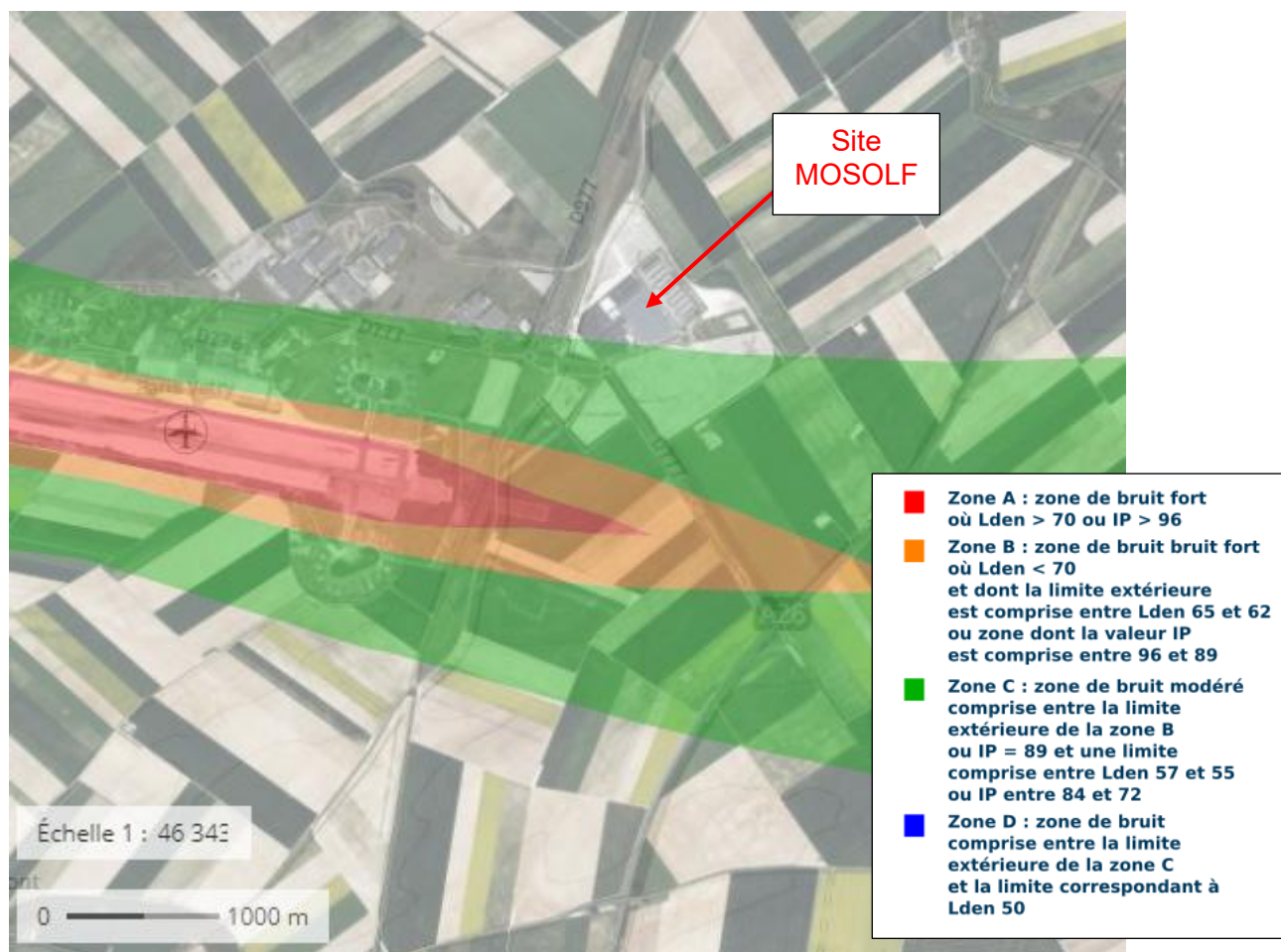


Figure 37: Plan d'exposition au bruit

L'autoroute A26 est localisée au plus près à 1.8 km du site MOSOLF. Le site n'est donc pas concerné par la zone d'exposition au bruit de cet axe très fréquenté.

### **2.10.3. Vibrations**

Il n'y a pas de sources de vibrations recensés sur le secteur.

### **2.10.4. Odeurs**

Il n'y a pas d'activité générant des émissions olfactives dans le secteur, aucune installation IED (Industrial Emission Directive) n'est recensée sur la commune.

### **2.10.5. Emissions lumineuses**

L'environnement aux abords de l'aéroport et des ZAC est assez lumineux, avec un éclairage public et l'activité de l'aéroport qui nécessite un éclairage adapté.

### **2.10.6. Qualité de l'air**

Une surveillance de la qualité de l'air est réalisée par l'association ATMO Grand Est, sur une station fixe de mesure de la qualité de l'air située en zone urbaine à CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

Globalement, dans le Grand Est, en 2023, une baisse des concentrations pour les principaux polluants (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) a été observée, principalement grâce à une diminution des émissions liées aux activités humaines et des conditions météorologiques favorables. Le Grand Est a connu en 2023 10 jours d'épisodes de pollution, une baisse par rapport à 2022, principalement concentrés en début d'année avec des épisodes liés aux particules PM<sub>10</sub>.

Le suivi montre que les seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote, l'ozone, le dioxyde de soufre et les particules fines (PM<sub>10</sub>) sont respectés.

A CHALONS-EN-CHAMPAGNE, les statistiques sur la qualité de l'air ont été les suivantes en 2023 : 13 jours avec un indice bon, 282 jours avec un indice moyen, 48 jours avec un indice dégradé, 22 jours avec un indice mauvais. Lorsque la qualité de l'air est mauvaise, c'est l'ozone qui est responsable (75%) , ensuite ce sont les particules fines PM<sub>2.5</sub> (27%) et dans une moindre mesure, les particules PM<sub>10</sub> (4%).

### **2.10.7. Sites BASIAS et BASOL**

La cartographie du BRGM répertorie deux anciens sites industriels et activités de service (sites et sols potentiellement pollués). Il s'agit d'anciens puits d'extraction de pétrole brut. Ces sites sont localisés au plus près à environ 600 m de l'emprise MOSOLF.

Dans l'emprise MOSOLF, il n'y a aucun site BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) ou BASOL (Base des Sols et sites pollués) .

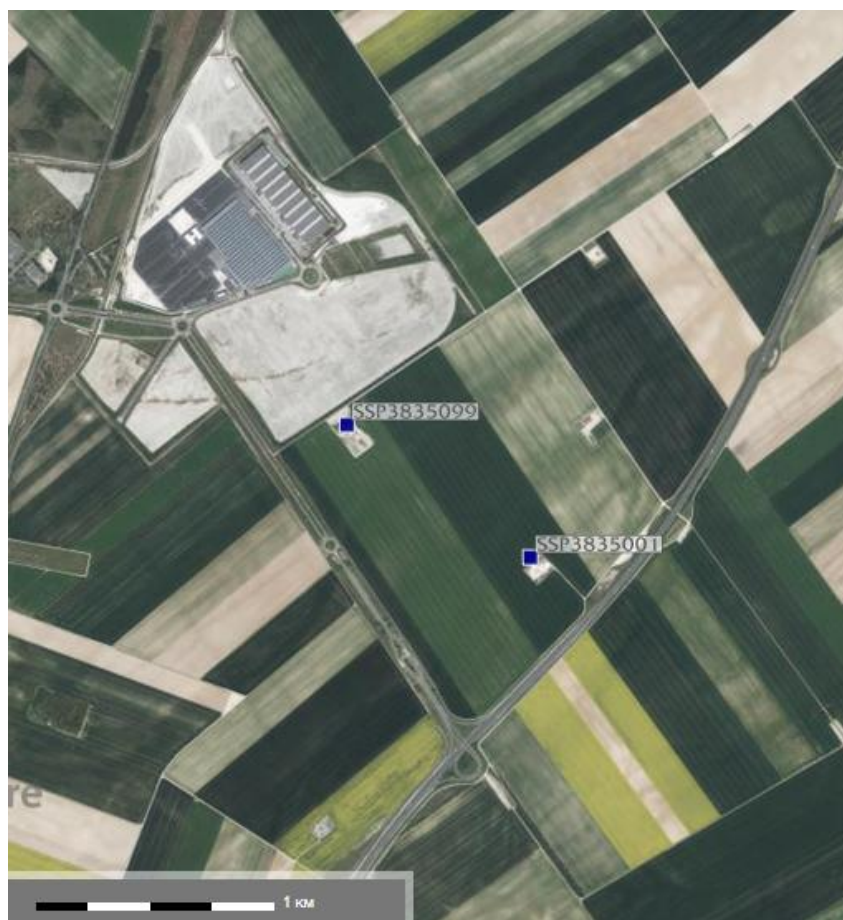


*Figure 38: Localisation sites BASIAS et BASOL*

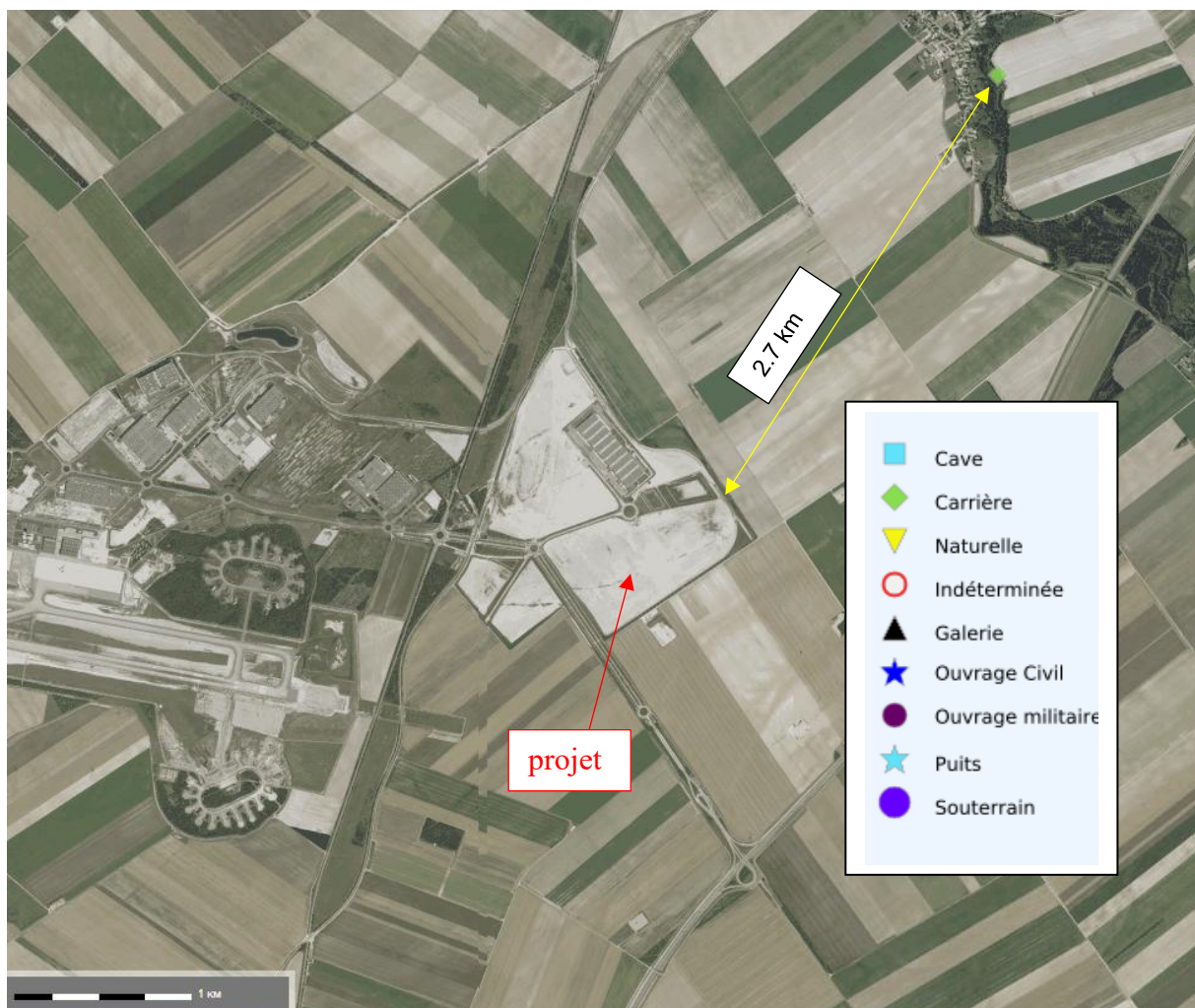
## 2.11. Autres risques

La commune de BUSSY-LETTREE ne fait l'objet d'aucun PPR (Plan de Prévention des Risques).

Aucune entreprise n'est aujourd'hui classé SEVESO sur le territoire de la commune, ni d'une façon générale sur la plate forme aéroportuaire et ses abords.

Cependant, des risques potentiels sont présents sur le territoire communal.

### 2.11.1. Risque cavités souterraines



Source : <https://infoterre.brgm.fr/viewer/MainTileForward.doCarte>

Figure 39: Carte risque cavités souterraines

Il n'y a pas de cavité souterraine recensée dans un périmètre proche. Une carrière est répertoriée sur la commune de BUSSY-LETTREE, mais elle se trouve à 2.7 km du site MOSOLF.

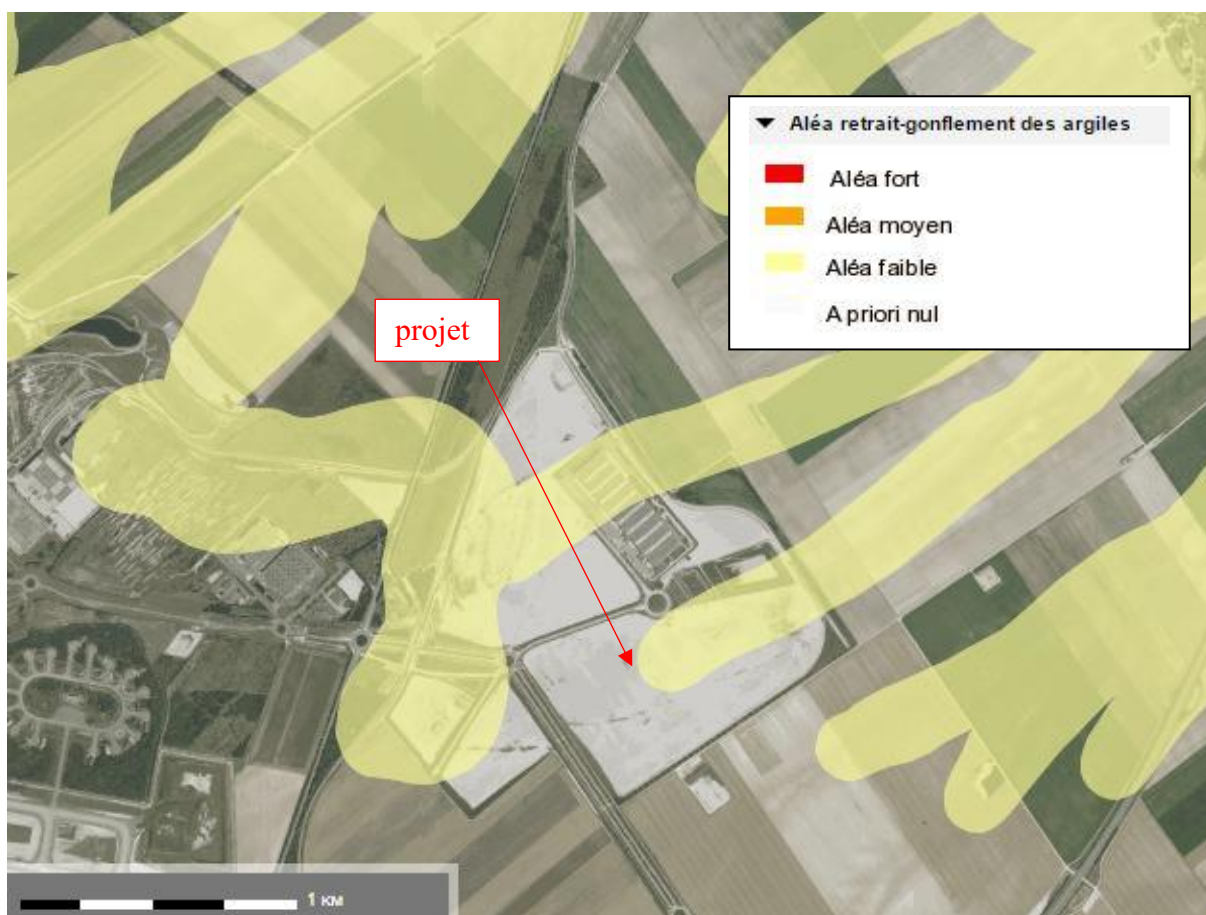
### 2.11.2. Séisme

Sur la commune de BUSSY-LETTREE, le risque séisme est qualifié de faible.

### 2.11.3. Aléa mouvements de terrain

Il n'y a aucune zone à risque mouvement de terrain, dans un périmètre de 8 km autour du site MOSOLF.

### 2.11.4. Aléa retrait – gonflement des argiles



Source : <https://infoterre.brgm.fr/viewer/MainTileForward.do>

Figure 40: Carte aléa retrait-gonflement des argiles

En ce qui concerne l'aléa retrait-gonflement des argiles, le site MOSOLF se répartit entre des zones où l'aléa est jugé nul et des zones où l'aléa est jugé faible. Le projet de bassin est situé dans une zone où l'aléa est jugé nul.

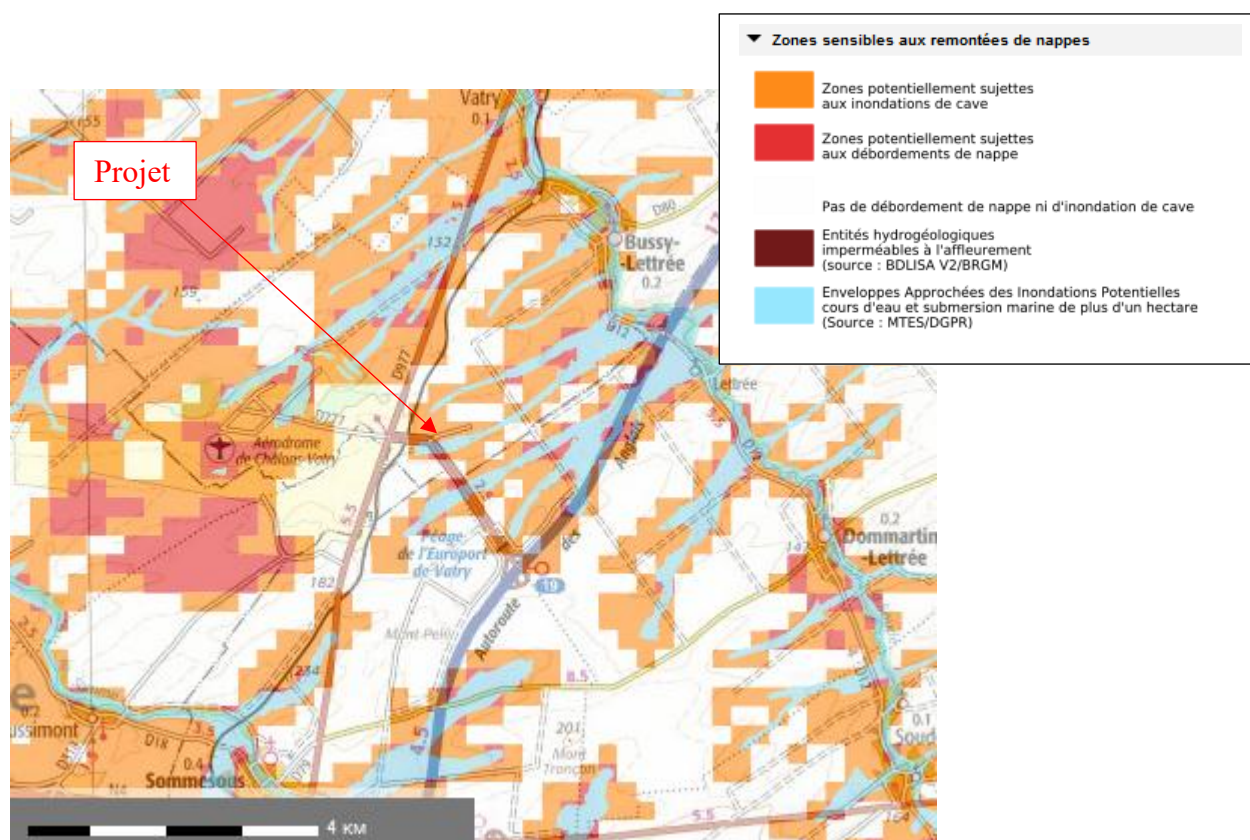
### 2.11.5. Risque remontée de nappes

Au niveau du site MOSOLF, la nappe d'eau la plus superficielle correspond à la nappe de la Craie de Champagne sud et centre (répertoriée sous le code FRHG208).

La carte fournie sur le site du SIGES Seine Normandie, et présentée dans le paragraphe sur l'hydrogéologie, montre que la nappe, au niveau du site, se situe lors des hautes eaux de 2002, à une cote comprise entre 140 et 150 m.

Le site sur lequel le projet va s'implanter est à une altitude comprise entre 154 et 160 m.

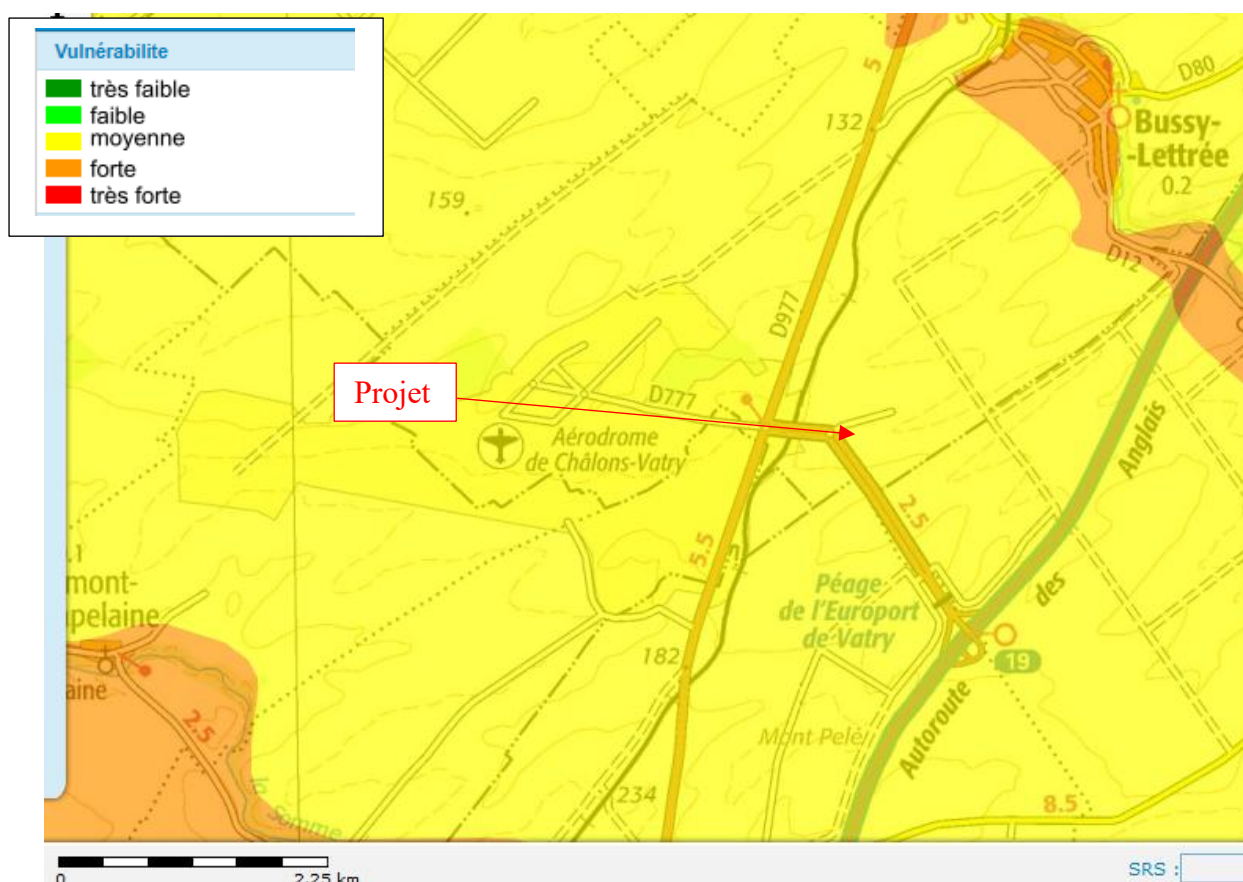
La carte nationale des remontées de nappe n'est pas suffisamment précise à cette échelle, mais le site MOSOLF se trouve en partie dans une zone identifiée de possibles inondations de caves. Les bassins déjà existants sur le site (bassin de rétention étanchéifié sur le site MOSOLF et bassin d'infiltration de la ZAC géré par le département) n'ont jamais posé de problème particulier.



Source : <http://infoterre.brgm.fr/viewer/MainTileForward.do>

Figure 41: Carte des risques de remontée de nappe

La carte ci-dessous (Source : SIGES Seine Normandie) montre la vulnérabilité intrinsèque de la nappe. Dans le secteur concerné par le site MOSOLF, la vulnérabilité est moyenne.



Source :

<https://sigessn.brgm.fr/?page=carto&mapid=78&bbox=786188.319150992,6853381.91980413,796665.362485363,6860958.92332303>

Figure 42: Carte vulnérabilité intrinsèque de la nappe

### 2.11.6. Arrêtés catastrophes naturelles

La commune de BUSSY-LETTREE a fait l'objet de plusieurs arrêtés de catastrophe naturelle liés à des inondations, des coulées de boue ou à des événements exceptionnels. Le tableau suivant (source : [www.georisques.gouv.fr](http://www.georisques.gouv.fr)) détaille les événements :

### Historique des catastrophes naturelles dans ma commune : 3

| Code NOR     | Libellé                           | Début le   | Sur le journal officiel du |
|--------------|-----------------------------------|------------|----------------------------|
| IOME2324728A | Inondations et/ou Coulées de Boue | 18/06/2023 | 19/10/2023                 |
| INTE9900627A | Inondations et/ou Coulées de Boue | 25/12/1999 | 30/12/1999                 |
| NOR19830516  | Inondations et/ou Coulées de Boue | 01/04/1983 | 18/05/1983                 |

*Tableau 11: Historique des catastrophes naturelles*

Nous n'avons pas de précisions sur la localisation de ces évènements mais ils ne concernent pas, à priori, le secteur de l'aéroport, sauf l'évènement de 99 qui correspond à la tempête ayant touché une bonne partie de la France.

#### **2.11.7. Zones humides**

La DREAL Grand Est fournit des cartes indiquant la présence de zones humides. Ces cartes ont été élaborées à partir de différents modèles et délimitent des zones à dominante humide, qui sont des zones humides potentielles.

Certains secteurs ont fait l'objet d'investigations de terrains, au sens de l'arrêté zones humides, et sont donc classées zones humides, au sens de la Loi sur l'Eau.

On trouvera page suivant localisant les zones potentiellement humides.

**Il n'y a pas de zone humide répertoriée au niveau de l'emprise du futur bassin, ni de ZDH (Zone à Dominante Humide).**

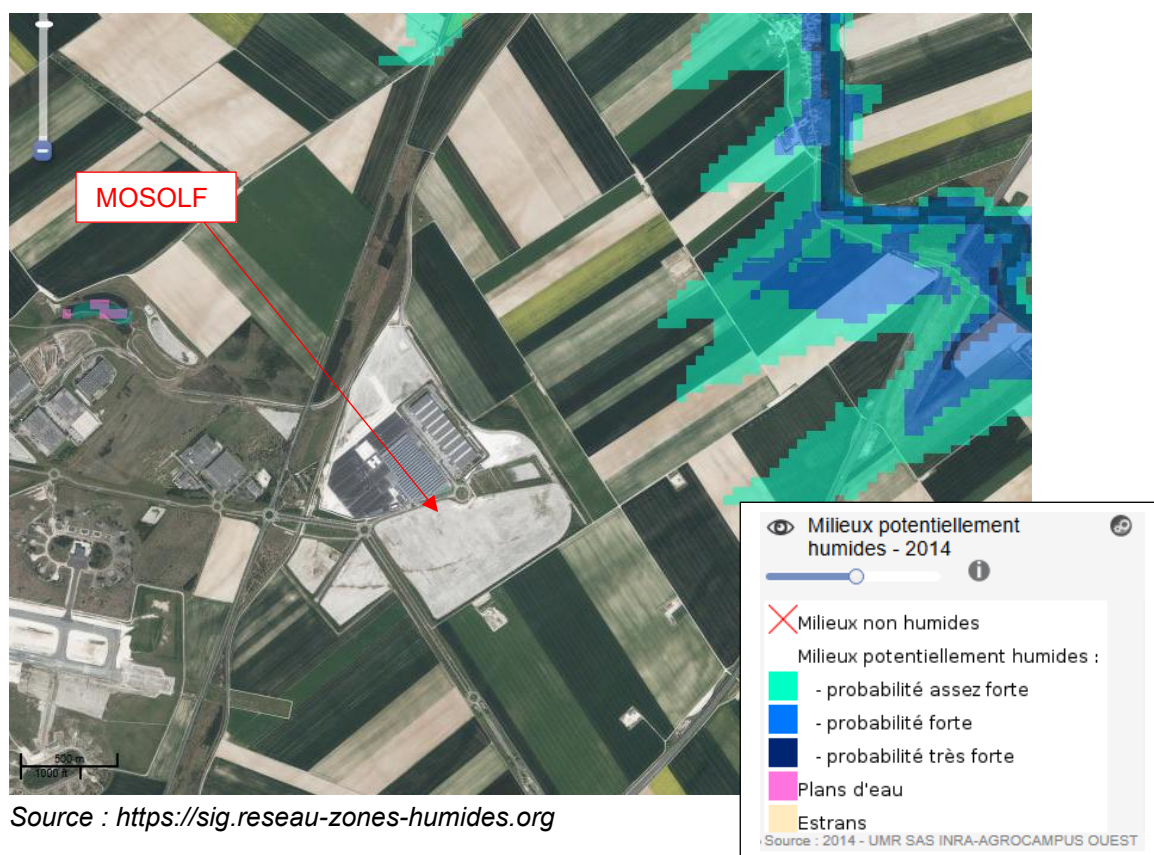


Figure 43: Carte des zones humides potentielles

### 2.11.8. Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

D'après le site Géorisques, plusieurs installations classées sont présentes sur le territoire de BUSSY-LETTREE :

Tableau 12: Liste des installations classées

| Etablissement                         | Activité                                          | Régime              |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------|
| Aéroport Paris-Vatry                  |                                                   | ICPE Autorisation   |
| CEVA LOGISTICS France                 | Logistique                                        | ICPE Autorisation   |
| CEVA LOGISTICS                        | Logistique                                        | ICPE Autorisation   |
| GO VATRY                              | Location de terrains et autres biens immobiliers  | ICPE Enregistrement |
| GEODIS LOGISTICS NORD                 | Entreposage et services auxiliaires de transports | ICPE Enregistrement |
| LATITUDE (ex VENTURE ORBITAK SYSTEMS) | Construction aéronautique et spatiale             | ICPE Autorisation   |
| SAS LINCOLN ELECTRIC                  | Fabrication d'autres matériels électriques        | ICPE Enregistrement |
| SCAPEST Vatry                         | Logistique                                        | ICPE Enregistrement |
| XPO Supply Chain                      | Entrepôt logistique                               | ICPE Autorisation   |
| WORLD FUEL SERVICES                   | Commerce de carburants en magasin spécialisé      | Autres régimes      |
| VEOLOG 1                              | Logistique                                        | ICPE Enregistrement |
| VEOLOG 2                              | Logistique                                        | ICPE Autorisation*  |
| Entre les vallées Coole et Soude 1A   | Parc éolien                                       | ICPE Autorisation   |
| Entre les vallées Coole et Soude 2    | Parc éolien                                       | ICPE Autorisation   |
| SEGILOG                               | Gestion d'entrepôts                               | Non ICPE            |
| VIVESVIA                              | Silo stockage céréales                            | ICPE Autorisation*  |

\*ICPE avec périmètre d'isolement – source : <https://www.georisques.gouv.fr/>

Ces entreprises ne sont pas classées Seveso.

Le site de plus proche correspond aux entrepôts de la société XPO, qui jouxte le site MOSOLF. Il s'agit de stockage de produits secs alimentaires et non alimentaires, pour le groupe CORA.

D'après le site Géorisques, parmi ces installations classées, 3 d'entre elles manipulent des substances et mélanges dangereux :

- CEVA LOGISTICS France
- GO VATRY
- LATITUDE

La consultation des avis rendus par la MRAe Grand Est sur les années 2022, 2023, 2024 et 2025, montre qu'il n'y a pas de projet sur la commune de BUSSY-LETTREE, ni sur les communes voisines.

#### **2.11.8. Le risque transport matières dangereuses**

La commune de BUSSY-LETTREE est concernée par une canalisation de transport d'hydrocarbures liquides ainsi que par une canalisation de distribution et de transport de gaz. Ces contraintes font l'objet des servitudes d'utilité publique. Le site MOSOLF n'est pas concerné.

La commune est aussi soumise à ce risque en raison des transports de matières dangereuses par l'autoroute A26, la RD 977 et la voie ferrée Chalons-Mailly, traversant le territoire communal.

## **Pièce n° 3 : Evolution du scénario de référence et description des incidences du projet**

### **3.1. Incidence du projet sur l'eau**

#### **3.1.1. Incidence pendant les travaux**

Lors des travaux, le creusement du bassin va entraîner une diminution de l'épaisseur du sol et donc une diminution de la protection de la nappe sous-jacente.

Avec un fond de bassin de rétention à l'altitude 150.33 m, le risque d'atteinte du toit de la nappe reste très faible, voire quasi nul. La carte du SIGES des hautes eaux de la nappe de la craie montre que le toit de la nappe est compris entre 140 et 150 m au niveau du site.

Les travaux seront impérativement réalisés en période de basses eaux et ils seront adaptés en fonction de la nature des matériaux présents (choix du matériel) et de la présence d'eau (aménagements particuliers avec pose de drainage adapté aux résurgences éventuelles en phase chantier).

Ces préconisations permettront de réaliser le chantier dans de bonnes conditions, en conservant une épaisseur suffisante pour ne pas risquer de polluer la nappe.

### **Mesures prises pendant les travaux pour protéger les eaux :**

#### **- Assainissement du chantier**

Pour limiter l'impact du chantier sur la qualité des eaux, le chantier se déroulera en dehors de la période de recharge des nappes. Les eaux de ruissellement issues des installations fixes de chantier (aires de stationnement, zones de stockage, local technique) seront aussi prétraitées avant rejet dans le milieu naturel.

#### **- Recensement des contaminations possibles**

Un inventaire des accidents possibles pouvant contaminer les eaux sera réalisé avant démarrage des travaux.

Le tableau ci-dessous recense les accidents possibles et les mesures prises :

| Thème                                                                                                                                                                                                                                                | Moyens matériels                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prévention des pollutions accidentelles (présence sur site de produits dangereux et /ou polluants, déversement accidentel de carburant lors du ravitaillement des engins, fuite hydraulique sur un engin, stockage de produit sans contenant adapté) | Kits antipollution<br>Bac de rétention<br>Aire dédiée pour le stockage (matériel et engins)            |
| Protection des eau superficielles et souterraines                                                                                                                                                                                                    | Réseau provisoire d'assainissement (fossé et bassin de décantation)<br>Filtres à pailles ou géotextile |
| Protection de la faune et de la flore                                                                                                                                                                                                                | Portail<br>Rubalise<br>Panneaux signalétiques                                                          |
| Gestion des déchets                                                                                                                                                                                                                                  | Bennes et contenants de tri<br>Aire dédiée<br>Panneaux signalétiques                                   |
| Prévention des poussières                                                                                                                                                                                                                            | Arroseuse de chantier si nécessaire                                                                    |
| Prévention des salissures                                                                                                                                                                                                                            | Balayeuse aspiratrice si nécessaire<br>Respect des règles pour empêcher souillures                     |

*Tableau 13: Accidents possibles et mesures prises*

Dans la mesure où l'intégralité des sols du site est imperméabilisée, la pollution des sols est directement entraînée avec les eaux de ruissellement. Cette pollution est mesurée à partir des références fournies par le SETRA.

Les références utilisées pour quantifier les incidences quantitatives du projet sur l'eau sont :

- Les données fournies par METEO France pour justifier le dimensionnement des ouvrages (coefficients de Montana)
- Les données du SETRA pour quantifier la pollution des eaux de ruissellement sur la plateforme de circulation des véhicules.

Les mesures prises en phase travaux pour la protection des milieux aquatiques sont les suivantes :

- Organisation du chantier (prévention des risques environnementaux)

- Prise en compte des risques de pollutions accidentelles (stockage des produits dangereux, opérations de ravitaillement en carburants, déversement accidentel de carburant, fuites hydrauliques)
- Aménagements provisoires pour la gestion des eaux de ruissellement
- Gestion des déchets
- Bon Etat de propreté du chantier
- Balisage et informations sur le déroulement du chantier
- Sensibilisation du personnel aux risques environnementaux.

### ***3.1.2. Incidence en fonctionnement normal***

#### **Incidence sur l'eau, au niveau quantitatif**

L'imperméabilisation des surfaces conduit à la nécessité de collecter les eaux pluviales. L'absence de pente importante sur le terrain permet de modeler le terrain pour organiser simplement les collectes et les réseaux d'écoulement. Les eaux pluviales rejoignent donc un réseau de saturation, de fossés imperméables puis des bassins de rétention imperméables. Les volumes disponibles (bassins et fossés étanches) sont tels qu'il est possible de stocker les eaux d'un événement pluvial de fréquence de retour 100 ans pour 3 bassins sur 4 (50 ans pour le 4ème bassin)

Les eaux sont ensuite restituées au réseau de la ZAC, par un débit de fuite, variant de 20 l/s à 35 l/s selon les bassins.

Les eaux seront donc in fine, infiltrées dans le bassin d'infiltration de la ZAC, géré par le Département.

#### **Incidence sur l'eau, au niveau qualitatif**

Toutes les eaux de ruissellement des plates forme transiteront par un bassin de rétention, puis un séparateur à hydrocarbures, avant d'être restituées au réseau de la ZAC.

Dans une zone fréquentée par les véhicules, les eaux de ruissellement des surfaces de voiries se chargent en éléments polluants : matières en suspension, hydrocarbures, plomb notamment.

Parmi les paramètres qui permettent d'évaluer la qualité de l'eau, on distingue notamment les matières en suspension (MES) et la Demande Chimique et Biochimique en Oxygène (DCO et DBO5).

Les MES provoquent la turbidité de l'eau. Cette turbidité modifie les caractéristiques du milieu aquatique concerné : la pénétration de la lumière dans l'eau est modifiée et la sédimentation de ces particules en suspension colmate le fond du ruisseau, de la rivière. Ces matières limitent ainsi fortement le potentiel écologique d'un cours d'eau. Dans le cas présent, il n'y a aucun impact sur les cours d'eau, dans la mesure où les eaux sont infiltrées. Le site est éloigné de tout cours d'eau.

Par ailleurs, ces particules en suspension peuvent se charger en polluants organiques, minéraux.

La DCO et la DBO5 :

La DCO exprime la quantité de matière nécessaire pour dégrader la matière organique ou minérale par oxydation chimique. La DBO5 exprime la quantité de matière utilisée par des bactéries pendant 5 jours pour dégrader la matière organique contenue dans l'eau. Elle n'est pas prise en compte car elle n'est pas caractéristique de ce type de pollution très peu biodégradable. Des valeurs élevées pour ces paramètres indiquent une consommation importante d'oxygène pour dégrader cette matière, et donc une moindre disponibilité de cet oxygène pour les êtres vivants dans le milieu. On peut par exemple assister à des mortalités piscicoles importantes, consécutives à une eutrophisation provoquée par une présence en excès de métabolites, d'organismes végétaux et animaux.

Pour estimer la pollution émise par les nouvelles plates formes routières, on utilise une note d'information fournie par le SETRA : « Calcul des charges de pollution chronique des eaux de ruissellement issues des plates-formes routières ». Cette note est toujours celle présentée sur le site du CEREMA.

A partir d'observations longue durée sur des plates formes autoroutières, il est proposé une méthode de calcul de la charge polluante produite en fonction du trafic et de la surface imperméabilisée.

Le SETRA fournit ainsi pour les principaux éléments polluants une indication des quantités produites par ha imperméabilisée pour 1000 véhicules par jour (dans le cas présent en site ouvert, c'est-à-dire sans obstacle à la dispersion aérienne des polluants). Les valeurs fournies correspondent à la première ligne du tableau (Charges unitaires annuelles - Cu).

Pour un aménagement donné, la charge annuelle se calcule de la façon suivante :

$$Ca = Cu \times T \times S / 1000$$

Ca = Charge annuelle en kg

T = trafic global en véhicules par jour

S = Surface imperméabilisée en ha

Cu = Charge unitaire annuelle en kg/ha pour 1000 v/j

Dans le cas présent, dans une approche approximative, on estime que 1800 véhicules (y compris collaborateurs) se déplacent chaque jour sur le site (on enregistre chaque jour environ 1500 déplacements de voitures, auxquels s'ajoutent environ 200 déplacements de collaborateurs et 100 mouvements de poids lourds sur le site). Si le nombre de véhicules stationnés est important, seule une petite partie circule : les véhicules faisant l'objet de préparations, ou bien les véhicules arrivant sur le site ou quittant le site, et les camions qui passent sur le site.

On considère la surface imperméabilisée pour l'ensemble de la zone aménagée soit un total de 76 ha. Contrairement à une chaussée routière, toute la voirie n'est pas circulée par les 1800 véhicules. On considérera arbitrairement que les 1800 véhicules circulent sur 2 ha (la zone de chargement correspond à 1 ha).

La charge polluante en kg totale est donnée de façon approximative pour chaque élément dans la deuxième ligne du tableau.

|                                              | MES      | DCO   | Zn     | Cu      | Cd     | HC<br>totaux | HAP      |
|----------------------------------------------|----------|-------|--------|---------|--------|--------------|----------|
| Cu : (par ha<br>pour 1000<br>véhicules jour) | 40<br>Kg | 40 Kg | 0.4 Kg | 0.02 Kg | 2 g    | 600 g        | 0.08 g   |
| Ca (kg)                                      | 144      | 144   | 1.44   | 0.072   | 0.0072 | 2.16         | 0.000288 |

*Tableau 14: Estimation de la charge polluante sur le site*

En réalité, ce calcul maximise les quantités de polluants, dans la mesure où l'on considère que les 1800 véhicules circulent tous sur l'ensemble de la surface du site, ce qui n'est évidemment pas le cas. Il y a une activité intense au cœur du site, au niveau de la zone de chargement et de déchargement des poids-lourds. La majeure partie du site est occupée par des véhicules ne circulant pas.

A la sortie de chaque bassin de rétention, un séparateur à hydrocarbures permet de rejeter vers les bassins d'infiltration une eau débarrassée d'une partie des polluants. Les séparateurs à hydrocarbure font l'objet d'un entretien régulier. Un entretien a été réalisé en février 2024. On trouvera le contrat relatif à cet entretien en **annexe 12**. En annexe, on trouvera le bordereau d'enlèvement des boues (dernier enlèvement le 25 Février 2026).

Les eaux restituées au réseau de la ZAC respectent les normes prévues dans l'autorisation de déversement des eaux pluviales et usées (document signé par l'entreprise MOSOLF et le Département) et reportée en **annexe 1**.

Par ailleurs, le site est maintenu propre, régulièrement balayé, de façon à limiter la pollution de l'eau ruisselé. 2 collaborateurs ont pour mission exclusive l'entretien du site.

Les bassins de rétention ne sont jamais totalement vides, une lame d'eau d'au moins 50 cm est toujours présente et cette lame d'eau peut permettre la dégradation de certains polluants.

Sur un plan qualitatif, on considère que l'impact sur les eaux est limité.

### **Incidence sur les eaux souterraines**

Sur un plan géologique, les fonds des bassins se trouvent positionnés au niveau de l'affleurement de la craie sénonienne. Cet affleurement présente une perméabilité non négligeable.

Nous avons vu que la couche de sol, entre le fond des bassins et la nappe de la craie, reste toujours importante (plusieurs mètres au minimum).

Compte tenu des volumes d'eau collectées, de l'activité sur le site, de la présence des séparateurs à hydrocarbures, le risque de pollution des eaux souterraines est de ce fait très limité. De façon à s'assurer de cet impact limité, un suivi de la qualité des eaux rejetées sera mis en place. Il est demandé par le département, gestionnaire de la ZAC.

**Mesures prises pour le fonctionnement des ouvrages pour protéger les eaux**  
- nettoyage de la plateforme

Un nettoyage régulier de la plateforme sera réalisé, de façon à éviter en particulier l'entraînement de déchets vers les bassins. 2 personnes sont occupées à plein temps au nettoyage et à l'entretien du site.



Le site est équipé d'une balayeuse, ce qui permet de maintenir la plateforme propre.

*- entretien du bassin*

L'enlèvement des déchets éventuel sera régulièrement réalisé.

*- entretien des séparateurs hydrocarbures*

Ils seront régulièrement vérifiés, entretenus, conformément aux consignes prévues par le constructeur, selon le protocole prévu dans la notice technique du matériel. Le matériel est conforme à la norme CE (Séparateur d'hydrocarbures CE 5 mg/l) et spécialement adapté pour les parkings et voiries.

Une visite d'inspection annuelle doit être réalisée afin de vérifier le fonctionnement de l'appareil. Il est recommandé de vidanger l'appareil lorsque les boues atteignent 50% du volume utile du déboureur ou que les hydrocarbures occupent 80% de la capacité de rétention du séparateur. Après chaque vidange, l'appareil doit être remis en eau et la flottaison de l'obturateur doit être vérifiée. La dernière vidange a été réalisée en février 26 (voir **annexe 9**).

### **3.1.3. Incidence en cas d'évènement climatique exceptionnel**

#### **Pluviométrie exceptionnelle**

Il est nécessaire d'envisager les dysfonctionnements éventuels et les conséquences qui en résulteraient. Il n'y a aucun risque de rupture de digue, les bassins étant complètement enterrés dans la masse.

En cas d'évènement accidentel, de type rejet de substance polluante (déversement d'une cuve par exemple), il serait possible de confiner les écoulements dans les bassins de rétention, en arrêtant les pompes qui permettent de transférer l'eau vers les zones d'infiltration.

En cas de **pluviométrie dépassant les hypothèses retenues pour dimensionner les ouvrages**, l'eau monterait en charge dans les fossés d'amenée de l'eau.

Des modélisations avaient été réalisées par l'entreprise COLAS avec différentes hypothèses de pluie pour les bassins phase 1, 2 et 3. Elles montraient que les dispositifs permettaient de gérer des pluies d'occurrence 100 ans. Pour les bassins associés à l'aménagement de Vatry 4, l'entreprise BEREST a réalisé les modélisations. On trouvera en **annexe 13**, ces modélisations, avec les niveaux d'eau atteints pour des pluies de fréquence de retour 10 ans, 20 ans, 30 ans, 50 ans, 100 ans, pour chacun des 2 nouveaux bassins.

Le tableau ci-dessous fournit les résultats obtenus avec ces différentes hypothèses de pluie, pour ces bassins phases 1, 2 et 3.

|                                           |                                          | Bassin rétention<br>24 ha | Bassin rétention<br>13 ha |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Profondeur du bassin (m)                  |                                          | 8                         | 4                         |
| Pluie décennale                           | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 6.89                      | 2.52                      |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 2 236                     | 2 161                     |
| Pluie fréquence<br>de retour 20 ans       | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 7.43                      | 2.88                      |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 2 843                     | 2 473                     |
| Pluie de<br>fréquence de<br>retour 30 ans | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 7.70                      | 3.08                      |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 3 243                     | 2 682                     |
| Pluie fréquence<br>de retour 100 ans      | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 8.33                      | 3.66                      |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 5 591                     | 3 518                     |

*Tableau 15: Estimation des remplissages des bassins en fonction de la pluviométrie*

Les volumes offerts par les bassins, complétés par les fossés ou les canaux satujos, imperméabilisés, permettent de faire face à un évènement de fréquence centennale.

**De même, pour les 2 bassins projetés en phase 4, les modélisations ont montré que les dispositifs permettent de stocker les eaux de pluies, pour des événements d'occurrence 100 ans pour le bassin 2 et 50 ans pour le bassin 1.**

**On trouvera en annexe 14 les modélisations relatives à ces 2 nouveaux bassins, pour l'extension de 39 ha.**

**Le tableau ci-dessous récapitule les hauteurs d'eau atteintes dans les bassins et les surfaces en eau.**

|                                           |                                          | Bassin rétention<br>n°1 | Bassin rétention<br>n°2 |
|-------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Profondeur du bassin (m)                  |                                          | 5.1                     | 4                       |
| Pluie décennale                           | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 3.15                    | 2.46                    |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 3 573                   | 1 146                   |
| Pluie fréquence<br>de retour 20 ans       | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 3.53                    | 2.73                    |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 3 858                   | 1 229                   |
| Pluie de<br>fréquence de<br>retour 30 ans | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 3.75                    | 2.87                    |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 4 139                   | 1 276                   |
| Pluie fréquence<br>de retour 50 ans       | Hauteur d'eau dans bassin (m)            | 3.98                    |                         |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) | 4 650                   |                         |
| Pluie fréquence<br>de retour 100 ans      | Hauteur d'eau dans bassin (m)            |                         | 3.30                    |
|                                           | Surface de remplissage (m <sup>2</sup> ) |                         | 1 417                   |

*Tableau 16: Estimation des remplissages des bassins en fonction de la pluviométrie*

Lors d'une pluie de fréquence de retour 50 ans, les eaux pluviales restent donc contenues dans le réseau de collecte et de gestion prévu.

Pour le bassin 2, lors d'une pluie de fréquence de retour 100 ans, c'est également le cas.

Pour le bassin 1, la modélisation ne permet pas de le confirmer. Si les eaux devaient déborder, cela se ferait sur la plateforme de stockage des véhicules.

## 3.2. Incidence du projet sur le milieu naturel

**Le site est éloigné de tout site Natura 2000 : plus de 20 km et il n'y aura aucune incidence sur aucun site Natura 2000.**

Les travaux commenceront par des terrassements : il s'agit de niveler le terrain, de façon à créer des pentes compatibles avec le bon écoulement des eaux. Il n'y aura pas d'évacuation de matériaux en dehors du site, ni d'apports de matériaux extérieurs, en dehors d'un peu de terre végétale, pour la zone d'espaces verts et de l'enrobé.

Ces mouvements d'engins seront à l'origine de poussières, durant la période des travaux. Les parcelles, historiquement des parcelles cultivées, sont prévues de longue date pour des activités dans le cadre de la ZAC. Elles ont déjà fait l'objet de terrassement et le revêtement est constituée de craie.

Avant les premiers terrassements, le site avait fait l'objet d'inventaires faune flore et des espèces protégées avaient été contactées.

Les inventaires ont révélé la présence en particulier d'espèces protégées et des impacts potentiels sur ces espèces sont à craindre, en particulier le Sisymbre couché et l'Oedicnème criard.

Les impacts bruts sur ces espèces sont donc jugés fort, et des mesures de réduction, de compensation ont été proposées. Une demande de dérogation espèces protégées a été déposée.

Ce dossier de demande de dérogation est repris intégralement en **annexe 11**.

### 3.3. Incidence du projet sur les paysages

L'extension phase 3 se fait à l'opposé des voies de circulation et de l'entrée, dans le prolongement du site déjà aménagé. Le nouveau bassin ne sera visible depuis aucun axe de circulation.



Le site existant vu depuis le talus longeant la RD777.



Le site existant vu depuis l'extrémité sud-ouest, à proximité de la voie ferrée

Pour le site phase 4, les aménagements paysagers, la topographie et les plantations le long des voies de circulation (RD



Les aménagements paysagers, comme le long de la RD 977, font que le site n'est pas visible depuis cet axe.

**L'agrandissement du site n'aura pas d'impact sur les paysages** : pas de changement dans la perception visuelle du site, depuis les différents axes de circulation (RD 777). Le site ne sera visible qu'un fois arrivé sur place, sur le Boulevard Jacqueline Auriol ou RD 977).



Au sein de la zone d'activités, le Bd Jacqueline Auriol. Sur la droite du cliché, le site existant (entrée du site). L'aménagement phase 4 se fera sur la parcelle localisée sur la gauche du boulevard.

### **3.4. Incidence du projet sur la population, les activités humaines, la circulation**

#### **3.4.1. Incidence pendant les travaux**

Les travaux entraîneront la circulation d'engins, des mouvements de camions dans une zone loin de toute habitation. Ces circulations d'engin seront principalement sur le site lui-même, dans la mesure où il n'y a pas d'évacuation de matériaux, ni d'apport de matériaux de remblai de l'extérieur. Les matériaux ajoutés (éléments des satujos, bitume,...) seront acheminés par camion, en empruntant la rue Jacqueline Auriol desservant la ZAC 2, totalement adaptée pour ce genre de trafic. Les travaux pourront temporairement être une gêne pour les activités habituelles de la société.

Il n'y aura pas d'impact sur des zones habitées, compte tenu de la distance.

A ce stade, nous ne savons pas d'où proviendront les matériaux nécessaires à l'aménagement du site (bitume, satujos, etc). Les camions emprunteront la RD 977 pour rejoindre la ZAC 2. En moyenne sur l'année 2023, 4360 véhicules/jour dont 28.6% de poids lourds transitent par cet axe. L'acheminement du bitume s'effectuera sur plusieurs journées.

Durant la période de travaux, le trafic augmentera donc.

La terre végétale apportée transitera par la RD977. De même, le transport des matériaux (satujo, bitume, bâche) jusqu'au site est à l'origine d'une augmentation du trafic sur les routes d'accès. Le trafic se répartira entre l'autoroute A26, et la RD 977.

L'augmentation de trafic due aux travaux peut impacter la circulation dans les communes traversées, à savoir VATRY ou SOMMESSOUS. Cette augmentation de trafic n'est pas susceptible d'impacter significativement le trafic routier, en particulier sur la RD 977, qui est de l'ordre de 4300 véhicules/j.

#### **3.4.2. Incidence en fonctionnement normal**

L'entreprise compte 100 salariés. On estime que cela génère 200 mouvements de véhicules légers par jour.

A terme, il est prévu un effectif de 150 salariés.

L'activité du site MOSOLF est à l'origine de circulations complémentaires :

- Les allers et retour des collaborateurs de MOSOLF quotidiens
- Les allers et venues des poids lourds venant décharger ou charger des véhicules.

On estime actuellement que 1500 poids lourds viennent chaque mois sur le site. 70 camions vont entrer sur le site, pour décharger ou charger des véhicules, chaque jour ouvré.

Le nombre de rotations camions est estimé à 70 par jour, soit 140 mouvements par jour.

Après aménagement du site complet, on estime que 120 camions pourraient entrer chaque jour sur le site, soit 2600 poids lourds par mois. Cela correspond à 240 mouvements quotidiens de camions sur les routes alentours.

Les véhicules MOSOLF se répartissent sur les différents axes de circulation :

- RD 977
- Autoroute A26.

Les véhicules qui sortent ou entrent sur le site MOSOLF empruntent soit la RD 977, soit la bretelle qui permet de rejoindre l'autoroute A26. Nous disposons de comptages anciens sur ces axes. Le trafic sur l'A26 est estimé à 15 000 véhicules/jours, dont 15% de poids lourds.

Nous estimons la part que représentent les mouvements liés à l'entreprise MOSOLF, sur ces axes, en considérant que le trafic véhicules léger, généré par MOSOLF, emprunte la RD 977. Nous retenons l'hypothèse suivante : le trafic poids lourds, généré par MOSOLF, sera réparti à 50% entre l'autoroute A26 et la RD 977.

|                                            | 1 - D977 | 2 – Bretelle accès autoroute |
|--------------------------------------------|----------|------------------------------|
| Tous véhicules 2023                        | 4360     | 1096                         |
| Poids lourds 2023                          | 1248     | 330                          |
| Nombre de mouvements tous véhicules MOSOLF | 420      |                              |
| Nombre de mouvements PL MOSOLF             | 120      | 120                          |
| Part MOSOLF tous véhicules                 | 9.6%     |                              |
| Part MOSOLF Poids lourds                   | 9.6%     | 36%                          |

*Tableau 17: Trafics journaliers véhicules lourds et légers*

Le trafic sur la bretelle reliant à l'autoroute A26, généré par l'entreprise MOSOLF, représente 36% du trafic poids lourd, ce qui est largement significatif. Cet axe correspond à un tronçon d'environ 2 km et il ne traverse aucune zone d'habitation. Il permet de rejoindre l'axe A26, axe fréquenté par plus de 15000 véhicules/jour, où l'impact du développement de l'activité MOSOLF n'est alors pas significatif.

Sur la RD 977, l'impact de l'activité MOSOLF est d'environ 9.6% du trafic, ce qui n'est pas négligeable.

Une partie des camions empruntent la RD 977 qui relie Chalons-en-Champagne à Sommesous et à la très fréquentée RN4. Sur la RN4, l'augmentation de trafic n'est pas significative.

Une voie ferrée longe le site ; elle relie CHALONS-EN-CHAMPAGNE à MAILLY et est déjà utilisée pour du fret (militaire ou céréalier).

Le projet prévoit qu'une partie du transport de véhicules se fasse par voie ferrée. Dans un premier temps, il est prévu un train par semaine, soit une arrivée de 240 véhicules.

Le trafic ferroviaire sera doublé l'année 2. Cette possibilité permettra de limiter l'augmentation du trafic routier.

### 3.5. Incidence du projet sur l'air et les nuisances sonores

Les émissions de polluants dans l'atmosphère sont directement liées à l'activité routière, mais aussi dans le cas présent aux activités de l'aéroport.

L'augmentation de l'activité du site MOSOLF n'aura qu'un faible impact sur l'émission de polluants atmosphériques et sur l'augmentation des nuisances sonores.

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

Les projections de l'étude d'impact du dossier initial avaient été établies sur la base d'une hypothèse de 6500 emplois attendus. Les principales nuisances évoquées étaient liées :

- A une augmentation du trafic sur la RD977, et donc en particulier une augmentation du bruit dans les communes de VATRY et SOMMESSOUS, traversées par la RD977 ;
- Le trafic aérien ;
- Une augmentation de la pollution atmosphérique en lien avec cette augmentation des circulations aériennes et routières.

Aujourd'hui, le nombre d'emplois sur l'ensemble du secteur de VATRY est de plusieurs centaines. L'activité de la société MOSOLF reste complètement dans le cadre de l'activité initialement prévue dans l'étude d'impact (plusieurs milliers d'emplois envisagés). Les nuisances générées quant au bruit et aux émissions de polluants dans l'air restent pour le moment inférieures aux prévisions envisagées dans l'étude d'impact initiale.

Le site MOSOLF ne dispose pas de sa propre flotte de camions. Des prestataires interviennent.

Les émissions de polluants par les véhicules, qu'ils soient VL ou poids lourds, sont difficiles à estimer car variable selon la marque, l'âge des véhicules.

Toutefois, on peut estimer qu'une bonne partie des poids lourds correspond à des poids lourds MAN de la gamme TGX répondant aux normes EURO 4 et EURO 5, dotés de moteurs diesel. Pour ces véhicules, les gaz de combustion émis sont composés dans diverses proportions :

- d'oxyde de carbone,
- d'oxyde de soufre,
- d'oxyde d'azote,
- de cadmium,
- de mercure,
- d'hydrocarbures aromatiques polycycliques,
- de particules solides.

Pour ces poids lourds, les estimations suivantes sont des ordres de grandeurs d'émissions, calculées à partir des données en possession.

On considère que lorsqu'un poids lourd entre sur le site, il est en fonctionnement durant 1 h. Sa vitesse est limitée sur le site : 30 km/h maximum.

On considère que lors de ce déplacement, la puissance développée correspond à 1/25ème de la puissance maximum.

Les caractéristiques principales des poids lourds sont répertoriées dans le tableau qui suit :

|                                   | MAN TGX 18<br>EURO 4 | MAN TGX 18<br>EURO 5 | Moyenne |
|-----------------------------------|----------------------|----------------------|---------|
| Puissance maximale<br>(kW)        | 353                  | 387                  | 370     |
| Rejet de CO (g/kW.h)              | 1.5                  | 1.5                  | 1.5     |
| Rejet de Nox (g/kW.h)             | 3.5                  | 2                    | 2.75    |
| Rejet d'hydrocarbures<br>(g/kW.h) | 0.46                 | 0.46                 | 0.46    |
| Rejet de particules<br>(g/kW.h)   | 0.02                 | 0.02                 | 0.02    |

*Tableau 18: Rejets particules poids lourds*

A partir de ces données, les émissions de gaz générées sur le site par ces mouvements peuvent être approximativement estimées comme suit :

$$\text{Rejet X} = P(\text{kW}) * 1/25 + Q_x (\text{g/kW/h}) * t(\text{h}) * \text{nb PL/j}$$

- CO =  $(370 * 1,5 * 1 * 120) / 25 = 2\,664$  g/jour
- NOx =  $(370 * 2,75 * 1 * 98) / 25 = 4\,884$  g/jour
- Hydrocarbures =  $(370 * 0,46 * 1 * 120) / 25 = 817$  g/jour
- Particules =  $(370 * 0,02 * 1 * 98) / 25 = 36$  g/jour

En ce qui concerne les véhicules légers, si l'on considère la circulation sur le site, c'est à dire les déplacements des véhicules en préparation, ou en partance ou les véhicules arrivant sur le site, ce sont, après aménagement de l'extension, 1500 véhicules/jour qui sont déplacés. On retiendra pour le calcul un déplacement de 1 km, à 30 km/heure maxi.

Le tableau ci-dessous présente les émissions pour les principaux polluants :

| Polluant            | Emission moyenne /<br>véhicule léger/km à faible<br>vitesse | Emission Totale par jour |
|---------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------|
| NOx                 | 0.65 g                                                      | 975 g                    |
| GES (CO2équivalent) | 300 g                                                       | 450 kg                   |
| PM10                | 0.06 g                                                      | 90 g                     |

*Tableau 19: Emissions polluants véhicules légers*

### **Mesures prises pendant les travaux pour protéger du bruit :**

#### *Respect de la réglementation des chantiers*

Les travaux devront se dérouler avec du matériel et dans des conditions respectant la réglementation en vigueur, le chantier se déroulant sur un site avec de salariés. Les travaux devront respecter la réglementation concernant le bruit, la signalisation, les horaires.

**Comparaison entre émissions sonores et atmosphériques générées par l'activité et projet d'extension par rapport aux émissions attendues dans le cadre du développement de la ZAC :**

L'administration n'a pas été en mesure de fournir des informations récentes quant aux trafics effectifs actuels générés par les activités en place et donc il est impossible de comparer la situation actuelle par rapport à ce qui était prévu.

Dans l'étude d'impact initiale du projet de ZAC, dans le paragraphe sur l'évolution du trafic routier, il est écrit : « *La réalisation d'Europort Vatry va entraîner des modifications dans le schéma de circulation local, ainsi qu'une évolution sensible du trafic sur les différentes voies concernées* ».

Le trafic pris en compte dans ce calcul intègre l'A26, la RN4 et la RN77.

Dans les projections à l'horizon 2015, nous reprenons les informations relatives à l'estimation du trafic avec et sans mise en place de l'Europort Vatry (page 176 de l'étude d'impact initial – tome 2).

| Voie     | Trafics sans Europort Vatry |       | Trafics avec Europort Vatry |       | Augmentation trafic lié à l'activité Europort |      |
|----------|-----------------------------|-------|-----------------------------|-------|-----------------------------------------------|------|
|          | VL/j                        | PL/j  | VL/j                        | PL/j  | VL/j                                          | PL/j |
| A26 nord | 10 989                      | 2 747 | 11 590                      | 3 334 | 601                                           | 587  |
| A26 sud  | 10 989                      | 2 747 | 11 246                      | 2 961 | 257                                           | 214  |
| N77 nord | 3 759                       | 1 253 | 9 765                       | 1 439 | 6 006                                         | 186  |
| N77 sud  | 3 759                       | 1 253 | 5 475                       | 1 599 | 1 716                                         | 346  |

*Tableau 20: Estimation évolution trafic routier lié à la mise en place Europort Vatry – Source Etude d'impact initiale*

En conclusion, il est écrit « *Le projet Europort Vatry va induire une augmentation de trafic et une augmentation de la proportion de poids lourds dans le périmètre d'étude, ce qui se caractérise par une hausse des émissions polluantes entre l'horizon de référence (sans projet) et l'horizon du projet. Néanmoins, en prenant en compte l'effet combiné du temps et du projet (impact réellement ressenti), l'ensemble des polluants, hormis le CO2, devrait présenter des concentrations plus faibles (de 33 à 71% selon le polluant) après réalisation du projet qu'à l'état initial. L'évolution technologique liée au facteur « temps » compense en effet positivement l'effet du projet* ».

Nous avons estimé le trafic induit par l'activité de la société MOSOLF de la façon suivante :

| Voie | Trafics MOSOLF |      |
|------|----------------|------|
|      | VL/j           | PL/j |
| A26  | 0              | 120  |
| N77  | 300            | 120  |

*Tableau 21: Estimation trafic Mosolf*

Le trafic induit par l'activité de MOSOLF reste totalement contenu dans les estimations initiales d'augmentation de trafic prévues. Le tableau ci-dessous présente la part du trafic MOSOLF dans l'estimation initiale de l'augmentation de trafic prévue du trafic. Pour ce calcul, nous avons considéré que le trafic induit par MOSOLF se répartit pour moitié entre le nord et le sud :

| Voie     | Part dans l'augmentation de trafic prévue (%) |       |
|----------|-----------------------------------------------|-------|
|          | VL/j                                          | PL/j  |
| A26 sud  | 0                                             | 10.2% |
| A26 nord | 0                                             | 28%   |
| N77 nord | 1.7%                                          | 32.2% |
| N77 sud  | 5.8%                                          | 17.3% |

*Tableau 22: Estimation trafic Mosolf en proportion de l'augmentation totale prévue*

### **Emission des gaz à effet de serre liée à la construction de la plateforme :**

La construction de la plateforme génère une émission de gaz à effet de serre calculée grâce au logiciel SEVE. Celle-ci prend en compte l'extraction des matériaux nécessaires à l'aménagement, les transports en amont, le fret entrant sur le chantier, la fabrication des mélanges de matériaux et la mise en œuvre du chantier.

La solution retenue est celle qui génère le moins de GES. Les calculs montraient une émission de 2615 T eq.CO2 pour l'aménagement phase 3.

Pour la totalité de la phase 4, sachant qu'elle est prévue sur une surface de 39 ha, on estime qu'elle va générer une émission de 7 845 T eq.CO2.

### **Emission des gaz à effet de serre liée au fonctionnement de la plateforme :**

Le fonctionnement de la plateforme génère des mouvements de véhicules :

- Déplacements des collaborateurs
- Déplacement des véhicules au sein du site
- Arrivée et départ des camions de transport

Le déplacement des véhicules légers au sein du site génère une production de GES pour un équivalent de 820 T eq.CO2 par an.

L'activité des camions au sein du site génère environ 830 T eq.CO2 par an.

Les déplacements des collaborateurs pour venir travailler, en considérant un déplacement de 40 km par jour pour 150 collaborateurs, génère un total de 228 T eq.CO2/an.

### **URBASOLAR : bilan des émissions de Gaz à Effets de Serre :**

Sont exclus du calcul :

L'artificialisation des sols et les plantations annexes

|                                            | MCT Vatry I  | MCT Vatry II  |
|--------------------------------------------|--------------|---------------|
| Impact modules [kgCO2e]                    | 5 425 248,29 | 10 477 372,92 |
| Impact onduleurs [kgCO2e]                  | 29 010,00    | 41 550,00     |
| Impact transformateurs [kgCO2e]            | 74 937,50    | 152 327,50    |
| Impact structure [kgCO2e]                  | 4 999 279,51 | 8 254 719,28  |
| Impact fondations béton [kgCO2e]           | 1 132 256,41 | 1 869 608,34  |
| Impact connexions électriques [kgCO2e]     | 630 900,00   | 1 216 094,80  |
| Impact locaux techniques [kgCO2e]          | 65 520,00    | 126 293,44    |
| Impact chantiers d'installation [kgCO2e]   | 42 390,00    | 81 709,08     |
| Impact entretien centrales [kgCO2e]        | 221 513,73   | 426 980,01    |
| Impact chantiers de démantèlement [kgCO2e] | 42 390,00    | 81 709,08     |

En complément le facteur d'émission des centrales PV en fonction de la production attendue

|          |                |
|----------|----------------|
| Vatry I  | 54,11 gCO2/kWh |
| Vatry II | 46,90 gCO2/kWh |

Par comparaison, chaque KWh produit par le parc nucléaire d'EDF en France émet l'équivalent de 4 g de CO2/kWh, selon l'étude la R&D d'EDF « Analyse du cycle de vie ».

Pour l'éolien, l'ADEME estime que le taux d'émission d'une éolienne (éolien terrestre) est de 14.1 g CO2e/kWh.

Le nucléaire émet 70 fois moins de CO<sub>2</sub> que le charbon, 40 fois moins que le gaz, 4 fois moins que le solaire, 2 fois moins que l'hydraulique et autant que l'éolien.

***Emission des gaz à effet de serre liée à l'acheminement des véhicules stockés en provenance des fournisseurs et à l'expédition des véhicules à destination des clients :***

Le calcul a été établi sur la base des informations contenues dans le référentiel ADEME. On a retenu la donnée correspondant à la flotte moyenne française (Articulé/34 à 40 tonnes/Diesel routier, incorporation 7% biodiesel. L'impact est de 8.74 E-02 kg éq.CO<sub>2</sub>/t.km.

Compte tenu du nombre de km parcourus et du tonnage transporté, on arrive à une production de 2 925 T eq.CO<sub>2</sub>/an.

Le kilométrage retenu est le kilométrage total parcouru par les camions en provenance de fournisseurs et à destination des clients. Il ne prend pas en compte le fait que, en l'absence de stockage à Vatry, les véhicules auraient de toute façon été acheminés d'un fournisseur à un client, et que le stockage à Vatry n'implique pas de façon systématique des kilométrages supplémentaires.

### **3.6. Incidence du projet sur les zones humides**

Aucun aménagement n'est prévu en zone humide. Il n'y aura aucun impact sur aucune zone humide

### **3.7 Incidence du projet sur la sécurité publique et la santé humaine**

Les aménagements seront réalisés de telle façon qu'ils ne représentent aucun danger pour la sécurité des personnes, qu'il s'agisse des collaborateurs ou des riverains.

Le site est totalement fermé et sécurisé. Le site est entouré de fossés, dont certains à vocations hydrauliques (acheminement des eaux pluviales vers les bassins de rétention) et d'autres à vocation « sécurité ». Ces derniers fossés ont pour objectif d'empêcher toute intrusion sur le site ou toute sortie de véhicules du site.

De plus, le long des axes de circulation, un grillage est présent. Le portail d'entrée est fermé en dehors des heures d'ouverture. En journée, lors des heures d'ouverture, un gardien est présent.

Les bassins de gestion des eaux pluviales sont localisés au sein du site (fermé et sécurisé par le fossé et les grillages). Le danger des bassins réside dans l'existence d'un bassin profond en eau. Les bassins sont dans un espace non accessible au public (fermé par une clôture). Par ailleurs, une glissière de sécurité empêche toute chute accidentelle de véhicule, lors des manœuvres sur la zone de parking. Le même aménagement sera réalisé pour les nouveaux bassins.

Pour compléter ce dispositif, les bassins sont équipés d'échelles de corde, et de bouées, en cas de chute accidentelle de piétons.

Sur le site, des zones sont matérialisées pour le déplacement des piétons. Le port d'un gilet de sécurité est obligatoire sur le site

Les chargements et déchargement de véhicules se font uniquement à l'intérieur du site.

L'ensemble du personnel est formé et sensibilisé aux consignes de sécurité sur le site.

Un protocole de sécurité a été rédigé à destination des transporteurs.

Un plan de prévention a été rédigé, à destination des prestataires et des fournisseurs.

En cas de forte chaleur, tous les bureaux bénéficient de climatisation. 10 fontaines à eau sont présentes sur le site. Des vêtements adaptés sont proposés.

En cas de froid intense, les bureaux sont chauffés et des équipements de protection individuelle adaptés sont proposés.

### 3.8 Incidence panneaux photovoltaïques

La surface couverte par les ombrières est d'environ 24 ha. Cette installation est gérée par la société URBASOLAR.

Conformément aux recommandations de la DGAC, les panneaux photovoltaïques mis en place sur l'ensemble du projet sont « anti-éblouissement ». Ils se caractérisent par une luminance inférieure ou égale à 10 000 cd/m<sup>2</sup>, afin de n'occasionner aucune gêne visuelle pour les pilotes et/ou les contrôleurs aériens, tel que défini par la note d'information technique « Dispositions relatives aux avis de la DGAC, sur les projets d'installations de panneaux photovoltaïques à proximité des aéroports » rédigée par la DGAC en date du 27/07/2011.

On trouvera en **annexe 15** l'attestation précisant que les modules sont anti-reflets.

Ce projet permet de compenser les impacts du projet en terme d'émission de gaz à effet de serre, grâce à la production d'énergie renouvelable. L'impact est aussi positif sur la protection des véhicules, en limitant l'exposition au soleil et à la pluie.

### 3.9 Incidence sur le climat

Le projet vise à occuper l'ensemble de la surface du site avec du stockage de véhicules et l'objectif est de développer le transport des véhicules par voie ferroviaire. Il s'agit de valoriser au mieux l'espace existant, en faisant en sorte que les places de parking existantes soient occupées la majeure partie du temps.

La mise en œuvre du projet est dépendante du transport routier, et génère donc indirectement une pollution atmosphérique : les principaux polluants sont le cuivre, les oxydes d'azote, le plomb, mais aussi des particules fines, du monoxyde de carbone et des composés organiques volatils. Le transport routier contribue donc au réchauffement climatique par l'émission de dioxyde de carbone.

On peut cependant considérer que le site de VATRY est localisé entre les sites de production de véhicules et des sites de vente ou d'utilisation des véhicules, et donc que le site n'engendre pas, au moins en partie, de déplacements supplémentaires. Il s'est implanté sur ce site, qui correspond à un nœud de circulation, entre ateliers de construction, et zones d'utilisation des véhicules, qu'il s'agisse de véhicules destinés à la vente, ou à la location.

Par ailleurs, l'intérêt de ce site réside dans la possibilité prochaine de transporter les véhicules par la voie ferrée, ce qui limitera l'impact des transports.

### 3.10 Cumul des incidences avec d'autres projets

Le projet consiste en l'agrandissement du site MOSOLF. Sur un plan hydraulique, cet agrandissement n'impacte pas les installations existantes dans la mesure où un bassin spécifique est aménagé pour cette extension. Le nouveau bassin n'est pas en lien hydraulique avec des bassins existants. Il ne peut donc y avoir de cumul d'incidence sur ce plan.

Le projet participe à l'imperméabilisation du secteur mais les écoulements du projet d'agrandissement sont gérés sur le site en interne et les conséquences ne se cumulent avec d'autres projets.

Conformément à l'article R122-5 (paragraphe 5<sup>e</sup>) du Code de l'Environnement, le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est étudié ci-dessous : « Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Nous n'avons répertorié aucun projet sur la commune de BUSSY-LETTREE et sur le secteur de l'aéroport de VATRY, répondant à ces conditions.

Un projet de modification des installations de VIVESCIA (implanté à proximité du village de BUSSY-LETTREE) a fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Ces installations sont soumises à autorisation depuis le 7 Aout 2006.

Un projet relatif à la société PRODEVA sur le territoire de la commune de VATRY. Il s'agit d'une unité de déshydratation (luzerne et pulpe de betterave) déjà autorisée depuis le 07/08/2006 et faisant l'objet de modifications. L'arrêté de modification a été signé en 2024. Ce site est éloigné de la zone aéroportuaire

La société VEOLOG a un projet d'augmentation de la capacité de stockage sur son site de VATRY, pour la rubrique 4755. Cette installation est déjà soumise à autorisation pour la rubrique 1510. Le classement pour la rubrique 4755 (alcool de bouche) doit passer de la déclaration à l'autorisation.

Cette modification ne s'accompagne pas d'un agrandissement du site, mais d'une modification de la nature des produits stockés. Cette entreprise est localisée à 1 km à vol d'oiseau du site MOSOLF.

La société a déposé une demande d'examen cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale. Le CERFA est daté du 17/12/2020 (document déposé sur le site de la Préfecture le 29/02/2024).

Au vu des informations sur le site de la Préfecture de la Marne (<https://www.marne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Installations-Classees-pour-la-Protection-de-l-Environnement-ICPE/>) ou sur le site de la MRAE (<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/cas-par-cas-decisions-prises-de-la-mrae-grand-est-a1325.html>), il n'y a pas de projet susceptible d'avoir des incidences cumulées avec le projet de la société MOSOLF.

## **Pièce n° 4 : Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet à des accidents catastrophes majeurs**

Nous avons vu que le site n'est pas susceptible d'être soumis à des catastrophes naturelles et/ou technologiques (risque sismique et risque de mouvements de terrain faibles, etc...) et aucun effet domino n'est susceptible d'impacter le site en cas d'accident technologique extérieur. L'installation classée voisine la plus proche correspond au site de XPO Supply Chain France, qui jouxte le site MOSOLF, dont l'activité consiste dans le stockage de denrées sèches, alimentaires ou non, pour le compte du distributeur CORA.

Les autres sites classés sont plus éloignés : au moins 200 m.

Les phénomènes majeurs qui pourraient survenir sont la tempête, un incendie ou encore la survenue de pluies exceptionnelles.

### **4.1. Tempête**

En cas de tempêtes, les structures légères, abritant les ateliers de préparation des véhicules pourraient potentiellement s'arracher et endommager les véhicules stockés sur le site. Les

ombrières pourraient également subir des dommages, et endommager les véhicules stockés dessous ou aux alentours.

## 4.2. Incendie

En phase exploitation, un certain nombre de consignes sont mises en place

En cas de départ de feu, si cela se produit dans la journée, les équipes présentes interviendraient rapidement avec extincteurs.

Un incendie qui se déclarerait sur un véhicule pourrait toutefois prendre de l'importance et se propager aux véhicules garés à proximité. Un tel incendie dégagerait des fumées toxiques sous forme de panache. Les eaux d'extinction du sinistre risqueraient de provoquer une pollution des eaux. Cette pollution suivrait le réseau d'eaux pluviales, en suivant les satujos et les fossés étanches, et pourrait donc être confinée dans les bassins de rétention étanches, en fermant les vannes des pompes, qui permettent, en fonctionnement normal, d'évacuer les eaux vers le bassin d'infiltration de la ZAC.

Les eaux polluées pourraient alors être pompées et dirigées vers une filière de traitement adaptée.

Des alarmes incendie sont présentes sur le parc et des bornes incendies sont présentes sur le pourtour du site, le long de la rue Jacqueline Auriol (sur le domaine public). Le site est gardé en permanence, y compris les week-end (4 gardiens).

Sur l'agrandissement du site, l'installation de plusieurs stockages d'eau de 120 m<sup>3</sup> (bâche souple) est prévue, avec poteau d'aspiration, clôtures de protection et portail.



Bâche souple et poteau d'incendie, tels qu'ils seront installés sur le site

On trouvera ci-dessous un zoom sur le plan de masse du site, localisant l'une des bâches de 120 m<sup>3</sup>, au cœur de l'extension des 39 ha.

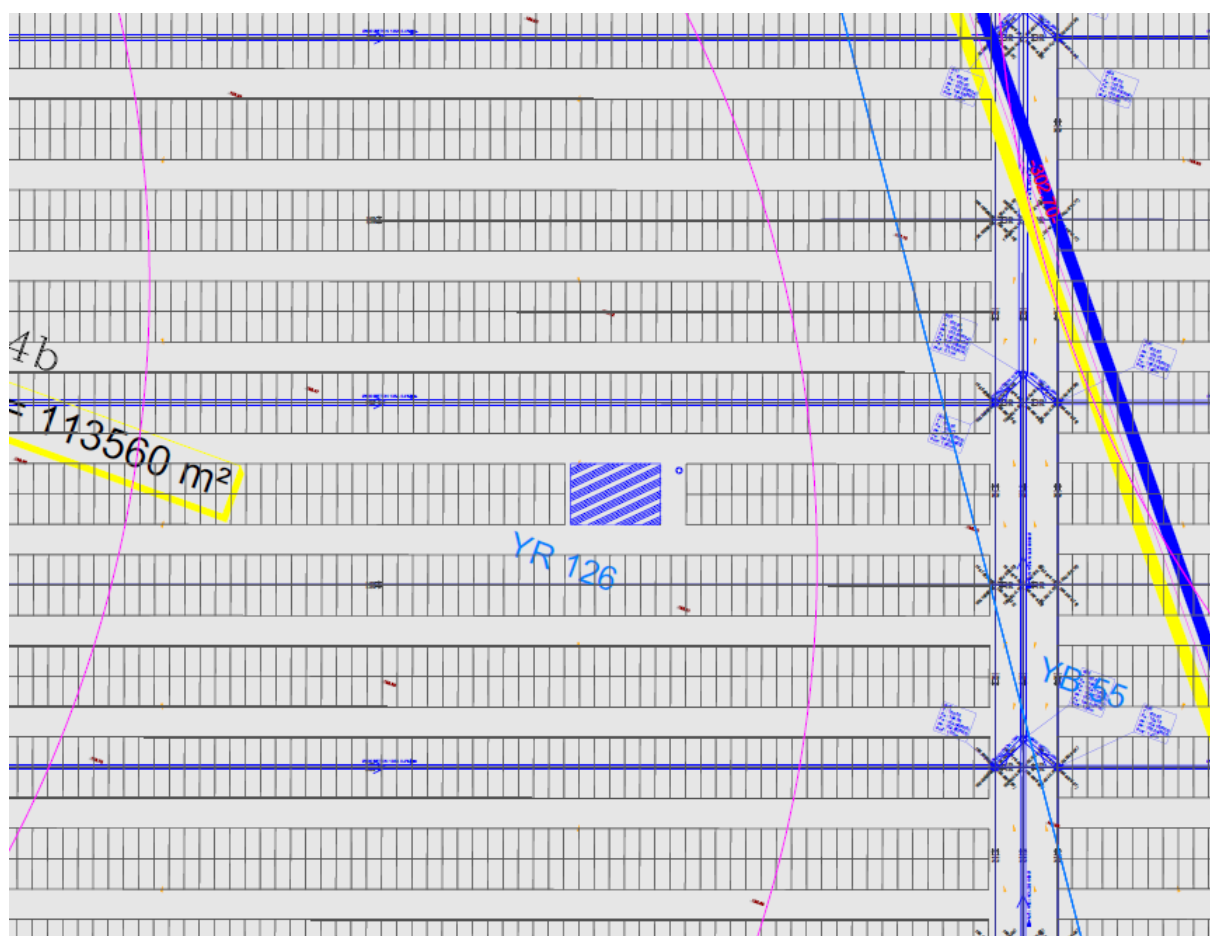


Figure 44: Localisation une bâche souple incendie 120 m<sup>3</sup>

Le projet sera présenté au SDIS. On a considéré que le principe d'aménagement, qui avait fait l'objet d'un accord par le SDIS, pour l'extension des 13 ha, était repris. On prévoit que tous les points du site soient couverts par un point d'eau à 400 m maximum par les voies praticables par les engins.

Le schéma ci-dessous correspond au plan d'ensemble du site, sur lequel ont été dessinés les bâches souples et les rayon de 400 m autour de chaque point d'eau utilisable pour la défense incendie (poteau incendie, bâche souple). Chaque point du site est localisé à moins de 400 m d'un point d'eau.

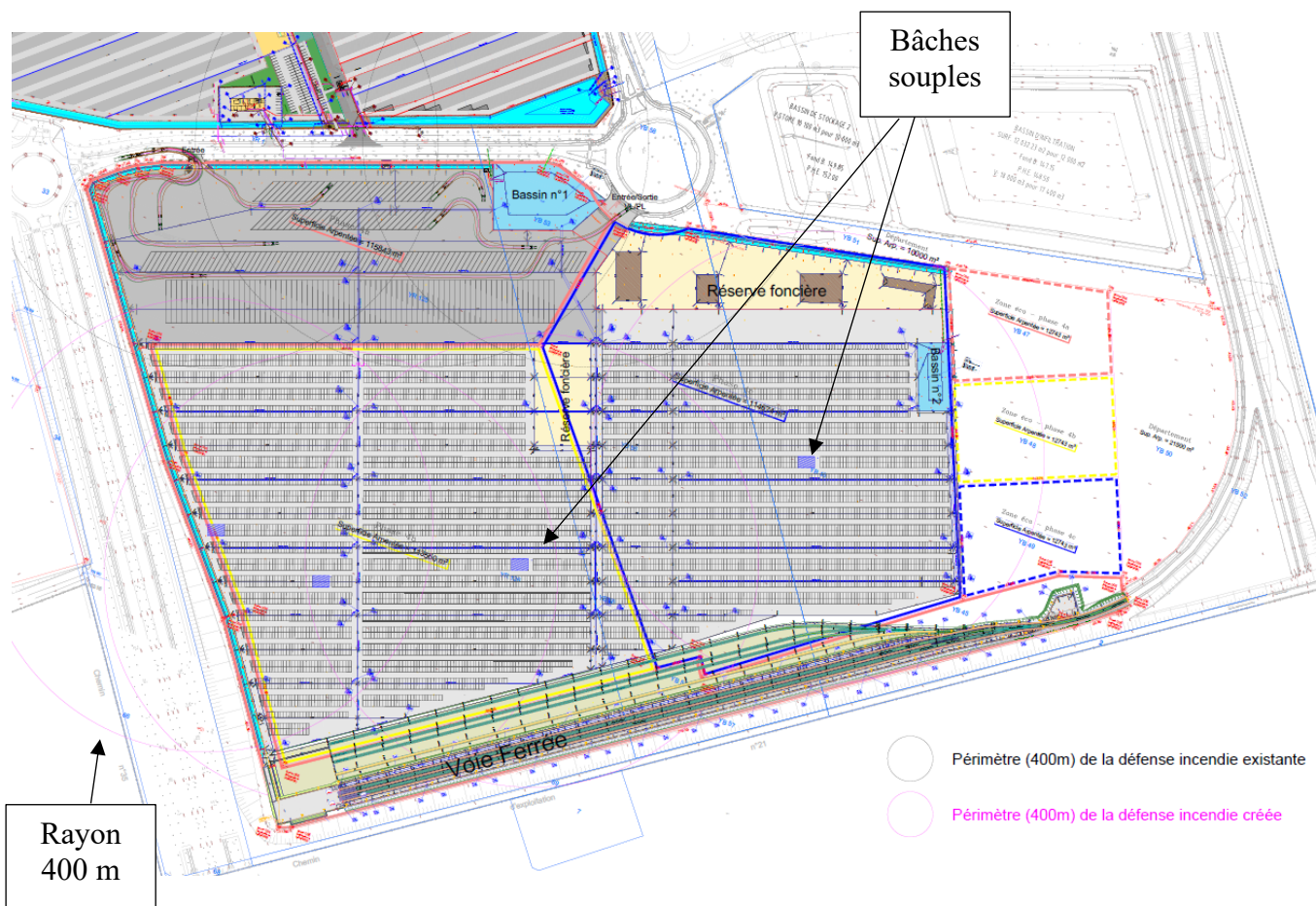


Figure 45: Défense incendie du site - Rayons de 400 m autour des points d'eau

### 4.3. Pluies exceptionnelles

En cas de pluies exceptionnelles, l'eau monterait en charge dans les réseaux d'évacuation des eaux pluviales. Les calculs de dimensionnement des ouvrages ont montré que, pour une pluie de fréquence de retour 50 ans, le niveau d'eau monterait dans les bassins de rétention, et dans les fossés qui acheminent l'eau jusqu'au bassin, sans débordement.

Pour le bassin 1 de Vetry 4, la modélisation n'a pas permis de confirmer que les volumes de stockage permettaient de stocker les ruissellements en cas de pluie de fréquence de retour 100 ans. Par contre, dans tous les autres cas, les volumes disponibles sont suffisants.

En cas d'évènement très exceptionnel, si le volume du bassin 1 ne suffisait pas, le bassin surverserait alors vers la plateforme de stockage.

## **Pièce n° 5 : Evolution du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du projet**

En l'absence de projet, qu'il s'agisse de celui de MOSOLF ou d'une autre entreprise, le site pourrait retrouver sa vocation initiale, c'est-à-dire celui d'une parcelle agricole comme toutes celles qui l'environnent, même si cette parcelle est aujourd'hui enclavée entre le site existant de MOSOLF et la voie ferrée.

Une autre hypothèse serait que le site reste à l'état de friche. En l'absence de l'action de l'homme, le site évoluerait progressivement d'une friche vers un savart, et un boisement de même nature que les boisements longeant la RD977.

En l'absence de mise en œuvre du projet de MOSOLF, le terrain ferait probablement l'objet d'un projet industriel, compte tenu de la vocation de la zone UVb « à urbaniser » du PLU sur lequel se trouve le terrain. Pour ce chapitre, nous retenons donc cette hypothèse.

### **5.1. Santé humaine et activités humaines**

En considérant l'implantation d'une autre entreprise, il y aurait probablement une création d'emplois. Celle-ci peut être plus ou moins importante que celle proposée par le présent pétitionnaire, mais on ne peut estimer si le nombre d'emplois créés aurait été supérieur ou inférieur.

Compte tenu de sa situation, il est peu probable que, en l'absence d'installation d'une entreprise, ce terrain reparte pour un usage agricole.

Concernant la viabilisation du terrain, les impacts seraient globalement identiques à ceux du projet de MOSOLF. La surface imperméabilisée serait forcément inférieure ou égale, mais l'entreprise MOSOLF a pris cette spécificité en compte en organisant la collecte des eaux pluviales sur le site.

Concernant les risques technologiques, l'implantation d'un autre projet, pourrait présenter plus de risque de pollution ou d'accident. Il est difficile d'évaluer l'impact sur la santé humaine mais il est probable qu'il soit au moins équivalent ou supérieur (en cas de mise en place d'une installation IED par exemple).

### **5.2. Patrimoine culturel et paysage, biens matériels**

L'impact de tout autre activité serait similaire sur les biens, le patrimoine et le paysage.

### **5.3. Commodités pour le voisinage**

#### **Trafic**

Il est difficile d'estimer le trafic poids lourds et de véhicules légers, générés par un autre projet, très différents selon les activités.

#### **Bruit et vibrations**

Cet impact dépend du type d'activité qui s'installerait et du process qui serait employé. L'évaluation des nuisances acoustiques dépend également des cibles environnementales (et leurs sensibilités notamment), en plus de seuils réglementaires.

Dans le cas présent, compte tenu de la proximité de l'aéroport et donc de la présence de sources de bruits dans l'environnement proche, de l'absence de zone d'habitation à proximité, les nuisances sonores d'un autre projet sont susceptibles d'être similaire.

Le projet n'est pas source de vibration, l'impact d'un autre projet serait de même nature, voire plus impactant.

#### Déchets

Les déchets produits par le site ont été listés dans le descriptif du projet. Ils correspondent à des déchets « classiques » d'activités. En cas de réalisation d'autres projets, d'autres catégories de déchets sont susceptibles d'être produites, en quantité supérieure.

#### Odeur

Cet impact dépend du type d'activité qui s'installerait et du process qui serait utilisé (Installation IED générant des nuisances olfactives). Le projet ne génère pas d'odeurs, l'impact d'un autre projet est susceptible d'être similaire ou plus important, en cas de mise en œuvre d'un projet générant des odeurs.

#### Emissions lumineuses

L'implantation d'une industrie utilisant des sources radioactives est peu probable.

Concernant les émissions lumineuses, les émissions et impacts sont susceptibles d'être similaires voire supérieurs si plus d'éclairages extérieurs sont implantés. Dans le cas du projet, seules les zones avec ombrières sont éclairées, avec un éclairage vers le bas. Compte tenu de la proximité de l'aéroport, tout éclairage vers le haut est exclu.

## 5.4. Air

Il est difficile d'imaginer les émissions atmosphériques d'un autre projet, et d'évaluer la différence d'impact sur la qualité de l'air en conséquence. Les émissions sur le site, dans le cadre de ce projet, sont d'abord liées au trafic des véhicules et en particulier des camions de transport des véhicules stockés. Si une autre entreprise s'implantait ici, on peut supposer que les émissions de polluants dans l'air seraient similaires, voire supérieures.

## 5.5. Climat

Si MOSOLF n'était pas implanté ici, une autre activité s'installerait. En dehors de la circulation des véhicules, la consommation d'énergie d'un tel site n'est pas importante, au regard d'une activité industrielle, ou d'une activité de stockage nécessitant chauffage ou froid.

## 5.6. Sol et sous-sol

L'imperméabilisation du site permet d'éviter toute pollution du sol et sous-sol en cas de fuites sur des véhicules. Au regard d'autres projets, le risque de pollution des sols et sous-sols reste limité.

## 5.7. Eau

La seule eau utilisée sur le site est à usage domestique et pour le lavage des véhicules. Ces eaux sont rejetées dans des filières adaptées (lagune gérée par le Département pour les eaux usées domestiques et traitement par entreprise spécialisée pour les eaux de lavage). Une autre activité utiliserait potentiellement plus d'eau.

Les volumes d'eaux pluviales collectées seraient vraisemblablement moins importants dans le cadre d'une autre activité, mais l'entreprise MOSOLF met en place un dispositif adapté pour gérer les eaux pluviales et les restituer au milieu sans dommage, quantitatif ou qualitatif.

## 5.8. Biodiversité

L'étude faune flore a révélé des espèces intéressantes sur le site, et la séquence ERC s'appliquerait de la même façon pour une autre activité et des mesures de compensation devraient également être mises en œuvre.

# Pièce n° 6 : Mesures de substitution, d'évitement, de réduction et de compensation sur les effets négatifs notables, et leurs modalités de suivi

## 6.1. Les différents scénarios envisagés pour l'aménagement du site

L'activité de MOSOLF nécessite de l'espace et la proximité d'axes majeurs de circulation, et un site idéalement localisé entre zones de production de véhicules et zones d'utilisation de véhicules, loin de zones habitées. Par ailleurs, l'implantation en zone à urbaniser, dédiée aux activités industrielles et économiques est priorisée, pour éviter la réduction de terre agricole et forestière.

Le site à proximité de l'aéroport de VATRY correspondait parfaitement aux attentes, avec en plus la possibilité de développer le fret ferroviaire :

- L'ensemble du site MOSOLF (existant et projet d'extension) se trouve au sein d'une zone d'aménagement concerté, déjà autorisée ;
- Au niveau des emprises, les documents de planification locaux présentent des zonages et des dispositions favorisant l'implantation de plateformes logistiques et de leurs infrastructures ;
- Ces emprises ont été aménagées et profilées afin de favoriser l'implantation des entreprises ;

- Ces emprises sont desservies par des voiries et des réseaux en prévision de l'implantation d'entreprises ;
- Les emprises de la ZAC n°2 permettent d'accueillir des projets de surfaces conséquentes ;
- L'emprise prévue pour l'extension est la plus proche du site existant et constitue sa seule alternative cohérente pour augmenter sa capacité de stockage de véhicules tout en contribuant au développement du transport ferroviaire des véhicules.

Si le choix du site paraissait une évidence, en ce qui concerne les modalités d'aménagement du site, plusieurs options pouvaient être envisagées.

- **Option 1 : Plate forme de stockage permettant l'infiltration au plus proche de 50 % de la pluie décennale** ; réalisation d'une tranchée drainante sur 2 m de large, sous des caniveaux coulés en place type CC1. Des grilles seront posées pour absorber les eaux pluviales. Un drain diamètre 400 sera posé dans la tranchée drainante pour reprendre les eaux non infiltrées et les répartir dans le drain. L'excédent sera envoyé vers les noues perméables puis vers un bassin d'infiltration.

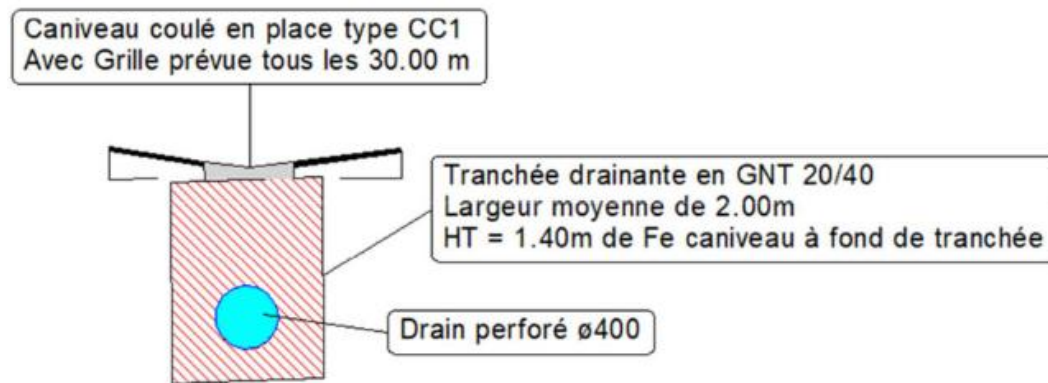


Figure 46: Schéma principe tranchée drainante 50% pluie décennale

- **Option 2 : 0 Infiltration** : Plateforme de stockage totalement imperméable avec récupération et traitement de la totalité des eaux de ruissellement du site, acheminement des eaux par satures puis noues étanches puis bassin étanche puis restitution par un débit de fuite de la totalité des eaux vers le bassin d'infiltration existant de la ZAC à raison de 35l/s pour le bassin Sud et 20 l/s pour le bassin Nord, pour les bassins phase 1 à 3. Pour les deux bassins prévus en phase 4, les débits de fuite prévus sont respectivement de 30 l/s et 20 l/s pour les bassins n°1 et 2.
  - **Option 3 : Plateforme de stockage permettant l'infiltration au plus proche de 100% de la pluie décennale** ; réalisation d'une tranchée drainante sur 6 m de large sous des CC1. Des grilles seront posées pour absorber les eaux pluviales. Un drain de diamètre 400 sera posé dans la tranchée pour reprendre les eaux non infiltrées et permettre la distribution dans le drain. Les excédents sont envoyés vers les noues perméables puis vers le bassin d'infiltration.
- Coupe type :

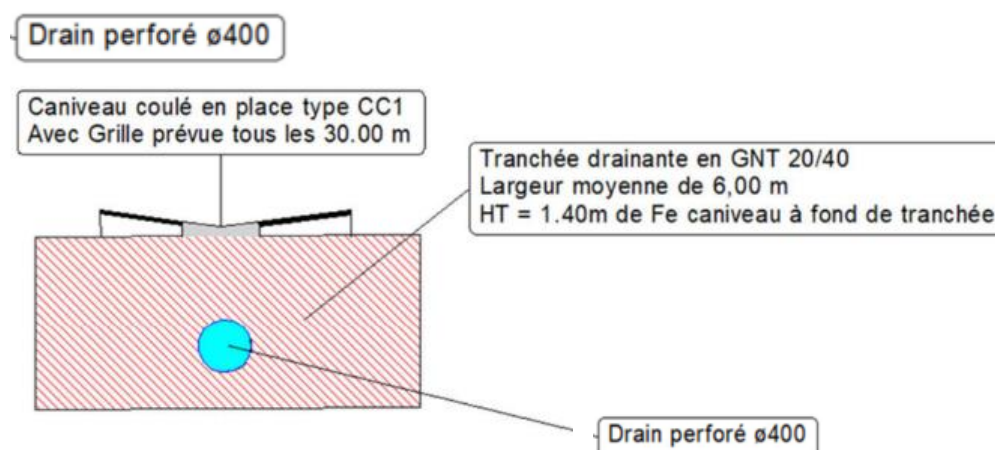


Figure 47: Schéma principe tranchée drainante 100% pluie décennale

- **Option 4 :** Projet complet drainant : Projet avec infiltration complète à la parcelle avec l'utilisation d'une structure drainante et d'un enrobé drainant

Précision : Différence entre les options 3 et 4

La solution 3 : une grille est positionnée tous les 30 m et elle conduit les eaux vers une tranchée drainante d'une largeur de 6 m. Les eaux s'infiltreront par le biais de cette tranchée drainante. La surface reste en enrobé, mais le dispositif permet l'infiltration sur place de la pluie décennale. Au-delà, un drain positionné à la base de la tranchée drainante permet d'acheminer les eaux en excès vers un bassin.

La solution 4 : l'ensemble de la surface est couvert par des matériaux drainants : l'eau s'infiltrer en tous les points de la plateforme.

En 2018, pour l'aménagement de la première phase, c'est l'option 2 qui a été retenue. En effet, le Département a émis le souhait lors de l'installation de l'entreprise MOSOLF sur le site que la plateforme soit imperméabilisée.

Selon le CCCT (Cahier des Charges de Cession des terrains), l'article 20 du Chapitre B stipule pour la gestion des eaux pluviales sur le domaine privé que, si la surface est supérieure à 2000 m<sup>2</sup>, les eaux de ruissellement des aires d'évolution et de stationnement doivent être évacuées, après traitement, par le réseau public d'eaux pluviales.

Pour l'aménagement de la nouvelle tranche (phase 3), en 2025, à nouveau, ces 4 options se sont présentées au porteur du projet, avec une option supplémentaire possible :

- **Option 5 : plateforme de stockage totalement imperméable**, avec récupération des eaux de ruissellement de la totalité du site, traitement par un séparateur hydrocarbure, envoi vers un bassin étanche puis, **avec un débit de 30 l/s renvoi vers un nouveau bassin d'infiltration**, aménagé au nord du site MOSOLF, et géré par l'entreprise MOSOLF

Dans tous les cas, la pose d'un enrobé, au moins sur la partie circulée, reste incontournable, dans la mesure où, pour des raisons de propreté des véhicules, il n'est pas possible de faire

circuler les véhicules sur un sol en l'état. Cela correspond à une demande des clients de l'entreprise.

Pour cette phase 3, l'option 2 a été retenue.

Fin 2025, pour l'aménagement phase 4, ce sont les mêmes options qui s'offrent à l'entreprise MOSOLF.

Pour ce type d'aménagement, il a été évoqué lors des études précédentes, la possibilité d'aménager en parking silo (parking à étage).

L'option « Parking à étage » ne peut être traitée par le logiciel SEVE, qui concerne uniquement les projets VRD, et non pas le bâti.

Cette option n'a pas été envisagée par MOSOLF, car dans ce métier, cette solution n'est jamais envisagée, pour plusieurs raisons :

- En terme de fonctionnement et de gestion des flux, elle n'est pas adaptée ;
- En terme de construction, cela nécessiterait des apports de matériaux extérieurs (béton, acier, etc...) bien plus impactant en terme de bilan carbone qu'une solution « à plat » et avec des coûts prohibitifs.

Cela peut éventuellement s'appliquer en contexte urbain sur des très petits sites de l'ordre de 1 ha.

## 6.2. Justification du choix

Des simulations avaient été faites pour calculer les impacts environnementaux des différentes solutions envisagées, avec le logiciel SEVE, pour l'aménagement phase 3.

Le logiciel SEVE est un logiciel d'aide à la décision pour réduire les impacts environnementaux des infrastructures. Il s'adresse aux entreprises de travaux, aux maîtres d'ouvrages, ou aux bureaux d'études.

Il a été mis en œuvre par la société COLAS pour comparer différentes options. Il s'appuie sur des données fournies par l'ADEME, l'AFNOR, Eurobitume, l'ATILH (Association Technique de l'Industrie des Liants Hydrauliques), l'UNPG (Union Nationale des Producteurs de Granulats), CTMNC (Centre technique de Matériaux Naturels de Construction), CERIB (Centre d'Etudes et d'Expertise de l'Industrie du Béton), UPC (Union des Producteurs de Chaux).

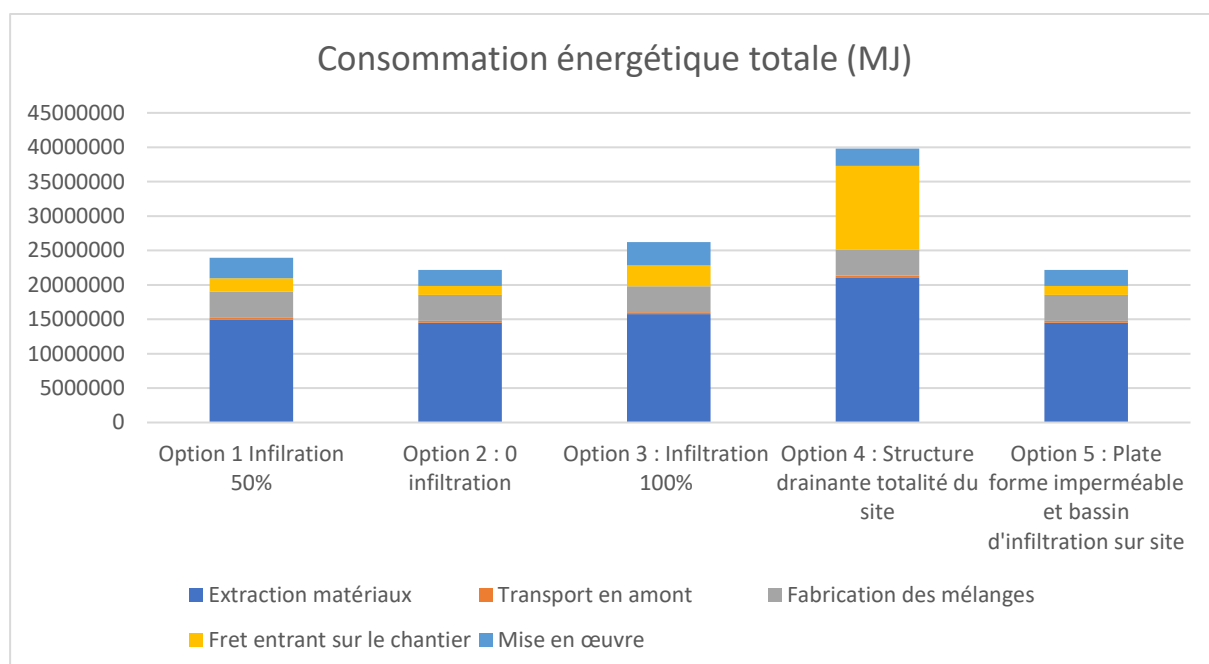
En 2025, pour l'aménagement phase 4, le projet est similaire à ce qui est envisagé en phase 3. Nous nous appuyons sur les résultats obtenus en phase 3 pour retenir la solution d'aménagement.

On trouvera en **annexe 16**, les résultats complets des comparaisons entre les différentes options.

Nous présentons ci-dessous une synthèse des principaux résultats.

Le graphique suivant montre, pour chaque option proposée, la somme des énergies renouvelables et non renouvelables utilisées lors de la réalisation de l'ouvrage.

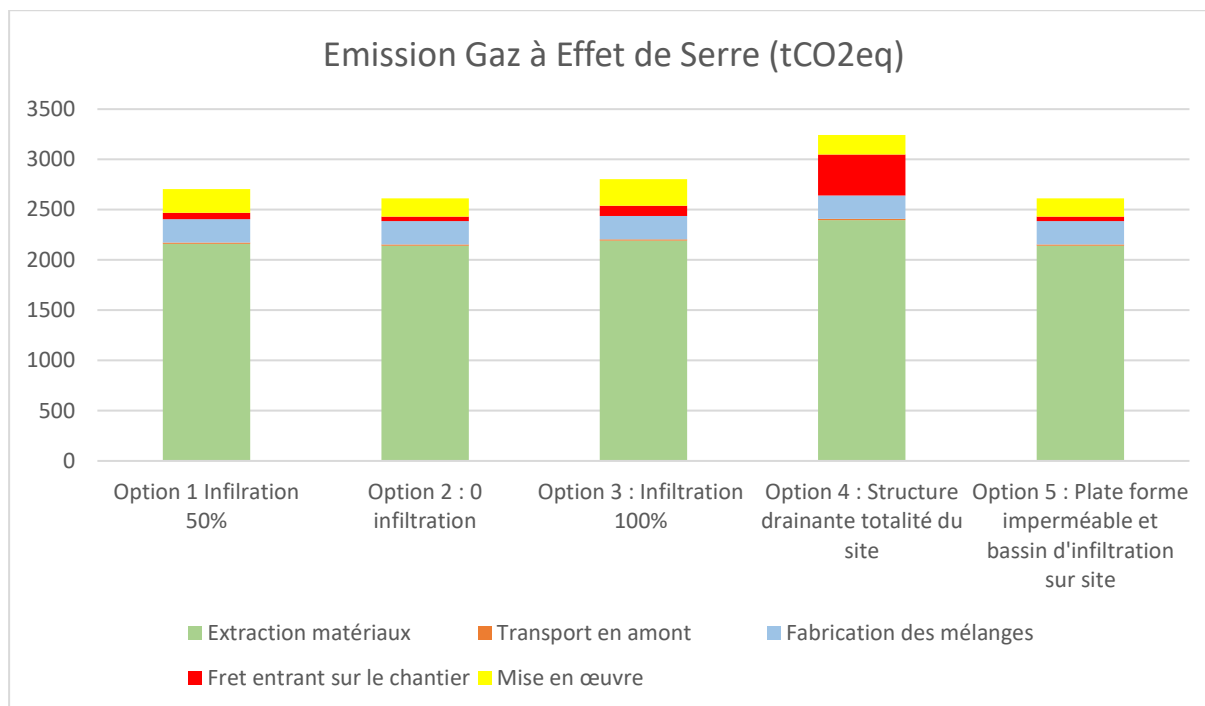
Figure 48: Consommation énergétique selon option



L'option 4 apparaît très nettement beaucoup plus consommatrice d'énergie, en particulier du fait de l'extraction de matériaux, mais aussi du fret entrant sur le chantier. Les options 2 et 5 sont celles qui sont les moins consommatrices d'énergie.

Le graphique suivant exprime la quantité de gaz à effet de serre émise pour la réalisation de l'ouvrage, exprimée en tonne CO2 équivalent.

Figure 49: Emission gaz à effet de serre selon option

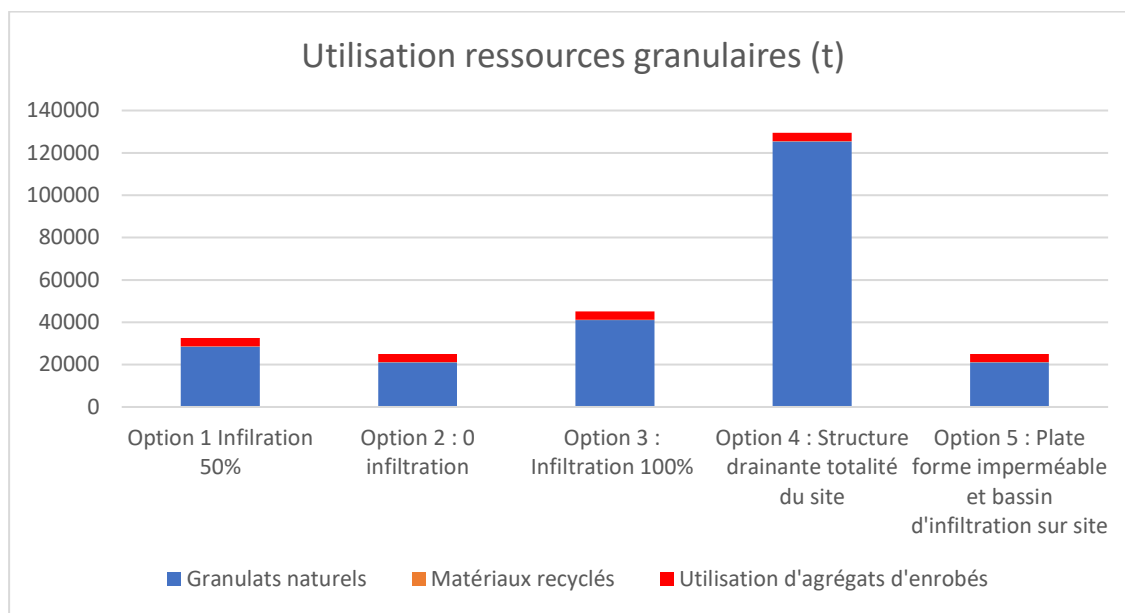


L'option 4 « Structure drainante totalité du site » est celle qui génère le plus de gaz à effet de serre.

Les options 2 et 5 sont celles qui génèrent le moins de gaz à effets de serre.

Le graphique suivant exprime la consommation en volume de granulat, pour chacune des options.

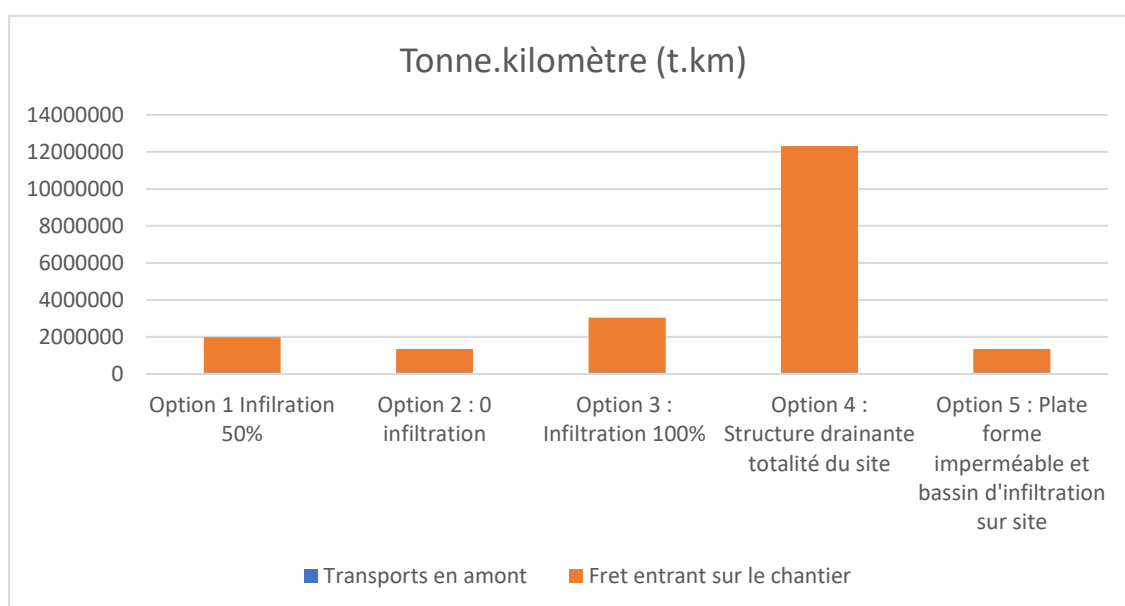
Figure 50: Bilan utilisation ressources granulaires selon option



Là encore, l'option 4 est celle qui consomme le plus de granulats. Les options 2 et 5 sont celles qui sont les moins gourmandes en granulat.

Le graphique suivant rend compte de la circulation induite par le projet, pour chacune des options. L'indicateur (Tonne.kilomètre) rend compte de la préservation du réseau routier ou de la réduction de la gêne occasionnée aux riverains. Cet indicateur se calcule en multipliant les tonnes transportées par le nombre de km parcourus.

*Figure 51: Bilan circulation induite selon option*



**Au vu de ces différents critères environnementaux, les options 2 et 5 sont les plus favorables** : ce sont elles qui sont les plus économes en matériaux, en énergie, et qui émettent le moins de gaz à effet de serre et nécessitent le moins de transport.

A ce stade, on poursuit l'analyse en prenant comme base de référence l'option 5. Toutes les options sont comparées à cette option 5.

Outre les critères environnementaux, d'autres critères sont pris en compte pour parvenir au choix définitif. Nous listons l'ensemble des critères finalement pris en compte :

- 1 - La consommation des ressources naturelles (en T GNT)
- 2 - Les transports de matériaux (en rotation de camions)
- 3 - La consommation des ressources (calculé avec le SEVE)
- 4 - Les transports de matériaux (calculé avec le SEVE)
- 5 - Les émissions de GES (calculé avec le SEVE)
- 6 - L'impact sur l'eau en fonctionnement
- 7 - La compatibilité avec l'autorisation de déversement des eaux usées et pluviales
- 8 - La durée des travaux
- 9 - Le coût

Le tableau suivant synthétise les différents résultats au regard de chacun de ces critères.

|   |                                                                              | Option 1 : Infiltration 50%                                                             | Option 2 : 0 infiltration                            | Option 3 : Infiltration à 100%                                                          | Option 4 : Structure drainante sur la totalité du site                                            | Option 5 : Plateforme imperméable et bassin d'infiltration sur site |
|---|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 1 | Consommation ressources naturelles par rapport à l'option 5                  | + 7000T GNT                                                                             | =                                                    | +20 000 T GNT                                                                           | +120 000 T GNT                                                                                    | Base de référence pour comparaison                                  |
| 2 | Transport matériaux par rapport à l'option 5                                 | +116 semis en rotation                                                                  | =                                                    | +333 semis en rotations                                                                 | + 2 000 semis en rotation                                                                         | Base de référence pour comparaison                                  |
| 3 | Impact SEVE : consommations ressources énergétiques par rapport à l'option 5 | <b>+ 8%</b>                                                                             | Canalisation supplémentaire de 800 m                 | <b>+ 18%</b>                                                                            | <b>+ 79%</b>                                                                                      | Base de référence pour comparaison                                  |
| 4 | Impact SEVE : émissions GES par rapport à l'option 5                         | <b>+ 4%</b>                                                                             | =                                                    | <b>+7%</b>                                                                              | <b>+24%</b>                                                                                       | Base de référence pour comparaison                                  |
| 5 | Impact SEVE : Tonne.kilometre par rapport option 5                           | <b>+47%</b>                                                                             | =                                                    | <b>+126%</b>                                                                            | <b>+810%</b>                                                                                      | Base de référence pour comparaison                                  |
| 6 | Impact sur l'eau                                                             | + : Infiltration près de l'émission<br>- : Pas de traitement de la pollution éventuelle | + : traitement des eaux<br>- : infiltration différée | + : Infiltration près de l'émission<br>- : Pas de traitement de la pollution éventuelle | + : infiltration au plus près de l'émission<br>- : pas de traitement de la pollution éventuelle : | + : traitement des eaux<br>: infiltration différée                  |
| 7 | Compatibilité autorisation déversement                                       | Non                                                                                     | Oui                                                  | Non                                                                                     | Non                                                                                               | Non                                                                 |
| 8 | Durée travaux supplémentaire par rapport à l'option 5                        | + 30 jours minimum                                                                      | + 15 jours minimum                                   | + 45 jours minimum                                                                      | + 120 jours minimum                                                                               | Base de référence pour comparaison                                  |
| 9 | Surcoût HT par rapport à l'option 5                                          | + 542 952 €                                                                             | + 150 000 €                                          | + 1 185 526 €                                                                           | + 7 770 000 €                                                                                     | Base de référence pour comparaison                                  |

Tableau 23: Synthèse comparaison des différentes options

### **Solution retenue : option 2**

**Au vu de la synthèse précédente, l'option 2 est retenue car :**

- **1** Elle est celle dont l'aménagement génère le moins de nuisances environnementales ;
- **2** Elle garantit lors de son fonctionnement une bonne qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel ;
- **3** Cette solution est compatible avec l'autorisation de déversement des eaux usées et des eaux pluviales, signée par l'entreprise MOSOLF et le Département de la Marne ;
- **4** Cette option correspond à celle où l'ensemble du site est imperméabilisé, les eaux sont collectées, puis acheminées vers un bassin de rétention, traitées par un séparateur à hydrocarbures, avant d'être rejetées vers le bassin d'infiltration, selon un débit de fuite défini et contrôlé.

## **6.3. Population, santé humaine et activités humaines**

Au regard de l'état des références et de l'évaluation des impacts, aucun effet négatif notable n'est identifié.

Si une pollution venait à se produire lors de l'exploitation du site ou lors des travaux, des mesures seraient prises pour limiter les conséquences.

L'entreprise qui réaliser les travaux prendra toutes les précautions nécessaires de façon à :

- Prévenir les pollutions
- Protéger les eaux superficielles et souterraines
- Protéger la faune et la flore
- Gérer les déchets
- Prévenir de la formation de poussières
- Prévenir des salissures.

En cas de pollution, du fait d'une fuite sur un véhicule, les volumes concernés resteraient très faibles. En cas d'incendie sur le site, les eaux d'extinction seraient collectées, et s'écouleraient vers le bassin de rétention étanchéifié. Elles pourraient être confinés en désactivant les pompes de relevage.

Les clients de l'entreprise MOSOLF sont demandeurs d'un site propre, ce qui rend nécessaire la pose de bitume.

L'imperméabilisation est donc inévitable, elle permet par ailleurs de collecter les éventuelles pollutions, en cas de fuite, déversement accidentel.

---

Elle permet également un meilleur confort de travail pour les collaborateurs de l'entreprise, rendant plus confortable les déplacements des véhicules au sein du site, et évitant les déplacements de poussières.

### **Remise en état du site**

Conformément à l'article R 181-13 et l'article R512-39-1 du Code de l'Environnement, dans l'hypothèse d'une mise à l'arrêt définitif ou d'un transfert de l'installation autorisée sur un autre site, il serait procédé à la remise en état du site de façon à ce qu'il ne s'y manifeste aucun des dangers ou inconvénients soit pour la commodité du voisinage, pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, pour l'agriculture, pour la protection de la nature et de l'environnement, pour la conservation des sites et des monuments (protection des intérêts mentionnés à l'article L511-1 du Code de l'Environnement) au regard de l'usage du site. Pour le site de MOSOLF, l'usage retenu sera de type « activités économiques ou artisanales ». Dans le cas d'une fermeture définitive de son site, la société s'engage à notifier au Préfet sa cessation d'activité trois mois avant la date effective de celle-ci. A ce titre, les mesures prises ou prévues pour assurer dès l'arrêt de l'exploitation, la mise en sécurité du site et notamment :

- a) L'évacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets présents sur le site ;
- b) La surveillance des effets de l'installation sur son environnement ;
- c) La limitation d'accès au site ;
- d) La suppression des risques d'incendie ou d'explosion ;
- e) L'insertion dans l'environnement.

Tous les déchets seraient alors évacués selon les filières habituelles et adaptées, par des transporteurs agréés. Les réseaux d'assainissement feraient l'objet d'un nettoyage et d'un curage. Les bassins seraient nettoyés et les boues et effluents seraient évacués vers des centres de traitement agréés. Les séparateurs d'hydrocarbures feraient l'objet d'un pompage et seraient nettoyés par une entreprise agréée.

Les différents ateliers de préparation des véhicules seraient démantelés et les éléments seraient évacués du site.

En l'absence des véhicules, il n'y aurait plus aucun risque d'incendie ou d'explosion.

On procéderait à des analyses d'eau de ruissellement, au niveau du bassin, une fois l'ensemble du site évacué, pour s'assurer de l'absence de pollution subsistant sur le site.

Le site ainsi vidé, nettoyé, serait restitué en l'état.

Le site est totalement fermé (clôture et fossés de contour) et resterait en l'état.

## **6.4. Commodités sur le voisinage**

### Trafic et accès

Le projet est à l'origine de déplacements de poids lourds et de véhicules légers sur les principaux axes environnants, à savoir la RD977 et l'autoroute A26.

Dans le choix du site, la possibilité de transports multimodaux a constitué un argument important.

Le développement du transport ferroviaire depuis le site MOSOLF dépend de multiples facteurs, et ne pourra intervenir dans des délais courts, mais l'ensemble des acteurs travaille dans ce sens.

La mise en place de cette liaison ferroviaire permettra de limiter la circulation des poids lourds. Concernant les véhicules légers, compte tenu de l'éloignement du site par rapport aux habitations, les collaborateurs n'ont aujourd'hui d'autres choix que l'usage de véhicules personnels pour accéder à leur lieu de travail.

L'offre de transport en commun est peu développée sur le site et la seule solution reste le covoiturage, depuis en particulier CHALONS-EN-CHAMPAGNE.

Un parking poids lourds est situé le long du site, de façon à ce que les camions puissent stationner en attendant de pouvoir entrer sur le site, en toute sécurité.

### Bruit

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

### Déchets

Le tri et la valorisation des déchets sera effectué sur le site, selon le principe suivant :

- a) La préparation en vue de la réutilisation ;
- b) Le recyclage ;
- c) Toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique ;
- d) L'élimination.

Le tri et la séparation des déchets seront effectués sur le site afin de faciliter et optimiser la valorisation des déchets. En effet, les déchets inertes et les déchets industriels banals sont triés dans des bennes distinctes sur la zone de collecte du site. Les cartons, palettes, le bois et les plastiques sont également triés et valorisés par réemploi, recyclage ou autre action visant obtenir de l'énergie ou des déchets valorisables. Par ailleurs, les déchets industriels souillés (les huiles usagées, pneus, fûts souillés, etc) sont triés puis éliminés.

Les huiles usagées sont stockées dans des zones abritées, dans les ateliers de préparation des véhicules, sur des cuvettes de rétention étanche. Les pneus sont stockés sur la plateforme, dans un lieu dédié, à proximité des ateliers.

**Suivi** : Le transport et le traitement des différents déchets sont assurés par des entreprises agréées et vers des sites agréés. Des bordereaux de suivi sont établis par ces entreprises. On trouvera en **annexe 9** les derniers bordereaux d'enlèvement.

## **6.5. Emissions lumineuses**

Le choix de l'éclairage est raisonné selon les zones : pas d'éclairage dans les zones de stockage des véhicules et éclairage uniquement sous les ombrières. Ces éclairages sont uniquement dirigés vers le bas. Ces éclairages sont compatibles avec la proximité de l'aéroport.

## 6.6. Air

Les mesures prises pour limiter les rejets atmosphériques des véhicules (PL et VL) sont les suivants :

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

## 6.7. Le climat

### Sensibilité du site vis-à-vis des risques naturels

Le principal risque concerne un événement pluviométrique intense, compte tenu de l'imperméabilisation du site, qui pourrait potentiellement provoquer inondations sur et à l'extérieur du site de l'entreprise.

Ce risque a été pris en compte en réalisant des aménagements de façon à collecter les eaux de ruissellement, et à les acheminer vers un bassin de rétention, dimensionné pour retenir une pluie de fréquence de retour 10 ans.

Compte tenu de la présence des fossés latéraux, en cas de pluie de fréquence de retour 100 ans, les écoulements resteraient contenus dans les ouvrages de rétention prévus.

Ce dispositif permet d'éviter le risque d'inondation.

### Energie

La consommation d'énergie sur le site se limite aux usages électriques pour la préparation des véhicules et aux installations de chauffage des locaux.

L'activité du site est compatible avec l'installation de panneaux photovoltaïques et la production d'énergie renouvelable, sans consommation d'espace supplémentaire. L'énergie produite sur place est restituée au réseau.

Cette activité présente aussi l'avantage de protéger les véhicules stockés de la pluie et du soleil.

Suivi : La consommation énergétique annuelle est suivie par les responsables du site, ce qui permet de surveiller la consommation et de prendre des mesures si nécessaires.

## 6.8. L'eau

### *6.8.1. La consommation d'eau*

La consommation d'eau sur le site correspond aux besoins pour le lavage des véhicules et aux usages domestiques (120 collaborateurs fréquentent le site). La consommation annuelle d'eau est de près de 2 000 m<sup>3</sup> (consommation sur 1 an de 2072 m<sup>3</sup> en 2024).

Aucun prélèvement d'eau au milieu naturel n'est projeté. Le site est raccordé au réseau d'eau public et les eaux usées domestiques sont traitées par la lagune, gérée par le Département, conformément à l'autorisation de déversement des eaux usées et pluviales, signée par MOSOLF et par le Département.

Les eaux utilisées pour le lavage des véhicules étaient jusqu'à présent rejetées dans le bassin d'eaux pluviales, après traitement par un séparateur à hydrocarbures.

Après différents échanges avec le Département, et afin de répondre à la demande du Département, les eaux de lavage seront désormais collectées et recyclées, par un dispositif adapté. Aucune eau de lavage ne rejoindra le réseau d'eaux pluviales.

Ce dispositif sera installé courant 2026.

Il s'agit d'une unité de recyclage mobile, couplée à une cuve de rétention. Ce système permet une gestion des eaux de lavage autonome. Il permet de recycler une partie des eaux et les boues restantes sont enlevées par une entreprise agréée.

Le kit comprend :

- 1 bac déshuileur
- 1 structure métallique pour surélever le déshuileur
- 1 cuve IBC pour récupérer les eaux de lavage
- 1 surpresseur + 1 pompe de relevage
- 1 kit de 3 filtres de filtration MES

Ce système permet limiter la consommation d'eau.

Des produits biodégradables sont utilisés pour le lavage des véhicules. Un nouveau produit est actuellement utilisé (voir fiche de sécurité en **annexe 17**).

Suivi : Un compteur et un dispositif de dis connexion sont installés sur le réseau d'alimentation en eau potable. Le compteur fait l'objet d'un relevé mensuel, et permet de suivre la consommation d'eau et de déceler toute éventuelle fuite notamment.

### **6.8.2. Les rejets d'eau**

La conséquence de l'imperméabilisation du site est la nécessité de gérer les eaux pluviales. Il s'agit d'organiser les écoulements au sein du site et de collecter les écoulements pour éviter tout désordre sur le site et aux abords du site et ainsi réduire le risque des écoulements anarchiques.

L'organisation du site, le profilage de la plateforme, la création des fossés de contours et l'aménagement de 2 bassins de rétention sur le site et le rejet d'un débit de fuite vers un bassin d'infiltration géré par le Département, gestionnaire de la ZAC, permet de réduire les effets de l'imperméabilisation du site.

De façon à réduire l'impact de ces eaux potentiellement polluées sur la nappe, des séparateurs à hydrocarbures ont été installés en sortie de chacun des bassins de rétention.

Les volumes prévus dans les bassins de rétention et dans les fossés étanchéifiés, permettent de faire face à un évènement de fréquence de retour 100 ans, ce qui permet de compenser l'impact potentiel de l'imperméabilisation de la surface du site.

Les eaux pluviales sont collectées séparément des eaux usées. 3 réseaux distincts et séparés sont donc présents sur le site :

- Les eaux usées domestiques seront rejetées au réseau d'eaux usées domestiques, géré par le Département (lagune) ;
- Les eaux de lavage des véhicules ; dispositif en circuit fermé avec recyclage des eaux ; ce dispositif n'est pas présent actuellement sur le site mais sera installé prochainement ;
- Les eaux pluviales, quant à elles, transiteront par un bassin de rétention puis un bassin d'infiltration sur site, pour seront gérées in-situ et rejetées au milieu naturel de manière régulée.

### Suivi

Toutes les surfaces seront maintenues propres. Un balayage de la plateforme sera régulièrement réalisé et les déchets éliminés par des filières adaptées. 2 personnes sont dédiées à l'entretien du site et une balayeuse est louée à l'année pour l'entretien du site.

Les séparateurs à hydrocarbures seront vérifiés, entretenus, conformément aux consignes du constructeur.

Les pompes de relevage seront également entretenues conformément au protocole prévu par le constructeur.

L'ensemble du réseau sera régulièrement surveillé, pour détecter les anomalies éventuelles, comme c'est le cas actuellement pour l'ouvrage existant.

Après chaque orage et après chaque pluie significative, tous les aménagements seront inspectés par les responsables du site.

### *- Analyses de l'eau*

Une analyse d'eau sera réalisée en sortie de bassin de rétention, après séparateur à hydrocarbure, avant rejet dans le bassin d'infiltration.

Les paramètres suivants seront mesurés : Température, pH, Conductivité, MES, Azote global, Phosphore total, Hydrocarbures totaux, Indice Hydrocarbures, Indice Hydrocarbures volatils, Organos Halogénés Adsorbables, Agents de surfaces anioniques, agents de surface cationiques, Agents de surface non ioniques, DBO5, DCO, Metox, Cuivre, Chrome, Arsenic, Zinc, Cadmium, Mercure, Nickel, Plomb.

On trouvera en **annexe 18** une analyse d'eau réalisée en sortie de site, en septembre 2025.

### *-Enregistrement des interventions*

Toutes les interventions seront consignées sur un registre (dates, nature, lien avec un évènement pluvieux particulier..). Ce document sera tenu à la disposition du service de la Police de l'Eau.

Les coûts correspondent principalement au nettoyage du site, aux coûts d'entretien des séparateurs à hydrocarbures, des pompes de relevage et aux coûts d'analyse d'eau.

Les coûts d'entretien des séparateurs et bassins sont estimés à 10 000 € HT par an. 2 personnes sont dédiées à l'entretien du site, soit un coût de 60 000 €/an.  
La location d'une balayeuse extérieure représente un coût annuel de 14 000 € HT.

## 6.9. La biodiversité

Au regard de la configuration de la parcelle, de la nécessité de développer des infrastructures nécessaires au raccordement ferroviaire et des contraintes techniques, **aucune réelle mesure d'évitement en phase conception n'a pu être mise en œuvre.**

Au sein même du site MOSOLF, une surface de 12 000 m<sup>2</sup> est dédiée à un espace vert.

Par ailleurs, une demande de dérogation a été déposée et des mesures compensatoires sont mises en œuvre à proximité immédiate du site, par le département. Cette compensation est relative à la présence sur le site de 2100 pieds de Sisymbre couché et 1000 m<sup>2</sup> de communauté herbacée mésophile pionnière très ouverte.

Parmi les mesures visant à limiter les impacts sur ces 2 espèces, figure notamment le transfert d'espèces végétales protégées et la reconstitution de leur habitat de prédilection.

Cette mesure va s'appliquer pour le Sisymbre couché et en complément pour le Gaillet de Fleurot. Pour relocaliser le Sisymbre couché, on reconstitue son habitat par dépôt d'un lit de graviers crayeux, sur un substrat crayeux qui sera compacté, comme sur l'emprise d'origine. Ce processus a déjà fait ses preuves dans la région, notamment sur des aires de stockage de betteraves.

Une aire de translocation a été retenue sur le site de la ZAC, sur une surface de 1220 m<sup>2</sup>, à proximité immédiate de l'emprise source.

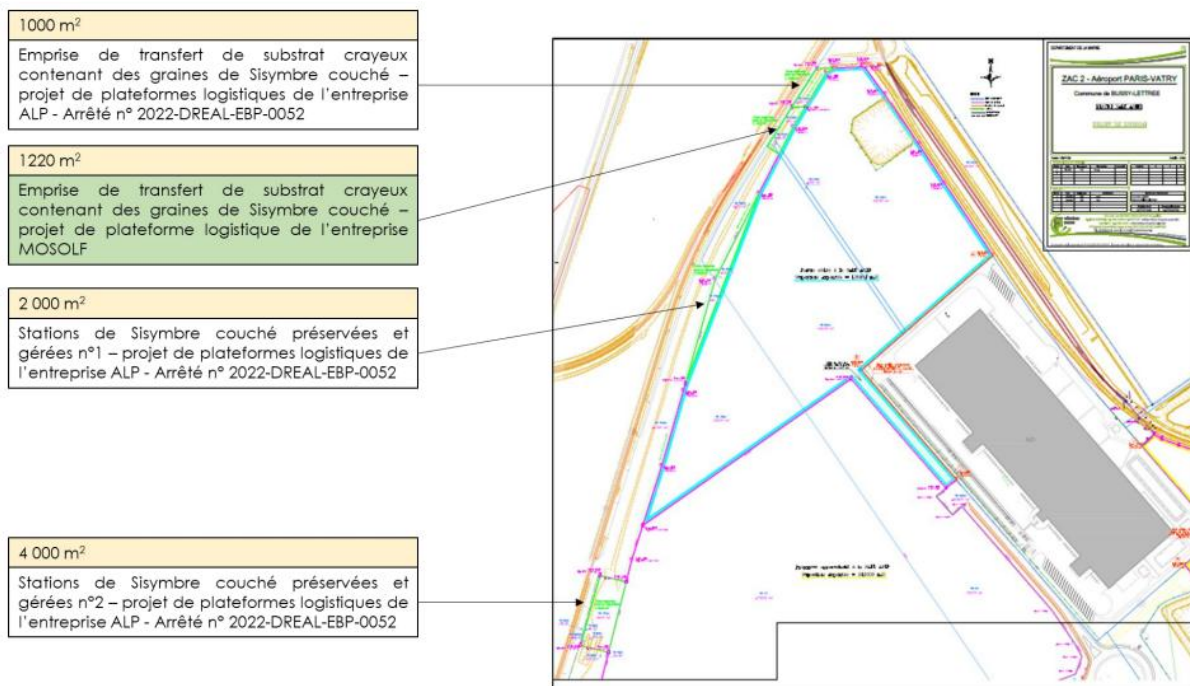
Cette emprise est intégrée au sein d'une parcelle propriété du département de la Marne et destinée à terme à permettre de maintenir des espèces végétales typiques des communautés pionnières se développant sur la craie.

Le site, pour cette compensation, a été choisi en lien avec le Département, et respecte un certain nombre de critères précis :

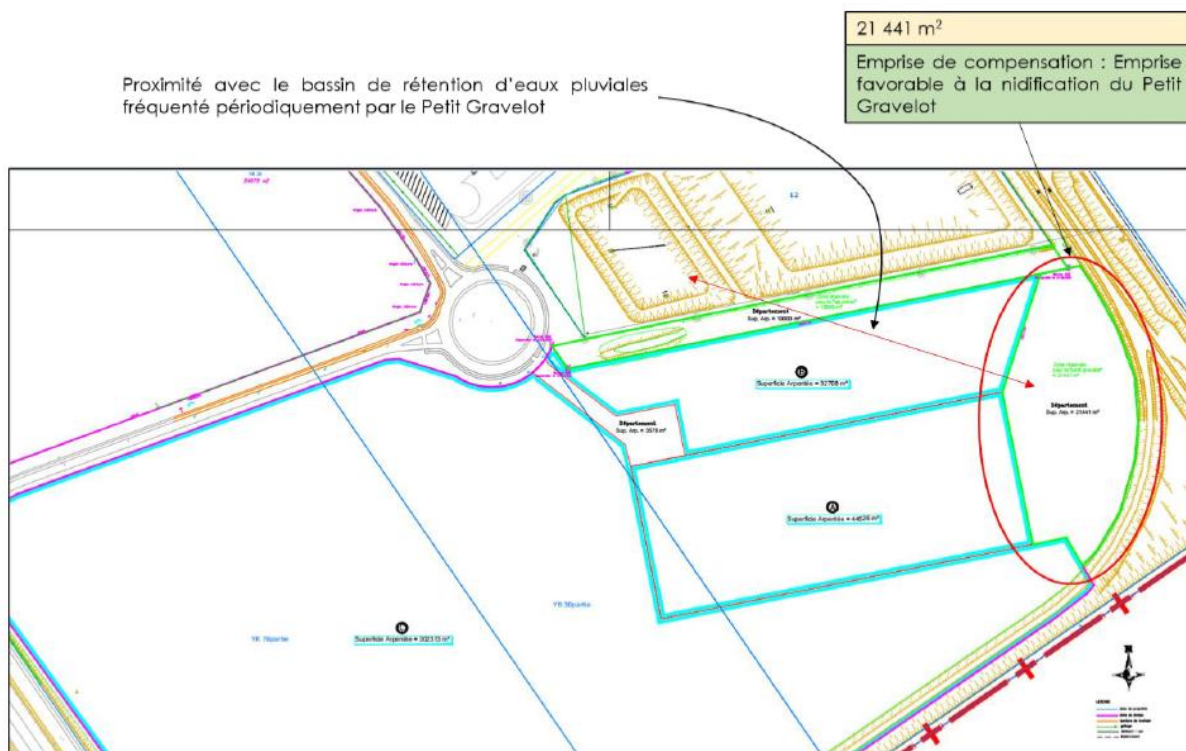
- Il doit présenter des caractéristiques stationnelles et édaphiques similaires aux stations impactées ;
- Il doit être localisé au plus proche des stations impactées ;
- Il doit être situé au sein d'une emprise non concernée par des projets de développement futurs ;
- Il doit permettre le développement des populations d'espèces transplantées sans risque d'interaction avec des projets futurs
- Il ne peut s'agir que d'une parcelle ayant fait l'objet d'un diagnostic préalable et ne présentant pas d'enjeux floristiques ou faunistiques.

Une gestion et un suivi de ces stations transplantées seront mis en œuvre.

Le plan ci-dessous, issu du dossier de demande de dérogation, permet de localiser la zone de translocation ainsi que les secteurs faisant l'objet d'une gestion.



Ci-dessus, plan de bornage permettant de situer l'emprise d'accueil par rapport au réseau d'emprises de conservation de Sisymbre couché (*Erucastum supinum*) localisé en marge l'emprise de projet – fond cartographique ©FP GEOMETRE EXPERT



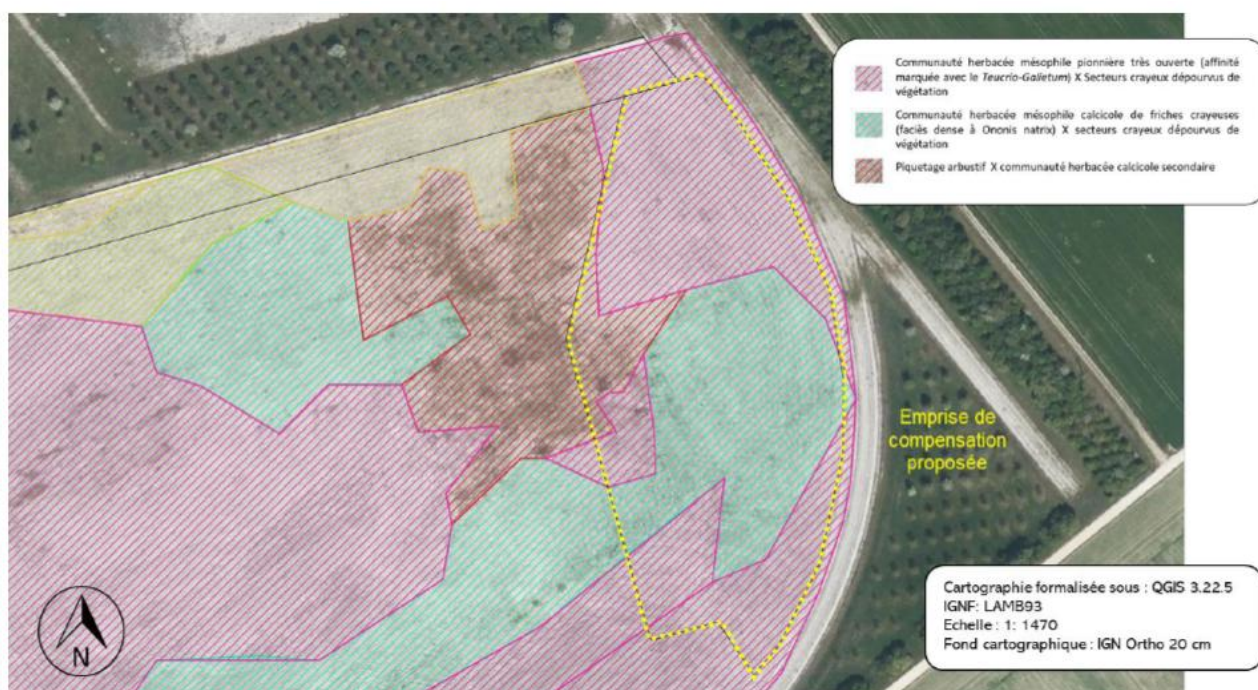


Figure 54: Cartographie de localisation des habitats identifiés au sein et en périphérie de l'emprise de compensation proposée

Au sein du site phase 4, la zone prévue de compensation écologique correspond à une plateforme crayeuse compactée issus d'un décaissement et d'apports de craie. Elle héberge des communautés herbacées pionnières et/ou secondaires ainsi que des secteurs crayeux dépourvus de végétation. Aucun enjeu relatif à la présence de zones humides, d'amphibiens, de reptiles, d'insectes, de mammifères terrestres et de Chiroptères n'a été identifié au sein et en périphérie de l'emprise prévue pour la compensation.

Les modalités techniques sont précisées pour ce transfert sont précisées dans le dossier de dérogation.

Une fois ces mesures mises en place, il subsiste un impact résiduel modéré à assez fort en ce qui concerne la destruction d'une zone de nidification favorable exploitée par un couple de Petit Gravelot. Mais compte tenu de la plasticité de cette espèce, on estime que cet impact peut être considéré comme non significatif. Cet impact nécessite cependant la mise en place d'une mesure compensatoire au sein de la ZAC 2, pour préserver une emprise favorable à cette espèce et maintenir ce couple nicheur.

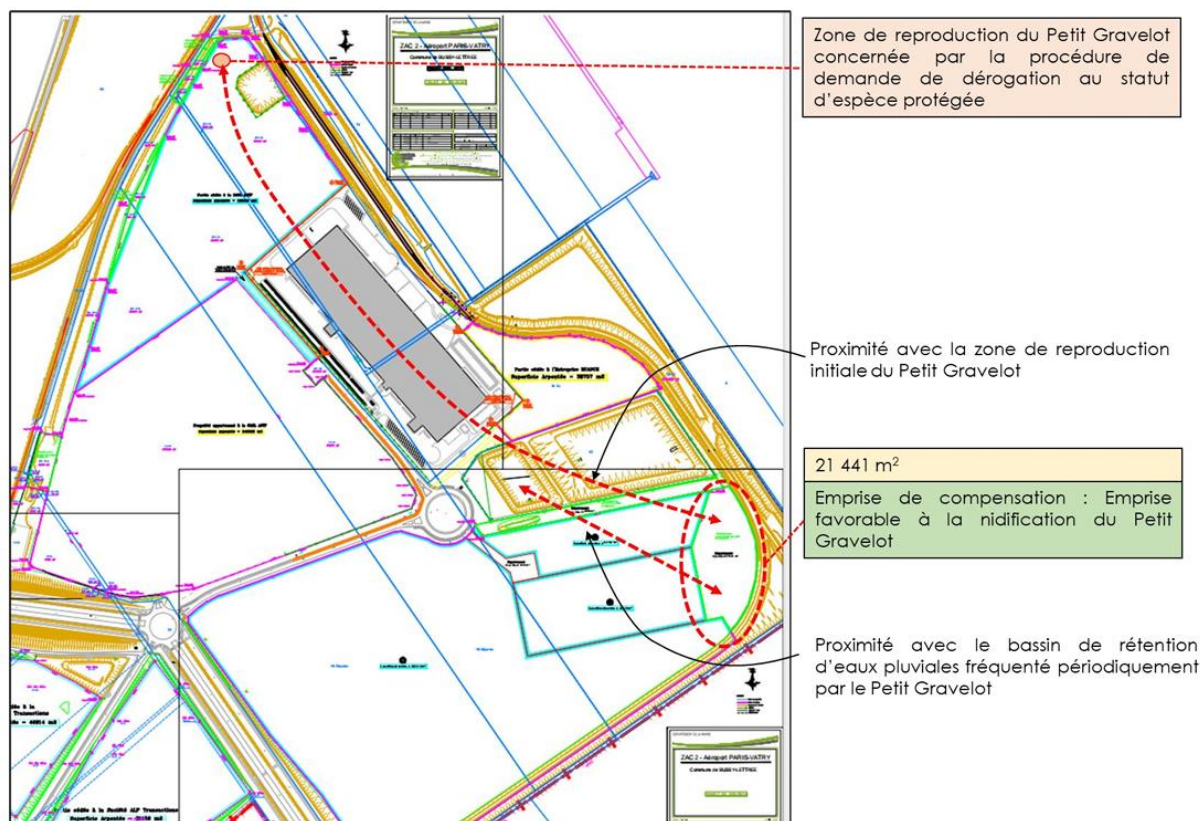
L'objectif est d'offrir un site de nidification similaire ou très proche de celui qui sera détruit dans le cadre des travaux. Le Petit Gravelot niche sur un substrat gravelo-crayeux et dépose ses œufs au sein des graviers ou dans une petite dépression. On va chercher à favoriser la présence de vastes secteurs crayeux ou gravelo-crayeux, pauvres en végétation.

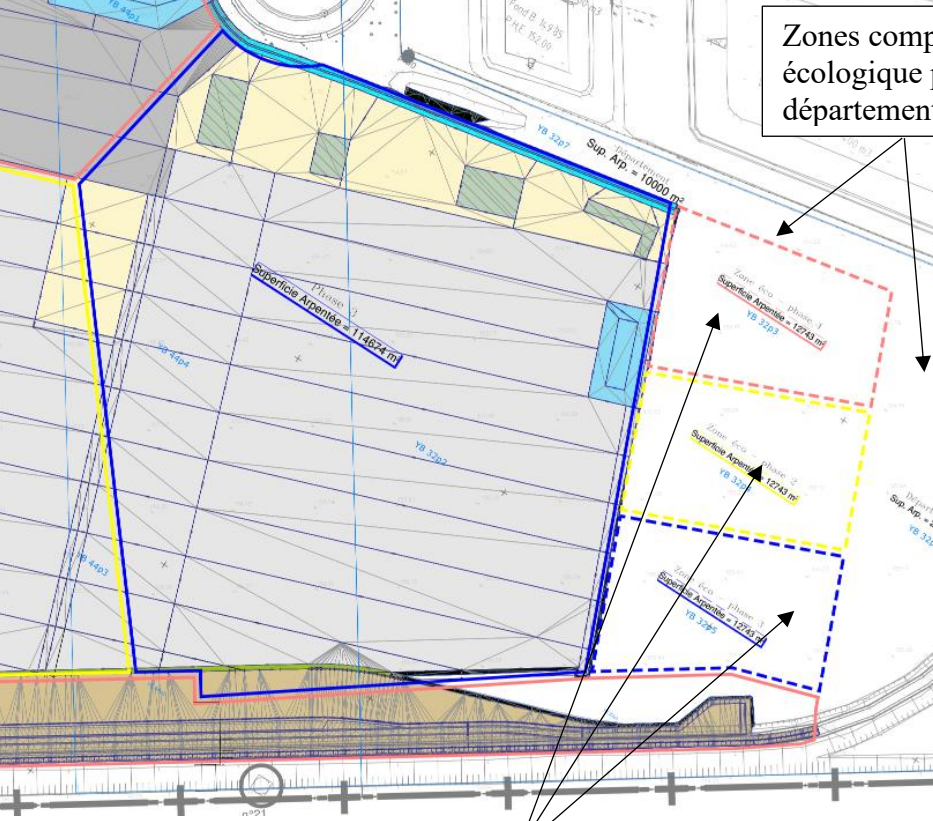
Une emprise est prévue à proximité du site MOSOLF et à côté des bassins d'infiltration gérés par le Département, sur un site déjà fréquenté périodiquement par le Petit Gravelot (Figure 46). Cette emprise est réservée sur le site prévue pour l'aménagement phase 4. Elle a fait l'objet d'un diagnostic naturaliste complet en 2021.

Des mesures d'accompagnement ont été proposées, avec la formalisation d'un plan de gestion, prévu sur 5 ans, et renouvelable et révisable sur une période de 20 ans (pour le suivi de la transplantation du Sisymbre) et 30 ans (pour la reconstitution du milieu favorable au Petit Gravelot), en fonction des résultats du suivi scientifique du site de compensation.

En lien avec le Département et la société Miroir qui assure le suivi environnemental, la zone de compensation initialement prévue sera bien conservée en l'état. Elle est localisée sur le site du projet phase 4, en cours d'élaboration.

L'extrait ci-dessous localise la zone de compensation prévue dans la demande dérogation :





Plan de zonage de compensation écologique. Le plan illustre une parcelle principale (Superficie Apertite = 114624 m²) et trois zones de compensation écologique distinctes (Zones de compensation écologique propriété du département, 3.5 ha) situées à proximité. Les zones de compensation sont délimitées par des lignes pointillées et colorées (jaune, orange, bleu). Les zones de compensation sont : Zone de compensation - phase 1 (Superficie Apertite = 12743 m², YB 3293), Zone de compensation - phase 2 (Superficie Apertite = 12743 m², YB 3294), et Zone de compensation - phase 3 (Superficie Apertite = 12743 m², YB 3295). Le plan indique également des bassins de stockage (Bassin de Stockage 1, Bassin 2) et des zones de stationnement (Stationnement Sup. Ap. = 10000 m², Stationnement Sup. Ap. = 21400 m²). Des annotations indiquent des fonds de parcelles (Fond B. 14985, Fond C. 15000) et des coordonnées (YB 3291, YB 3292, YB 3293, YB 3294, YB 3295, YB 3296, YB 3297, YB 3298, YB 3299, YB 3300, YB 3301, YB 3302, YB 3303, YB 3304, YB 3305, YB 3306, YB 3307, YB 3308, YB 3309, YB 3310, YB 3311, YB 3312, YB 3313, YB 3314, YB 3315, YB 3316, YB 3317, YB 3318, YB 3319, YB 3320, YB 3321, YB 3322, YB 3323, YB 3324, YB 3325, YB 3326, YB 3327, YB 3328, YB 3329, YB 3330, YB 3331, YB 3332, YB 3333, YB 3334, YB 3335, YB 3336, YB 3337, YB 3338, YB 3339, YB 3340, YB 3341, YB 3342, YB 3343, YB 3344, YB 3345, YB 3346, YB 3347, YB 3348, YB 3349, YB 3350, YB 3351, YB 3352, YB 3353, YB 3354, YB 3355, YB 3356, YB 3357, YB 3358, YB 3359, YB 3360, YB 3361, YB 3362, YB 3363, YB 3364, YB 3365, YB 3366, YB 3367, YB 3368, YB 3369, YB 3370, YB 3371, YB 3372, YB 3373, YB 3374, YB 3375, YB 3376, YB 3377, YB 3378, YB 3379, YB 3380, YB 3381, YB 3382, YB 3383, YB 3384, YB 3385, YB 3386, YB 3387, YB 3388, YB 3389, YB 3390, YB 3391, YB 3392, YB 3393, YB 3394, YB 3395, YB 3396, YB 3397, YB 3398, YB 3399, YB 3400, YB 3401, YB 3402, YB 3403, YB 3404, YB 3405, YB 3406, YB 3407, YB 3408, YB 3409, YB 3410, YB 3411, YB 3412, YB 3413, YB 3414, YB 3415, YB 3416, YB 3417, YB 3418, YB 3419, YB 3420, YB 3421, YB 3422, YB 3423, YB 3424, YB 3425, YB 3426, YB 3427, YB 3428, YB 3429, YB 3430, YB 3431, YB 3432, YB 3433, YB 3434, YB 3435, YB 3436, YB 3437, YB 3438, YB 3439, YB 3440, YB 3441, YB 3442, YB 3443, YB 3444, YB 3445, YB 3446, YB 3447, YB 3448, YB 3449, YB 3450, YB 3451, YB 3452, YB 3453, YB 3454, YB 3455, YB 3456, YB 3457, YB 3458, YB 3459, YB 3460, YB 3461, YB 3462, YB 3463, YB 3464, YB 3465, YB 3466, YB 3467, YB 3468, YB 3469, YB 3470, YB 3471, YB 3472, YB 3473, YB 3474, YB 3475, YB 3476, YB 3477, YB 3478, YB 3479, YB 3480, YB 3481, YB 3482, YB 3483, YB 3484, YB 3485, YB 3486, YB 3487, YB 3488, YB 3489, YB 3490, YB 3491, YB 3492, YB 3493, YB 3494, YB 3495, YB 3496, YB 3497, YB 3498, YB 3499, YB 3500, YB 3501, YB 3502, YB 3503, YB 3504, YB 3505, YB 3506, YB 3507, YB 3508, YB 3509, YB 3510, YB 3511, YB 3512, YB 3513, YB 3514, YB 3515, YB 3516, YB 3517, YB 3518, YB 3519, YB 3520, YB 3521, YB 3522, YB 3523, YB 3524, YB 3525, YB 3526, YB 3527, YB 3528, YB 3529, YB 3530, YB 3531, YB 3532, YB 3533, YB 3534, YB 3535, YB 3536, YB 3537, YB 3538, YB 3539, YB 3540, YB 3541, YB 3542, YB 3543, YB 3544, YB 3545, YB 3546, YB 3547, YB 3548, YB 3549, YB 3550, YB 3551, YB 3552, YB 3553, YB 3554, YB 3555, YB 3556, YB 3557, YB 3558, YB 3559, YB 3560, YB 3561, YB 3562, YB 3563, YB 3564, YB 3565, YB 3566, YB 3567, YB 3568, YB 3569, YB 3570, YB 3571, YB 3572, YB 3573, YB 3574, YB 3575, YB 3576, YB 3577, YB 3578, YB 3579, YB 3580, YB 3581, YB 3582, YB 3583, YB 3584, YB 3585, YB 3586, YB 3587, YB 3588, YB 3589, YB 3590, YB 3591, YB 3592, YB 3593, YB 3594, YB 3595, YB 3596, YB 3597, YB 3598, YB 3599, YB 3600, YB 3601, YB 3602, YB 3603, YB 3604, YB 3605, YB 3606, YB 3607, YB 3608, YB 3609, YB 3610, YB 3611, YB 3612, YB 3613, YB 3614, YB 3615, YB 3616, YB 3617, YB 3618, YB 3619, YB 3620, YB 3621, YB 3622, YB 3623, YB 3624, YB 3625, YB 3626, YB 3627, YB 3628, YB 3629, YB 3630, YB 3631, YB 3632, YB 3633, YB 3634, YB 3635, YB 3636, YB 3637, YB 3638, YB 3639, YB 3640, YB 3641, YB 3642, YB 3643, YB 3644, YB 3645, YB 3646, YB 3647, YB 3648, YB 3649, YB 3650, YB 3651, YB 3652, YB 3653, YB 3654, YB 3655, YB 3656, YB 3657, YB 3658, YB 3659, YB 3660, YB 3661, YB 3662, YB 3663, YB 3664, YB 3665, YB 3666, YB 3667, YB 3668, YB 3669, YB 3670, YB 3671, YB 3672, YB 3673, YB 3674, YB 3675, YB 3676, YB 3677, YB 3678, YB 3679, YB 3680, YB 3681, YB 3682, YB 3683, YB 3684, YB 3685, YB 3686, YB 3687, YB 3688, YB 3689, YB 3690, YB 3691, YB 3692, YB 3693, YB 3694, YB 3695, YB 3696, YB 3697, YB 3698, YB 3699, YB 3700, YB 3701, YB 3702, YB 3703, YB 3704, YB 3705, YB 3706, YB 3707, YB 3708, YB 3709, YB 3710, YB 3711, YB 3712, YB 3713, YB 3714, YB 3715, YB 3716, YB 3717, YB 3718, YB 3719, YB 3720, YB 3721, YB 3722, YB 3723, YB 3724, YB 3725, YB 3726, YB 3727, YB 3728, YB 3729, YB 3730, YB 3731, YB 3732, YB 3733, YB 3734, YB 3735, YB 3736, YB 3737, YB 3738, YB 3739, YB 3740, YB 3741, YB 3742, YB 3743, YB 3744, YB 3745, YB 3746, YB 3747, YB 3748, YB 3749, YB 3750, YB 3751, YB 3752, YB 3753, YB 3754, YB 3755, YB 3756, YB 3757, YB 3758, YB 3759, YB 3760, YB 3761, YB 3762, YB

Comme le précise le dossier de dérogation au statut d'espèces protégées, l'emprise du site de compensation est gérée par le Département de la Marne. La sécurisation de la parcelle ainsi que la mise en œuvre des opérations de gestion ont fait l'objet d'une convention liant le Département de la Marne et l'entreprise MOSOLF. Cette situation constitue une garantie en termes de maîtrise foncière puisque cette mesure de compensation sera mise en œuvre au sein de la ZAC n°2 et fera l'objet d'une gestion opérée directement par l'aménageur de la ZAC, le Département de la Marne ou déléguée par conventionnement à un organisme compétent sous la conduite d'un écologue.

118

maintien des espèces remarquables et pérenniser la fonctionnalité globale au sein des deux ZAC.

Ce schéma de développement écologique et économique a été élaboré par le Département de la Marne (CG51) avec l'appui de la Direction Départementale des Territoires de la Marne (DDT 51) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Grand Est (DREAL Grand-Est). Les parcelles à enjeux environnementaux définies dans le cadre de ce schéma sont intégrées au SIG relatif à l'aménagement des ZAC 1 et 2 de l'aéroport de Vatry garantissant leur prise en compte systématique dans le cadre des projets futurs.

Au regard de ces éléments, il n'apparaît pas nécessaire dans le cadre de ce dossier d'avoir recours à une obligations réelles environnementales (ORE).

En ce qui concerne les modalités pratiques de la mise en œuvre de ces zones de compensation, elles se mettent en place en lien avec le département et le bureau d'études qui l'assiste sur les questions environnementales. La Société Mosolf met le terrain à disposition mais n'interviendra pas directement dans ces travaux de compensation, comme cela a été précisé auparavant.

Les recommandations relatives au transfert d'espèces sont déjà prises en compte dans le DDEP.

Les recommandations relatives à la réalisation des travaux en dehors de la période de nidification du Petit Gravelot et de la fructification du Sisymbre couché sont déjà prises en compte dans le DDEP.

La parcelle de compensation en faveur du Petit Gravelot a été bornée et a été sécurisée en amont du dépôt du DDEP.

## Pièce n° 7 : Compatibilité du projet avec différents plans et programmes

La zone d'étude appartient au bassin Seine Normandie et le projet doit être compatible avec le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin SEINE NORMANDIE**.

**Par ailleurs, la région Grand Est a défini une doctrine sur la gestion des eaux pluviales. Enfin, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires** a été adopté par le Conseil Régional le 22 Novembre 2019.

Dans les paragraphes qui suivent, nous détaillons les principaux enjeux définis pour chacun de ces programmes et analysons la compatibilité du projet avec ces programmes.

### 7.1. Le SDAGE

La zone d'étude est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie.

Le SDAGE actuellement en vigueur correspond au SDAGE 2022-2027. Il a été adopté le 23 mars 2022.

Le programme de mesures s'articule autour de plusieurs thématiques et des orientations fondamentales ont été définies :

- 1. Des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée ;
- 2. Réduire les pollutions diffuses, en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable ;
- 3. Pour un territoire sain, réduire les pressions ponctuelles ;
- 4. Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique ;
- 5. Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral.

Le projet est directement concerné par l'orientation fondamentale n°3 et aussi l'orientation n°4. Chaque orientation fondamentale se décline en orientations puis en dispositions.

Parmi les orientations en lien avec l'aménagement, on peut citer les suivantes :

- l'orientation 3.2 : améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traités dans le milieu et en particulier la disposition 3.2.3. : améliorer la gestion des eaux pluviales et la perméabilité des sols des territoires déjà urbanisés et 3.2.4 Edicter les principes d'une gestion à la source des eaux pluviales ou encore 3.2.6 Viser la gestion des eaux pluviales à la source dans les aménagements ou les travaux d'entretien du bâti.
- l'orientation 4.1 : limiter les effets de l'urbanisation sur la ressource en eau et les milieux aquatiques ;
- l'orientation 4.2. limiter le ruissellement pour favoriser des territoires résilients.

*« L'artificialisation des sols continue de progresser sur le bassin Seine Normandie au rythme de 1.1% par an. L'imperméabilisation des sols qui accompagne de développement de l'urbanisation est à l'origine des modifications significatives du cycle de l'eau....l'imperméabilisation devrait être ainsi, autant que possible, limitée et compensée, le cas échéant, afin de favoriser l'infiltration naturelle des eaux pluviales au droit des précipitations. »*

*« concevoir des projets permettant de gérer les eaux pluviales au plus près de là où elles tombent en favorisant l'infiltration de l'eau dans le sol (noues, bassins végétalisés à ciel ouvert, jardins de pluie,...) ou les toitures végétalisées et en considérant l'eau pluviale comme une ressource pour l'alimentation des espaces verts. Pour ce faire, l'imperméabilisation des sols doit être limitée, les rejets en réseaux à minima pour des pluies courantes évités et les modalités de gestion intégrée des eaux pluviales envisagées pour le stockage et l'infiltration des eaux pluviales sur l'emprise du projet précisées » ;*

*« systématiser la réduction des volumes d'eaux pluviales collectés par les réseaux : fixation d'une hauteur minimale de lame d'eau à valoriser sur l'emprise de chaque projet, au droit des précipitations visant à éviter les raccordements directs d'eaux pluviales au réseau, voire à déconnecter l'existant quand c'est possible ; assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales : « zéro rejet d'eaux pluviales » vers les réseaux à minima pour les pluies courantes, définition d'objectifs de régulation des débits d'eaux pluviales avant leur rejet au-delà ; viser l'objectif de « zéro rejet d'eaux pluviales » vers les réseaux ou le milieu naturel à minima lors des pluies courantes, en favorisant les solutions fondées sur la nature, notamment la végétalisation de l'espace avec des végétaux adaptés. »*

Le projet d'aménagement de l'entreprise MOSOLF aboutit à l'imperméabilisation d'une surface, mais il n'est cependant pas à l'origine de rejets d'eau pluviales dans les réseaux pluviaux. L'objectif est de traiter les eaux pluviales au plus près de leur émission, grâce aux bassins d'infiltration sur place.

Sur un plan qualitatif, l'état chimique de la nappe de la craie, au niveau du site de VATRY (nappe de la craie dénommée « Craie de Champagne Sud et Centre » et répertoriée sous le numéro FRHG208), est jugé médiocre en 2019 (Etat des lieux en 2019 – Agence de l'Eau Seine Normandie), du fait notamment de la présence de pesticides et de nitrates. Une nouvelle évaluation de l'état chimique en 2022 montre le même résultat, avec les mêmes facteurs de dégradation.

L'objectif d'état, à l'échéance 2027 est un objectif moins strict (dérogation). Cette dérogation à l'obtention d'un bon état est liée à la faisabilité technique, aux coûts disproportionnés et aux conditions naturelles.

Le projet n'aura aucune incidence sur ces facteurs à l'origine du déclassement de l'état de la masse d'eau.

Sur un plan quantitatif, il n'y a aucun rejet vers un cours d'eau et les eaux de pluie sur le site seront in fine infiltrées à proximité immédiate.

Potentiellement, une partie des eaux, stockées temporairement dans les bassins de rétention d'eau, pourraient être évaporées, mais très majoritairement, les eaux sont restituées à la nappe.

Le projet répond donc aux objectifs du SDAGE 2022-2027.

## 7.2. La doctrine régionale Grand Est « eaux pluviales »

La doctrine Grand Est « Eaux pluviales » est issue d'un travail collaboratif d'un groupe technique comprenant des représentants de la DREAL Grand Est, des DDT de chaque département concerné, des Agences de l'Eau, du CEREMA, du SAGE III Nappe Rhin. Elle a été éditée en février 2020.

Les projets relevant de la rubrique Loi sur l'Eau 2150 doivent respecter les dispositions prévues dans ce texte.

*« Suivant les orientations nationales, la doctrine régionale Grand-Est préconise de gérer la pluie au plus près d'où elle tombe au sein du projet, de procéder à minima à l'infiltration et/ou réutilisation systématique des petites pluies\*, en privilégiant dans cet ordre :*

- l'infiltration dans le sol (et la réutilisation) ;*
- le rejet vers le milieu hydraulique superficiel ;*
- le raccordement à un réseau pluvial existant, voire en dernier recours vers un réseau unitaire, sous réserve de la démonstration de la capacité du système d'assainissement accompagné de l'accord du gestionnaire du réseau.*

*\*petite pluie, ou pluie courante, ou pluie faible, est définie régionalement comme une lame d'eau journalière inférieure ou égale à 10 mm ».*

Dans le cas présent, les dispositifs en place ou prévus permettent de faire face à des pluies de fréquence de retour de 100 ans. La pluie retenue pour le dimensionnement est toujours supérieure à 10 mm, survenant en moins de 24 h. Les ouvrages permettent donc à plus forte raison de faire face à la pluie de 10 mm survenant en 24 h, qui correspond à la période de l'ordre d'un mois.

*« Les nouveaux projets doivent intégrer la logique de la séquence ERC dans leurs propositions :*

**Éviter :** *Le projet s'éloigne le moins possible de la situation naturelle du site, en préservant les sols pour gérer les petites pluies ;*

- Limiter au maximum l'imperméabilisation du projet, en préservant les sols pour gérer les petites pluies, éviter le ruissellement en gérant l'eau au plus proche de l'endroit où elle tombe par des dispositifs multiples d'infiltration ;*
- Améliorer, le cas échéant, l'existant en désimperméabilisant les sols et en déconnectant tout rejet vers les réseaux pour les petites pluies dès que l'opportunité se présente.*

**Réduire :** *prise en compte des volumes d'eau générés et gestion dans le périmètre de l'opération. Si tout ne peut pas être infiltré/réutilisé, réduction de l'impact de la pluie en maîtrisant le débit de fuite :*

- Infiltration/réutilisation de l'eau pluviale et acheminement vers des espaces de stockage à l'air libre et multifonctionnels, voire enterrés en cas d'impossibilité ;*
- En cas de dépassement des possibilités, acheminer l'excédent vers un rejet de surface ou en cas d'impossibilité au réseau pluvial, et régulé en débit en tenant compte des enjeux sur l'aval et des prescriptions.*

**Compenser :** *la compensation n'est pas évoquée dans cette doctrine, car elle se conçoit à une échelle plus large d'un quartier ou d'un bassin versant. À l'échelle d'un projet, on parlera plutôt d'anticipation :*

- *Anticipation des écoulements des eaux pluviales (axes d'écoulement, parcours de moindre dommage, etc.) et notamment les zones susceptibles d'être inondées lors des pluies exceptionnelles ;*
- *Anticipation des contraintes géotechniques pour mettre en place des dispositifs d'infiltration adaptés ;*
- *Anticipation des risques éventuels de pollution et prévoir une dépollution pour les zones à fort risque de pollution (autoroutes, aéroports, industries, etc.). »*

L'imperméabilisation est nécessaire compte tenu de la demande des clients et de gestion du site. La gestion des eaux pluviales, sur le site déjà existant, se fait dans un secteur proche du site, les eaux sont retenues sur le site et infiltrées ensuite dans un bassin d'infiltration géré par le Département.

Dans l'extension du site, un bassin de rétention et un bassin d'infiltration, prévus à l'intérieur du site, permettront de répondre aux préconisations de la doctrine : dispositifs simples, gestion au plus près, pas de rejet vers un réseau, infiltration de la totalité des eaux de pluie.

La doctrine définit 4 niveaux de pluie :

N1 : pluie faible. Le niveau indicatif donné pour cette pluie est de 10 mm/j. Elle correspond au volume minimum de pluie à infiltrer ou réutiliser dans l'enceinte du projet dans les 24h.

N2 : pluie moyenne. Le niveau indicatif pour cette pluie est la fréquence de retour de 1 à 10 ans.

N3 : pluie forte. Le niveau indicatif pour cette pluie est la fréquence de retour 10 à 30 ans.

N4 : pluie exceptionnelle. Le niveau indicatif pour cette pluie est la fréquence de retour 100 ans.

Dans le cas présent, les ouvrages créés sur la parcelle permettent de gérer les pluies faibles, les pluies moyennes, les pluies fortes et les pluies exceptionnelles.

La doctrine régionale formule des préconisations de durée maximale d'infiltration :

|                               | Période de retour<br>T                          | Hauteur de pluie           | Durée maximale d'infiltration |
|-------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| N1 (pluie courante)           | < 1 an (ex T1 mois)                             | ~ 10 mm                    | 24h                           |
| N2-N3 (pluie moyenne à forte) | A définir par le maître d'ouvrage (minimum T10) | A calculer selon le projet | Jusqu'à 4 jours               |

Tableau 24: Préconisation durée d'infiltration en fonction de la pluie

Dans le cas présent, le bassin d'infiltration se vidange au fur et à mesure de son remplissage : débit entrant égal débit sortant par infiltration. Le bassin est donc conforme à la doctrine régionale.

Les bassins de rétention, imperméables, pour une pluie de fréquence de retour 10 ans, se vidangent en 69 h 49 mn pour le bassin des 24 ha et 36 h 59 mn pour le bassin des 13 ha, pour les bassins existants (phase 1 à 3). Pour la phase 4, la durée de vidange, pour une pluie de fréquence de retour 10 ans, est de 84 h 36 mn pour le bassin n°1 et de 27 h 33 mn pour le bassin n°2. Ces durées de vidange, pour une pluie de fréquence de retour 10 ans, soit une pluie classée entre « moyenne et forte », restent compatibles avec les recommandations de la doctrine régionale.

*« Un plan de gestion définissant les modalités d'entretien du réseau d'assainissement pluvial, des ouvrages de rétention et des ouvrages annexes doit être communiqué au Service Chargé de la police des Eaux dans un délai de 6 mois à compter de la notification de l'arrêté d'autorisation. Un carnet sur le suivi d'entretien des ouvrages pluviaux (bassins et réseau) doit être tenu par le maître d'ouvrage et mis à la disposition du service de la police de l'eau. ».*

### 7.3. Le SRADDET Grand Est

Un Plan Régional Climat Air Energie a été arrêté par le Préfet de Région le 29 Juin 2012 (Région Champagne Ardenne). Il fixe des orientations et des objectifs :

- Relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de la consommation énergétique,
- Relatives à la prévention et la réduction de la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets,
- De développement des énergies renouvelables.

L'objectif fixé pour la Champagne Ardenne était de baisser de 20% les émissions de gaz à effet de serre entre 2005 et 2020 et de 75% entre 2005 et 2050.

Les 3 programmes régionaux du Grand Est ont fait l'objet d'une évaluation en 2019. Le bilan dressé a abouti à une réorientation ou à une prolongation des objectifs dans le volet air-climat-énergie du futur SRADDET, élaboré à l'échelle du Grand Est. Dans la suite du document, la compatibilité du projet au SRADDET sera analysée.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires est une stratégie à horizon 2050 pour l'aménagement et le développement durable du Grand Est.

Cette stratégie issue de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 Août 2015 est portée et élaborée par la Région Grand Est et co-construite avec tous ses partenaires (collectivités territoriales, Etat, acteurs de l'énergie, des transports, de l'environnement, associations...). Le SRADDET a été adopté par le Conseil Régional du Grand Est le 22 Novembre 2019.

Le 17 décembre 2021, le Conseil Régional a ainsi voté le lancement de la démarche de modification du SRADDET, mais jusqu'à présent, c'est la version adoptée en 2019 qui s'applique.

Après un diagnostic, une stratégie a été définie autour de 30 objectifs. Parmi ces objectifs, nous citons ceux pouvant être en lien avec le projet :

- Règle n° 5 : Développer les énergies renouvelables et de récupération
- Règle n°9 : Préserver les zones humides
- Règle n°10 : Réduire les pollutions diffuses
- Règle n°17 : Optimiser le potentiel foncier mobilisable

- Règle n°27 : Optimiser les pôles d'échanges
- **Règle n°28 : Renforcer et optimiser les plateformes logistiques et multimodales**
- Règle n°29 : Intégrer le réseau routier d'intérêt régional

Le présent projet s'inscrit pleinement en particulier dans l'objectif de « renforcer et optimiser les plateformes logistiques et multimodales ». Il est notamment écrit : « Le développement des activités logistiques constitue une ambition forte pour le Grand Est, région située au carrefour d'importants flux nationaux et européens et qui se doit de valoriser les trafics de marchandises en transit... L'attractivité de ces plateformes dépend de leur accessibilité, à conforter pour tous les modes ». Le site de VATRY, situé au carrefour de plusieurs axes routiers majeurs, avec la possibilité de transport aérien, mais surtout ferroviaire, répond parfaitement à ces objectifs.

Dans le tableau ci-dessous, on reprend les principales règles et montrons de quelle façon le projet y répond :

|                                                                                |                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Règle n° 5 : Développer les énergies renouvelables et de récupération          | Le développement du photovoltaïque sur le site a été engagé, et sera encore développé                                                                                                               |
| Règle n°9 : Préserver les zones humides                                        | Aucune zone humide n'est impactée                                                                                                                                                                   |
| Règle n°10 : Réduire les pollutions diffuses                                   | Les eaux collectées sur le site et rejetées dans le milieu sont des eaux épurées                                                                                                                    |
| Règle n°17 : Optimiser le potentiel foncier mobilisable                        | Le projet s'inscrit au sein d'un vaste projet de ZAC, identifié depuis de longues années. L'espace est optimisé de façon à valoriser au mieux l'ensemble de la surface disponible                   |
| Règle n°27 : Optimiser les pôles d'échanges                                    | Le site se trouve à la confluence de plusieurs axes routiers majeurs, et permet de sortir des véhicules non utilisés de zones densément peuplées                                                    |
| Règle n°28 : Renforcer et optimiser les plateformes logistiques et multimodale | En lien avec le Département, et la SNCF, mettre en place le transport des véhicules par voie ferroviaire, grâce à une infrastructure existante, en complémentarité avec le transport routier.       |
| Règle n°29 : Intégrer le réseau routier d'intérêt régional                     | En s'installant au cœur d'un espace, nœud de circulation, à l'écart des zones habitées, MOSOLF évite ainsi les nuisances engendrées par la circulation des véhicules sur le site et sur les abords. |

*Tableau 25: Compatibilité projet avec le SRADDET Grand Est*

## Pièce n° 8 : Description des outils et moyens utilisés pour l'évaluation des incidences

### 8.1. Méthode d'évaluation des impacts

L'évaluation des impacts sur l'environnement de l'activité du site est basée principalement sur l'application d'une méthodologie se déroulant en 5 étapes :

1. Une description du projet ;
2. Une analyse de l'état actuel de l'environnement ;
3. Une évaluation des impacts, en tenant compte de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;
4. Une analyse des solutions de substitution, et des principales raisons du choix du site au regard des incidences sur l'environnement.
5. Analyse des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation, et une réflexion sur les améliorations à apporter.

Les facteurs susceptibles d'être affectés, et qui sont donc étudiés pour chaque étape, sont les suivants :

- La population et la santé humaine ;
- Les biens matériels, le patrimoine culturel (y compris les aspects architecturaux et archéologiques) et le paysage ;
- Commodité du voisinage : bruit, trafic, vibrations, odeurs, émissions lumineuses et radiatives ;
- L'air ; Le climat ;
- Les terres, le sol et le sous-sol ;
- L'eau ;
- La biodiversité.

L'analyse s'est faite sur la base des caractéristiques du site et de son environnement définis via des inventaires et mesures sur le terrain, réalisés par des organismes spécialisés citées au chapitre suivant.

Par ailleurs, des sites internet spécialisés ont été consultés pour recueillir la bibliographie disponible sur le secteur concerné par le projet.

Des outils ont été utilisés pour différents calculs :

- SEVE-TP: logiciel modélisation comparaison environnementale de différentes solutions d'aménagements
- CEREMA : calcul des flux de polluants sur la plateforme d'après la notice « Calcul des charges de pollution chronique des eaux de ruissellement issues des plates formes routières »

## 8.2. Personnes ayant contribué à l'étude

Rédaction et suivi du dossier :

Marie Isabelle POQUET  
Ingénieur Agronome  
EMERGENCE ETUDES  
[emergence-mip@wanadoo.fr](mailto:emergence-mip@wanadoo.fr)

Rédaction des différentes études ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact :

- Etude biodiversité et demande de dérogation espèces protégées : Jérémy MIROIR – MIROIR ENVIRONNEMENT – [miroir.environnement@gmail.com](mailto:miroir.environnement@gmail.com)
- Mesures de perméabilité : COLAS
- Etude hydraulique et dimensionnement des ouvrages hydrauliques : COLAS (phase 1, 2 et 3) et BEREST (phase 4)

## Conclusion :

La Société MOSOLF est implantée sur la ZAC 2 de Vatry depuis 2018. Il s'agit d'une plateforme logistique, imperméabilisée, sur laquelle sont stockés des véhicules. Pour répondre à la demande de ses clients, elle souhaite agrandir son site. Cet agrandissement se fait en plusieurs étapes.

Les trois premières phases d'aménagement ont déjà fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique en octobre et novembre 2025.

Le site occupe aujourd'hui une surface de 37 ha. Un nouvel agrandissement, sur une surface de 39 ha, est programmé. Cet aménagement se fera selon les mêmes modalités que l'extension phase 3, ayant fait l'objet de l'enquête publique en 2025.

Le site est imperméabilisé et les eaux pluviales sont actuellement gérées par le biais de 2 bassins de rétention, dont l'exutoire est le réseau et le bassin d'infiltration, géré par le Département de la Marne, gestionnaire de la ZAC.

Le projet d'agrandissement s'inscrit en totalité au sein de la ZAC 2, dont l'aménagement a été autorisé en 2012.

Cette phase 4 intègre également le raccordement du site à la voie ferrée, rendant ainsi possible le transport des véhicules par voie ferrée.

Le présent dossier est relatif à cette nouvelle phase 4, qui portera donc la surface du site à 76 ha.

Pour l'agrandissement du site, deux nouveaux bassins de rétention sont prévus, de façon à gérer les eaux de pluie collectée par la plateforme imperméabilisée. Le débit de fuite de ces nouveaux bassins sera dirigé vers le réseau des eaux pluviales géré par le Département, puis sera restitué au milieu naturel, via le bassin d'infiltration de la ZAC.

La voie ferrée est aménagée sur du ballast, et les eaux de pluie s'infiltreront directement.

Le dispositif permet de faire face à un événement pluvieux de fréquence de retour 50 ans , voir 100 ans pour 3 bassins sur 4. Tous les bassins sont enterrés. Aucune digue n'est présente. Des séparateurs à hydrocarbures sont installés en sortie de bassin de rétention, avant l'infiltration.

Des analyses d'eau seront prévues de façon à s'assurer de la qualité des eaux rejetées.

Le présent projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles : pas de cours d'eau à proximité. Dans la mesure où toutes les eaux collectées seront in fine infiltrées, le projet n'aura pas d'impact sur le rechargement de la nappe.

La ZAC 2 bénéficie d'aménagements paysagers, avec notamment de larges allées plantées d'arbres. Grâce au bois qui longe le site et aux allées plantées, le site MOSOLF n'est pas visible depuis les axes principaux de circulation qui desservent le site : RD 977 qui relie Chalons-en-Champagne ou autoroute A26. Le site est seulement perceptible depuis la Rue Jacqueline Auriol, qui permet d'accéder au site, donc seulement en vue rapprochée.

Pour le projet d'implantation du site, une demande de dérogation espèces protégées a été déposée et des mesures compensatoires ont été retenues, de façon à limiter les impacts et à compenser les impacts négatifs du projet.

Les concepteurs du projet ont pris en compte les contraintes environnementales de façon à limiter les impacts.

Ce projet phase 4 est dans la continuité du projet phase 3, qui a fait l'objet d'une enquête publique et d'un avis favorable en décembre 2025.

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Autorisation de déversement des eaux usées et pluviales (Département 51 – MOSOLF)**

**Annexe 2 : Dimensionnement du bassin « 13 ha »**

**Annexe 3 : Propriété terrain phase 4 tranche 1**

**Annexe 4 : Bail phase 4 tranche 2 et 3**

**Annexe 5 : Plan de masse de l'aménagement phase 4**

**Annexe 6 : Dimensionnement des ouvrages hydrauliques phase 4**

**Annexe 7 : EGIS Note présentation embranchement fer**

**Annexe 8 : Plan d'ensemble de la totalité du site une fois aménagé**

**Annexe 9 : Bordereaux de collecte huiles usagées CHIMIREC et autres déchets**

**Annexe 10 : Fiches Meteo France Montana Vatry**

**Annexe 11 : Demande dérogation espèces protégées**

**Annexe 12 : Entretien des séparateurs à hydrocarbures**

**Annexe 13 : Modélisation des bassins pour pluies de fréquence 10 ans, 20 ans, 30 ans, 50 ans, 100 ans (bassins phase 2 et 3)**

**Annexe 14 : Modélisation des bassins pour pluies de fréquence 10 ans, 20 ans, 30 ans, 50 ans, 100 ans (bassins phase 4)**

**Annexe 15 : Attestation anti reflets panneaux photovoltaïques**

**Annexe 16 : Modélisation impact environnemental : comparaison options aménagement du site**

**Annexe 17 : Fiches de sécurité**

**Annexe 18 : Analyse d'eau**