



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet d'extension d'une plateforme
logistique de stockage de véhicules – phase 4
à Bussy-Lettrée (51)**

porté par la société MOSOLF France SAS

N° réception portail : 017502/A P

Nom du pétitionnaire	Société Mosolf France SAS
Commune	Bussy-Lettrée
Département	Marne (51)
Objet de la demande	Permis d'aménager de l'extension de la plateforme logistique MOSOLF – phase 4
Date de saisine de l'Autorité environnementale	30/04/2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité en charge de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet d'extension de la plateforme logistique de stockage de véhicules à Bussy-Lettrée (51) porté par la société MOSOLF France SAS, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Elle a été saisie pour avis par la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne le 30 avril 2026.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de la Marne (DDT 51) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 24 juin 2026, en présence de Patrick Weingertner, Claude Maury, François Mancebo et André Van Compernelle, membres associés, d'Armelle Dumont, membre de l'IGEDD et présidente par intérim de la MRAe, Alby Schmitt et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique.

¹ Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La société MOSOLF France SAS souhaite étendre sa plateforme de stockage de véhicules située dans la ZAC de Bussy-Lettrée à 21 km au sud-ouest de Châlons-en-Champagne. Le développement de cette base logistique est prévu en 4 phases dont les 2 premières ont été réalisées et la troisième est en cours d'aménagement, occupant au total une surface de 37 ha.

La troisième phase avait fait l'objet d'une étude d'impact en 2024 et d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 12 juin 2025².

L'Ae souligne favorablement que l'étude d'impact de 2024 a été actualisée (à mars 2026) en apportant des réponses aux observations et recommandations que l'Ae avait formulées dans son avis du 12 juin 2025.

Une nouvelle extension de la plateforme est prévue en phase n°4 sur une surface de 39 ha, portant son emprise totale à 76 ha et s'accompagnant de l'aménagement de 2 nouveaux bassins de rétention des eaux pluviales du site. Par ailleurs, il est prévu le raccordement à la voie ferrée existante. Le site correspond à une friche crayeuse, très ouverte, et quasi dépourvue de végétation.

Les principaux enjeux environnementaux qui avaient été identifiés par l'Ae sont les milieux naturels et la biodiversité, les eaux superficielles et souterraines, le trafic et les déplacements, particulièrement leur impact sur le bruit et la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique. Le présent avis de l'Ae examine le dossier actualisé au regard de ces enjeux.

Concernant la biodiversité, le pétitionnaire prévoit des mesures compensatoires en faveur de 2 espèces protégées présentes sur le site (une espèce végétale : le Sisymbre couché et une espèce d'oiseau : le Petit Gravelot). Des parcelles appartenant au Département de la Marne feront 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.

Concernant l'usage du fret ferroviaire, l'Ae note que le projet prévoit la réalisation d'un embranchement ferroviaire avec une aire de chargement et déchargement, mais l'Ae s'est interrogée sur les conditions et les délais de sa mise en œuvre.

S'agissant des mesures compensatoires, l'Ae recommande au pétitionnaire de privilégier un conventionnement avec un organisme compétent sous la conduite d'un écologue afin de garantir leur suivi écologique et proposer des mesures correctrices en cas de non atteinte des objectifs (recolonisation des espèces).

L'Ae réitère par ailleurs sa recommandation au pétitionnaire de préciser pourquoi l'utilisation de la voie ferrée n'a pas été réalisée dans le cadre des activités développées sur le site existant et sa précédente extension (phase 3). Elle recommande également de préciser les conditions et les délais nécessaires à la réalisation de l'embranchement permettant l'usage du fret ferroviaire, et recommande qu'il soit opérationnel dès la mise en service de la première tranche de la phase 4 du projet d'extension de la plateforme logistique.

² <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2025apge59.pdf>

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Contexte, présentation générale du projet

Contexte du projet

Le projet d'extension de la plateforme logistique est situé dans la ZAC 2 (d'une surface prévue de 148 hectares) de l'aéroport de Vatry, qui est localisée à 21 km au sud-ouest de Châlons-en-Champagne, sur la commune de Bussy-Lettrée (51). Le groupe MOSOLF, l'un des leaders européens de la logistique automobile, a commencé son activité sur une surface de 10 ha en 2018. Depuis, l'activité s'est accrue et le site s'est progressivement agrandie pour occuper aujourd'hui une surface de 37 ha. Cette surface a été aménagée par la pose de bitume et la création de deux bassins de rétention des eaux pluviales. Le parking est aujourd'hui en partie couvert par des ombrières photovoltaïques (société URBASOLAR), sur une emprise de 24 ha, et dont la puissance est actuellement de 26 MWc.

Le projet est programmé en 4 phases. Les phases 1 et 2 sont aujourd'hui réalisées. Les travaux relatifs à la phase 3 (13 ha) avaient fait l'objet d'une étude d'impact en 2024 et d'un avis de l'Autorité environnementale en date du 12 juin 2025³.

L'Ae souligne favorablement que l'étude d'impact de 2024 a été actualisée (à mars 2026) en apportant des réponses aux observations et recommandations de l'Ae qu'elle avait formulées dans son avis du 12 juin 2025. Conformément aux dispositions du code de l'environnement, l'avis Ae porte sur les éléments nouveaux de l'étude d'impact actualisée.

Une nouvelle extension de la plateforme est prévue en phase n°4 sur une surface de 39 ha, portant son emprise totale à 76 ha. Cette augmentation nécessite l'aménagement de 2 nouveaux bassins de rétention. Par ailleurs, il est prévu le raccordement à la voie ferrée existante.

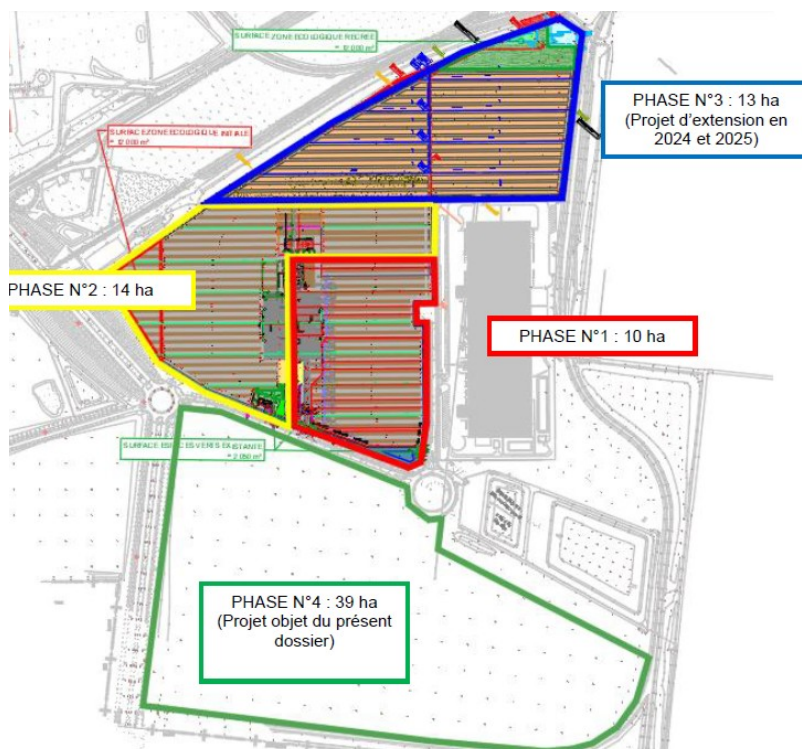


Illustration 1: plan de phasage des aménagements

³ <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2025apge59.pdf>

Présentation du projet

L'aménagement comprendra notamment la création d'une aire de stationnement en enrobé, d'une voirie légère pour la circulation interne au site et d'une voirie lourde pour la circulation des poids lourds, de 2 bassins étanches pour la gestion des eaux de voirie, et la mise en place de 2 pompes de relevage et d'un séparateur hydrocarbures.

Le site MOSOLF est longé par une voie ferrée reliant Châlons-en-Champagne à Mailly. Il est prévu de raccorder le site MOSOLF à cette ligne, de façon à pouvoir acheminer des véhicules par train. 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 linéaire cumulé de 1 584 mètres de voies ferrées), une plateforme de chargement / déchargement des voitures, des dispositifs d'éclairage et un portail d'accès au site.

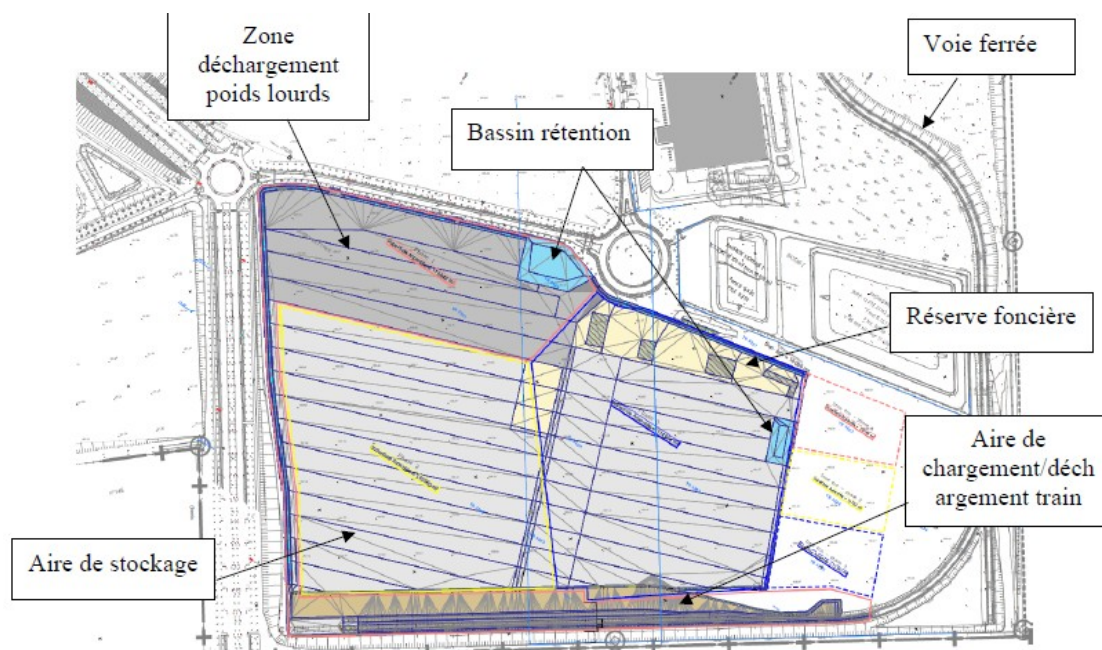


Illustration 2 : schéma de l'aménagement du site – phase n°4

Le projet sera réalisé en 3 tranches successives :

- tranche 4a : aménagement de parking sur une surface de 115 843 m² (aire de stockage et zone de déchargement des poids lourds) et aménagement des quais de chargement/déchargement des véhicules le long de la voie de chemin de fer ;
- tranche 4b : aménagement de parking sur une surface de 113 560 m² ;
- tranche 4c : aménagement de parking sur une surface de 114 674 m².

Pour chacune de ces tranches, une zone de compensation écologique est 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.

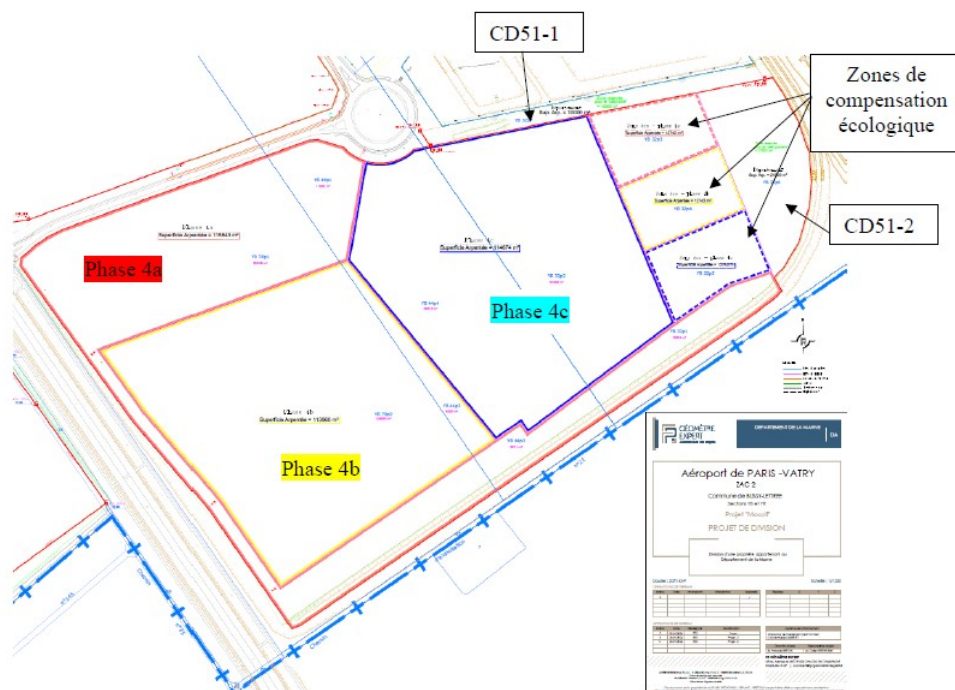


Illustration 3: phasage du projet d'extension

Le projet est localisé au cœur de la grande plaine crayeuse céréalière de Champagne. 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. Les habitations les plus proches sont localisées à 2,3 km du site à vol d'oiseau.

Pour rappel, 2 espèces protégées avaient été identifiées sur le site (une espèce végétale : le Sisymbre couché et une espèce d'oiseau : le Petit Gravelot). Une demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement avait abouti à un avis favorable du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) le 6 octobre 2024 (point traité au paragraphe 3.1.1. ci-après).

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

Articulation avec les documents de planification

Le dossier analyse et conclut à la compatibilité du projet avec :

- le Plan local d'urbanisme de la commune de Bussy-Lettrée approuvé le 16 décembre 2021 : le secteur prévu pour l'aménagement du site est classé Uvb destiné aux activités industrielles, logistiques, commerciales et de services ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie (2022-2027) : dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae considérait qu'une partie de l'imperméabilisation du site pourrait être évitée (point traité au paragraphe 2.2 ci-après) ;
- le SRADDET Grand Est pour lequel le dossier réalise une analyse détaillée avec les règles en lien avec le projet. L'Ae n'a pas de remarque particulière sur ce point.

Solutions alternatives et justification du projet

Le dossier présente plusieurs options d'aménagement du site mais uniquement concernant le système de gestion des eaux pluviales :

- option 1 : une infiltration au plus proche de 50 % de la pluie décennale ;
- option 2 : zéro infiltration des eaux pluviales avec une totale imperméabilisation du site ;
- option 3 : une infiltration au plus proche de 100 % de la pluie décennale ;
- option 4 : projet complet drainant avec l'utilisation d'une structure drainante et d'un enrobé drainant ;
- option 5 : plateforme de stockage totalement imperméable, avec récupération des eaux de ruissellement de la totalité du site, traitement des hydrocarbures par un séparateur, 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 son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire d'explicitier la différence entre les options 3 et 4. Le dossier apporte les précisions suivantes :

- option 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 »* ;
- option 4 : *« l'ensemble de la surface est couvert par des matériaux drainants : l'eau s'infiltrera en tous les points de la plateforme »*.

Le dossier précise que l'option 2 a été retenue pour le projet d'extension de la plateforme .

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae estimait que d'autres options d'aménagement auraient pu être envisagées pour limiter la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols comme, par exemple, une solution de parking à étages (ouvrage de type parking silo si les contraintes de servitudes aériennes le permettent). Elle recommandait au pétitionnaire de présenter le gain environnemental d'une solution de parking à étages comparée aux autres options envisagées.

Selon le dossier, cette option n'a pas été envisagée par MOSOLF, car elle n'est pas adaptée en termes de fonctionnement et de gestion des flux, et nécessiterait des apports de matériaux extérieurs (béton, acier...) bien plus impactants en termes de bilan carbone, avec des coûts prohibitifs. L'Ae n'a plus de remarque sur ce point.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

3.1 Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

3.1.1. Les milieux naturels et la biodiversité

Pour rappel du précédent dossier, le pétitionnaire prévoit, au titre des mesures compensatoires :

- le déplacement de la population de Sisymbre couché (espèce végétale protégée) vers une parcelle voisine située au sein de la ZAC n°2 par transfert du substrat superficiel, suivi d'un entretien visant à conserver son caractère favorable à l'espèce (Cf. illustration n°4) ;

- la mise en place d'un site de nidification pour le Petit Gravelot à proximité des bassins d'infiltration gérés par le Département de la Marne, sur un site déjà fréquenté périodiquement par l'espèce (Cf. illustration n°5).

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- recourir, en lien avec le propriétaire des terrains concernés, au dispositif de l'obligation réelle environnementale (ORE)⁴ ;
- prendre en compte l'ensemble des recommandations du CSRPN émises dans son avis du 6 octobre 2024.

Le pétitionnaire s'engage à prendre en compte les recommandations du CSRPN, notamment celles relatives au transfert de la population de Sisymbre couché et à la réalisation des travaux en dehors de la période de nidification du Petit Gravelot.

Le dossier indique que les parcelles qui ont pour vocation la compensation écologique (Sisymbre et Petit Gravelot) restent propriétés du Département de la Marne sur une superficie totale de 3,5 ha. 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. Selon le dossier, 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. Cet espace sera maintenu en l'état, géré et fera l'objet d'un suivi pour une durée minimum de 30 ans. Aussi, le pétitionnaire estime qu'il n'est pas nécessaire d'avoir recours à une ORE.

L'Ae recommande au pétitionnaire de privilégier le conventionnement à un organisme compétent sous la conduite d'un écologue afin de garantir le suivi écologique de la mesure compensatoire et proposer des mesures correctrices en cas de non atteinte des objectifs (recolonisation des espèces).

Toutefois, elle rappelle que l'ORE perdure dans le temps même en cas de changement de propriétaire.

⁴ **Codifiées à l'article L.132-3 du code de l'environnement**, les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. La finalité du contrat doit être le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de services écosystémiques.

Extrait de l'article L.132-3 du code de l'environnement :

« Les propriétaires de biens immobiliers peuvent conclure un contrat avec une collectivité publique, un établissement public ou une personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement en vue de faire naître à leur charge, ainsi qu'à la charge des propriétaires ultérieurs du bien, les obligations réelles que bon leur semble, dès lors que de telles obligations ont pour finalité le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de fonctions écologiques.

Les obligations réelles environnementales peuvent être utilisées à des fins de compensation.

La durée des obligations, les engagements réciproques et les possibilités de révision et de résiliation doivent figurer dans le contrat.

Établi en la forme authentique, le contrat faisant naître l'obligation réelle n'est pas passible de droits d'enregistrement et ne donne pas lieu à la perception de la taxe de publicité foncière prévus, respectivement, aux articles 662 et 663 du code général des impôts ».

Un guide méthodologique a été établi par le CEREMA :

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide-methodologiqueobligation-reelle-environnementale.pdf>

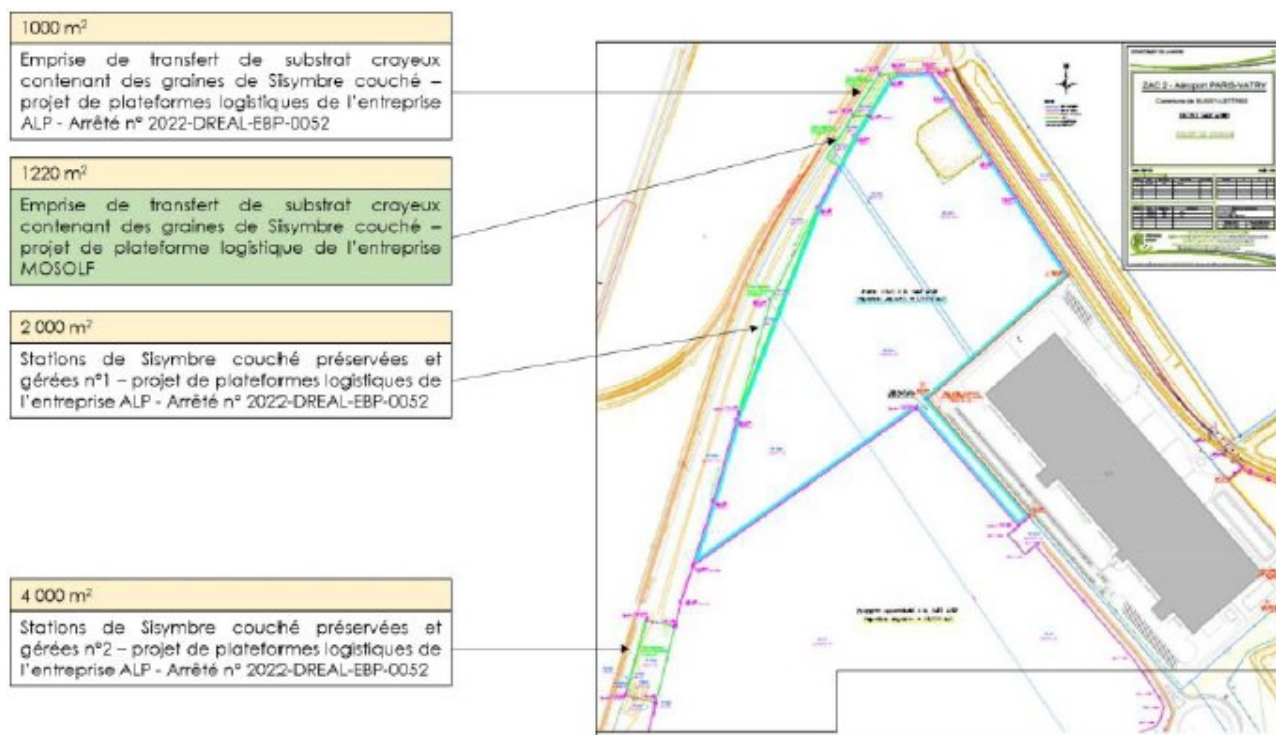


Illustration 4: localisation des zones de compensation écologique concernant le Sisymbre couché

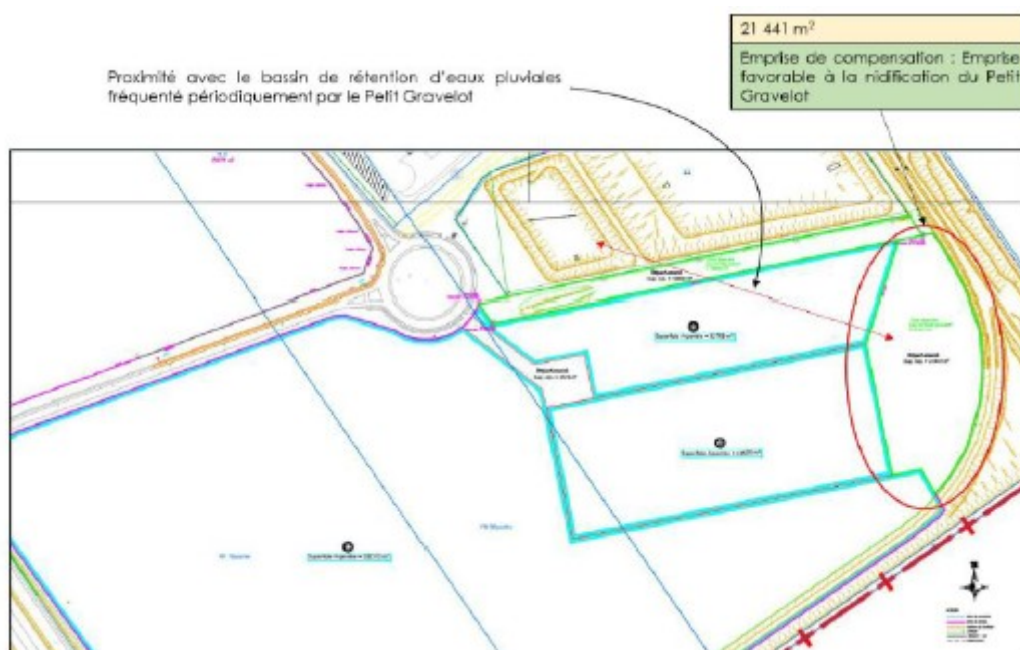


Illustration 5: localisation de la zone de compensation écologique concernant le Petit Gravelot

3.1.2. Les eaux superficielles et souterraines

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- conclure sur la conformité des rejets actuels d'eaux pluviales du site en comparant les résultats d'analyse obtenus en sortie de bassin avec les normes imposées dans le cadre de l'autorisation de déversement ;
- localiser sur un plan le bassin d'infiltration de la ZAC géré par le Département auquel il est fait référence dans le dossier concernant le devenir des eaux pluviales du site de MOSOLF ;
- préciser le devenir de la partie des eaux de lavage qui ne seront pas recyclées dans l'unité de recyclage mobile.

Concernant les rejets d'eaux pluviales, le dossier indique que « *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 figurant en annexe de l'étude d'impact.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le dossier présente les dispositifs prévus suivants :

- une noue d'infiltration pour la collecte des eaux issues de la plateforme routière de déchargement (volume de 67 m³) ;
- 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 précise qu'il n'est pas prévu d'exutoire pour la gestion de ces eaux pluviales étant donné qu'elles seront infiltrées sur place.

Par ailleurs, le dossier indique que « *les eaux pluviales rejoignent un réseau 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 4^{ème} 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* » et « *à 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 2 bassins d'infiltration gérés par le Département sont précisément localisés (Cf figure n° 6). À ceux-ci s'ajoutent donc les 2 nouveaux bassins à réaliser en phase 4 (Cf figure n° 2).

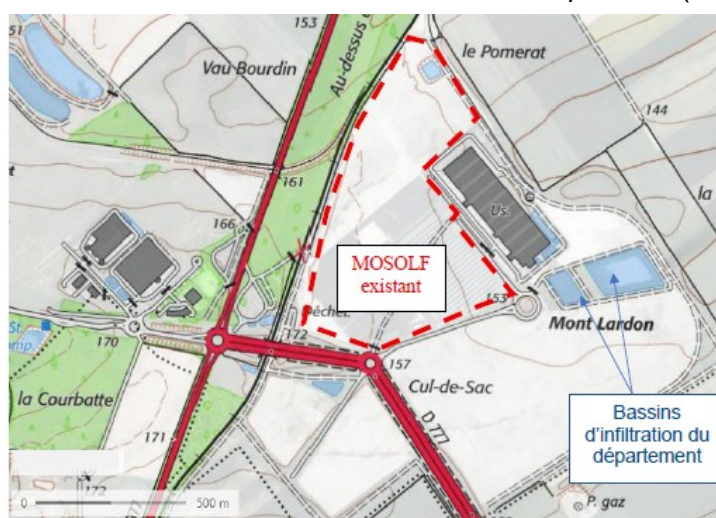


Illustration 6: localisation des bassins d'infiltration de la ZAC

Le dossier mentionne que les eaux pluviales collectées dans les bassins de rétention respecteront les normes prévues dans l'autorisation de déversement dans le réseau de la ZAC.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser les modalités de surveillance de la qualité de ses rejets, ainsi que les critères fixés pour leur gestion.

Concernant le devenir des eaux de lavage, elles seront collectées et recyclées, par un dispositif adapté (unité de recyclage mobile, couplée à une cuve de rétention). Aucune eau de lavage ne rejoindra le réseau d'eaux pluviales.

L'Ae n'a plus de remarque sur ce point.

3.1.3. Le trafic routier et les déplacements, impacts sur le bruit et la pollution atmosphérique

Le trafic routier généré par l'activité est estimé à 120 poids lourds (PL) par jour et à une centaine de véhicules légers, représentant une augmentation de 10 % du trafic sur les voies départementales et de 36 % pour les accès autoroutiers. La dérivation d'une partie du trafic PL *via* le fret ferroviaire constitue donc une mesure d'évitement importante.

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- préciser pourquoi l'utilisation de la voie ferrée n'est pas réalisable dans le cadre du site existant et du troisième projet d'extension, ce qui permettrait de réduire dès à présent l'impact du site sur le trafic routier ;
- mettre en œuvre l'usage du fret ferroviaire dès que possible ;
- comparer les émissions sonores et atmosphériques générées par son activité et son projet d'extension par rapport aux émissions attendues dans le cadre du développement de la ZAC issues de l'étude d'impact initiale.

Usage du fret ferroviaire

Le projet prévoit la création de 2 voies ferrées et d'un quai de déchargement en limite sud de la zone d'extension de 39 ha. Une note technique jointe en annexe présente les différentes solutions techniques de la mise en place d'un faisceau ferroviaire sur la plateforme MOSOLF.

L'Ae s'interroge sur les conditions et les délais de l'usage du fret ferroviaire, l'étude d'impact indiquant « *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* » sans plus de précision.

L'Ae réitère sa recommandation au pétitionnaire de préciser pourquoi l'utilisation de la voie ferrée n'a pas été initiée dans le cadre du site existant et de sa précédente extension (phase 3). Elle recommande également de préciser les conditions et les délais nécessaires à l'usage du fret ferroviaire dès la première tranche de la phase 4 du projet d'extension de la plateforme logistique et d'évaluer les réductions attendues sur le trafic routier.

Émissions sonores et atmosphériques

Le dossier indique que « *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* ». Il indique toutefois que « *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 :

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%

Illustration 7 : estimation du trafic de l'activité de Mosolf en proportion de l'augmentation totale prévue

Par ailleurs, le dossier indique que l'incidence du trafic généré par MOSOLF n'est pas négligeable. Il estime que 1 800 véhicules se déplacent chaque jour sur le site, dont 100 mouvements de poids lourds.

Il indique que les émissions de gaz générées sur le site par ces mouvements peuvent être approximativement estimées comme suit : CO : 1 tonne/an, NOx : 1,8 tonnes/an, Hydrocarbures : 0,3 tonne/an, Particules : 0,01 tonne/an. Toutefois ces émissions ne constituent pas un apport supplémentaire majeur sur le site de l'aéroport de Vatry et le recours au fret ferroviaire est une mesure d'évitement pertinente et efficace pour les atténuer.

Concernant les nuisances sonores, l'Ae constate l'absence d'estimation et **réitère sa recommandation de comparer les émissions sonores générées par son activité et son projet d'extension par rapport aux émissions attendues dans le cadre du développement de la ZAC issue de l'étude d'impact initiale.**

3.1.4. Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire de :

- présenter une évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par la construction de la plateforme, l'installation de panneaux solaires et aussi par son fonctionnement ;
- évaluer également les émissions liées à l'acheminement des véhicules stockés en provenance des fournisseurs et à l'expédition des véhicules à destination des clients ;
- présenter des mesures compensatoires aux émissions de gaz à effet de serre en privilégiant des mesures locales, à ce titre les émissions de GES évitées par la mise en place de panneaux photovoltaïques en ombrières et les aménagements d'espaces verts prévues doivent être estimées ;
- ne procéder à la mise en œuvre de la phase 4 que lorsque que l'ensemble des panneaux photovoltaïques prévus pour recouvrir les emprises de stockage des phases 1, 2 et 3 seront installés.

Le dossier présente des estimations des émissions de gaz à effet de serre prenant 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.

Selon le dossier, l'aménagement de la phase 3 génère une émission de 2 615 tonnes eq.CO₂ et la phase 4 va générer une émission de 7 845 t eq.CO₂. Le déplacement des véhicules légers au sein du site génère 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 travailleurs, en considérant un déplacement de 40 km par jour pour 150 travailleurs, génère un total de 228 t eq.CO₂/an.

La surface couverte par les ombrières photovoltaïques est d'environ 24 ha, ce qui selon le dossier, permet de compenser les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre, grâce à la production d'énergie renouvelable. Il indique également que la possibilité prochaine de transporter les véhicules par la voie ferrée limitera l'impact des transports.

L'Ae recommande au pétitionnaire de démontrer que les ombrières photovoltaïques permettront de compenser les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

L'Ae signale à cet effet qu'elle a publié, dans son recueil « Les points de vue de la MRAe Grand Est⁵ », pour les porteurs de projets et pour la bonne information du public, ses attentes relatives au bilan des gaz à effet de serre s'appuyant sur une analyse du cycle de vie des composants du projet global (matières premières, transport, construction, fonctionnement/exploitation, démantèlement, recyclage...).

4. Résumé non technique

Dans son avis du 12 juin 2025, l'Ae recommandait au pétitionnaire d'accompagner son étude d'impact d'un résumé non technique conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Un résumé non technique a été ajouté en préalable de l'étude d'impact. Il présente de façon synthétique le projet, son environnement, les enjeux et contraintes environnementales, la compatibilité avec le PLU et le SDAGE, et les options examinées pour la gestion des eaux pluviales. Selon l'Ae, il manque un récapitulatif de la séquence ERC⁶ qui pourrait être présenté sous forme de tableau.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter le résumé non technique par un tableau récapitulatif de la séquence ERC.

METZ, le 24 juin 2026

Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
la présidente par intérim,

A blue ink signature, appearing to be 'Armelle DUMONT', written in a cursive style.

Armelle DUMONT

⁵ Point de vue consultable à l'adresse : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html>

⁶ Éviter Réduire Compenser.