



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'implantation
d'une usine de production de parfums
de la société Chanel Parfums Beauté
à Venette (60)**

n°MRAe 2020-4480

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 16 juillet 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'une usine de fabrication de parfums de la société Chanel Parfums Beauté à Venette dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher, M. Christophe Bacholle. Était également présent M. Pierre Noualhaguet.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe. En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels des 16 avril et 19 mai 2020 :

- le préfet du département de l'Oise ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

La société CHANEL PARFUMS BEAUTE projette d'exploiter une nouvelle usine de production de parfums dans la zone d'aménagement concertée (ZAC) du Bois de Plaisance, localisée sur la commune de Venette dans le département de l'Oise.

Le projet vient en substitution des sites de production de Compiègne et de stockage de Le Meux. Au regard des procédés, produits utilisés et volumes entreposés, il sera répertorié comme site Seveso seuil-haut¹.

Le projet s'implante sur deux parcelles d'environ 17 hectares au total, à environ 1,2 km des habitations les plus proches.

Il comprendra notamment la construction d'un bâtiment principal d'une emprise au sol de 31 072 m² et de 43 168 m² de surface de plancher, l'aménagement de voiries, dont un parking de 300 places réservé aux employés du site, des installations de production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques sur 12 070 m² de toiture, pile à hydrogène) et l'aménagement d'un parc paysager d'environ 2 300 arbres.

La création de ce nouveau site permet la mise en place de bâtiments répondant à des normes environnementales et techniques récentes.

Les enjeux relatifs aux milieux naturels, aux risques technologiques, à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre, notamment en lien avec la mobilité et le trafic routier sont les enjeux principaux du dossier.

Dans l'ensemble le dossier est satisfaisant, même s'il nécessite d'être amélioré sur plusieurs de ces points. L'étude de dangers nécessite ainsi d'être complétée.

De même, il entraînera un trafic de poids lourds et véhicules légers, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre non estimées. Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire les émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route. À défaut, des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

Le site comporte des quantités significatives de produits dangereux (inflammables, toxiques à très toxiques pour les organismes aquatiques...) dont les rejets en fonctionnement normal ou accidentel sont susceptibles d'avoir des impacts sur le milieu naturel. La qualité de ces rejets est insuffisamment décrite et leur surveillance, ainsi que celle des eaux souterraines sont à détailler.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

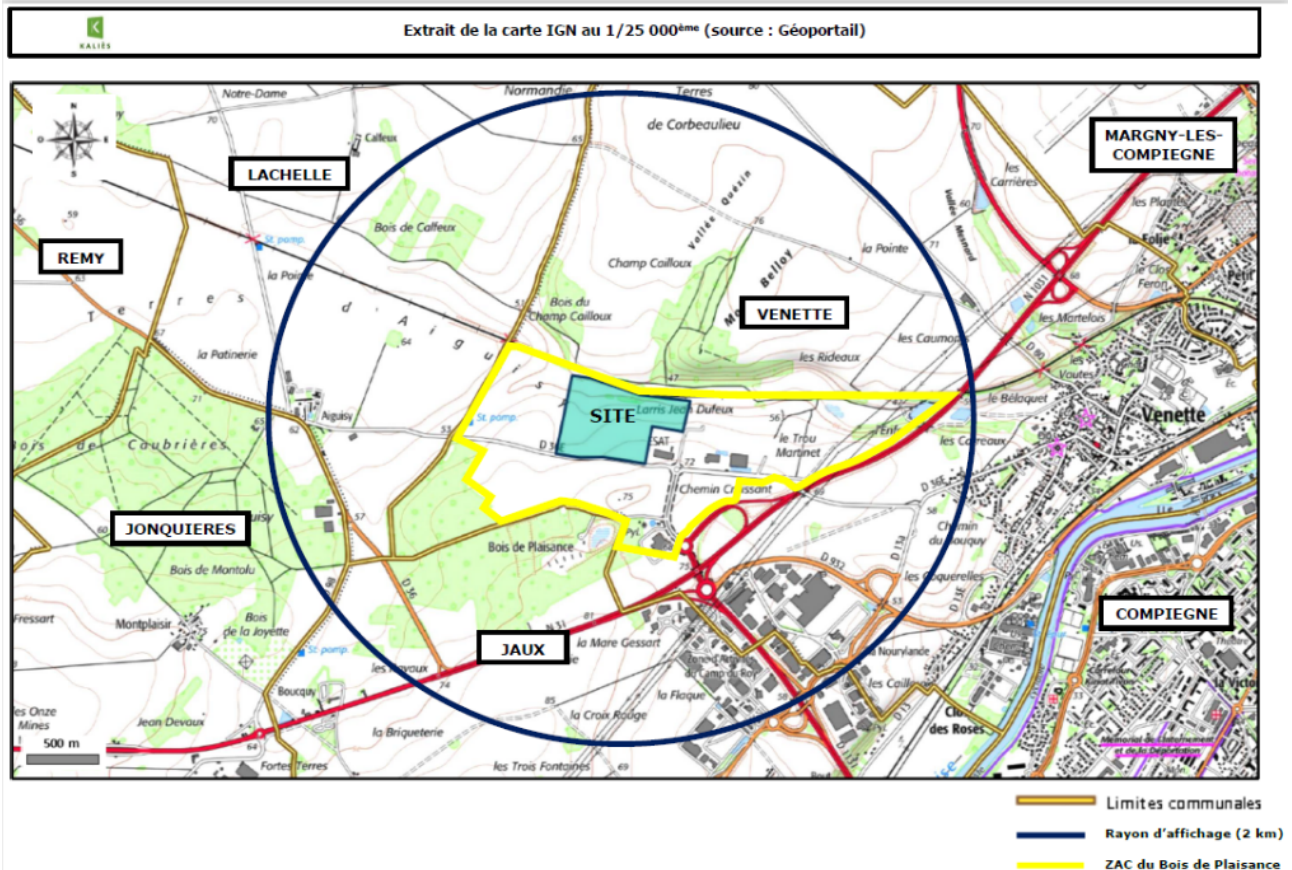
¹ La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

Avis détaillé

I. Présentation du projet d'usine de fabrication de parfums à Venette

La société CHANEL PARFUMS BEAUTE projette d'exploiter une nouvelle usine de production de parfums dans la zone d'aménagement concertée (ZAC) du Bois de Plaisance, localisée sur la commune de Venette dans le département de l'Oise. Cette ZAC est en partie aménagée et occupée.

Le site du projet est constitué de deux parcelles cadastrales (ZB97 et ZB98) d'environ 17 hectares au total.



Carte de localisation du site et de la ZAC (Source dossier)

Le projet comprendra notamment (résumé non technique page 5) :

- la construction d'un bâtiment principal regroupant le pôle administratif, le pôle fabrication, le pôle conditionnement et le pôle logistique (magasins de stockage), d'une emprise au sol de 31 072 m² (43 168 m² de surface de plancher) ;
- la construction d'un bâtiment annexe de 684 m² regroupant les locaux techniques ;
- l'aménagement de voiries, dont un parking de 300 places réservé aux employés du site (sur 8 460 m²) ;
- des installations de production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques sur 12 070 m² de toiture, pile à hydrogène) ;
- l'aménagement d'un parc paysager d'environ 2 300 arbres.

L'activité comprendra la réception et le stockage de matières premières (éthanol notamment) et des composants permettant de conditionner les parfums (flacons, emballages, etc.), la fabrication des parfums (préparations des concentrés et mélange avec l'éthanol), le conditionnement, puis le stockage et l'expédition des produits finis, réalisés exclusivement par camions.

Le projet vient en substitution des sites de production de Compiègne et de stockage de Le Meux (page 13 et suivantes du résumé non technique de l'étude d'impact).

Le site est exclusivement desservi par mode routier par l'autoroute A1 et la route nationale RN31. La création de ce nouveau site permet la mise en place de bâtiments répondant à des normes environnementales et techniques récentes (cf résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers) notamment en matière de performance énergétique du bâti, de production d'énergie renouvelable in-situ et de résistance à l'incendie.

L'activité relève de l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour les rubriques 1434-1 et 4331 (liquides inflammables), 4001 (installation présentant un grand nombre de substances ou mélanges dangereux), 4510 et 4511 (dangereux pour l'environnement aquatique). Au regard des procédés, produits utilisés et volumes entreposés, il sera répertorié comme site Seveso² seuil-haut au titre de la rubrique 4511.

Le projet est soumis à étude d'impact pour les rubriques n°1 (ICPE Seveso) et n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement sur une surface de plus de 10 hectares ou créant une surface de plancher de plus de 40 000 m²) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Il fait l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, conjointement à une demande de permis de construire. L'étude d'impact et l'étude de dangers sont communes aux deux dossiers reçus pour avis de l'autorité environnementale.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs aux milieux naturels, notamment les risques de pollution des sols et des eaux, aux risques technologiques, à la qualité de l'air et aux émissions de gaz à effet de serre, notamment en lien avec la mobilité et le trafic routier, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

² La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Toutefois, il mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'articulation avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération de la région de Compiègne (ARC) et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'ARC est analysée page 22 et suivantes de l'étude d'impact. Le projet est en zone à urbaniser à vocation d'activités économiques (industrielles) du PLUi, qui permet le projet.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Oise-Aronde est étudiée aux pages 95 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée par la gestion des eaux prévue et l'absence de zone humide dans l'emprise du projet.

L'analyse des impacts cumulés avec d'autres projets connus est limitée à un rayon de 2 km autour du projet (cf. page 153 et suivantes de l'étude d'impact). Cette analyse aurait mérité d'être étendue à un périmètre plus large, notamment au regard de questions de mobilités et déplacements. Toutefois, les éléments recensés sont intégrés de manière satisfaisante.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées aux pages 13 et suivantes de l'étude d'impact.

La reconfiguration du site existant et le choix d'un autre site ont été étudiés. Trois sites ont été envisagés pour l'implantation de la nouvelle usine et comparés entre eux (tableau 3 page 15 de l'étude d'impact).

Le site de Venette a été retenu pour sa proximité du site existant (usine de Compiègne), en dehors de zones à enjeux forts pour l'environnement.

La configuration du site a évolué pour réduire l'emprise au sol.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations sur cette partie.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Milieux naturels (dont Natura 2000)

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La région de Compiègne est concernée par de nombreux enjeux compte-tenu de la présence de boisements majeurs, de vallées et milieux humides occupés par de nombreuses espèces.

Sept sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet, dont deux sites les plus proches à environ 3,5 km : la zone de protection spéciale n°FR2212001 « Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamp » et la zone spéciale de conservation n°FR2200382 « Massif forestier de Compiègne ».

Deux zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont également recensées à proximité. La ZNIEFF n°220014322 « Massif forestier de Compiègne » se superpose aux deux sites Natura 2000 précités. La ZNIEFF n°220013818 « Forêt de Rémy et bois de Pieumelle » est située à environ 3,5 km du site de projet. Les inter-relations avec les boisements les plus proches du site de projet sont à prendre en compte.

En effet, le site abritant un espace boisé classé (PLUi de l'ARC) et étant situé à moins d'un kilomètre de plusieurs boisements, une attention particulière à la faune et à la flore des milieux boisés doit être apportée.

Le site est également en partie concerné par un espace naturel sensible (ENS) du Conseil départemental de l'Oise. Un ENS n'est pas une protection forte, il le devient si le département acquiert les terrains pour assurer cette protection, ce qui n'est pas le cas ici. De plus, cet ENS est fragmenté par des activités humaines et ne présente plus qu'un intérêt en tant que corridor écologique. Cette connexion est d'ailleurs mentionnée par le SCoT et le PLUi de l'ARC. Il convient donc de veiller à ce que le projet permette le passage de la faune d'ouest en est selon l'axe de l'ENS.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des enjeux

Une étude de caractérisation des enjeux faunistique et floristique a été réalisée. Elle pointe notamment l'ensemble des éléments ci-dessus. Des inventaires de terrain ont été réalisés de manière satisfaisante. Ils mettent en évidence plusieurs enjeux locaux (cf. page 37 et suivantes du rapport écologique), dont des espèces protégées (oiseaux et chiroptères). Les mesures d'évitement, réduction et accompagnement proposées pages 64 et suivantes du rapport écologique sont reprises dans l'étude d'impact et répondent bien à l'ensemble des enjeux relevés. L'espace boisé classé est évité, des plantations d'arbres d'essence indigène sont prévues en grand nombre, les travaux se dérouleront à des périodes impactant le moins possible des espèces recensées, les clôtures seront perméables à la petite faune, une bande de cinq mètres de large sera rétrocédée au gestionnaire de la ZAC pour laisser passer la grande faune en bordure nord du site, etc.

Une étude de caractérisation des zones humides a permis de conclure à l'absence de zone humide sur le site.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

➤ Qualité de l'étude d'incidence et prise en compte des sites Natura 2000

Une étude d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est également intégrée au dossier. Les deux sites les plus proches sont peu connectés au site de projet de Venette, et les incidences étudiées sont faibles. Le projet est séparé de ces sites par l'agglomération de Compiègne, la rivière Oise et les infrastructures de transport, ce qui induit des relations écologiques limitées.

Toutefois l'aire d'étude est insuffisante (5 km) et l'analyse devrait être réalisée de manière à tenir compte de l'aire d'évaluation spécifique³ des espèces désignées dans les sept sites Natura 2000 recensés dans un rayon de 20 km autour du projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 par la prise en compte de l'ensemble des sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet et sur lesquels il peut avoir une incidence, en référant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données, en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

➤ Qualité des sols et des eaux

Le site comporte des quantités significatives de produits dangereux (inflammables, toxiques à très toxiques pour les organismes aquatiques...) dont les rejets en fonctionnement normal ou accidentel sont susceptibles d'avoir des impacts sur le milieu naturel. Les conditions de rejets éventuels de ces produits sont insuffisamment décrites dans l'étude d'impact et de dangers. Les conditions de surveillance de ces rejets ne sont pas suffisamment détaillées. La surveillance des eaux souterraines n'est aussi pas abordée.

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter la caractérisation des produits susceptibles d'être rejetés dans les effluents industriels ainsi que les quantités rejetées ;*
- *présenter les conditions de surveillance de ces rejets en sortie de station de pré-traitement à l'intérieur de l'établissement et en sortie de station communale ;*
- *présenter la surveillance des eaux souterraines à mettre en place.*

II.4.2 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est à environ 1,2 km des habitations les plus proches.

³ Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

Il est situé dans une ZAC abritant déjà deux activités relevant des installations classées pour la protection de l'environnement (Plastic Omnium Auto Inergie et Plastic Omnium Inergie centre de recherche, tous deux soumis à autorisation).

Un risque relatif au transport de matières dangereuses est recensé sur la route RN31 au sud du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Le risque technologique généré par le projet est le plus important de la ZAC. Il fait l'objet d'études techniques et de mesures spécifiques présentées dans l'étude d'impact dans les chapitres relatifs à l'eau (récupération et traitement des eaux d'incendie), à l'air (pollution atmosphérique), au bruit et vibrations, aux odeurs notamment. Les éléments plus spécifiques d'évaluation des risques et les mesures afférentes (techniques, technologiques et organisationnelles) sont présentés dans l'étude de dangers.

Les dispositifs de stockage, rétention de fuite, risques d'incendie, lutte contre les pollutions, chauffage, production d'énergie (etc.) sont présentés, ils répondent a priori à la législation en vigueur (murs résistant aux feux de 2h à 4h suivant les sections et activités dans le bâtiment, dispositifs de lutte contre les incendies et accès pompiers).

L'évaluation des risques présentée indique que les effets létaux ou irréversibles étudiés ne sortent pas des terrains d'emprise des installations.

Toutefois le risque de retombées nocives sur les territoires voisins en cas d'incendie ou d'explosion n'est pas étudié.

L'autorité environnementale recommande d'étudier le risque de retombées nocives sur les territoires voisins en cas d'incendie ou d'explosion et de prévoir des mesures de prévention et de gestion appropriées.

Le risque induit par le transport de matières dangereuses vers et depuis le site n'est pas étudié. Certes, les camions ne devraient pas traverser de zones habitées importantes, toutefois ce risque existe et doit être quantifié et les mesures éventuelles à prendre doivent être présentées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier le risque induit par le transport de matières dangereuses vers et depuis le site et de prévoir, le cas échéant, des mesures complémentaires.

II.4.3 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'agglomération de Compiègne bénéficie de dessertes ferrées, fluviales et routières importantes.

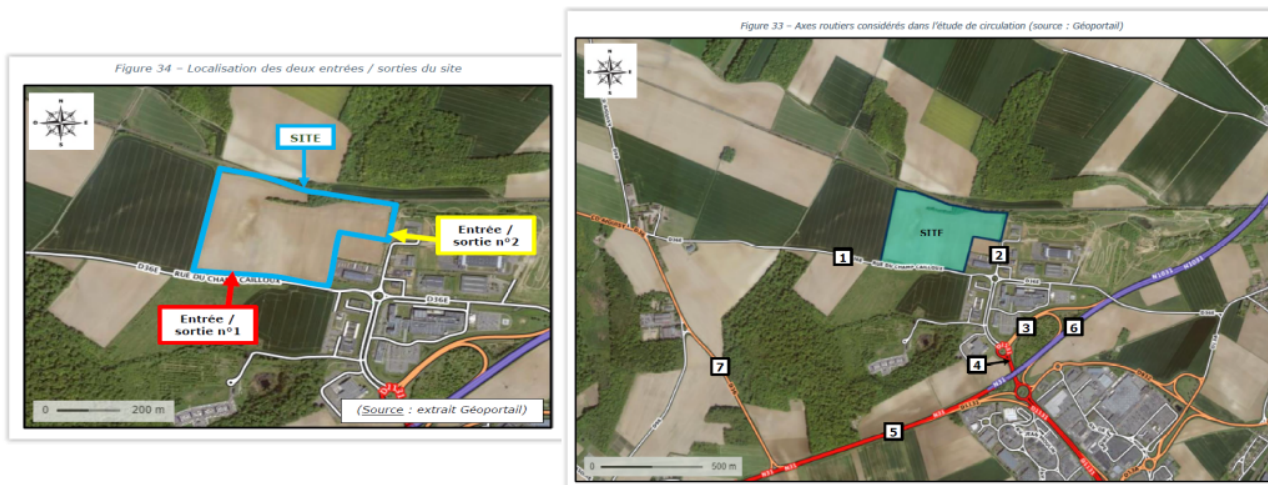
La gare de fret la plus proche est située à Margny-lès-Compiègne en zone habitée. Une autre gare de fret est peu éloignée et située à Longueil-Sainte-Marie et pourrait représenter une alternative partielle au « tout-routier » puisqu'elle est reliée à la ZAC de Venette par les routes RD200 et la RD1131.

La ZAC de Venette n'est desservie que par le mode routier. Deux accès sont possibles, via la RN31 et la RN1031 (sortie ZAC de Jaux-Venette) ou via la RD200 et la RD1131.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Trafic et mode de déplacement

Une étude de trafic routier aux abords de la ZAC a été réalisée. Elle intègre le trafic généré par les autres activités existantes actuellement sur la ZAC. Ces éléments sont présentés aux pages 97 et suivantes de l'étude d'impact (le rapport complet est annexé). Deux accès au site sont prévus pour séparer le flux poids lourds (PL) du flux véhicules légers des employés (VL).



Carte des accès à gauche et des points de comptage à droite (Source : étude d'impact respectivement pages 99 et 98)

En page 107 de l'étude d'impact, la conclusion mentionne que « l'impact du projet sur le trafic routier n'est pas significatif excepté pour les axes routiers suivants :

- la RD36 : 21 % du flux journalier moyen de poids-lourds ;
- la RD36E ouest : 12 % du flux journalier moyen de poids-lourds ;
- l'avenue de la Mare Gessart : 10 % du flux journalier moyen de poids-lourds. »

Cet impact est estimé faible, car « le trafic sera réparti sur l'ensemble de la journée, suivant les horaires de livraison et d'expédition (généralement en décalage avec les horaires de pointe). »

Les impacts sont jugés significatifs pour la part que représente le projet sur les trois axes routiers précités, puis immédiatement minorés sur la globalité du trafic. Il n'y a pas de mesure d'évitement, réduction ou compensation prévue, si ce n'est l'existence des deux accès différenciés.

D'après le dossier, le site sera à l'origine de 300 véhicules légers et 32 camions par jour. À partir des données des pages 104 (carte) et 106 de l'étude d'impact, une estimation permet de conclure que

55 % des poids-lourds et 22 % des véhicules légers du site devraient transiter par l'accès ouest et que 45 % des camions et 88 % des véhicules légers du site devraient transiter par l'est.

Environ 18 camions devraient arriver par l'ouest, sur un trafic actuel d'environ 100 camions sur une route départementale à 1X1 voie, desservant d'autres activités (Compiègne Auto Dépannage, SOCCA matériaux BTP, Ferme équestre d'Aguisy) générant un trafic poids-lourds et engins agricoles non pris en compte. Un aménagement de cette route pourrait être nécessaire, ce qui n'est pas précisé dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de préciser si des travaux routiers seront nécessaires pour l'accès au site par l'ouest et de compléter, le cas échéant, l'analyse des impacts.

Par l'est, le trafic généré devrait atteindre environ 14 camions pour un trafic existant d'environ 190 camions sur des routes à 2X2 voies.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact reprend, page 108, les valeurs de qualité de l'air enregistrées sur les trois dernières années par la station ATMO⁴ Hauts-de-France de Rieux, située à 23 km au sud-ouest du site.

Les paramètres mesurés sur cette station sont : SO₂ (dioxyde de soufre), principalement émis par les procédés industriels, NO (monoxyde d'azote), NO₂ (dioxyde d'azote), représentatif de la pollution engendrée par la circulation automobile (irritant pour les voies respiratoires) et PM10 (poussières en suspension, dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres) représentatives de la circulation automobile et de certaines industries.

L'étude d'impact montre que les objectifs réglementaires de qualité sont respectés au niveau de cette station.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont présentées pages 109 et suivantes de l'étude d'impact. L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation seront principalement liées :

- aux rejets de gaz d'échappement des véhicules transitant sur le site : poids-lourds pour la livraison et l'expédition des produits stockés et véhicules légers du personnel ;
- aux rejets liés à la combustion du gaz naturel des chaudières utilisées en appoint du chauffage des locaux ;
- aux rejets diffus de composés organiques volatils (COV) émis au niveau des événements des cuveries et des ateliers de conditionnement notamment.

La quantité de COV rejetée sur le site est estimée à 16,5 tonnes sur la base des rejets actuels de l'usine de Compiègne. Un plan de gestion des solvants est prévu (page 111 de l'étude d'impact).

Le dossier ne présente pas d'estimation des émissions de CO (monoxyde d'azote) ni de NOx (oxydes d'azote) générées par le projet. Il indique que les émissions générées par les véhicules seront réduites par des mesures de gestion du trafic (limitation de vitesse, consignes d'arrêt des moteurs : page 112 de l'étude d'impact) et que le mix énergétique permettra de réduire l'utilisation des chaudières.

4_ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

Il ne présente pas d'estimation des émissions de gaz à effet de serre (en tonnes CO₂⁵) générés par le projet (étude d'impact page 117).

L'autorité environnementale recommande d'estimer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générés par le projet, dues aussi bien au transport routier de marchandises qu'à celui du personnel.

La ZAC n'étant desservie qu'en mode routier, aucune étude sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier n'a été conduite afin de réduire le trafic routier et ses impacts, pour les véhicules légers comme pour les poids lourds.

Le dossier ne propose pas la mise en œuvre de plan de mobilité d'entreprise, alors que l'article n°51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 stipule que de tels plans sont obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés depuis le 1^{er} janvier 2018. Cette obligation a été renforcée par la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Dans l'objectif de réduire les impacts du projet notamment en termes de polluants atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une réflexion sur le développement de mesures ou de modes alternatifs réduisant le trafic routier, que ce soit pour les véhicules légers ou les poids-lourds et, notamment pour ces derniers, d'étudier des solutions favorisant l'utilisation des infrastructures de transport de marchandises ferroviaire présentes à proximité du site.

Énergie

Le projet prévoit l'installation de 12 000 m² de panneaux photovoltaïques, d'une pile à hydrogène, et d'une isolation thermique haute performance.

La pile à hydrogène permettra d'alimenter les appareils de l'usine, mais également une partie de la flotte de véhicules légers.

Les panneaux photovoltaïques permettront de fournir une partie de l'énergie nécessaire à la fabrication de l'hydrogène à partir d'eau ainsi que les appareils de l'usine.

Les bâtiments seront labellisés à plusieurs titres (bâtiment à énergie positive, Haute Qualité Environnementale, ...), comme cela est mentionné aux pages 11 et suivantes de l'étude d'impact.

L'ensemble de ces éléments est cependant peu détaillé dans l'étude d'impact, même si des éléments très techniques sont joints en annexes (respect de la réglementation thermique des bâtiments RT2012 par exemple). Il n'y a pas de présentation de ce qu'apportent ces labels et de ce que cela induit pour le projet.

Une présentation de l'énergie consommée par poste (chauffage, cantine, eau-chaude, pile à hydrogène, fabrication des parfums, etc) et de l'énergie produite (panneaux photovoltaïques, pile à

⁵ Une tonne équivalent CO₂ représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone.

hydrogène, chaudière, etc) et du bilan final, avec mise en évidence des gains apportés par les labellisations serait précieuse, pour la compréhension du dossier et la valorisation des éléments mis en œuvre par le porteur du projet.

L'autorité environnementale recommande de présenter un bilan des productions et consommations d'énergie par poste mettant en évidence les gains apportés par les dispositifs mis en œuvre (panneaux solaires, labellisations diverses du bâtiment, pile à hydrogène).