



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de la zone d'aménagement
concerté d'Aiguisy
sur la commune de Lachelle (60)
Etude d'impact Novembre 2022**

n°MRAe 2022-6705

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 15 novembre 2022 sur le projet d'une zone d'aménagement concerté sur la commune de Lachelle, dans le département de l'Oise.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 6 décembre 2022 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 20 décembre 2022, Patricia Corrèze-Lénée, présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu 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.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par l'agglomération de la région de Compiègne (ARC) consiste à créer une zone d'aménagement concerté dénommée ZAC d'Aiguisy, d'une superficie d'environ 23 hectares, dans le prolongement de la ZAC du Bois de Plaisance, sur la commune de Lachelle dans l'Oise.

Le projet induit une artificialisation des sols agricoles sans démonstration de la nécessité de créer cette nouvelle zone d'activités via une analyse suffisante des possibilités offertes par les nombreuses disponibilités foncières existantes sur des parcs d'activités existants ou d'éventuelles friches mobilisables sur le territoire intercommunal.

L'étude d'impact doit être complétée d'une quantification des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre générés par le projet, en particulier ceux dûs au trafic routier. Le seul mode de transport est le mode routier sans que le dossier ne présente de recherche de scénario permettant un recours à des modes alternatifs de transport. Le dossier minimise l'impact du projet sur le climat. Les pertes de capacité de stockage de carbone induites par l'artificialisation des sols doivent également être évaluées. L'étude d'impact doit définir des mesures ambitieuses permettant de réduire et compenser les impacts du projet sur le climat.

La démarche d'évaluation environnementale nécessite d'être poursuivie pour justifier d'un projet peu impactant sur l'environnement et la santé.

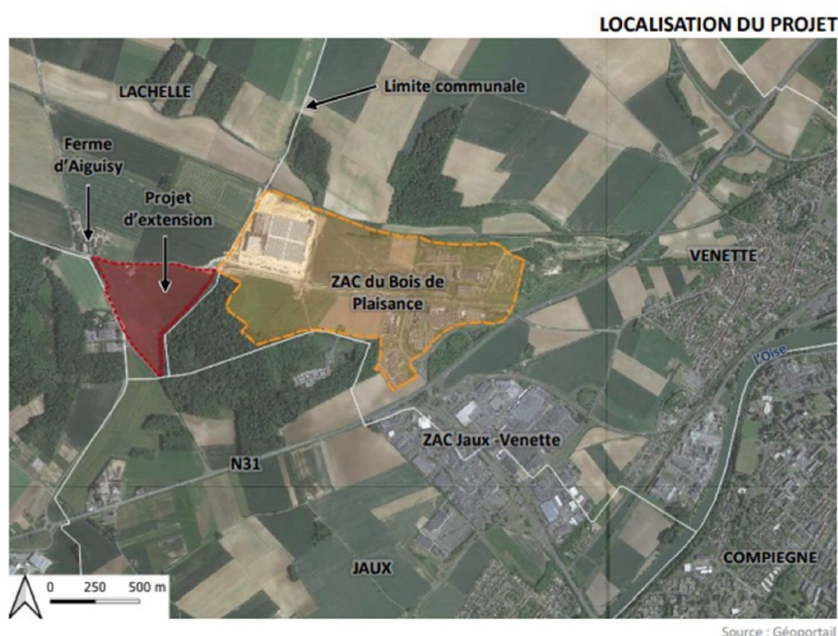
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de création de la zone d'aménagement concerté à Lachelle

L'agglomération de la région de Compiègne (ARC) prévoit l'extension de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Bois de Plaisance, créée en 2004 sur 124 hectares, par l'implantation de la ZAC d'Aiguisy, d'une superficie d'environ 23 hectares, sur la commune de Lachelle, dans l'Oise.

La commune de Lachelle est couverte par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'agglomération de la région de Compiègne approuvé en décembre 2019, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 7 mai 2019¹. Le PLUi a défini une zone d'urbanisation future d'environ 20 hectares sur la commune de Lachelle pour l'extension de la zone d'activités actuelle. Les terrains sont classés en zone d'urbanisation future à vocation économique 1AUE (page 6 rapport de présentation).



*Localisation du site d'implantation du projet (secteur en rouge)
(source : Rapport de présentation page 18)*

Le projet est destiné à l'accueil d'activités économiques dans le prolongement de la ZAC du Bois de Plaisance, à l'ouest, laquelle est presque entièrement commercialisée (deux lots restent disponibles selon page 79 de l'étude d'impact). Le projet prévoit :

- l'amélioration de l'accès ouest de la ZAC du Bois de Plaisance avec la réalisation des accès routiers au site et des cheminements piétonniers et cyclables, dans la continuité des axes existants ou prévus ;
- le « paysagement » du site, la mise en place de continuités vertes, la gestion alternative des eaux pluviales en provenance des emprises publiques (notamment la gestion des eaux pluviales à la parcelle sur les terrains privés, avec débits limités à l'aval).

¹ [avis n° 2019-3353](#)

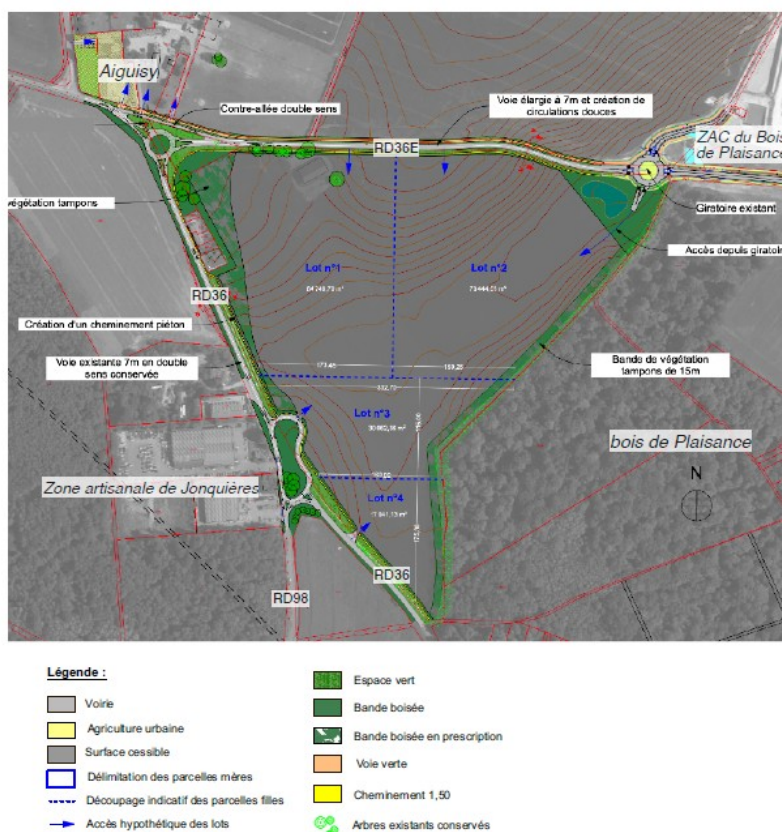
Le projet est entouré :

- au nord par la RD36E ;
- à l'est et au sud-est par la lisière du Bois de Plaisance ;
- au sud-ouest et au Sud par la RD36 ;
- au nord – ouest par le hameau d'Aiguisy et le carrefour RD36-RD36E.

La superficie du projet est de 23 hectares dont 20 hectares zonés 1AUE (zone d'urbanisation future à vocation économique). Environ 3,5 hectares sont en zone agricole A et correspondant à l'emprise des deux accès au projet à créer : giratoires au nord sur la RD36E et au sud (RD36, RD98). Ce type d'aménagement en zone agricole est permis par le règlement du PLUi.

Le projet entraînera l'élargissement des routes départementales pour permettre l'intégration des circulations douces et la desserte par les transports en commun.

Le projet présenté
(septembre 2022)



Plan masse du projet (source : rapport de présentation et résumé non technique)

Le projet prévoit :

- le maintien de bandes arborées présentes dans l'emprise avec création de bande tampon boisée, arbustive, enherbée et de haies (notamment en lisières du bois de Plaisance) ;
- la mise en place de noues.

Ce projet relève d'un avis de l'autorité environnementale, au titre de la rubrique n°39 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, qui soumet les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact 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 à la consommation d'espace et aux émissions de gaz à effets de serre en lien avec les déplacements et l'énergie.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique (pages 7 à 23 de l'étude d'impact) présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Cependant, celui-ci mériterait d'être illustré et notamment complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet. En outre, il ne fait pas l'objet d'un fascicule séparé.

Il sera à actualiser avec les compléments demandés sur l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'illustrer le résumé non technique notamment d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet, de l'actualiser suite aux compléments apportés à l'étude d'impact et, pour une meilleure information du public, de le présenter dans un fascicule séparé.

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

L'analyse de l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal de l'agglomération de la région de Compiègne et du PLUI-H est présentée page 118 à 119 de l'étude d'impact. La ZAC s'inscrit au sein d'une zone à vocation d'activités économiques (industrielle, ter/aire, services, administratif, recherche et développement) 1AUE.

L'articulation du projet avec le SCoT de l'agglomération de la région de Compiègne, approuvé le 15 décembre 2012, est notamment présentée page 102 et 117 de l'étude d'impact. Il est indiqué que le projet de la ZAC de d'Aiguisy s'inscrit dans l'un des sept pôles économiques du SCoT (« Pôle de développement de Jaux-Venehe »).

L'analyse de l'articulation du projet avec les plans et programmes et autres projets connus porte également sur le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie et des cours d'eau côtiers, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Aronde (pages 128 à 129). Le dossier indique que la compatibilité est assurée par la gestion des eaux prévue et l'absence de zone humide dans l'emprise du projet.

De par son antériorité au SDAGE, le PLUi n'intègre pas la disposition 3.2.2 du SDAGE 2022-2027 visant à limiter l'imperméabilisation des sols et à favoriser la gestion à la source des eaux de pluie dans les documents de référence et qui prévoit notamment la planification de la compensation des surfaces nouvellement imperméabilisées à 150 % en milieu urbain et 100 % en milieu rural, idéalement sur le même bassin versant, à l'échelle du territoire couvert par le PLUi. Cependant, cette compensation pourrait être étudiée au vu de l'enjeu sur la consommation d'espace.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la mise en œuvre de la compensation des surfaces imperméabilisées sur le même bassin versant.

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée page 158 de l'étude d'impact. Le dossier mentionne le projet d'implantation d'une nouvelle usine de production de parfums développé par la Société Chanel Parfums Beauté dans la partie centrale du parc d'activités du Bois de Plaisance, qui a fait l'objet de deux avis de la MRAe le 16 juillet 2020 et le 1^{er} juin 2021.

Dans le cadre des effets cumulés, le principal enjeu concerne les émissions de gaz à effet de serre, notamment en lien avec le trafic routier. Le dossier indique avoir intégré les estimations des trafics futurs liés à l'aménagement du parc d'activités d'Aiguisy à celle des flux complémentaires qui seront liés à la desserte de l'entreprise Chanel Parfums Beauté. L'étude des incidences du trafic routier est néanmoins à compléter (cf chap.II.4.2).

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'évaluation environnementale justifie la création de la ZAC d'Aiguisy par une demande économique importante sur le secteur ouest de l'agglomération compiégnoise nécessitant d'étendre la ZAC du Bois de Plaisance (page 6 du rapport de présentation). En complément, ce projet doit répondre au besoin d'améliorer l'accès ouest du parc d'activités existants.

Il est également indiqué que le projet d'extension de la zone d'activités concertée d'Aiguisy répond aux objectifs du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération de la région de Compiègne approuvé le 15 décembre 2012 (étude d'impact page 117). Le projet permet de répondre à la demande de développement d'activités à côté d'axes de transports structurants notamment la RD36E (vers le parc d'activités du Bois de Plaisance et Compiègne) et la RD98 (accès direct à la RN31), selon le résumé non technique et l'étude d'impact page 26 .

Le parc d'activités du Bois de Plaisance, qui accueille aujourd'hui une vingtaine d'entreprises, est identifié comme un site majeur et attractif pour le développement économique de l'agglomération.

L'étude d'impact indique, page 26, que « sous réserve des options finales qui seront prises par les entrepreneurs, il apparaît qu'à ce jour quatre établissements sont susceptibles de s'implanter sur le site d'Aiguisy, dans des domaines d'activité diversifiés : activité de logistique, activité industrielle, production agroalimentaire ». Néanmoins, l'étude n'apporte pas d'éléments justifiant d'un besoin avéré d'une nouvelle ZAC sur ce secteur.

Le dossier propose une analyse des disponibilités foncières existantes de parcs d'activités du territoire intercommunal. L'étude d'impact pages 77 et 79 précise que la communauté d'agglomération de Compiègne comptait 20 zones d'activités à vocation économique fin 2021, représentant une surface totale de 863 hectares, dont 660 hectares disponibles (76,47 % de la surface totale).

Le projet d'extension de la ZAC existante est justifié page 26 de l'étude d'impact par la demande importante en foncier économique qui s'exprime dans le secteur ouest de l'agglomération de Compiègne. Le dossier indique une consommation de 7,3 hectares de foncier en moyenne annuelle depuis 2003 à l'échelle de l'agglomération, et que sur le parc d'activités du Bois de Plaisance, il reste deux lots disponibles pour une surface de 6,54 hectares. Le dossier considère page 79 que « le bilan fait apparaître l'intérêt de maintenir des disponibilités foncières capables de supporter un niveau de commercialisation au moins égal, voire supérieur pour que le territoire soit capable de maintenir le niveau d'emploi ». Cette conclusion suite au bilan interroge car en reprenant l'analyse des disponibilités sur la zone présentée (cf tableau page 79 de l'étude d'impact), des réserves foncières à l'échelle de l'agglomération seraient d'ores et déjà disponibles pour plusieurs dizaines d'années avec la consommation foncière annuelle. Le dossier ne justifie pas que les activités nouvelles attendues ne pourraient pas être accueillies dans les disponibilités actuelles sur les zones d'activité économique existantes.

Par ailleurs, aucune analyse des friches disponibles sur le territoire intercommunal pouvant répondre aux besoins d'installations de nouvelles activités n'est présentée.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que les besoins en foncier au titre des activités économiques projetées répondent à des besoins avérés pour le territoire, notamment au regard d'une analyse des possibilités ouvertes par les disponibilités foncières existantes sur les parcs d'activités et des potentialités de friches mobilisables sur le territoire intercommunal.

Le projet présente trois « scénarios » d'aménagement de la ZAC qui se différencient essentiellement par la taille des parcelles (modulable toutefois en fonction de la commercialisation ultérieure), l'orientation de l'axe de desserte interne et les modalités de raccordement à la voirie extérieure. C'est le scénario 2 qui est retenu, avec des modifications concernant le schéma d'aménagement (voir les pages 27 à 33 de l'étude d'impact).

Ces « scénarios » relèvent plus de variantes d'aménagement que de scénarios permettant de comparer les impacts environnementaux de différentes solutions pour répondre au besoin exprimé et de retenir le projet de moindre impact au regard des enjeux environnementaux en présence. Ainsi, le projet n'est desservi que par mode routier, ce qui génère des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, qu'il faut étudier et prendre en compte dans la justification du projet (cf II-4-2).

L'autorité environnementale recommande d'étudier des scénarios alternatifs permettant de retenir un projet répondant aux besoins présentant le moins d'impacts environnementaux possibles, notamment en matière de transport.

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 Consommation d'espace

Le projet s'implantera sur 23 hectares d'espaces agricoles et naturels.

L'emprise du projet est actuellement principalement cultivée (86 % de la surface). Le reste est occupé par une parcelle devenue une prairie de fauche mésophile², avec un bâtiment agricole et ses abords, une parcelle pâturée, deux maisons d'habitation et leur jardin, un hangar agricole et ses abords, une bande arborée sur la limite nord-ouest de l'emprise du projet.

L'imperméabilisation des sols engendrée par le projet, génère des impacts environnementaux importants, avec notamment une disparition des sols et de leurs capacités de stockage du carbone ainsi qu'une disparition des services écosystémiques³ qu'ils rendent, notamment pour l'environnement et la santé. Ces impacts ne sont pas analysés.

L'évaluation environnementale n'identifie pas de mesure pour réduire et compenser ces impacts. Par exemple des mesures permettant de limiter l'emprise au sol des bâtiments, de développer des espaces verts autour des bâtiments, la végétalisation des toitures, la création de parkings perméables... pourraient être étudiées.

L'évitement de la consommation de terres agricoles n'étant pas mis en œuvre, le dossier présente page 121 et en annexe 4 (document provisoire sur le diagnostic agricole) des éléments sur les mesures envisagées au titre de la compensation agricole. L'étude de compensation agricole s'inscrit dans une logique de répondre aux enjeux économiques agricoles et ne répond aux mesures attendues dans le cadre d'une étude d'impact sur l'environnement, à savoir en premier lieu l'évitement puis la réduction et la compensation des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Dans son avis du 07 mai 2019 portant sur l'élaboration du PLUi de l'agglomération de la région de Compiègne la mission régionale d'autorité environnementale avait déjà formulé des recommandations sur la démonstration des besoins fonciers pour le développement des activités. L'autorité environnementale constate qu'il n'y a pas de démonstration plus aboutie présentée par l'ARC à l'échelle du projet.

L'autorité environnementale recommande :

- *de rechercher au maximum l'évitement puis la réduction de la consommation d'espace ;*
- *à défaut, de définir les mesures permettant de limiter l'impact de l'artificialisation des sols.*

²formations végétales herbacées installées sur des sols relativement fertiles et bien drainés

³- Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

II.4.2 Climat et qualité de l'air

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par un plan climat, énergie territorial (approuvé en 2016 par l'agglomération de la région de Compiègne⁴), aussi dénommé PCAET dans les documents, qui prévoit une action d'incitation à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique (page 54 de l'étude d'impact). Il est indiqué dans le dossier que « que par le passé, ce territoire a été soumis à des aléas climatiques et catastrophes naturelles et que l'agglomération est particulièrement sensible aux inondations » (page 11 de l'EI).

La mobilité et les voies de déplacements sont traitées pages 85 à 93 et pages 131 et suivantes.

Le site d'implantation du projet est desservi par le réseau routier suivant :

- à moins d'un kilomètre au sud, la RN31 (E46), axe de grande liaison interrégionale qui relie Rouen et Reims et qui permet d'ouvrir le bassin compiégnois sur le sud de la Picardie, la Normandie, l'est de la France et l'Allemagne ;
- dans le prolongement de la RN31, la RD1131 franchit l'Oise et relie le secteur du Bois de Plaisance au sud de l'agglomération Compiégnoise ;
- la RN31 permet de relier l'autoroute A1 (« autoroute du nord ») distante d'environ cinq kilomètres à l'ouest ;
- immédiatement au nord de l'emprise du projet, la RD36E traverse la ZAC du Bois de Plaisance dans le sens est - ouest et constitue son axe structurant. Elle relie Venette et Remy et rejoint la RD36 qui forme la bordure ouest du projet. La RD36 relie Remy à la RN31.

Concernant les transports en commun, le parc d'activités de Bois de Plaisance (mitoyen à la zone projet) est à une distance d'un kilomètre de l'arrêt de bus le plus proche (desservi par deux lignes de bus). Il y passe un bus toutes les heures de 7 heures à 21 heures.

Le projet est éloigné des lignes périurbaines, les arrêts les plus proches étant situés à Jonquières - Varanval (2,5 kilomètres) et au nord de Jaux (« Val Adam » à quatre kilomètres).

Les gares ou haltes ferroviaires les plus proches sont situées à Compiègne (à cinq kilomètres pour le trafic de voyageur et le fret) et à Remy (à quatre kilomètres pour les voyageurs uniquement). Le TER Amiens-Montdidier-Compiègne assure 13 allers-retours en semaine desservant la gare de Compiègne et cinq allers-retours desservant la gare de Rémy.

La réalisation de la zone d'aménagement concerté d'Aiguisy générera un surplus de trafic routier, source de nuisances atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre qui se cumulera le cas échéant avec les activités existantes et en projet à proximité de la zone de projet.

L'artificialisation de sols agricoles engendrera également une perte de capacité de stockage de carbone (et déstockage de carbone pour la partie en prairie).

⁴ <https://www.cerdd.org/index.php/Parcours-thematiques/Changement-climatique/Initiatives-changement-climatique/Compiegnois-les-etudes-de-prefiguration-du-COTRI>

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Trafic

Une étude de circulation a été réalisée en 2022 pour étudier les conditions de trafic sur le secteur en état actuel (comptage directionnel et comptage automatique) et évaluer l'impact du projet sur la circulation (page 85 de l'étude d'impact).

La zone de projet est concernée par un flux de circulation important (pages 88 à 89 de l'étude d'impact).

L'étude de trafic fait état d'un flux légèrement supérieur à 11 000 véhicules par jour dans chaque sens de circulation sur la section A1 - RD98 et d'environ 13 000 véhicules par jour dans chaque sens de circulation entre la RD98 et l'échangeur RN31 - RD1131.

L'étude de trafic montre qu'à proximité de la ZAC du Bois de Plaisance, quelques ralentissements chroniques sont observables :

- à l'heure de pointe du matin, sur la RN1031, dans le sens est - ouest. Ces difficultés ont pour origine le passage de la RN1031 de deux voies à une voie en amont de la bretelle de sortie vers le giratoire avec la RD1131 ;
- à l'heure de pointe du soir, sur la RD1131, dans le sens sud - nord, au sud du giratoire au sud de la RN31. Ces difficultés ont pour origine la forte densité commerciale à cet endroit (centre commercial Jaux-Veneje) et l'itinéraire depuis le sud-ouest de Compiègne vers la RN31 nord. À l'heure de pointe du soir, sur la RD1131, dans le sens sud - nord, au sud du giratoire au sud de la RN31. Ces difficultés ont également pour origine la forte densité commerciale.

Une étude de la circulation future suite à l'aménagement de la ZAC d'Aiguisy et ses voies d'accès est présentée (pages 132 et suivantes de l'étude d'impact). Sur la base de ratios de trafics semblables à ceux utilisés lors de l'étude réalisée pour la ZAC du Bois de Plaisance en 2018, environ 100 à 150 unités de véhicules particuliers (UVP⁵) par heure sont estimés en plus, dans les deux sens de circulation, aux périodes de pointe du matin ou du soir.

L'achèvement du développement de la partie est de la ZAC du Bois de Plaisance générera un trafic additionnel. Au total, les flux supplémentaires induits par la ZAC d'Aiguisy et le développement complet de la ZAC du Bois de Plaisance seront, aux périodes de pointe du matin et du soir, de l'ordre de +400 à +600 UVP /heure dans les deux sens de circulation .

Concernant les transports en commun par bus, l'étude d'impact indique (page 137) que la ligne de transport sera prolongée afin d'assurer la desserte des nouvelles entreprises qui s'implanteront sur le site et qu'un nouvel arrêt de bus sera prévu au nord de la ZAC, sur la RD36E, en lien avec les itinéraires piétons. La ligne pourrait être prolongée en fonction de sa fréquentation. L'étude d'impact ne précise pas si ces dispositions relèvent de pistes en cours de réflexion ou si elles ont fait l'objet d'engagements par les parties prenantes.

5-UVP : Unité de véhicule particulier, définie comme suit : 1 véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP ; 1 poids lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP ; 1 cycle = 0,3 UVP (exceptionnellement entre 0,2 et 0,5) (voir page 132 de l'étude d'impact)

Il conviendrait de mener une étude plus détaillée en amont afin d'évaluer les besoins des usagers des zones d'activités existantes et des usagers du futur parc. En outre, il convient de s'assurer de l'accord futur de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur la potentielle réalisation d'arrêts de bus.

Dans le cadre de l'étude d'impact, un travail aurait pu être réalisé de collecte des données concernant le recours au transport alternatif au véhicule individuel pour la ZAC existante du Bois de Plaisance et d'analyse de ces données pour caractériser plus finement les besoins en matière de solutions alternatives à la voiture.

L'autorité environnementale recommande :

- *de mener une réflexion afin d'évaluer les besoins des usagers des zones d'activités existantes et d'estimer les besoins des usagers du futur parc en transports en commun et en solutions de déplacement alternatives à la voiture. Cette réflexion pourra s'appuyer sur une capitalisation des données de la ZAC existante ;*
- *de promouvoir avec les intercommunalités la mise œuvre d'un plan de mobilité pour une accessibilité aux zones d'activités moins impactante.*

Concernant le stationnement, l'étude d'impact renvoie aux dispositions du règlement de la zone 1AUE du PLUi, qui fixent des seuils par typologie d'activité et par mètre carré de surface de plancher (page 329 du fichier informatique de l'étude d'impact). Pour les établissements industriels, il est rappelé que le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires doit également être prévu. Il est important que les différentes activités disposent des capacités de stationnement pour les poids lourds suffisantes permettant d'éviter les stationnements sauvages à proximité.

L'autorité environnementale recommande de préciser les dispositions retenues pour le stationnement des poids lourds,

Émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

L'étude d'impact indique que le réseau des stations de mesures gérées par ATMO Hauts-de-France ne permet pas de disposer d'éléments précis à l'échelle de l'agglomération de Compiègne (les stations de mesures implantées à Rieux, Nogent-sur-Oise et Creil sont éloignées d'au moins 25 kilomètres). Le dossier considère que ces stations sont trop éloignées pour être représentatives de la zone de projet et que leurs résultats ne peuvent être extrapolés à la situation rencontrée sur le site d'étude. L'étude d'impact indique page 98 que les mesures de la station de Rieux - la plus proche et située dans un environnement assez comparable (proximité industrielle) ne mettent pas en évidence de dépassements des seuils réglementaires sur les 15 dernières années, à l'exception des émissions de poussières PM10, où les valeurs maximales peuvent être ponctuellement dépassées.

Le dossier considère que l'impact du projet sur la pollution atmosphérique sera modéré (page 140). Les émissions de polluants atmosphériques induites par le trafic routier ne sont ni quantifiées ni modélisées au niveau local. L'analyse est qualitative, en considérant le projet comme marginal par rapport à la situation existante.

Le dossier traite de manière très générale les effets du projet sur le climat (page 141), en considérant que le projet n'est pas de nature à avoir une incidence significative sur le climat et de ce fait, aucune mesure particulière n'est envisagée, en dehors d'une communication vis-à-vis du personnel qui pourrait « utilement être mise en place à l'échelle de chaque entreprise pour les inciter à utiliser des modes de transport moins émetteur de GES » (covoiturage, vélo, transport en commun).

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R. 122-5 du code de l'environnement). Le caractère global du changement climatique ne doit pas empêcher la recherche de mesures concrètes permettant d'inscrire chaque projet dans la trajectoire de la neutralité carbone pour 2050.

Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols va diminuer les capacités de stockage de carbone, qui ne sont pas étudiées.

L'évaluation environnementale doit permettre de quantifier, réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique. Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique⁶.

Il est souhaitable de poursuivre les réflexions, par exemple de localisation, permettant le recours à des modes alternatifs au mode routier pour les transports des personnes et des marchandises, source d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande

- *de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant du site, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement, ainsi que les émissions liées à la construction et au fonctionnement des bâtiments du site, notamment aux consommations énergétiques ;*
- *d'estimer les flux de carbone émis par le changement d'usage des sols ainsi que les pertes de stockage de carbone ;*
- *au vu des résultats, de définir des mesures permettant de les réduire et de les compenser.*

Adaptation au changement climatique

Concernant l'adaptation aux effets du changement climatique, le projet n'est pas en zone inondable de la rivière Oise mais le site du projet et ses abords sont potentiellement concernés par les risques liés aux ruissellements et coulées de boues (page 42 de l'EI). Le projet est susceptible d'aggraver le risque d'inondation par l'imperméabilisation qu'il génère. Pour la gestion des eaux pluviales, il sera imposé une gestion des eaux pluviales à la parcelle, avec des ouvrages d'infiltration dimensionnés pour une pluie de retour de 20 ans. Le changement climatique entraînant des événements pluvieux plus fréquents et plus intenses, il convient de justifier de la suffisance d'un dimensionnement des ouvrages.

⁶ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

L'autorité environnementale recommande de justifier qu'un dimensionnement des ouvrages d'infiltration des eaux pluviales pour une pluie de retour de 20 ans est suffisant dans le contexte du changement climatique et, au vu de l'enjeu, de ne pas aggraver les impacts de l'imperméabilisation des sols engendrés par le projet pour les secteurs en aval hydraulique.

Énergies renouvelables

Le dossier indique, page 142 de l'étude d'impact, qu'une étude a été réalisée en juin 2022 sur le potentiel d'utilisation des énergies renouvelables. (étude en annexe 7, page 355 et suivantes).

L'étude compare différentes solutions énergétiques (énergie solaire, aérothermie (pompes à chaleur), biométhane, bois énergie, géothermie, réseau de chaleur, boucle d'eau tempérée) et in fine, le dossier indique que chaque acquéreur devra prendre en compte la conception énergétique de ses futurs bâtiments et/ou recourir à des énergies renouvelables, dans le respect de la réglementation générale en vigueur et en cohérence avec les orientations en vigueur à l'échelle locale, en faisant référence au plan climat énergie territorial, lequel est ancien et sera repris dans le PCAET en cours d'élaboration.

Aucun engagement précis n'est pris pour le développement d'énergies renouvelables sur le site.

L'autorité environnementale relève que la pose de panneaux photovoltaïques notamment sur les toitures et en ombrières sur les parkings, pourrait être envisagée dans le respect des articles 47 de la loi n°2019-1147 s'appliquant depuis le 9 novembre 2019 et 101 de la loi n°2021-1104 s'appliquant à partir du 1^{er} juillet 2023. Les émissions de gaz à effet de serre évitées grâce ces installations photovoltaïques pourraient compenser en partie les émissions totales de gaz à effet de serre générées par le projet.

Un taux minimal de production d'énergie renouvelable par rapport aux besoins pourrait être prévu au règlement de la ZAC.

Pour ce qui concerne les bâtiments, il est mentionné notamment que le « Contrat d'Objectif territorial pour l'amplification de la Troisième Révolution Industrielle » (COTRI) passé avec la Région et l'ADEME comprend entre autre le thème de la performance énergétique et écologique du bâtiment, mais cela ne paraît pas se traduire dans des préconisations concrètes pour ce type de projet. Cette démarche pourrait être reprise en ce sens.

L'autorité environnementale recommande :

- de proposer, voire d'imposer, un taux minimal de production d'énergie renouvelable aux entreprises qui s'installeront sur le site;*
- d'approfondir les réflexions qui ont été engagées à l'échelle de l'agglomération dans le COTRI pour définir des préconisations en matière de performance énergétique et environnementale des bâtiments.*