



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délibéré
Installation d'une plateforme logistique, société GCA Logistics
Le Havre sur la commune de Lillebonne (76)

N° MRAe n° 2024-5438

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet d'installation d'une plateforme logistique sur la commune de Lillebonne, menée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie (Dreal) pour le compte du préfet de la Seine Maritime, l'autorité environnementale a été saisie le 18 juin 2024 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et les recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 8 août 2024 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale.

Cet avis est émis collégialement par l'ensemble des membres délibérants présents : Noël JOUTEUR, Olivier MAQUAIRE et Arnaud ZIMMERMANN.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégialement le 27 avril 2023¹, chacun des membres 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 le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé 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 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 améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) :

<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-mrae-de-la-region-normandie-a53.html>

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2024-5438 en date du 8 août 2024

Installation d'une plateforme logistique, société GCA logistics Le Havre sur la commune de Lillebonne (76)

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet, porté par la société GCA Logistics Le Havre, vise la construction d'une plateforme logistique comprenant notamment un entrepôt de stockage accueillant des matières combustibles et dangereuses, sur la commune de Lillebonne (76). L'activité de la société consiste à réceptionner, stocker et réexpédier divers produits (produits de grande consommation, liquides, produits toxiques, etc.).

Le projet prévoit, sur une emprise d'environ 11,6 ha, la construction d'un entrepôt d'une hauteur de 13,6 mètres (m) constitué de six cellules de stockage d'environ 3 500 m² chacune, auxquelles sont annexés les quais d'expédition et de livraison des marchandises, un atelier d'enfûtage (conditionnement des produits) ainsi que des locaux techniques et administratifs. Il comprend également une zone de stationnement poids-lourds d'une capacité de dix citernes de matières inflammables, une zone de stockage de conteneurs maritimes de six îlots sur rétention et un appontement sur la Seine pour le chargement / déchargement des conteneurs.

Chaque type de produit sera réparti, selon le risque identifié, soit dans une cellule dite « combustibles », soit dans une cellule « inflammables » de l'entrepôt.

Le maître d'ouvrage prévoit de stocker jusqu'à 566 tonnes de matières classées dangereuses pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 1, et jusqu'à 1 166 tonnes de matières dangereuses pour l'environnement aquatique de catégorie 2 chronique. À ce titre, le projet de plateforme logistique relève du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à la réglementation dite Seveso seuil haut².

L'accès au site clôturé est complété par un accès de secours au nord-ouest du site. Une voirie lourde permettra l'accès aux aires de chargement et de déchargement des poids-lourds.

La durée des travaux est prévue sur une période de 14 mois.



Localisation du projet (Source : étude d'impact page 27)

² Nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention.

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures d'autorisation

Le projet est soumis notamment au régime d'autorisation au titre de plusieurs rubriques de la nomenclature des ICPE en application de l'article R. 511-19 du code de l'environnement, dont les deux rubriques 4510 et 4511 relevant du classement Seveso seuil haut.

Il est également soumis notamment à autorisation au titre des deux rubriques 3.2.2.0³ et 4.1.2.0⁴ de la nomenclature « loi sur l'eau » en application de l'article R. 214-1 du code de l'environnement.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire.

Évaluation environnementale

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le porteur de projet, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'autorité environnementale ainsi que les collectivités et groupements sollicités disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et est distinct de la décision d'autorisation.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'étude d'impact ainsi que la réponse du porteur de projet à l'avis de l'autorité environnementale et les avis mentionnés à l'article R. 122-7 sont insérés dans les dossiers soumis à la consultation du public.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000⁵ susceptibles d'être impactés est également requise en application

3 « Installations, ouvrages, remblais dans lit majeur d'un cours d'eau ».

4 « Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu ».

5 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

des dispositions prévues au 3° de l'article R. 414-19.I du code de l'environnement, quand bien même il n'existe pas de site Natura 2000 sur le lieu même du projet.

1.3 Contexte environnemental du projet

Situé à cinq kilomètres (km) au sud-ouest du centre ville de Lillebonne, l'implantation du projet est prévue en bord de Seine, dans la zone industrielle de port Jérôme sur une emprise classée par le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune en zone UI à vocation industrielle, tertiaire, artisanale et commerciale.

L'accès au site s'effectue par la route dite « industrielle et portuaire de Radicatel » au nord reliant l'autoroute A29 et par la Seine (fret fluvio-maritime). Dans un rayon de 3 km, sont recensées six ICPE Seveso seuil haut, dont celle du site voisin de Tereos au nord, et deux ICPE seuil bas. Il s'inscrit dans le périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la zone industrielle de Port-Jérôme. Plusieurs canalisations de gaz ou d'hydrocarbures sont présentes à proximité immédiate du site et font l'objet de servitudes (distance de 10 m de part et d'autre de la canalisation à respecter pour toute nouvelle implantation).

En majorité identifiée comme terre agricole, la parcelle visée par ce projet se situe à environ 1,1 km au nord du périmètre du parc naturel régional (PNR) des Boucles de la Seine normande et à environ 500 m du site Natura 2000 « Marais Vernier, Risle Maritime », zone spéciale de conservation référencée FR2300122⁶. Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique⁷ (Znieff) de type I sont présentes à proximité du site : l'une immédiatement à l'est, la Znieff « Estuaire du commerce » (230031127) et l'autre au sud, séparée par la Seine et donc à environ 500 m, la Znieff « Le marais alluvial de Quillebeuf sur Seine » (230030723).

Deux zones humides ont été recensées au nord-ouest du secteur du projet, sur une surface totale de 8 200 m² (respectivement d'environ 5 335 m² et 2 822 m², p. 115 de l'EI) ainsi qu'une roselière de 1 500 m² dans sa partie est (p. 116 de l'EI).

Les habitations les plus proches se situent à environ 1,4 km du terrain d'implantation, sur la commune de Quillebeuf-sur-Seine de l'autre côté de la Seine.

Le site est localisé en dehors de tout site classé ou inscrit, et en dehors de tout périmètre de protection d'un captage d'eau potable.

Le terrain d'implantation du projet est concerné par le risque d'inondation (plan de prévention du risque d'inondation - PPRI - en cours d'élaboration).

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, de sa localisation, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les enjeux environnementaux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- la biodiversité ;
- la santé humaine et le climat.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le

⁶ D'après l'étude d'impact (p. 75), la limite de ce site se trouve à environ 3 km au sud du projet, alors que comme l'indique la vue aérienne reproduit dans le dossier, son périmètre commence immédiatement sur la rive opposée au secteur du projet.

⁷ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier qui a été transmis à l'autorité environnementale se compose notamment des éléments suivants :

- l'étude d'impact, son résumé non technique et ses annexes ;
- Une étude de danger et son résumé technique.

L'étude d'impact contient l'ensemble des éléments attendus. Toutefois, elle ne permet pas d'appréhender clairement les impacts du projet en phase chantier (notamment en ce qui concerne les habitats naturels détruits) et en phase d'exploitation. Les mesures de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) ne sont pas qualifiées en tant que telles (pas de distinction entre évitement et réduction notamment), à l'exception de celles prévues pour les zones humides (p. 145 de l'EI).

Le dossier justifie le choix de localisation du projet par la facilité d'accès aux grandes voies de communication, dont la Seine, et indique que le maître d'ouvrage « ne peut envisager de solutions de substitution autres que déplacer [son] projet sur un autre terrain de la même zone géographique » (p. 277 de l'EI). Pour l'autorité environnementale, au-delà du respect de l'obligation prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement d'examiner plusieurs solutions alternatives et de les comparer au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine, la recherche d'autres secteurs d'implantation envisageables ou l'analyse de plusieurs variantes d'aménagement du projet sur le site auraient dû permettre de mieux justifier les choix retenus notamment compte tenu des zones humides présentes.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des solutions de substitution envisageables en ce qui concerne le choix du site d'implantation et, à défaut, la configuration de l'aménagement de ce site, ainsi qu'une comparaison de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine permettant de mieux justifier les choix retenus à cet égard.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, telles que précisées dans le paragraphe 1.3 du présent avis.

3.1 La biodiversité

Les inventaires faune-flore ont été réalisés de septembre 2019 à juillet 2020 (annexe 8 de l'EI, p. 193). Ces inventaires ont permis de recenser sept habitats naturels (fossés, friches herbacées, roselières, fourrés arbustifs et arborés et alignements d'arbres), sur une surface totale d'environ 2,4 ha. Aucun de ces habitats n'est identifié comme d'intérêt patrimonial ou communautaire, mais ils sont reconnus comme susceptibles d'être favorables à la reproduction de l'avifaune et à la présence d'espèces entomofaunistiques remarquables. Les niveaux d'enjeu associés sont qualifiés de faible à modéré.

S'agissant de la flore, sur les 97 espèces recensées, quatre espèces floristiques d'intérêt patrimonial sont référencées (l'Orpin blanc, l'Aristolochie clématite, la Gesse des bois et le Lotier à feuilles ténues).

En ce qui concerne l'avifaune, 42 espèces ont été contactées dont 35 durant la période de reproduction, parmi lesquelles figurent six espèces protégées : le Bruant jaune, le Gobemouche gris, la Linotte mélodieuse, le Phragmite des joncs, le Rossignol philomèle et le Verdier d'Europe.

Trois espèces de chiroptères, sur les 21 connues en Normandie (toutes protégées), ont été contactées en bordure du boisement de feuillus au sud-est du site, et au sud-ouest le long de l'alignement d'arbres : la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl et la Pipistrelle de Nathusius.

Pour l'ensemble des espèces (flore et faune) précitées, le niveau d'enjeu associé est qualifié de modéré.

Pour l'autorité environnementale, les périodes, durées et méthodes des inventaires réalisés sont insuffisantes pour rendre compte de manière satisfaisante de l'état initial pour certaines espèces, notamment en ce qui concerne les amphibiens, les reptiles et les chiroptères, ainsi que l'avifaune non nicheuse.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'état initial de la biodiversité par des données plus représentatives concernant notamment les amphibiens, les reptiles, les chiroptères et l'avifaune non nicheuse.

Plusieurs habitats existant sur le site seront détruits en raison de l'artificialisation quasi-complète des sols. Cependant, aucune description exacte ou de cartographie lisible ne permet d'identifier dans l'étude d'impact les surfaces détruites et les habitats maintenus. La seule carte disponible (figure 66, p. 145), outre son absence de légende et son caractère peu lisible, ne concerne que les zones humides.

L'autorité environnementale recommande de compléter et de rendre plus accessible la carte des habitats naturels préservés et ceux qui seront détruits.

Les principales mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité et les habitats naturels prévues en phase chantier sont la préservation de la zone humide n° 1 d'une surface de 5 334 m² (p. 145 de l'EI), le respect d'un calendrier d'intervention évitant les périodes sensibles et l'éloignement de la base vie du chantier des zones sensibles. Les impacts résiduels après mise en œuvre de ces mesures sont qualifiés de faibles, hormis pour les zones humides et les espèces animales invasives pour lesquelles cet impact est estimé modéré. En phase d'exploitation, les mesures prévues sont notamment la création et la gestion différenciée d'espaces verts, l'adaptation de l'éclairage du site et la réduction de la vitesse, et les impacts résiduels sont qualifiés de modérés (EI, p. 236 à 238).

L'autorité environnementale estime que les mesures d'évitement et de réduction, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, ne sont pas assez détaillées et, en tout état de cause, apparaissent insuffisantes pour caractériser l'absence ou le caractère négligeable des impacts résiduels sur la biodiversité et les habitats naturels. Ces impacts sont d'ailleurs qualifiés de modérés pour la phase d'exploitation, sans qu'une évaluation précise en soit présentée ni que des mesures complémentaires, le cas échéant de compensation, soient envisagées. S'agissant des espèces protégées et de leurs habitats, ces mesures devront être définies dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces ou de ces habitats.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences potentielles du projet sur la biodiversité et les habitats naturels compte tenu des compléments apportés à l'analyse de l'état initial. Elle recommande de détailler davantage les caractéristiques et les modalités de mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction prévues en ce qui concerne la biodiversité et ses habitats, et de les compléter ou renforcer pour permettre d'atteindre un niveau d'impact résiduel nul ou négligeable ; à défaut, elle recommande de prévoir des mesures de compensation adaptées à définir, en ce qui concerne les espèces protégées, dans le cadre d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces ou de leurs habitats.

La seule mesure de compensation prévue est liée à la destruction de la zone humide n° 2 (2 822 m²) et de la roselière (1 500 m²), et sera localisée sur le site du « Marais Vernier », à 6 km environ en aval du site, sur la rive opposée. L'étude d'impact présente dans un tableau synthétique une comparaison entre les caractéristiques et les fonctionnalités de la zone humide impactée par le projet et celles du site de compensation (EI, p. 146 et suivantes).

Le terrain de la zone de compensation, d'une surface de 7 500 m² et actuellement occupé par de la monoculture intensive, sera décaissé « pour se rapprocher du toit de la nappe souterraine » (p. 149 de l'EI) afin de retrouver une fonctionnalité équivalente de zone humide. Cependant, l'atteinte attendue de l'objectif d'équivalence écologique est davantage présumée que démontrée sur les différentes fonctionnalités considérées (hydrologiques, biogéochimiques, écologiques). L'approche « simplifiée » telle qu'évoquée par le maître d'ouvrage (p. 148 de l'EI) mériterait d'être développée notamment sur la comparaison des pertes induites par les impacts résiduels (faune-flore, habitats) et des équivalences voire des gains écologiques mesurés pour chaque composante (qualification du type de mesures pour les espèces ciblées, indicateurs de suivi pertinents, calendrier de mise en œuvre et de gestion). Il est précisé que la gestion du site de compensation sera assurée par Haropa Port, sans que soient indiqués le cadre et les conditions dans lesquelles cette gestion s'inscrira. Il est également mentionné qu'elle privilégiera à terme la mise en place d'un pâturage extensif pour permettre la genèse d'une végétation prairiale hygrophile.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'approche « simplifiée » présentée dans l'étude d'impact par une comparaison précise pour chaque composante des pertes générées par le projet et des équivalences voire des gains écologiques attendus sur le site de compensation, en particulier sur le cortège faunistique (destruction d'habitats favorables aux espèces protégées). Elle recommande également de préciser le cadre et les conditions dans lesquelles s'inscrira la gestion par Haropa Port du site de compensation (convention, contexte élargi du site retenu, expériences du gestionnaire en la matière) et le calendrier de mise en œuvre de cette mesure.

Le dossier n'aborde pas dans son analyse les continuités écologiques, ni ne relève d'enjeu au regard de la proximité de la Znieff de type I « Estuaire du commerce » (230031127). L'étude d'impact se limite à analyser succinctement la compatibilité du projet avec le Sraddet⁸ (p. 274 de l'EI). Il conviendrait de compléter cette approche et de s'assurer d'éventuelles connexions entre le site du projet et la Znieff.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les continuités écologiques potentielles entre le terrain d'implantation du projet et, notamment, la Znieff de type I « Estuaire du commerce » située à proximité.

S'agissant de l'appontement sur la Seine, qui sera réalisé sur pieux, le dossier ne présente pas d'analyse de l'état initial ni d'incidences éventuelles de cette intervention sur les milieux aquatiques.

L'autorité environnementale recommande d'analyser l'état initial et l'impact de l'établissement de l'appontement sur les milieux aquatiques, et le cas échéant de décliner la séquence « éviter, réduire ou compenser ».

3.2 La santé humaine et le climat

Les données de 2022 relatives à la qualité de l'air sont issues de la station d'Atmo Normandie⁹ située à Notre-Dame-de-Gravenchon (p. 68 de l'EI). L'analyse aurait dû être complétée par les données des stations environnantes, plus proches (Port-Jérôme-sur-Seine, Quillebeuf-sur-Seine), ainsi que par des mesures *in situ*, compte tenu du trafic routier existant et des entreprises présentes autour du site dont les activités sont source de rejets atmosphériques.

⁸ Prévue par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Sraddet a été adopté par la Région Normandie en 2019 et approuvé par le préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 28 mai 2024. Le Sraddet fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

⁹ Organisme de surveillance et d'analyse de la qualité de l'air à l'échelle régionale.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la qualité de l'air afin d'en préciser l'état initial sur le site du projet.

En matière de risques liés aux polluants (rejets gazeux, pollutions atmosphériques), le dossier précise qu'un système de filtration par charbon actif sera mis en œuvre afin de capter les possibles émissions de vapeurs lors de l'activité d'enfûtage (composés organiques volatils) (p. 191 de l'EI) .

S'agissant de la pollution générée par le trafic routier, les émissions de trafic projetées sont présentées selon deux scénarios : l'un avec le trafic fluvial (celui du projet) et l'autre sans ce trafic (scénario au fil de l'eau, sans le projet) (p. 184 de l'EI). L'étude d'impact conclut que le projet permettra une réduction de 50 % des gaz à effet de serre grâce au trafic fluvial (p.185 de l'EI). Cependant, le dossier ne comporte pas de bilan carbone complet et quantifié du projet dans l'ensemble de ses composantes (chantier et exploitation) et de leur cycle de vie.

L'autorité environnementale recommande de présenter un bilan prévisionnel des émissions de gaz à effet de serre du projet dans l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie, et de définir des mesures de réduction et, le cas échéant, de compensation en conséquence.

Enfin, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets se limite à l'identification d'une seule entreprise (construction d'une chaudière biomasse) et au renvoi à l'étude d'impact qui a été réalisée (p. 275 de l'EI).

L'autorité environnementale recommande de compléter et de développer l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des autres projets existants ou approuvés environnants, notamment sur le trafic et les pollutions induites, la qualité de l'air et les risques technologiques.