



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
portant sur le projet de révision de  
zone d'aménagement concertée Novaparc  
à Beauvais et Tillé (60)**

n°MRAe 2020-4660

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 28 juillet 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de révision de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Novaparc sur les communes de Beauvais et Tillé, dans le département de l'Oise.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Hélène Foucher, MM. Philippe Gratadour, Philippe Ducrocq et Christophe Bacholle.*

*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°400 559 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 le 2 juin 2020 pour avis à la MRAe. En application de l'article R122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.*

*L'ordonnance n° 2020-336 du 25 mars 2020, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, suspend le délai d'instruction de ce dossier depuis le 12 mars 2020 jusqu'à un mois après la fin de la période d'urgence sanitaire.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement ont été consultés par courriels du 15 juin 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 communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui rassemble 53 communes et compte 103 843 habitants, projette l'aménagement d'une zone d'activités économiques, en limite de l'aéroport, sur les communes de Beauvais et Tillé dans le département de l'Oise.

Le projet, d'une superficie de 128,2 hectares, a pour objectif l'accueil d'entreprises industrielles, tertiaires, logistiques, de recherche/développement et de bureaux.

Le projet est prévu en deux phases et devrait s'étaler sur 30 ans. L'aménagement comprendra notamment des opérations de terrassement, de voiries et de construction de bâtiments.

La zone d'activité sera bâtie principalement sur des zones de cultures à proximité de l'aéroport.

Les résultats de l'étude faune/flore et les mesures prévues nécessitent d'être détaillés, pour pouvoir conclure à un impact faible. L'étude des incidences au titre de Natura 2000 doit être complétée. L'autorité environnementale recommande d'étudier la conservation des linéaires de bois susceptibles de constituer des réservoirs de biodiversité.

Compte-tenu de la proximité de l'aéroport, une étude acoustique a été réalisée et des mesures de réduction sont proposées. En revanche, l'impact sonore du projet induit par la génération de trafic routier n'a pas été étudiée. L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact sonore du trafic routier généré par le projet.

Enfin l'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, et d'adopter une stratégie de réduction des gaz à effet de serre avec des objectifs chiffrés.

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 de l'autorité environnementale

### **I. Le projet de projet de révision de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Novaparc à Beauvais et Tillé**

La communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui rassemble 53 communes et compte 103 843 habitants, projette l'aménagement d'une zone d'activités économiques, en limite de l'aéroport, sur les communes de Beauvais et Tillé dans le département de l'Oise.

Le projet, d'une superficie de 128,2 hectares, a pour objectif l'accueil d'entreprises industrielles, tertiaires, logistiques, de recherche/développement et de bureaux.

Le projet est prévu en deux phases et devrait s'étaler sur 30 ans. L'aménagement comprendra notamment des opérations de terrassement, de voiries et de construction de bâtiments.

L'espace se divise entre :

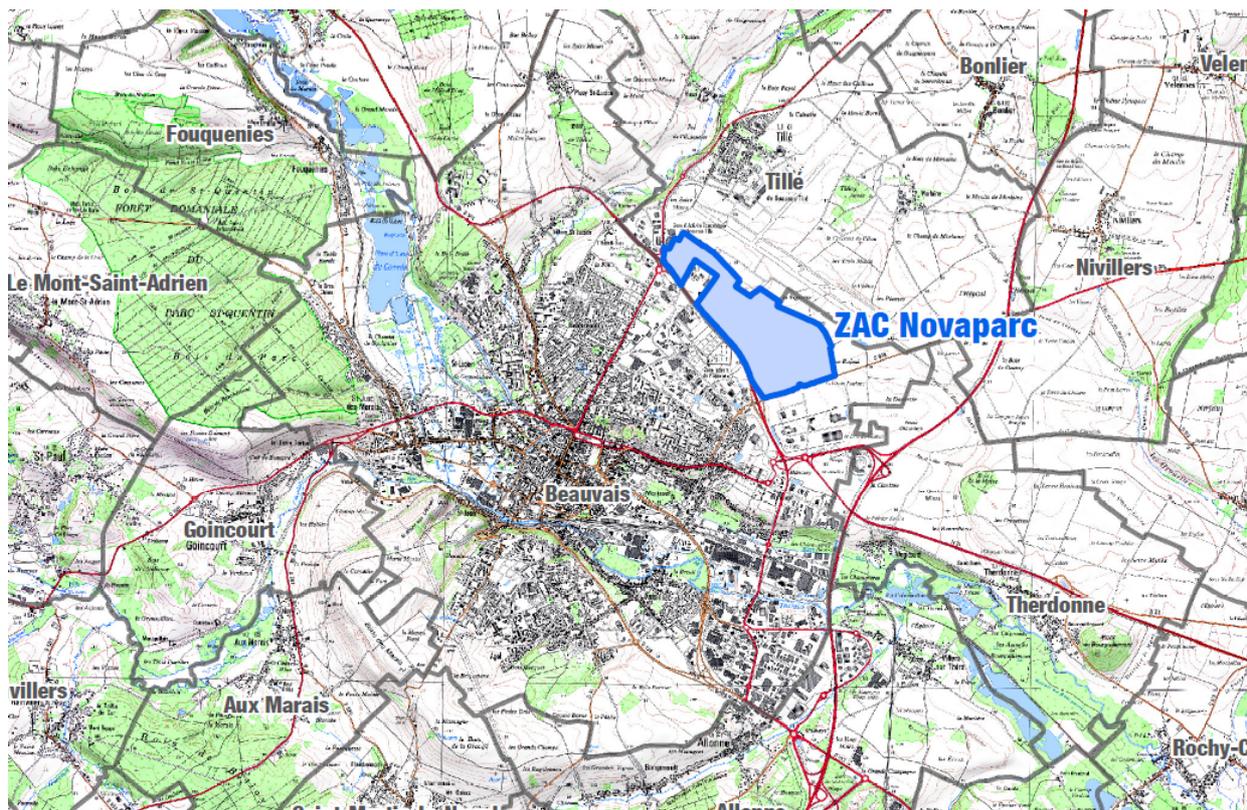
- un secteur d'activités mixtes avec des entreprises d'artisanats, des bureaux, des commerces de gros sur 64,7 hectares ;
- un secteur d'activités logistiques et industrielles sur une superficie totale de 36 hectares ;
- des espaces verts sur 17,2 hectares.

La création de la zone d'aménagement concertée (ZAC) Novaparc a été engagée par la communauté d'agglomération du Beauvaisis dans une délibération du 30 mars 2008. Le projet initial portait sur une superficie d'environ 124 hectares. Il a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale rendu le 15 janvier 2010.

Depuis, le périmètre de la ZAC a été modifié, ainsi que son programme d'équipements public et son plan de voirie. Le périmètre a été étendu pour atteindre une superficie de 128,2 hectares sur le territoire des communes de Beauvais et de Tillé, dans le département de l'Oise.

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique n°39 de l'annexe à l'article R,122-2 du Code de l'environnement « Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares. »

Le dossier de création de ZAC a donc été révisé et une actualisation de l'étude d'impact a été réalisée.



Localisation du projet en bleu (source : dossier; plan de situation)



Plan de la ZAC Novaparc (source : rapport de présentation, page 11)

## **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 à la consommation d'espace, aux milieux naturels, dont Natura 2000, à la santé et aux nuisances, à la qualité de l'air, à la consommation d'énergie et aux émissions de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique figure aux pages 15 à 54 de l'étude d'impact.

Il reprend de manière très synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Toutefois, il n'est pas suffisamment illustré. Il ne présente pas de recoupement entre enjeux et projet. Il devrait être présenté dans un fascicule à part pour une meilleure appropriation.

*L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé et de le compléter 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 et programmes et les autres projets connus**

L'analyse de l'articulation du projet avec ces plans programmes est présentée pages 301 et suivantes de l'étude d'impact. Elle porte notamment sur les plans locaux d'urbanisme (PLU) de Beauvais et Tillé, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et le plan de gestion des risques d'inondations 2016-2021 du bassin Seine Normandie.

Concernant le PLU de Beauvais, le périmètre de la ZAC révisée est actuellement classé en zone « 1AU Novaparc » (correspondant au périmètre initial de la ZAC) et « UGV » (aire d'accueil des gens du voyage et aire de grand passage). Une orientation d'aménagement et de programmation spécifique à la zone de la future ZAC a été adoptée, mais elle ne porte que sur le périmètre initial de la ZAC. Une modification du PLU est prévue pour étendre la zone 1AU Novaparc et l'orientation d'aménagement et de programmation spécifique sur la zone « UGV ».

Concernant le PLU de Tillé (étude d'impact page 304), le périmètre de la ZAC révisée est en zone UEb (zone urbaine d'activité) et en zone 1AUe (zone à urbaniser à vocation d'activités économiques). Une modification du plan local d'urbanisme de Tillé est prévue afin de pouvoir accueillir le projet révisé. Les terrains de ZAC seront reclassés en zone « 1AUe Novaparc » et en secteur « UE Novaparc ».

La compatibilité avec le SDAGE Seine Normandie et le plan de gestion des risques d'inondations 2016-2021 du bassin Seine Normandie est assurée par la gestion des eaux et l'absence de zone humide sur le site du projet.

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

Les impacts cumulés avec les autres projets environnants connus (projet de la déchetterie dans la zone Les Larris, renouvellement urbain du quartier Argentine, ZAC Beauvais Vallée-du-Thérain et restructuration du quartier autour de la gare) sont analysés pages 370 et suivantes de l'étude d'impact. Cependant, il n'y a pas de carte permettant de localiser ces projets et les enjeux.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse avec une carte permettant de localiser les autres projets connus et les enjeux.*

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

Le site se positionne sur un lieu stratégique pour la communauté d'agglomération, en bordure de l'aéroport de Beauvais-Tillé et près de l'autoroute A16. Le projet s'inscrit dans la continuité de plusieurs espaces d'activités économiques achevés ou en voie de commercialisation de la façade est et nord-est de l'agglomération, à proximité de deux échangeurs de l'autoroute A16.

Un scénario sans mise en œuvre du projet étudié est présenté à la page 297 de l'étude d'impact.

Le dossier présente trois scénarios d'aménagement pour la ZAC (page 390 de l'étude d'impact). Le scénario « retenu » est celui baptisé « Ombres et lumières » (schémas pages 405 et 404 de l'étude d'impact), retenu en raison du découpage parcellaire adapté au bioclimatisme (orientations Nord-Sud du bâti). Cela laisse à penser qu'il s'agit du projet actuel. Or, il s'agit du scénario retenu en 2010.

Le scénario retenu dans le dossier présenté est celui présenté à la page 61 de l'étude d'impact, qui présente un découpage parcellaire différent. Le rapport de présentation permet également de comprendre l'articulation des projets dans le temps (pages 5 et suivantes).

*L'autorité environnementale recommande d'évoquer au passé le scénario « Ombres et lumières » dans l'étude d'impact, afin de ne pas le confondre avec le projet retenu en 2017, et de présenter une analyse comparative de ces variantes au regard de l'environnement.*

L'évolution du projet au fil du temps est présentée dans le rapport de présentation : la première version du projet en date du 30 mars 2010, la seconde version datée du 18 octobre 2013, et enfin la troisième version arrêtée dans une délibération du conseil communautaire le 29 septembre 2017 (page 8 du rapport de présentation).

Selon le dossier, cette troisième version permet notamment d'intégrer des projets émergents (projet « IGN », ...), de créer des connexions afin de faciliter la liaison entre la zone d'activité et le reste de la ville et de prévoir une implantation des bâtiments mettant en valeur leur effet vitrine le long des axes de communication. Elle permet d'actualiser le projet (suppression du projet de palais des congrès, intégration des terrains de l'aire d'accueil des gens du voyage, des terrains familiaux locatifs, de l'aire de grand passage et des parcelles attenantes, modification des axes secondaires de la voirie et suppression des places publiques).

Le dossier indique que plusieurs projets économiques sur le territoire de l'agglomération auraient du mal à se réaliser « du fait de l'absence de réponses adaptées localement » (page 385 de l'étude d'impact).

Cependant le dossier ne présente pas de bilan des zones d'activités existantes de l'agglomération, avec par exemple leur taux de remplissage, les éventuels besoins de réhabilitation, et les projets de développement économique qui ne trouvent pas de réponse. Les besoins ne sont donc pas définis précisément.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser un bilan des zones d'activités existantes de façon à justifier et à préciser les besoins du territoire.*

Certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et les émissions de gaz à effet de serre (cf II.3.4) et de polluants atmosphériques, n'ont pas été pris en compte dans l'élaboration du projet définitif (page 8 du rapport de présentation). D'autres variantes auraient pourtant pu être proposées pour réduire l'emprise foncière du projet (cf II.3.1), ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Aucune variante portant sur le choix de l'emplacement de la ZAC n'est présentée. Aucun scénario alternatif ne concerne les modifications apportées au projet entre 2010 et 2020.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude par l'analyse de scénarios alternatifs au projet en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux dans l'évolution définitive du projet, en étudiant des alternatives en termes de surface occupée et de hauteur des bâtiments, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts relatifs aux enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>1</sup> et objectifs de développement.*

## **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**

La zone d'activité s'étend sur 128,2 hectares en grande majorité de terres agricoles. L'espace est composé d'un secteur d'activités mixtes de 64,7 hectares avec des parcelles de 2 000 à 13 000 m<sup>2</sup>, d'un secteur d'activités logistiques et industrielles sur une superficie totale de 36 hectares avec un découpage réalisé au fur et à mesure des demandes des entreprises, et d'espaces verts sur 17,2 hectares. Ces espaces verts représentent donc 13 % de la surface totale de la zone d'activité.

Par ailleurs des parcelles destinées initialement à l'accueil des gens du voyage sont désormais intégrées à la ZAC (9,1 hectares). Cette zone deviendra à terme une zone d'artisanat. Le dossier ne contient pas d'indication sur la localisation de la nouvelle aire pour les gens du voyage (pages 290 et 342 de l'étude d'impact), et donc de l'impact de la nouvelle localisation.

L'artificialisation des sols qui résultera des aménagements prévus, et notamment l'imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques<sup>2</sup>.

---

1 Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

2 Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings, ou de réaliser des aménagements différents.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.*

#### **II.4.2 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000**

##### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le site est situé à moins de cinq kilomètres de plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les ZNIEFF de type I les plus proches sont les ZNIEFF n° 220005071 « forêt domaniale du parc de Saint-Quentin » et n°220420018 « Réseau de cours d'eau entre Beauvais et Compiègne ». Les ZNIEFF de type 2 les plus proches sont les ZNIEFF n° 220013786 « Pays de Bray » et n°220420016 « Vallée du Thérain et du petit Thérain en amont de Troissereux ».

Six sites Natura 2000 se situent dans un rayon de 20 km autour du projet, dont le plus proche est la zone spéciale de conservation n°FR2200369 « Réseaux de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval » à environ cinq km du projet.

##### **> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels**

Une étude faune et flore a été réalisée en 2007, avec une actualisation en 2018, et une dernière étude en 2019 sur la portion non inventoriée de l'aire d'accueil des gens du voyage. Une étude pédologique a également été réalisée, elle a conclu à l'absence de zone humide sur le site du projet.

Le dossier ne présente pas suffisamment de précisions sur les conditions d'inventaire (nombre de sorties, méthode, horaires). Il n'est donc pas possible d'apprécier la cohérence de la méthode, les niveaux d'enjeux identifiés, et la cohérence entre les impacts et les mesures d'Évitement, Réduction et Compensation (ERC) adoptées.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les conditions d'inventaire (nombre, dates des inventaires réalisés, conditions météorologiques, méthode).*

À l'intérieur de la zone d'étude du projet, se trouvent des terrains cultivés en grandes parcelles, des terrains en friches, des franges végétalisées de zones industrielles, et un cordon boisé relativement dense et continu entourant l'aire d'accueil des gens du voyage.

Concernant la flore, l'étude d'impact (page 319) mentionne qu'aucune espèce protégée ou patrimoniale n'a été identifiée. En revanche, plusieurs espèces exotiques envahissantes ont été relevées (Arbre aux papillons, Renouée du Japon, Solidage du Canada, Stramoine commune et Conyze du Canada). L'étude d'impact (page 322) propose des mesures de préventions contre ces espèces (arrachage, brûlage des déchets végétaux et cendres envoyés en déchetterie). Cependant il n'est pas précisé si ces propositions seront effectivement mises en œuvre par le maître d'ouvrage

*L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de s'engager sur la réalisation des mesures de prévention contre la propagation des espèces exotiques invasives.*

Concernant la faune, l'étude d'impact indique que peu d'espèces ont été observées en 2007, hormis l'avifaune.

L'espace occupé par l'aire d'accueil des gens du voyage et ses abords sont situés le long d'une voie rapide entourée de cultures, à proximité d'un aéroport. Il y a une couronne boisée isolée, et le reste de la surface est imperméabilisé ou dégradé (page 117 de l'étude d'impact). Les enjeux en termes de biodiversité seraient donc de faibles à moyen.

Concernant l'avifaune, la présence de milieux semi-forestiers autour de la zone d'étude favorise des espèces comme la Mésange à longue queue (*Aegithalos caudatus*), la Mésange charbonnière (*Parus major*), la Pie (*Pica pica*) et des espèces comme le Geai des chênes (*Garrulus glandarius*) et la Buse variable (*Buteo buteo*).

Les milieux arbustifs et arborés sur la zone d'étude constituent des habitats importants pour plusieurs espèces d'oiseaux protégées qui y nichent probablement (Mésange bleue, Mésange charbonnière, Accenteur mouchet, Fauvette à tête noire, Fauvette grisette, Fauvette babillarde, Troglodyte mignon).

En période de nidification, 22 espèces ont été recensées en 2019 sur la zone d'étude, dont 12 protégées et trois d'intérêt patrimonial (étude d'impact pages 135 et 136).

Des linéaires arborés présents sur le site constituent une zone d'habitat et de chasse très favorable. La Linotte mélodieuse, la Fauvette des jardins et l'Alouette des champs, ont été recensées sur le linéaire.

Les travaux sur le site conduiront à la destruction du cordon boisé. Le dossier indique qu'il sera essentiel d'éviter d'effectuer les travaux pendant la période de reproduction (page 320 de l'étude d'impact), sans préciser s'il s'agit d'une préconisation ou d'une mesure adoptée par le pétitionnaire.

*L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de s'engager sur la période de travaux évitant la période de reproduction des espèces observées sur le site.*

Les espèces protégées présentes sur le site n'ont pas un statut de conservation préoccupant au niveau régional et sont communes à très communes. L'impact est donc jugé modéré.

L'autorité environnementale rappelle que la destruction d'espèces protégées et de leurs aires de repos et de reproduction est interdite. Il convient donc de démontrer de manière détaillée que les mesures prévues permettront d'atteindre un impact résiduel faible sur la biodiversité.

Concernant les chiroptères, quatre espèces, toutes protégées, ont pu être identifiées : la Pipistrelle commune, la Sérotine commune, la Noctule commune et la Noctule de Leisler. Ces espèces utilisent le site comme zone de chasse et ou de transit. Le site d'étude ne présente pas de gîtes à chiroptères.

Les cordons boisés peuvent représenter une zone de chasse et de transit pour les chiroptères. Le dossier indique que les enjeux globaux relatifs aux chiroptères est considéré comme faible (page 139 de l'étude d'impact). Cependant le dossier ne contient pas de précisions sur les observations réalisées ou non au niveau du cordon boisé, ni de carte permettant de comprendre où se trouvent les espèces contactées dans les inventaires (page 139 de l'étude d'impact). Aucune mesure n'est présentée.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de repérer les cavités et trous dans les souches, les arbres morts et les arbres à abattre qui pourraient constituer un habitat favorable pour les oiseaux ou les chauves-souris ;*
- *d'étudier la conservation des linéaires boisés, en privilégiant dans un premier temps les mesures d'évitement ;*
- *de démontrer de manière détaillée que les mesures prévues permettront d'atteindre un impact résiduel faible sur la biodiversité.*

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des sites Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est présentée pages 374 à 376 de l'étude d'impact.

Elle ne porte que sur le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation « réseaux de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval ». Les cinq autres sites présents dans un rayon de 20 km, ainsi que leurs sensibilités, ne sont pas analysés.

Le site « réseaux de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval » est indiqué « vulnérable » vis-à-vis de la présence de quatre espèces de chiroptères (page 114 de l'étude d'impact). Ces quatre espèces ne sont pas celles recensées sur la zone d'étude du projet. Cependant les travaux en lien avec le projet conduiront à une réduction de la surface d'habitats exploitables (zone de transit, repos, chasse, etc). Pour le pétitionnaire, le projet n'aura pas d'impact sur les sites voisins Natura 2000, notamment grâce à leur éloignement (pages 340 et 376 de l'étude d'impact). L'impact est jugé comme globalement faible. La présentation insuffisante de la méthodologie des inventaires ne permet pas de s'assurer de l'analyse des impacts.

Les autres sites Natura 2000 présents dans un périmètre 20 km n'ont pas été pris en compte et les aires d'évaluation<sup>3</sup> des espèces n'ont pas été analysées. En l'état du dossier, l'absence d'incidences du projet sur les sites Natura 2000 n'est pas démontrée.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de reprendre l'étude d'incidence Natura 2000, après avoir précisé les méthodologies d'inventaires et le cas échéant les avoir complétés ;*
- *de réaliser l'évaluation des incidences sur l'ensemble des sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet sur lesquels le projet peut avoir une incidence en analysant les aires d'évaluation des espèces présentes sur tous ces sites ;*
- *de définir les mesures d'évitement, à défaut de réduction et de compensation permettant d'aboutir à un projet sans incidence sur les sites Natura 2000.*

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le plan climat-air-énergie du Beauvaisis est en cours d'élaboration.

---

<sup>3</sup> 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.

Le site du projet est situé à 290 mètres environ de la piste d'atterrissage de l'aéroport, où 17 832 mouvements d'avions commerciaux sont réalisés chaque année. Pour le confort des riverains, les activités de nuit de l'aéroport sont interdites.

Il est localisé entre la rocade nord de Beauvais et l'aéroport de Beauvais-Tillé. L'état initial de la circulation des deux axes routiers à proximité est de 28 862 véhicules/jour pour la route départementale RD901 en 2007 dont 6 % de poids-lourds, et de 8 616 véhicules/jour sur la route départementale RD1001 dont 5.5% de poids-lourds.

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

Nuisances sonores

Une analyse du bruit aérien a été réalisée en 2010. Le bruit de crête, c'est-à-dire le pic de bruit observé, atteint 70 dB(A) au niveau de deux points de mesure. Une étude pour comprendre l'état acoustique initial a également été menée les 26 et 27 mai 2008. Trois points de mesures de 24 heures ont été installés à cette occasion (page 201 de l'étude d'impact).

Les niveaux d'isolement acoustiques à mettre en place vis-à-vis du bruit aérien étant supérieurs à ceux du bruit routier, les niveaux d'isolement retenus sont ceux du bruit aérien. Un plan d'exposition au bruit fixe les contraintes en matière de nuisances sonores (page 193 de l'étude d'impact). La moitié de la zone de projet est comprise dans les zones B et C du plan. La moitié sud est comprise dans la zone D.

Dans la zone B, la plus exposée au bruit, les constructions à usage industriel, commercial et agricole sont admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.

Des mesures de réduction et d'évitement ont été prises. Un espace en cœur de zone a été déterminé au sein duquel il serait intéressant de localiser les entreprises les plus sensibles au bruit extérieur. Les bâtiments de bureaux et les bâtiments susceptibles de recevoir du public seront situés en zone C ou D. Enfin des niveaux d'isolement acoustique minimum de 35 dB(A) pour les bâtiments en zone C et de 30 dB(A) pour les bâtiments en zone D devront être mis en place.

Les cartes du plan d'exposition au bruit pages 193 et 349 présentent deux zonages différents pour les secteurs A, B, et C. Par ailleurs les données sont anciennes pour l'étude sonore (2010 et 2008).

*L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les zones du plan d'exposition au bruit.*

Les deux bâtiments en zone B (pages 349), situés dans la zone la plus exposée au bruit, sont à vocation artisanale ou industrielle. Le dossier ne donne pas de précision supplémentaire sur l'usage de ces bâtiments.

*L'autorité environnementale recommande de préciser la destination des bâtiments en zone B et, le cas échéant, de préciser les mesures prises afin d'éviter ou réduire les nuisances sonores des bâtiments situés en zone B.*

En revanche, l'impact sonore supplémentaire du projet induit par la génération de trafic routier n'a pas été étudié.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact sonore du trafic routier généré par le projet.*

#### Impacts en lien avec la mobilité et le trafic routier

La description du réseau viaire à l'intérieur du projet est présente à la page 42 du rapport de présentation.

ATMO<sup>4</sup> Hauts-de-France a réalisé plusieurs campagnes de surveillance de la qualité de l'air à proximité de la zone d'étude, au niveau de l'aéroport de Beauvais-Tillé (page 182 de l'étude d'impact) en 2016 : 22 jours de dépassements sont constatés pour les particules fines PM 10<sup>5</sup>. Le transport routier est la seconde source d'émission de PM 10 au niveau national.

En 2010, le trafic supplémentaire lié à la zone d'activité était estimé à 2 320 véhicules en heure de pointe du matin, si 90 % des employés sont motorisés, et 650 poids lourds par jour. Le dossier ne comporte pas d'estimation concernant le pourcentage de trafic supplémentaire lié au projet sur les axes proches.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une estimation concernant le pourcentage de trafic supplémentaire lié au projet sur les axes proches.*

La création d'une passerelle piétonne est prévue depuis l'avenue Paul Henry Spaak au nord-ouest du site. Il est également envisagé de réaliser deux ouvrages de franchissement de la RD 901, afin de connecter ce nouveau quartier au reste de la ville de Beauvais. Leur faisabilité sera étudiée à plus long terme. Cependant le site est difficilement accessible par les piétons, car il n'y a notamment pas d'espaces aménagés le long de la chaussée au sud. Le dossier ne présente pas de carte montrant l'articulation entre les aménagements prévus pour les piétons à l'intérieur de la zone d'activité et ceux à l'extérieur.

*L'autorité environnementale recommande de développer l'analyse des points d'accès « piéton » à la zone d'activité, et de montrer comment la zone est connectée aux aménagements extérieurs.*

Les pistes cyclables de la ZAC sont présentées dans une carte à la page 72 de l'étude d'impact. Une piste cyclable traverse de part en part la zone d'activité sur un axe est-ouest. Cependant la connexion entre les pistes cyclables de la zone d'activité et le réseau de pistes de l'agglomération n'est pas présentée.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier la connexion entre les pistes cyclables de la zone d'activité et celles de l'agglomération.*

Aucune réflexion sur une possible mutualisation des aires de stationnement des entreprises ou des équipements n'a été menée à ce jour. Les parkings mutualisés pour les véhicules légers ne sont pas non plus envisagés (pages 63 de l'étude d'impact). Seules des zones de stationnement public seront réalisées à hauteur des deux pôles de services (pages 357).

*L'autorité environnementale recommande d'étudier les solutions de mutualisation de parking pour les poids lourds et les véhicules légers.*

---

4 ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air.

5 Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

Dans le cadre du projet, une desserte en bus dans et autour du site sera développée. Les deux lignes actuelles les plus proches sont les lignes 4 et 6. Un prolongement de la ligne 7 pourrait être mis en œuvre pour desservir le cœur de la zone d'activités (page 356 de l'étude d'impact). Le dossier ne précise pas l'organisation des futurs transports en commun et les futurs arrêts de bus.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier l'organisation des futurs transports et de prévoir en amont des aménagements permettant de favoriser les transports collectifs.*

### Énergie et climat

L'impact du projet sur les gaz à effet de serre n'a pas été étudié. Aucune estimation de l'émission de gaz en lien avec les bâtiments et les déplacements n'est présente.

Ces éléments s'inscrivent dans un contexte d'urgence climatique. Créé fin novembre 2018, le Haut conseil pour le climat a publié en juillet 2020<sup>6</sup> son deuxième rapport d'évaluation dans lequel il explique que la réduction des émissions de gaz à effet de serre continue à être trop lente et insuffisante pour permettre d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Au niveau national les émissions ont baissé de 4,2 Mt eqCO<sup>2</sup> en 2019 par rapport à 2018, soit une baisse de 0,9 %, ce qui est bien au-dessous de celle attendue de 1,5 % par an en moyenne entre 2019 et 2023.

*L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact du projet sur les gaz à effet de serre.*

Le 14 novembre 2017, les élus du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis ont lancé l'élaboration d'un plan climat air énergie territorial (PCAET). Le plan d'action était en cours d'élaboration en janvier 2019, et l'adoption finale du PCAET devrait avoir lieu à l'été 2020.

Le projet de zone d'activité précise qu'il anticipe le PCAET avec la valorisation de l'énergie solaire et le développement de la mobilité douce (page 307 de l'étude d'impact). Cependant aucun objectif chiffré, aucun calendrier n'est adopté en lien avec la réduction des gaz à effet de serre sur le projet. Le dossier ne présente pas de stratégie précise et argumentée de réduction des gaz à effet de serre.

*L'autorité environnementale recommande de compléter la prise en compte du PCAET avec des objectifs chiffrés de réduction des gaz à effet de serre, ou des aménagements économes en gaz à effet de serre.*

Une étude du potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée. L'énergie renouvelable privilégiée dans le scénario retenu pour le parc d'activités est le solaire (page 307 de l'étude d'impact). Un cahier des prescriptions architecturale, urbaine et paysagère sera rédigé et intégrera des dispositions favorisant l'énergie solaire. Le cahier n'est pas présent dans le dossier, et les mesures ne sont pas détaillées.

*L'autorité environnementale recommande d'adopter le plus en amont possible des objectifs chiffrés favorisant le développement de l'énergie solaire, afin de fixer une direction claire pour les promoteurs.*

---

<sup>6</sup> <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-annuel-2020/>