



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France**

**sur le projet de lotissement de 11 lots destinés à accueillir des bureaux
sur le secteur « des Larris » à Beauvais (60)**

Étude d'impact d'octobre 2025

n°MRAe 007101/A P

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 9 décembre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de lotissement de 11 lots destinés à accueillir des bureaux sur le secteur « des Larris » à Beauvais (60), dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Gilles Croquette, Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet, Sarah Pischiutta, Anne Pons et Martine Ramel.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du Code de l'environnement, le dossier a été transmis à la MRAe le 14 octobre 2025, par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, pour avis.

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 5 novembre 2025 :

- *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.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.

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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du Code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du Code de l'environnement).

Synthèse de l'avis

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

Le projet, porté par la société Nodelya, consiste à aménager un terrain (agricole sur sa partie est et sol remblayé sur sa partie ouest) pour la création d'un lotissement de 11 lots viabilisés destinés à accueillir des bâtiments de type bureau sur le secteur « des Larris », à l'est du territoire communal de Beauvais, au bout des pistes de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dans le département de l'Oise.

Un douzième lot regroupe l'ensemble des voiries, espaces et équipements communs des 11 lots sur les deux parcelles concernées. La surface de terrain à aménager est de 7,45 hectares.

L'étude d'impact a été réalisée par Actierra.

Des variantes d'implantation auraient dû être présentées. L'analyse des scénarios est à reprendre par celle de variantes démontrant que le scénario retenu représente le meilleur compromis entre la protection de l'environnement et de la santé (notamment maîtrise de la consommation foncière et de l'artificialisation des sols limitation du trafic et des émissions de polluants) et la réponse aux objectifs de développement.

Les effets cumulés ne sont pas quantifiés, notamment avec la zone d'activité économique Novaparc, et en conséquence, aucune mesure n'est proposée pour réduire les impacts cumulés le cas échéant.

Le projet entraînera l'imperméabilisation de plusieurs hectares de terres agricoles. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic routier plus important (non quantifié) avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Le volet dédié aux mobilités doit être développé, notamment en ce qui concerne l'adaptation du projet aux mobilités durables.

Des engagements concrets pour réduire les émissions doivent être pris, certaines mesures pouvant s'appliquer dès la phase d'aménagement. La démarche du bilan carbone doit notamment être menée à terme, dans un objectif de réduire au maximum l'empreinte carbone du projet. Alors que le bilan carbone réalisé identifie les postes les plus émetteurs de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est proposée pour réduire ces postes alors que des solutions techniques existent. En l'état, le bilan carbone passe à côté de son objectif essentiel.

| Globalement, l'étude d'impact, trop générale, manque de cohérence dans certains chiffres et ne traite pas suffisamment des impacts spécifiques au projet, ni des engagements d'évitement ou de réduction de ces impacts éventuels.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

Le projet présenté par la SCI Champs de Paris avec pour maître d'ouvrage Nodelya, consiste à aménager un terrain (agricole sur sa partie est et sol remblayé sur sa partie ouest), pour la création d'un lotissement de 11 lots viabilisés destinés à accueillir des bâtiments de type bureau, sur le secteur « des Larris », à l'est du territoire communal de Beauvais, au bout (sud) des pistes de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dans le département de l'Oise.

Un 12^e lot regroupe l'ensemble des voiries, espaces et équipements communs aux 11 lots, sur les deux parcelles concernées : les terrassements, la voirie, l'assainissement, l'alimentation en eau potable, la protection contre l'incendie, l'alimentation en basse tension, l'éclairage public, le génie civil pour le passage du téléphone, et les espaces verts. Le reste des aménagements sera constitué des accès à chaque lot avec pour chacun des places de stationnement, des trottoirs et des espaces verts.

Les travaux seront réalisés en deux phases : la réalisation de la desserte et des réseaux communs, puis la réalisation des travaux complémentaires sur les 11 lots. Pour cette seconde phase, le chantier sera réalisé en deux étapes, lot par lot, d'abord les lots 1 à 4 puis les lots 5 à 11.

La surface de terrain à aménager est de 74 584 m² (pièces PA2-1-1 notice descriptive et PA1-1-1 plan de situation). L'emprise au sol annoncée est de 28 588 m². Cette même surface de terrain est annoncée à 7,05 hectares dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les documents du dossier au sujet de la surface de terrain à aménager.

L'accès de cette future zone d'activité des Larris se fera par le chemin de la Ruelle au Four, via la zone d'activités du Haut-Villé qui accueille déjà des poids-lourds .



Plan de situation du projet avec voie de desserte (étude d'impact page 10)



plan du projet (page 13 de l'étude d'impact)

L'impact visuel du projet sera atténué selon l'étude d'impact, par le recul de 20 mètres à partir de la route départementale 938, et la plantation d'une frange paysagère dans le prolongement de celle existante.

La hauteur maximale des bâtiments sera de 7,00 mètres conformément à la servitude de sécurité aéroportuaire interdisant toute construction ou aménagement de plus de 7 mètres.

Le dossier ne comprend aucune vue d'ensemble du projet ni de photomontages permettant d'apprécier l'architecture du projet et son intégration paysagère.

L'autorité environnementale recommande de présenter des vues d'ensemble du projet permettant d'apprécier son intégration paysagère.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision n°2024-7936 du 23 avril 2024¹ (au titre de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement) considérant notamment les enjeux suivants :

- le projet est localisé en extension urbaine, sur un espace agricole rendant des services écosystémiques, à moins de 500 mètres de la piste de l'aéroport de Paris-Beauvais, en zone B du plan d'exposition au bruit ;

¹ https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/24.07_12_decision_de_soumission_d_amenagement_de_11_batiments_d_activites_tertiaires_a_beauvais.pdf

- la nécessité d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de proposer en conséquence une démarche d'évitement, de réduction voire de compensation adaptée au projet.

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.

L'étude d'impact a été réalisée par Actierra.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique doit constituer la synthèse de l'évaluation environnementale et comprendre l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il doit participer à l'appropriation du document par le public et se doit donc d'être pédagogique, illustré et compréhensible par tous.

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Néanmoins, il conviendra de l'actualiser après apport des compléments recommandés dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de reprendre le résumé non technique, après compléments de l'étude d'impact.

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

Le dossier examine la compatibilité du projet avec les principaux documents de planification (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie et schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Hauts-de-France). Le SAGE est en cours d'élaboration.

Le plan local d'urbanisme de Beauvais est présenté (page 69 de l'étude d'impact et suivantes). Le projet d'aménagement du lotissement se situe entièrement dans la zone à urbaniser 1AUe, secteur essentiellement voué aux activités économiques, commerces et bureaux.

La compatibilité du projet avec le PLU, en détaillant chaque aspect du projet en regard des articles du règlement du PLU, est étudiée (page 129 et suivantes). Il ressort de l'étude d'impact une contradiction au niveau du PLU entre l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) «Secteur Larris» du PLU de Beauvais qui prévoit que l'accès principal doit se faire par la RD938 (page 74 de l'étude d'impact) et le règlement écrit du PLU, section II, qui prévoit qu'« aucun accès direct n'est autorisé sur la RD938, à l'exception des stations-services » (page 70). L'autorité environnementale a formulé un avis² sur le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération du Beauvaisis le 1^{er} avril 2025.

²[Avis 2025-8538](#)

L'autorité environnementale recommande de voir en lien avec le service urbanisme les modalités d'accès sur le site.

D'autres zones d'activités et commerciales se trouvent à proximité (cf. carte page 79 de l'étude d'impact), notamment le projet de la zone d'activité économique Novaparc, à deux kilomètres et d'une surface de 130 hectares, qui a fait l'objet de l'avis N°2020-4660 le 28 juillet 2020³. Ce projet générera notamment des émissions de gaz à effet de serre et du trafic routier supplémentaire. Cet aménagement va s'étendre jusqu'en 2032 selon l'étude.

Les effets cumulés, y compris en phase travaux, notamment en matière de trafic ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les effets cumulés du projet avec la zone d'activité économique Novaparc, notamment en matière de trafic.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Si l'étude d'impact comporte un chapitre intitulé justification du projet (pages 12 et suivantes de l'étude d'impact), ce chapitre constitue dans les faits une présentation du projet et non une justification des choix opérés pour concevoir un projet de moindre impact environnemental.

L'étude indique uniquement que le projet se trouve entièrement dans une zone 1AUe (zone à urbaniser) du PLU de Beauvais, ce qui justifierait son artificialisation. Aucune autre justification, scénario alternatifs ou variantes ne sont présentés. Il est rappelé que le zonage est une autorisation éventuelle à urbaniser, à différencier de l'artificialisation effective, qui elle doit être justifiée, sur la base d'une démonstration de sa pertinence par rapport à des scénarios alternatifs.

L'autorité environnementale relève que la démarche d'évaluation environnementale n'a pas été intégralement menée puisque aucune solution alternative modérant la consommation d'espace, le trafic induit ou les émissions de polluants atmosphériques et donc les impacts de l'urbanisation sur les milieux n'a été étudiée.

De même, le besoin de zones de bureaux n'est pas justifié au regard de la demande effective sur le secteur et de la disponibilité sur le territoire (friches à réinvestir, taux d'occupation des zones d'activités existantes ou en projet...), en lien avec l'enjeu sur la consommation d'espace (voir II.4.1 Consommation d'espace).

L'autorité environnementale recommande de reprendre la justification du projet par l'analyse de scénarios alternatifs ou variantes, afin de démontrer que le scénario retenu représente le meilleur compromis entre la protection de l'environnement et de la santé (maîtrise de la consommation foncière, trafic, émissions de polluants) et la réponse aux objectifs de développement.

³ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4660_avis_zac_beauvais.pdf

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

Une étude d'optimisation de la densité des constructions au sein de la ZAE des Larris est présentée en annexe (fichier PA14-5-1), laquelle indique que la surface de l'ensemble des constructions est de 28 588 m² sur une surface totale des terrains de 70 483 m², ce qui correspond à un ratio de 40,6%. Selon l'étude, le projet permet une densité de construction permettant de limiter l'emprise au sol des surfaces bâties. Les voies de desserte ne sont pas comprises. Un autre calcul (page 125 de l'étude d'impact) annonce 5,6 hectares artificialisés sur les 7,04 aménagés, soit 79,5 %.

Le projet prévoit, en dehors des zones artificialisées, la plantation de haies et d'arbres, la création de bandes enherbées et des espaces de stationnement engazonnés et perméables en surface.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface à préciser (surface de plancher, plus les voiries et trottoirs, etc...), 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 et une diminution des capacités de stockage du carbone.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, *a fortiori*, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation (par exemple des enrobés drainants pour les voies de circulation), ou de la compenser (par exemple par la végétalisation des toitures ou façades), ne sont pas envisagées.

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 Risques d'inondation

Le projet prévoit la collecte des eaux pluviales et leur infiltration par le biais de noues et des puits d'infiltration dimensionnés pour une pluie de retour 20 ans. Le dossier ne précise pas comment sont gérées les événements pluvieux plus intenses, considérant notamment le contexte du changement climatique conduisant à des événements pluvieux plus fréquents et plus intenses.

L'autorité environnementale recommande de préciser comment sont gérées les pluies de retour supérieures à la vingtennale.⁴

Le projet évite tout bâtiment dans l'axe d'écoulement principal, qui fait l'objet d'une mesure d'inconstructibilité par le schéma directeur d'eaux pluviales et le zonage pluvial (cf. plan du projet en I Présentation du projet). Le projet prévoit une route qui traverse cet axe. L'étude ne précise pas si cette route sera de nature à modifier les conditions d'écoulement.

L'autorité environnementale recommande d'étudier l'absence d'impact du projet, et notamment de la route, sur l'axe de ruissellement principal et en conséquence, sur le risque d'inondation.

⁴ La pluie vingtennale est une pluie qui a une probabilité de se produire de 1 sur 20 chaque année.

II.4.3 Nuisances sonores

Le projet est concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB)⁵ de Beauvais-Tillé, approuvé par arrêté préfectoral du 26 juin 2012 et se situe en zone orange, correspondant à la zone de bruit fort B. C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} ⁶ 70 et la courbe dont d'indice peut être fixé entre les valeurs $L_{den}65$ et $L_{den}62$.

Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

L'étude d'impact souligne que les constructions dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique, « dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation » (page 106).

Cependant aucune autre précision n'est apportée sur les mesures concrètes d'isolation qui seront mises en œuvre.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures d'isolation acoustique qui devront être mises en œuvre sur les constructions.

II.4.4 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre, en lien avec les déplacements

Les infrastructures autour du projet sont :

- l'autoroute A16 permettant de relier Amiens et Paris ;
- la route nationale N31 reliant Beauvais à Clermont et Compiègne ;
- la route départementale RD 938 longeant le projet au nord, assez fréquentée selon l'étude avec près de 6 000 véhicules par jour dont environ 5 % de poids lourds. Le trafic est essentiellement dû aux trajets domicile travail ;
- l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Aucune ligne du réseau de transports en commun ne dessert ou ne passe par la zone d'étude du projet (page 83 de l'étude d'impact).

Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de carbone. Les aménagements prévus (imperméabilisation des sols et constructions) et le trafic routier seront émetteurs de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques.

Le projet est concerné par le plan climat air énergie territorial (PCAET) 2020-2026 du Beauvaisis adopté le 11 décembre 2020 par le conseil communautaire du Beauvaisis.

La lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques.

La France s'est fixée comme objectif de réduire de 50 % ses émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990 et d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

5 <https://www.oise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Le-bruit/Aeroport-de-Beauvais-Tille/Plan-d-exposition-au-bruit-de-l-aerodrome-de-Beauvais-Tille>

6 L'indice L_{den} est un indice de bruit exprimé en dB(A) qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome (source : [rapport de présentation du PEB de l'aérodrome de Beauvais-Tillé](#))

Mobilité et trafic routier

Les déplacements engendrés par le projet n'ont pas fait l'objet d'une étude spécifique, qui tienne compte du type de bureaux qui y seront implantés, ni des axes privilégiés de déplacement et des trafics existants.

Le dossier manque d'informations sur les déplacements, l'espace réservé au stationnement ou encore les efforts en vue d'en limiter la place.

L'étude indique, sans démonstration, que le projet n'engendrera pas une augmentation notable du trafic routier (page 138).

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec une étude du trafic généré par le projet, en intégrant les effets cumulés avec la ZAE Novapark.

Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

Le PCAET prévoit de réduire les émissions de 24 % d'ici 2026 par rapport à 2016. En matière de stockage du carbone, l'objectif d'ici 2026 est d'atteindre 32 000 Teq CO₂ stockées chaque année.

Pour les polluants atmosphériques, les objectifs du PCAET étaient fixés à l'horizon 2025 pour l'estimation des gains en émissions de polluants atmosphériques (tableau en page 103 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact n'est pas conclusive sur la prise en compte par le projet des objectifs du PCAET du Beauvaisis.

Aucune quantification des émissions de polluants atmosphériques générées par le trafic induit par le projet n'a été réalisée. L'étude d'impact ne présente que des données générales sur la pollution atmosphérique, sans réaliser un état initial de la pollution atmosphérique.

L'autorité environnementale recommande de :

- *réaliser un état initial de la pollution atmosphérique ;*
- *de décrire et quantifier les émissions de polluants atmosphériques générées par le projet et de détailler les mesures retenues pour réduire ces émissions.*

Des mesures de réduction des gaz d'échappement des engins sont proposées pour réduire les émissions atmosphériques provenant du chantier (page 137). Elles concernent essentiellement la phase travaux (filtres à particules sur les véhicules thermiques), l'entretien des véhicules, la sensibilisation à la conduite des opérateurs, l'arrosage pour limiter l'envol de poussières.

Les mesures de réduction liées à la qualité de l'air relèvent de bonnes pratiques et n'apparaissent pas de nature à réduire efficacement les émissions de polluants atmosphériques générées par le projet. La phase exploitation du projet n'est pas prise en compte.

Aucun chiffrage ne permet par ailleurs de connaître la quantité totale d'émissions évitées. Des précisions sont donc attendues.

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée (fichier PA17-7-1) et est présentée en page 90 de l'étude d'impact.

La seule énergie renouvelable retenue est l'énergie solaire photovoltaïque, avec la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la toiture des bâtiments (page 117). Le recours à l'énergie

photovoltaïque doit être confirmé au vu des éléments contradictoires de l'étude d'impact suivants. Ainsi, sur la même page (page 92), deux paragraphes contradictoires s'enchaînent :

« Toutefois, la mise en place de panneaux photovoltaïques serait coûteuse et n'est pas justifiée par l'usage de bureaux.

Situation du territoire :

La production d'énergie solaire photovoltaïque est adaptée à l'usage de chauffage des bureaux. La mise en place de panneaux solaires sur la toiture des bâtiments est prévue dans le cadre du projet. »

Les surfaces couvertes par des panneaux photovoltaïques et la production électrique engendrée ne sont pas précisées.

De même, il n'est pas précisé si l'installation photovoltaïque servira à de l'autoconsommation et/ou à de la revente. Ces éléments doivent être intégrés au bilan carbone du projet et à la réflexion quant aux mesures pour réduire l'empreinte carbone du projet.

L'étude d'impact considère que les enjeux sont assez faibles en matière de potentiel d'énergie renouvelable et que pour la faisabilité de la mise en place d'un système de production d'énergie solaire passive, une étude plus développée sera étudiée pour chaque lot (page 153). Aucune étude de faisabilité ni d'engagement du pétitionnaire ne sont présentés dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'améliorer l'exploitation de l'étude sur le potentiel d'énergie renouvelable dans l'étude d'impact en précisant quelles solutions sont retenues et dans la négative, en justifiant l'absence de recours aux énergies renouvelables ;*
- *de confirmer le recours au photovoltaïque, de préciser les caractéristiques des installations qui seront mises en œuvre (puissance, auto-consommation ou revente...) et d'intégrer ce dispositif dans le bilan carbone du projet.*

L'étude d'impact reprend les éléments du bilan carbone réalisé par Actierra en 2025 (annexe 6 - fichier PA14-6-1).

La somme des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet correspond à un total de 838 561 kg éq. CO₂ /an. Le bilan carbone du projet s'élève à 41 928 T éq. CO₂ sur un cycle de 50 ans (page 97-98 de l'étude d'impact). .

Trois postes représentent l'essentiel (94%) des émissions de gaz à effet de serre du projet :

- les produits de construction (58 % des émissions totales);
- la mobilité (27 %);
- le chantier (9 % des émissions).

La principale mesure de réduction des émissions de GES proposée est l'optimisation des matériaux, afin de réduire les distances parcourues par les engins et les véhicules en phase chantier (page 120). Deux scénarios sont présentés avec des diagrammes sans aucune information sur le contenu des variantes et les choix opérés permettant de réduire les émissions.

- Scénario 1 : Variante Voirie, Variante Chantier 2, Variante matériaux 1 ;
- Scénario 2 : Variante Voirie, Variante Chantier 1, Variante Matériaux 4.

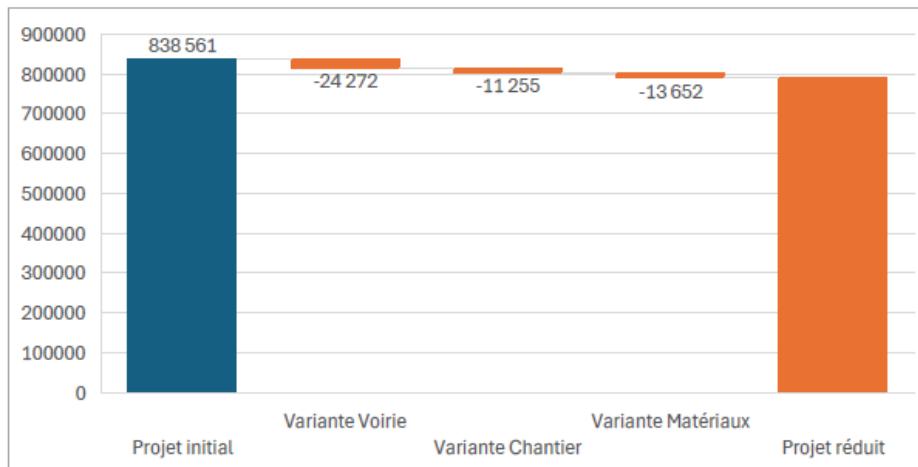


Figure 74 : Réduction carbone du projet, scénario minimum (kg éq. CO₂ /an)

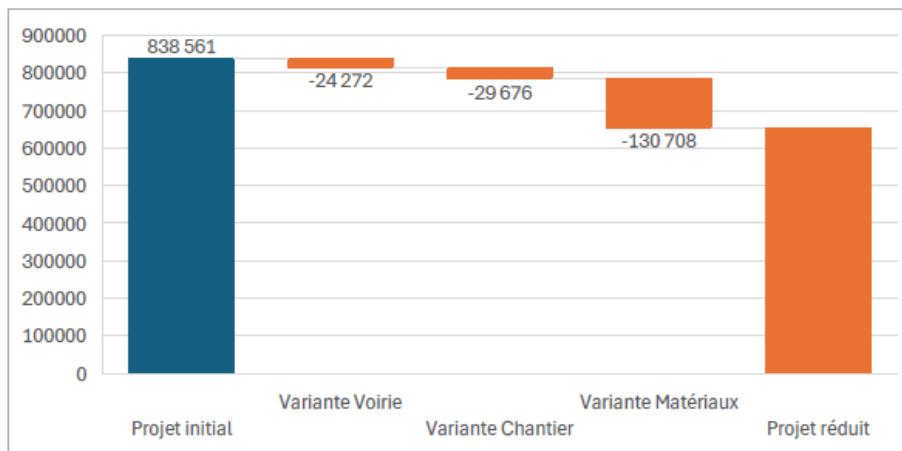


Figure 75 : Réduction carbone du projet, scénario maximum (kg éq. CO₂ /an)

Présentation des scénarios de réduction des émissions de GES (page 98 de l'étude d'impact)

Le détail et la mise en œuvre de ces mesures ne sont pas explicités et il ne ressort pas de la synthèse du bilan carbone (page 98) que l'une de ces variantes soit retenue puisqu'un bilan carbone de 41 928 tonnes est annoncé sur un cycle de 50 ans (soit 838 651 kg eq CO₂/an, ce qui correspond au bilan du projet initial et non d'un projet réduit).

Le dossier justifie le bilan carbone par la nature du projet, l'empreinte carbone des bâtiments jouant la contribution essentielle des émissions de GES. Il est souligné que :

- pour les bâtiments logistiques, les produits de construction pourraient générer 97 % de GES (hors gestion de l'énergie, eau et déchets) par l'usage intensif de matériaux à forte empreinte carbone (béton, aciers) indispensables à la structure des bâtiments ;
- pour les bureaux, la mobilité est le poste prépondérant (68%), la construction représentant 26 %.

L'étude formule ces constats sans étudier des pistes de réduction des émissions comme le recours à du béton bas carbone. Enfin, ces constats paraissent relever de généralités dès lors que :

- le projet serait réservé à des activités de bureaux et non à des bâtiments logistiques (page 12 « le secteur ainsi viabilisé accueillera uniquement des bâtiments occupés par des bureaux ») ;
- l'empreinte carbone de la construction du projet est annoncée à 58 %.

Pour renforcer la réduction des émissions, il conviendrait de prévoir un renforcement des dessertes en transport en commun autour du site, afin d'encourager davantage le recours aux mobilités douces. Le projet pourrait également intégrer des aménagements spécifiques au sein du lotissement, tels que des espaces de stationnement pour vélos et trottinettes, ainsi que des bornes de recharge pour véhicules électriques, afin de faciliter l'usage des modes de transport actifs, alternatifs et durables, par les futurs usagers. Ces mesures contribueraient également à la réduction de la pollution atmosphérique en lien avec les déplacements.

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter le bilan carbone par la recherche de mesures concrètes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour les postes les plus émetteurs et notamment les matériaux de construction et justifier des choix opérés ;*
- *rechercher des mesures complémentaires en phase de conception et/ou d'exploitation (création de puits de carbone, évitement des énergies carbonées, équipements pour les modes de déplacement doux, actifs et électriques (stationnement, bornes électriques) et le renforcement des dessertes en transports en commun,...) pour aboutir à un projet avec une empreinte carbone la plus faible possible.*