



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'extension du pôle Jules Verne  
sur les communes de Boves, Glisy et Blangy-Tronville (80)  
actualisation de l'avis de l'autorité environnementale  
du 22 octobre 2020  
Étude d'impact mise à jour 12/05/2023**

n°MRAe 2023-7260

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 21 décembre 2023 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'extension du pôle Jules Verne sur les communes de Glisy, Boves et Blangy-Tronville sur le département de la Somme.*

*Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Valérie Morel et Jean-Philippe Torterotot.*

*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 complet le 26 octobre 2023, par le service police de l'eau de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Somme, pour avis, à la MRAe.*

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

*En application de l'article R.122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 7 novembre 2023 :*

- le préfet du département de la Somme ;*
- 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 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 Chambre de commerce et d'industrie Amiens Picardie consiste en l'extension du pôle Jules Verne sur un site comprenant trois zones situées sur les communes de Glisy, Boves et Blangy-Tronville, dans le département de la Somme.

Le site d'extension s'implante sur une superficie de 56 hectares d'espaces agricoles actuellement cultivés, la partie aménagée ayant été exclue du périmètre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Jules Verne II ».

Un boisement « au Grassouillet » de 6 500 m<sup>2</sup> est présent sur la zone 3 et les zones 1 et 2 sont implantées de part et d'autre du bois du Canada. La présence de trois sites Natura 2000, d'une réserve naturelle nationale, d'un arrêté de biotope, de trois zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique de type I dans un rayon de moins de trois kilomètres et l'inscription du site d'extension entre deux corridors écologiques, la Somme et l'Avre, situés à moins d'1,5 kilomètre, attestent de la richesse environnementale présente à proximité du secteur de projet.

Le site est à proximité d'un nœud autoroutier important et complexe.

L'étude d'impact a été réalisée par l'agence Diverscités, atelier des territoires.

L'analyse paysagère est à compléter concernant l'impact sur le site classé des mémoriaux de Villers-Bretonneux et de Le Hamel et leurs environs. En effet, le projet est proche du périmètre de protection de ce site, et du point de vue emblématique sur la RD934. Des aménagements paysagers sont envisagés dans le périmètre de ce site, ils devront faire l'objet d'une autorisation.

L'étude écologique montre que le projet aura des impacts modérés à forts sur plusieurs espèces d'oiseaux, la plupart protégées, et quatre espèces de chauves-souris, toutes protégées. Des mesures sont envisagées pour éviter et réduire les impacts, comme l'absence de destruction de haies et boisements. Cependant l'analyse des impacts est à compléter en phase d'exploitation, concernant le dérangement constant des espèces inféodées au bois du Canada qui constitue l'extrémité ouest d'une continuité écologique forestière jusqu'ici peu fragmentée entre Longueau et Villers-Bretonneux. Les mesures sont à préciser et compléter.

Le projet génèrera au total l'artificialisation de 73 hectares de terres. Les incidences sur le risque d'inondation par débordement de l'Avre et de la Somme restent à analyser, dans le contexte du changement climatique.

Le projet induira une augmentation importante du trafic de poids lourds et véhicules légers, générant des difficultés de circulation sur les échangeurs voisins, et éventuellement sur l'A29 et la RN 25. La fin de la concession SANEF en 2031, i.e. à une échéance très proche, n'a pas été prise en compte alors qu'elle est susceptible de modifier profondément la répartition des flux de trafic.

## Avis détaillé

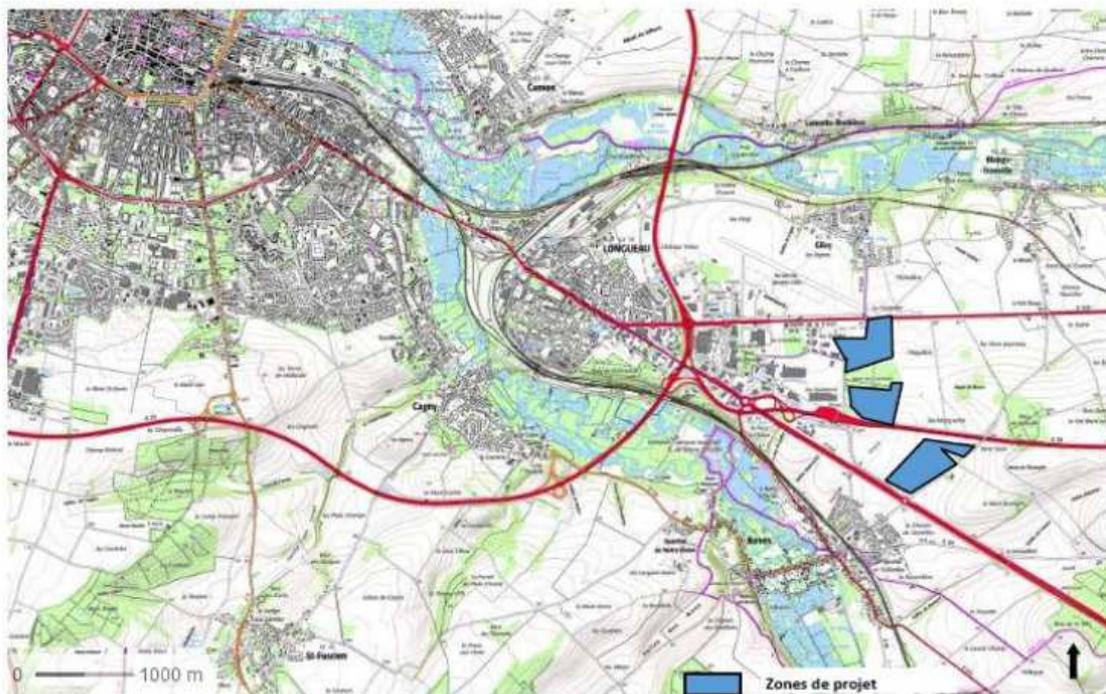
Note préliminaire : Le contenu surligné en gris signale les termes de l'avis du 22 octobre 2020<sup>1</sup>, maintenus en l'état. La mise à jour des références aux documents du dossier (numéros de pages et d'annexes) réalisée, apparaît sur un fond gris si la partie concernée n'a pas fait l'objet de modification de fond.

### I. Le projet d'extension du pôle Jules Verne sur Glisy, Boves et Blangy-Tronville

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Amiens Picardie projette l'extension du pôle Jules Verne, la zone d'aménagement concertée (ZAC) Jules Verne II. Le site d'extension est localisé dans la partie est de la zone d'activités du pôle Jules Verne, à l'intersection de 3 communes, Glisy, Boves et Blangy-Tronville, dans le département de la Somme. Il est situé à 10 kilomètres à l'est d'Amiens et longe l'autoroute A29.

Il se décompose en 3 zones et s'implante sur 56 hectares de parcelles agricoles actuellement cultivées. Il convient de noter la présence d'un boisement « au Grassouillet » de 6 500 m<sup>2</sup> sur la zone 3 et l'implantation des zones 1 et 2 de part et d'autre du bois du Canada.

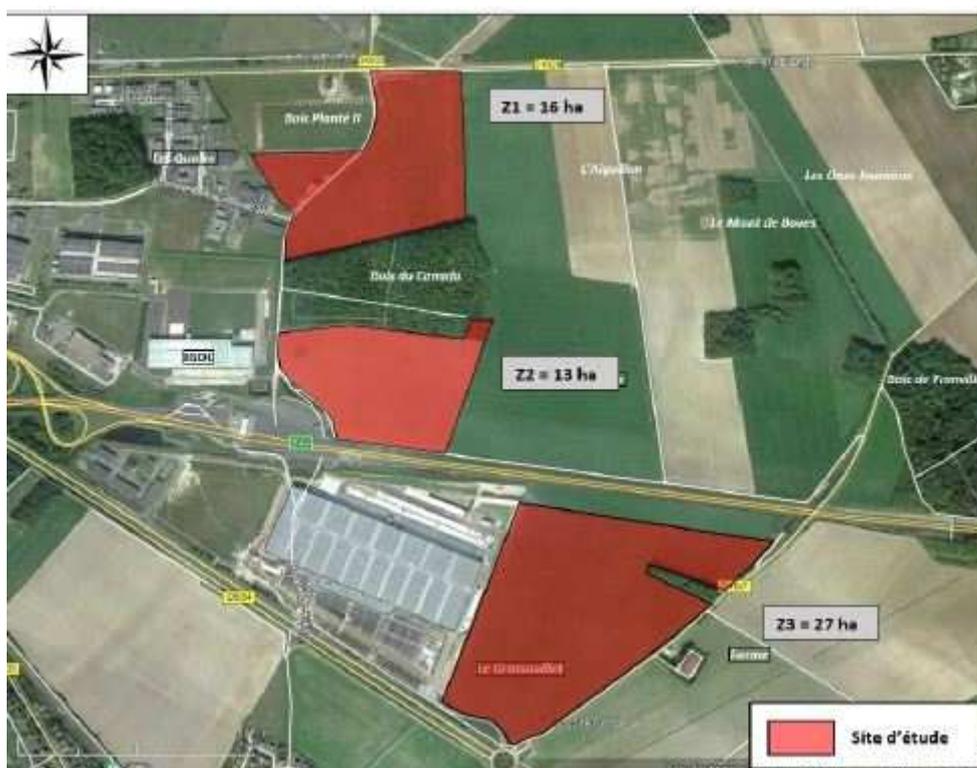
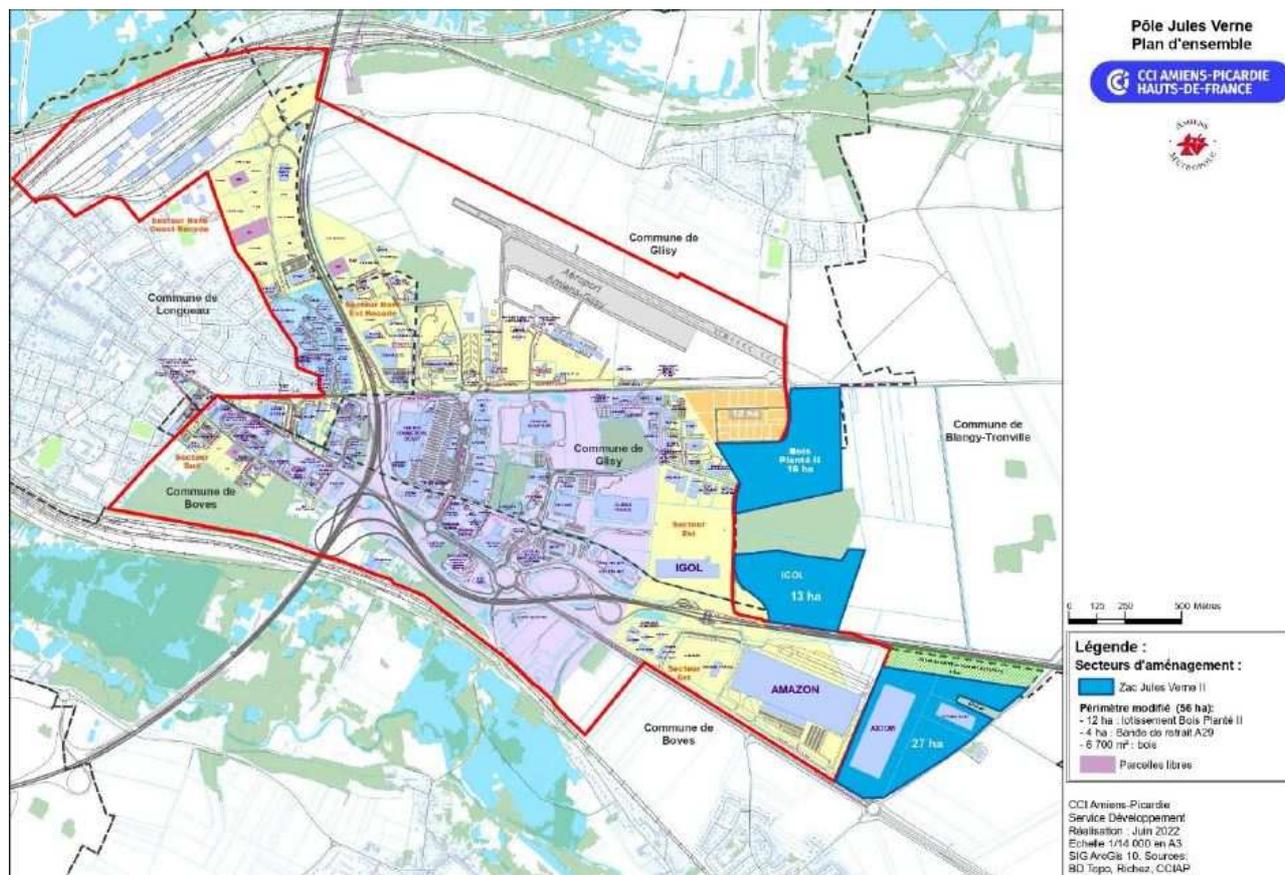
*Localisation du projet sur le territoire de Glisy, Boves et Blangy-Tronville (source : étude d'impact page 16)*



Source – DiversCites – D'après Géoportail

1 [https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4841\\_avis\\_extension\\_pole\\_jverne.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4841_avis_extension_pole_jverne.pdf)

Plan d'ensemble du pôle Jules Verne (source : résumé non technique pages 3 et 4)



La surface des aménagements (constructions et infrastructures) portera sur 56 hectares. Elle se décompose de la manière suivante :

- 16 hectares dans la partie nord comprenant la fin du projet du Bois Planté 2<sup>2</sup> (zone Z1) sur Glisy et Blangy-Tronville ;
- 13 hectares entre l'A29 et le bois du Canada (zone Z2) sur Boves ;
- 27 hectares environ dans la continuité de l'entrepôt Amazon (zone Z3) sur Boves.

L'étude d'impact comporte une présentation du projet, mais celle-ci ne comprend pas tous les éléments attendus en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement, par exemple les hauteurs maximum des bâtiments, nécessaires pour la vérification du respect des dégagements aéronautiques et l'impact paysager (cf. II.3.2), les consommations d'eau, les trafics routiers, etc.

*L'autorité environnementale recommande de compléter la description du projet, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, avec tous les éléments nécessaires à l'étude d'impact.*

Le projet nécessitera des modifications des voiries environnantes (cf. Actualisation du modèle de déplacement page 18), celles-ci doivent être intégrées dans la définition du projet (cf. notion de projet article L.122-1 III du code de l'environnement).

Le projet initial ayant fait l'objet de l'avis du 22 octobre 2020 s'implantait sur près de 73 hectares. La zone 1 comprenant le projet du Bois Planté 2 présentait une surface de 30 hectares, urbanisé en partie récemment ; 16 hectares restent à urbaniser ramenant la surface des aménagements à venir à 56 hectares.

## II. Analyse de l'autorité environnementale

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

L'étude d'impact a été réalisée par l'agence Diverscités, atelier des territoires.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels et aux sites Natura 2000, à la ressource en eau, aux nuisances sonores, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

Concernant la forme, l'étude d'impact liste page 220 l'ensemble des annexes jointes numérotées de 1 à 9. Les annexes qui sont jointes ne sont pas reprises selon la numérotation du sommaire de l'étude d'impact. La constitution des pièces du dossier n'en facilite pas la lecture, induisant une certaine confusion.

*L'autorité environnementale recommande de reprendre la constitution du dossier afin de rendre accessible l'ensemble des pièces du dossier et de permettre au public un accès facile aux informations.*

2 Il convient de noter que la partie « Bois planté 2 », extension d'un lotissement d'activités, a fait l'objet d'un permis d'aménager accordé le 21/09/2016 afin de viabiliser les parcelles et d'accueillir de nouvelles entreprises (travaux réalisés à ce jour) (étude d'impact Diverscités mise à jour 04/08/2020 page 150).

## **II.1 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus**

L'articulation du projet avec les plans programmes et les autres projets connus est présentée au chapitre 6 pages 201-202. L'articulation avec les documents d'urbanisme est détaillée pages 195-196. Les informations dispersées dans l'étude d'impact n'en facilitent pas la lecture.

Le projet d'extension de la ZAC Jules Verne est intégré par les documents d'urbanisme concernés.

Le projet est :

- inscrit en zone urbaine constructible à vocation économique UI3 au plan local d'urbanisme (PLU) de Boves, dont la révision a été approuvée le 8 juillet 2019, après avis de l'autorité environnementale du 29 octobre 2019<sup>3</sup> ;
- en zone urbaine destinée à regrouper les établissements et les activités déjà existantes UF et 1AUF au PLU de Glisy, dont la révision a été approuvée le 5 juillet 2017, après avis de l'autorité environnementale du 25 janvier 2017<sup>4</sup> ;
- intégré, sur la commune de Blangy-Tronville, à la carte communale partielle en cours d'élaboration et qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 11 février 2020<sup>5</sup>.

L'analyse de l'articulation avec les autres plans programmes n'est pas détaillée. Toutefois, la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Somme aval et cours d'eau côtiers est examinée partiellement pages 136 et suivantes du document « Autorisation environnementale ». Il conviendrait de compléter l'analyse pour chaque orientation et dispositions, en intégrant notamment celles relatives aux zones humides.

De plus, le dossier comporte des erreurs. Ainsi, concernant le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, l'étude d'impact (page 73) indique que le projet est en dehors du territoire à risque important d'inondation (TRI) d'Amiens. Or, la zone Z3 à Boves est incluse dans son périmètre.

*L'autorité environnementale recommande de détailler l'analyse de l'articulation du projet avec les plans-programmes, en prenant en compte l'ensemble des dispositions de ces plans-programmes.*

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page 192. Aucun projet ayant fait l'objet d'une étude d'impact ou ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale n'est recensé.

## **II.2 Scénarios et justification des choix retenus**

Les raisons du choix du projet sont explicitées au chapitre 5, pages 194-200.

Le projet est justifié au regard de sa compatibilité avec le SCoT du Grand Amiénois et les documents d'urbanisme régissant les communes de Glisy, Boves et Blangy-Tronville.

Une analyse des variantes envisagées est présentée pages 197-198. Deux variantes ont été

3 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3888\\_avis\\_plu\\_boves-2.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3888_avis_plu_boves-2.pdf)

4 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_ae\\_plu\\_glisy80.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_plu_glisy80.pdf)

5 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4092\\_avis\\_cc\\_blangy\\_tronville.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4092_avis_cc_blangy_tronville.pdf)

analysées, elles reposent sur la possibilité ou non d'adapter le projet à un découpage foncier de la zone 3 (terrains face à Igol et en continuité d'Amazon) en plusieurs entités. Le rapport ne conclut pas clairement sur la variante retenue.

Le choix d'étudier ces variantes ne repose pas sur la recherche de solutions alternatives au secteur de projet retenu, notamment en termes de localisation moins impactante sur l'environnement et de consommation d'espace moindre.

Le rappel du contexte du projet et une analyse des disponibilités foncières sont présentés pages 10-13. Selon l'étude d'impact page 10, le territoire métropolitain compte à l'heure actuelle trois zones d'activités majeures dédiées au développement économique et deux ZAC urbaines proposant une offre au tissu économique. Ces trois zones ne permettent pas aujourd'hui d'envisager un développement pour les prochaines années au vu du stock foncier disponible.

Concernant les friches, l'étude d'impact (page 13) conclut que leur taille et leur localisation ne sont pas adaptées aux activités de logistiques ou d'industrie lourde.

Cependant, hormis les opérations en cours et désormais hors du périmètre de la ZAC, l'étude apporte très peu d'éléments quant aux éventuelles activités susceptibles de s'installer ou de s'étendre sur le secteur de projet. Elle ne fournit pas d'éléments chiffrés précis démontrant la nécessité d'extension du pôle Jules Verne : besoins d'extension d'entreprises installées, projets en attente... et justifiant le nombre d'hectares mobilisés selon les projets et activités projetés.

*L'autorité environnementale recommande, comme elle l'a fait dans ses avis rendus sur les documents d'urbanisme, de démontrer que les besoins en foncier estimés au titre des activités économiques répondent aux besoins réels du territoire compte-tenu de la consommation d'espace qu'elle induit.*

Par ailleurs, les habitats présents sur le secteur de projet sont utilisés comme zone de nidification ou de stationnement pour certains oiseaux protégés et comme gîtes d'estivation de chiroptères. Des espèces végétales indicatrices de zones humides ont été relevées. Ces habitats vont être détruits sans que l'évitement n'ait été envisagé.

Le dossier n'étudie pas le recours à des modes de transport alternatif à la route, qui va générer des émissions importantes de gaz à effet de serre. Il est seulement évoqué (page 202 de l'étude d'impact) la « création d'un réseau dédié aux piétons et cycles connecté à l'existant (rue de l'étoile du sud) » et, dans l'étude d'optimisation des densités (en annexe), l'incitation au covoiturage.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse de variantes alternatives au projet retenu en prenant en compte l'ensemble des enjeux environnementaux, en étudiant notamment des alternatives en termes de localisation et de surface occupée et imperméabilisée.*

## II.3 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.3.1 Consommation d'espace

Le projet d'aménagement de zone d'activités générera une consommation d'espaces de 73 hectares au total, dont 56 hectares dans le périmètre actualisé de la ZAC Jules Verne II. La notice annonce une réduction de la consommation d'espaces du fait de la réduction du périmètre de ZAC, une partie de l'aménagement étant réalisée.

L'autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

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, une altération du paysage, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols et une diminution des capacités de stockage du carbone.

Une étude d'optimisation de la densité est jointe en annexe. Elle présente pages 12 et suivantes les mesures prises pour réduire la consommation d'espaces. Ainsi, le cahier des charges impose un pourcentage minimum d'emprise au sol et les entreprises sont incitées à mutualiser leurs locaux. De même, le cahier des charges de la ZAC impose un minimum de 50 % des places de stationnement en souterrain pour les bâtiments à usage de bureaux et incite les entreprises à mutualiser leurs parkings et à favoriser le covoiturage. La végétalisation des parkings et des toitures est également évoquée. Cependant, la plupart de ces mesures (incitation) sont peu contraignantes et ne sont ainsi pas garanties.

Concernant l'impact de l'artificialisation sur le risque inondation, l'analyse n'est pas clairement présentée. Toutefois, le document « autorisation environnementale » indique page 117 que la totalité des eaux pluviales sera gérée par infiltration pour une pluie de retour 30 ans.

Or, compte-tenu de la situation de la zone 1 dans le bassin versant de la Somme et des zones 2 et 3 dans le bassin versant de l'Avre, et du fait que ces deux cours d'eau sont concernés par le plan de prévention des risques inondations de la vallée de la Somme et de ses affluents, l'artificialisation de ces espaces aura des incidences sur le risque inondation lié à ces cours d'eau.

Il conviendrait d'étudier plus précisément l'impact du projet sur ce risque en tenant compte du changement climatique.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de garantir les mesures prévues pour réduire l'imperméabilisation des sols en les rendant obligatoires ;
- d'étudier les incidences de l'artificialisation de plus de 73 hectares de terres sur le risque d'inondation par débordement de l'Avre et de la Somme, en tenant compte du changement climatique ;
- de démontrer que les mesures prévues seront suffisantes ou de les compléter, le cas échéant.

## II.3.2 Paysage et patrimoine

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Concernant le paysage, le secteur de projet se situe à l'interface de trois entités paysagères, l'Amiénois, le Santerre et la vallée de la Somme et de quatre sous entités-paysagères : le Santerre, la métropole amiénoise, la vallée de la Somme et la vallée de l'Avre.

Le site s'implante à l'entrée sud-est de l'agglomération amiénoise, sur la ligne de crête du Santerre offrant des points de vue sur les vallées de la Somme et de l'Avre. Il est marqué par un paysage ouvert agricole et un paysage boisé sur la ligne de crête. Ces surfaces boisées se localisent également dans les fonds de vallée qui constituent les limites naturelles du site. Ce chapelet de bois donne une identité forte au paysage.

Il convient de noter que la présence de la départementale 934 reliant en ligne droite Amiens à Roye est identifiée dans l'atlas des paysages comme présentant un enjeu de conservation et de maintien des caractères identitaires des paysages au sens de la convention européenne du paysage. La rectitude de la route, associée à l'horizontalité du territoire invite à une découverte panoramique du paysage du Santerre.

Concernant le patrimoine, on note la proximité du site classé des mémoriaux de Villers-Bretonneux et de Le Hamel et de leurs perspectives. Le périmètre de protection de ce site est situé à environ 100 m de la zone 1.

### ➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage

L'étude d'impact fait une analyse détaillée du paysage pages 133-157, s'appuyant sur l'atlas des paysages de la Somme. Le patrimoine est analysé pages 158-161. Il convient de rectifier l'étude d'impact, les sites mémoriaux de Villers-Bretonneux et de Le Hamel et leurs environs sont en effet classés et non en cours de classement.

Les incidences sur le paysage et le patrimoine bâti sont traitées très succinctement page 188. Des éléments descriptifs du projet de paysage sont également présentés pages 173-177. La dissémination des informations dans l'étude d'impact mais également dans le cahier des charges architecturales et paysagères n'en facilite pas la lecture. Il conviendrait de regrouper ces éléments d'information et/ou de renvoyer vers le cahier des charges.

Si le projet ne s'inscrit pas dans le périmètre de protection du site classé, ce dernier est à proximité du secteur de projet. La zone 1, et dans une moindre mesure la zone 2, sont les plus exposées aux vues depuis le mémorial australien situé à 8 kilomètres. La zone 3 plus au sud sera masquée par les boisements existants, les bois de Tronville et de Blangy.

Les vues, depuis la tour du mémorial national australien de Villers-Bretonneux portent bien au-delà de la zone de projet, il convient donc d'analyser les impacts potentiels générés par la perception des bâtiments des futures activités depuis et vers le mémorial. Or, aucune analyse de l'impact du projet sur ce site classé n'est réalisée.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser l'impact du projet sur le site classé, les sites mémoriaux de Villers-Bretonneux et de Le Hamel et leurs environs, au regard de la proximité du périmètre de protection de ce site du secteur de projet et de joindre des vues aériennes projetées afin de visualiser l'impact du projet et depuis et vers ces sites.*

L'étude d'impact indique que le projet a un impact important sur le paysage et crée une nouvelle limite d'urbanisation.

#### Concernant l'aménagement paysager

Le projet prévoit la création d'une trame paysagère connectée aux alentours. Celle-ci repose sur la protection d'éléments paysagers marquant l'identité du paysage, caractérisant l'entrée de ville métropolitaine depuis la RD1029, axe structurant de cette partie du projet (le chapelet de bois accompagnant la ligne de crête et rythmant la ligne d'horizon) et un traitement des franges bâties. En outre, pour déterminer cette entrée de ville, il est prévu dans la partie nord du projet une bande boisée permettant la continuité paysagère entre le bois du Canada et le projet.

L'étude d'impact présente, dans l'état initial pages 156-159, une cartographie des orientations paysagères définies en 2023, notamment les haies bocagères et arborées projetées. Les principes d'aménagement paysager sont présentés sur les plans pages 173-175 de l'étude d'impact.

Il convient de noter que la plupart des nouveaux alignements paysagers prévus hors des zones de projet sont situés dans le périmètre de protection du site classé, nécessitant de fait une autorisation spéciale. Or, les incidences de ces alignements sur le site classé n'ont pas été analysées. En outre leur implantation n'est pas garantie de fait.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser les incidences des alignements paysagers projetés en site classé, ceux-ci nécessitant de fait une autorisation spéciale.*

L'aménagement paysager repose sur la composition d'un paysage multistrates : une strate arborée d'une hauteur dépassant 5 m à la maturité, une strate arbustive qui n'excède pas plus de 4 m en général et des engazonnements ou enherbements traités de façon naturelle de type prairie fleurie.

Les essences retenues pour la constitution de ces haies sont précisées au cahier des charges architecturales et paysagères joint. Il s'agira de haies champêtres vives dont les essences sont issues de la palette de végétaux présentée pages 26-31 du cahier des charges ; les essences mellifères seront privilégiées.

Une simulation des impacts visuels est présentée pages 176 de l'étude d'impact, depuis la RD1029 en venant de Blangy-Tronville et depuis la RD107 du plateau.

Les aménagements projetés, haies bocagères et arborées doivent permettre de créer un masque végétal suffisant, par rapport aux voies de communication routières et à l'espace agricole environnant tout en maintenant quelques percées visuelles permettant de reconstituer des perspectives sur les grandes étendues agricoles.

Or, au regard de la simulation des impacts visuels, la densité des aménagements projetés ne semble pas suffisante (un arbre planté pour 50 mètres linéaires de haie) pour permettre de créer un masque végétal suffisant pour assurer une bonne insertion paysagère du secteur de projet.

Il conviendrait notamment de planter des haies bocagères en limite de parcelles sur 3 niveaux de végétations : arbustes, cépées<sup>6</sup> et arbres sur 5 mètres de large, qui contribueraient en outre à constituer des corridors écologiques.

Il convient également de s'assurer de ne pas créer un mur paysager.

<sup>6</sup> Cépée : arbre à plusieurs troncs sortant d'une même souche, d'une hauteur d'1m-1,50m minimum, qui apporte du volume

Ces aménagements doivent également être définis en lien avec les dimensions des bâtiments susceptibles d'être accueillis.

Aucune information n'est donnée sur les hauteurs maximales qui seront admises dans la ZAC. Le cahier des charges architecturales et paysagères indique page 14, concernant les hauteurs de constructions, qu'il convient de « se référer aux spécifications des documents d'urbanisme des communes. D'une manière générale, la fiche de lot indiquera la hauteur limite. », sans plus de détails. Il conviendrait de préciser ces informations.

Le traitement des volumes et des façades (couleur) des futurs bâtiments est précisé page 20 du cahier des charges architecturales et paysagères.

Concernant la volumétrie, les bâtiments seront les plus simples possibles et de forme unitaires. Concernant les façades, l'harmonisation du traitement des façades des futurs bâtiments avec l'existant est prévu. L'uniformité de matériaux est préconisée à l'ensemble de ZAC, le choix du matériau de référence sera entre l'aluminium métallisé RAL 9006<sup>7</sup> ou le bardage bois clairevoie prégrisée posé à la verticale.

Enfin, l'étude d'impact précise, page 148, qu'il conviendra de valoriser et renforcer, dans le cadre du projet, la RD934, identifiée comme point de vue emblématique sur le grand paysage et constituant un belvédère unique sur l'agglomération amiénoise. Cependant, les incidences sur cette voie ne sont pas analysées et aucune disposition n'est mentionnée en ce sens.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de préciser les hauteurs maximales des bâtiments projetés ;
- d'analyser les incidences des bâtiments projetés au sein du secteur de projet au regard notamment de leurs dimensions et de démontrer que l'intégration paysagère du secteur de projet au sein d'un masque végétal, tout en maintenant quelques percées visuelles sur les grandes étendues agricoles, est assuré ;
- d'analyser les incidences du projet sur la RD934, point de vue emblématique et de préciser les dispositions prises pour valoriser et renforcer cette voie.

### **II.3.3 Milieux naturels, dont milieux humides**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'inscrit au sein d'espaces naturels remarquables. On note la présence à moins de 3 km du secteur de projet de :

- trois sites Natura 2000<sup>8</sup>;
- une réserve naturelle nationale (RNN), l'étang Saint-Ladre, située à 1,4 km de la zone de projet ;

<sup>7</sup> Le nuancier RAL, ou « couleurs RAL », est un nuancier spécialisé créé par l'institut des couleurs RAL, norme utilisée pour choisir les couleurs notamment pour l'architecture et la construction.

<sup>8</sup> 3 sites Natura 2000 situés à moins de 2 km du secteur de projet :

- le site FR2212007, les étangs et marais du bassin de la Somme, distant de 1,2 km de la limite la plus proche du secteur de projet
- le site FR2200359, les tourbières et les marais de l'Avre, distant de 1,2 km ;
- le site FR2200356, les marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie, distant de 1,5 km.

- un arrêté de protection de biotope FR3800045, le Grand marais de la Queue, situé à environ 3 km de la zone de projet ;
- trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I<sup>9</sup> ;
- deux ZNIEFF de type II<sup>10</sup>.

Concernant les continuités écologiques, le projet s'inscrit entre deux corridors écologiques de type « multitrames aquatiques », la Somme et l'Avre, situés à moins d'1,5 km.

Il convient de noter la présence d'un boisement « au Grassouillet » de 6 500 m<sup>2</sup> sur la zone 3 et l'implantation des zones 1 et 2 de part et d'autre du bois du Canada. A noter que ces bois ont plus de 30 ans d'existence.

#### ➤ Qualité de l'étude d'impact

Les zonages naturels réglementaires et d'inventaire sont présentés succinctement et cartographiés respectivement pages 107-111 de l'étude d'impact.

Concernant les continuités écologiques, elles sont analysées pages 112-116. L'identification des continuités écologiques est basée sur les éléments de connaissance du diagnostic du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Picardie et une analyse à l'échelle locale (pages 114-115 de l'étude d'impact).

L'étude fait mention d'un corridor discontinu dit « en pas japonais »<sup>11</sup>, cartographié page 115.

Une étude faune-flore a été réalisée. Elle repose sur une analyse bibliographique et la réalisation d'inventaires. La méthodologie de ces inventaires et leur calendrier sont présentés pages 12-21.

Six inventaires ont été réalisés entre septembre 2017 et décembre 2018 et quatre prospections complémentaires entre juin et octobre 2022.

La localisation des points d'écoute et transects pour les oiseaux et les chauves-souris est respectivement cartographiée pages 21 et 22 de l'étude faune flore.

Concernant les oiseaux, des écoutes actives (parcours de la zone le long de transects) ont été réalisés en 2017-2018 et complétés en 2018-2019 puis en 2022, notamment en lisière du bois du Canada.

Des cartographies permettant de localiser les oiseaux et les oiseaux nicheurs certains, probables et possibles sur le site et d'identifier le mouvement des oiseaux sont présentées respectivement pages 56-57, 66. Les mouvements de vols d'oiseaux identifiés en 2022 entre les vallées de l'Avre et de la Somme sont cartographiés page 65.

9 3 ZNIEFF de type I sont situées à moins de 2 km du secteur de projet :

- la ZNIEFF n°220320028, les marais de la vallée de la Somme entre Daours et Amiens ;
- la ZNIEFF n°220005023, le bois l'Abbé, le bois d'Aquennes et le bois de Blangy ;
- la ZNIEFF n°220320038, le marais de Boves, de Fouencamps, de Theizy-Glimont et du Paraclet.

10 2 ZNIEFF de type II

- la ZNIEFF n°220320034, la haute et moyenne vallée de la Somme entre Croix-Fonsomme et Abbeville ;
- la ZNIEFF n°220320010, la vallée de l'Avre, des trois Doms et confluence avec la Noye.

11 Corridor discontinu « en pas japonais » : ce sont des surfaces peu importantes emballées dans la matrice de champs cultivés mais suffisamment rapprochées les unes des autres pour entretenir des relations écologiques fortes par les déplacements qu'effectuent les animaux. Ces derniers trouvent refuges, se nourrissent et accomplissent leur cycle de développement complet dont la reproduction. C'est en quelque sorte un grand bois éclaté où les fonctions écologiques existent encore, selon l'étude d'impact page 114.

Concernant les chauves-souris, deux points d'écoute étaient situés de part et d'autre du bois de Canada en 2017-2018. En 2020, un point d'écoute a été maintenu en lisière du bois du Canada et un point d'écoute a été ajouté en dehors des secteurs de projet, en zone de culture (Sainte Marguerite). Des écoutes actives ont été réalisées en 2018-2019 puis en 2022.

Une recherche de gîtes a été réalisée.

La localisation des contacts des chauves-souris au cours des transects est cartographiée page 74.

Une cartographie localise ces espèces et leurs mouvements respectivement pages 75 et 78.

Concernant les inventaires relatifs aux amphibiens, trois plaques ont été disposées en lisière du bois du Canada, dans la partie est, caractérisée par une zone en friche en pleine recolonisation forestière (localisation cartographiée page 17), l'étude précisant que « seuls les endroits frais pouvaient héberger des batraciens, soit en lisière du bois du Canada, le seul habitat susceptible d'abriter des amphibiens » et que la bande boisée en zone 3 ne présentait pas les habitats favorables suffisant pour justifier le dépôt de ces plaques. Or, la zone 3 est concernée par un bassin d'eaux pluviales, susceptible d'abriter ces espèces et aucun inventaire n'a été mené.

Cependant, l'étude faune-flore précise page 49 que le bassin de rétention des eaux pluviales n'est pas aménagé pour les batraciens, un lit de cailloux à sa base permet de filtrer rapidement les eaux et de les évacuer vers une canalisation enterrée. Une photographie du bassin est présentée.

#### Concernant les habitats et la flore

Sept habitats sont recensés et leur localisation cartographiée par zone pages 41-43. Le périmètre de la ZAC, a été actualisé au vu des aménagements réalisés. Il convient de noter la présence d'une chênaie-charmaie, d'un bassin de gestion des eaux pluviales sur la zone 3 et d'une ruine végétalisée en plein champ (ancienne construction dont il ne reste que la base des murs) sur la zone 1. Les zones 1 et 2 sont principalement occupées par des cultures intensives et situées en bordure du bois du Canada. Aucun habitat naturel protégé ou présentant un intérêt patrimonial n'est recensé.

144 espèces végétales ont été identifiées. Aucune espèce n'est protégée ni patrimoniale. Leur liste est présentée en annexe I pages 135-136. Aucune espèce exotique envahissante n'a été recensée.

L'étude relève également la présence de sept espèces végétales indicatrices de zones humides (page 29). L'étude indique que « toutes les espèces sont très communes à communes en Picardie. Ce ne sont pas toutes des espèces strictement caractéristiques de zones humides ».

L'étude précise que « ces plantes n'occupent jamais de recouvrement important au point de désigner une zone humide » et conclut à l'absence de zone humide.

Cependant, l'étude ne cartographie pas ces espèces ni ne précise le nombre d'individus recensés. En outre, seul un inventaire flore (17 et 23 juin et 12 septembre 2022, les inventaires réalisés en 2017 et 2018 sont trop anciens) répond à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des zones humides (août-septembre).

Selon l'étude d'impact, page 96, une étude de caractérisation de zone humide a été réalisée sur le critère pédologique : 51 sondages ont été réalisés les 19 et 20 décembre 2022. Leur localisation est cartographiée pages 18-20. Les fiches descriptives des sondages sont présentées en annexe 1 de l'étude pages 25-31.

L'étude conclut qu'aucun de ces sondages n'est caractéristique de zone humide.

Cependant, les fiches descriptives ne permettent pas de s'assurer que tous les sondages ont été réalisés à une profondeur de 120 cm. Le sondage 36 en zone 2 ne semble d'ailleurs pas avoir été réalisé au-delà d'une profondeur de 50 cm (page 29).

Les sondages pédologiques réalisés ne semblent donc pas répondre au protocole de terrain précisé à l'arrêté du 24 juin 2008 préconisant la réalisation de sondages à une profondeur de 120 cm. Il est d'ailleurs mentionné page 15 que, « c'est l'examen approfondi des 50 premiers centimètres du sol qui est déterminant pour confirmer ou infirmer qu'un sol est caractéristique d'une zone humide. ». Cet argument ne peut être entendu au regard de la réglementation.

En l'état actuel des données, il ne peut être conclu à l'absence de zones humides sur le secteur de projet.

*L'autorité environnementale recommande de justifier que l'étude de détermination du caractère humide de l'ensemble du secteur de projet sur analyse du critère pédologique et de végétation a été réalisée dans le respect des dispositions de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides.*

- Prise en compte des milieux naturels, dont milieux humides

#### Concernant la faune

Les inventaires ont permis de recenser :

- 65 espèces d'oiseaux (dont la liste est présentée en annexe 5 pages 152-153), dont 38 espèces protégées, trois espèces assez rares et/ou inscrites à la liste rouge régionale, dont 24 hivernants et 27 nicheurs sur le site ;
- quatre espèces de chauves-souris<sup>12</sup> toutes protégées, dont une espèce quasi menacée, la Sérotine commune (page 71) ;
- 31 espèces d'insectes.

Concernant les gîtes potentiels favorables aux chiroptères, l'étude recense un gîte d'estivation favorable sur la zone 3, la bande boisée « au Grassouillet ».

L'étude faune flore (pages 94 et 95) conclut à un enjeu :

- faible pour les habitats, ceux-ci étant très communs, plus ou moins dégradés sans sensibilité écologique ;
- très faible pour la flore, aucune espèce à enjeu n'ayant été observée ;
- modéré à fort pour les oiseaux ;
- modéré pour les chiroptères ;
- très faible pour les insectes.

Des impacts modérés à forts sont attendus pour les oiseaux (destruction d'habitats et dérangement en phase travaux) et modérés pour les chauves-souris (tableau page 104 de l'étude faune-flore).

Par ailleurs, le projet encadrant les lisières nord et sud du bois du Canada, les activités vont générer un dérangement constant pour les espèces inféodées à ce bois. Ce bois constitue, en outre, l'extrémité ouest d'une continuité écologique forestière jusqu'ici peu fragmentée d'une longueur de 7 km, entre Longueau et Villers-Bretonneux. Les aménagements projetés sont susceptibles d'altérer l'extrémité ouest de cette continuité et de contribuer à isoler le bois du Canada.

12 Les 4 espèces de chiroptères identifiées sont : la Pipistrelle commune, la Sérotine commune, le Murin de Daubenton et la Pipistrelle de Kuhl.

De plus, la partie du projet située au sud de l'A29 va arriver à 400m de l'écoduc situé sur la frange sud du bois de Tronville, constituant le principal passage faune de l'A29 sur ce secteur en permettant les échanges entre les secteurs situés au sud et au nord de cet axe.

*Photo aérienne du secteur de projet localisant l'A29 et le principal passage faune de l'A29*



Concernant les mesures d'évitement, selon l'étude d'impact page 205, plus d'un hectare de bois sera préservé intégralement, « cette surface a été évitée, car elle représentait des habitats favorables à la biodiversité. » :

- une surface boisée du bois du Canada, en limite de zone 2, d'une surface de 4 010m<sup>2</sup> (ME03) ;
- la bande boisée au « Grenouillet » localisée en zone 3, d'une surface de 6 500 m<sup>2</sup> (ME04).

La localisation de ces surfaces est cartographiée pages 109-110.

Il est prévu l'adaptation des travaux sur l'année (ME02). Cependant, il n'est pas clairement précisé la période à laquelle ces travaux doit être réalisée. L'étude faune-flore suggère page 108, « de réaliser les travaux en dehors des périodes de reproduction des oiseaux, des amphibiens et des reptiles préférentiellement à l'automne (dans la limite de la possibilité technique de concentrer les travaux à cette période) ».

*L'autorité environnementale recommande de préciser clairement la période à laquelle les travaux doivent être réalisés afin de limiter leurs incidences sur la faune.*

L'étude faune-flore indique page 108 :

- qu'aucun abattage d'arbres n'est prévu ;
- qu'une zone tampon d'une dizaine de mètres de largeur protégera la lisière du bois du Canada et du bois au Grassouillet.

Cependant, ces dispositions ne sont pas reprises dans l'étude d'impact. Il convient de noter que l'étude d'impact indique également qu'« aucun habitat ne sera détruit, si bien que la faune ne sera pas impactée, hormis les oiseaux des champs cultivés mais peu représentatifs en tant que nicheur ».

Il est également prévu l'utilisation de vitrages permettant d'éviter les collisions pour l'avifaune (ME05).

Concernant les mesures de réduction, il est prévu notamment :

- la mise en place d'une lisière herbacée pour reconstitution de la lisière du bois du Canada (MR03) ;
- la mise en place d'une bande herbacée pour reconstitution de la lisière du bois « au Grassouillet » ;
- des mesures concernant l'éclairage (MR08) ;
- la création d'une bande herbacée arbustive et arborescente en périphérie des parcelles des trois zones (MR05).

Le principe de ces aménagements est présenté page 207.

L'étude d'impact précise page 205 que « c'est 3 680 m<sup>2</sup> de linéaire de haies plantées, soit 11 040 m<sup>2</sup> de surface à terme et 9 550 m<sup>2</sup> de restauration de lisière qui sont prévus pour diminuer l'impact de la faune et de la végétation sur le site de projet. »

Il est également prévu la perméabilité écologique des clôtures des zones afin de permettre le déplacement des populations faunistiques (MR01).

Avec ces mesures, l'étude faune flore (page 121) conclut à un impact résiduel faible.

Enfin, concernant les mesures d'accompagnement, il est notamment proposé :

- l'amélioration de la lisière par la pose d'hibernacles<sup>13</sup> (MA01) ;
- la mise en place d'abris d'insectes, de nichoirs à avifaune et chiroptères (MA02).

La localisation de ces dispositifs est cartographiée page 206.

Cependant, l'étude d'impact indique que « les mesures d'accompagnement peuvent être proposées volontairement par le maître d'ouvrage ».

L'autorité environnementale relève que l'impact du dérangement en phase d'exploitation est peu pris en compte et les mesures proposées apparaissent insuffisantes. La zone tampon proposée autour du bois du Canada apparaît peu adaptée pour préserver la tranquillité des chauves-souris (toutes protégées) vis-à-vis notamment du bruit, des lumières et de l'activité humaine.

Par ailleurs, la mesure MR08 sur l'éclairage est peu précise et ne garantit pas l'absence de pollution lumineuse.

De plus, si la continuité écologique locale a bien été identifiée, aucune mesure n'est proposée pour la conforter.

*L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures, sur la base d'une analyse complète des impacts, notamment concernant le dérangement en phase d'activités et la continuité écologique locale, et de démontrer que les mesures prévues sont suffisantes au regard des espèces présentes.*

13 Hibernacle : bourgeon, structure (florale éventuellement) ou enveloppe protectrice qu'une plante utilise pour survivre aux conditions environnementales difficiles au cours d'une période de dormance.

### II.3.4 Évaluation des incidences Natura 2000

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On recense cinq sites Natura 2000<sup>14</sup> dans un rayon de 20 km autour du projet. Le site le plus proche, FR2212007, les étangs et marais du bassin de la Somme, est situé à 1 km autour du secteur de projet.

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

Il convient de noter que l'évaluation des incidences Natura 2000 est la même évaluation que celle présentée lors de la sollicitation de l'autorité environnementale pour avis en 2020. Celle-ci n'a pas été réactualisée au regard des inventaires complémentaires qui ont été réalisés et l'analyse des incidences du projet sur de potentielles espèces ayant justifié de la désignation des sites Natura 2000 détectées lors de ces inventaires n'a été faite.

L'évaluation des incidences Natura 2000 fait l'objet d'un rapport séparé et porte sur les cinq sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet. Le réseau Natura 2000 est présenté page 9 et cartographié pages 10-13.

Cette analyse porte sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifié la désignation des sites et les interactions possibles entre les milieux naturels du site du projet et l'aire d'évaluation<sup>15</sup> de chacune de ces espèces.

L'analyse conclut que le projet « ne présente pas ou une très faible incidence » sur le réseau Natura 2000. Cependant, les éléments de cette analyse ne sont pas clairs.

À titre d'exemple, page 31, l'étude indique que, pour le Butor étoilé, le Blongios nain, le Bihoreau gris, l'Aigrette garzette et la Grande aigrette, espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000, les étangs et marais du bassin de la Somme, situé à 1 km autour du secteur de projet, l'aire d'évaluation spécifique de ces espèces est de 3 km autour des sites de reproduction. L'analyse indique pourtant, dans le tableau page 31, que pour trois de ces espèces (Butoir étoilé, Bihoreau gris et Aigrette garzette), le projet n'est pas compris dans l'aire d'évaluation spécifique de ces espèces.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 d'une analyse des incidences du projet sur des espèces ayant justifié de la désignation des sites Natura 2000 détectées lors des inventaires complémentaires réalisés ;*
- *revoir l'évaluation des incidences Natura 2000, au regard des inventaires complémentaires réalisés et des nouvelles espèces détectées en apportant des justifications explicites à l'absence d'incidences par espèces et habitats.*

14 cinq sites Natura 2000 sont recensés dans un rayon de 20 km :

- le site FR2212007, les étangs et marais du bassin de la Somme, zone de protection spéciale (ZPS) ;
- le site FR2200359, les tourbières et les marais de l'Avre, zone spéciale de conservation (ZSC) (1,25 km) ;
- le site FR2200356, les marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie, ZSC (1,53 km) ;
- le site FR2200357, la moyenne vallée de Somme, ZSC (10,31 km) ;
- le site FR2200355, la basse vallée de la Somme de Pont-Rémy à Breilly (17,2 km).

15 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.

### II.3.5 Ressource en eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La zone Z1 se situe au sein du périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable situé sur Glisy.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

L'étude d'impact ne justifie pas que les aménagements projetés sur la zone Z1 sont autorisés dans les dispositions de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du captage d'eau potable instaurant les périmètres de protection, ce dernier n'est pas joint.

À l'intérieur du périmètre de protection éloigné, l'installation de constructions superficielles ou souterraines est réglementée et soumise à avis d'un hydrogéologue agréé.

L'étude d'impact indique, page 220, qu'est joint, en annexe 7, l'avis de l'hydrogéologue. Or, cet avis n'est pas joint. De même, le dossier d'autorisation environnementale unique fait mention d'une annexe 12 « expertise d'hydrogéologue agréée en matière d'hygiène publique », qui n'est pas jointe au dossier transmis à l'autorité environnementale.

Les incidences du projet sur l'eau sont analysées page 184 de l'étude d'impact. L'étude d'impact, concernant les mesures à mettre en œuvre, renvoie sur les recommandations portées à l'avis de l'hydrogéologue agréée sans plus de détails.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec un avis d'hydrogéologue agréé et de définir les mesures permettant d'éviter tout impact sur la ressource en eau.*

Par ailleurs, concernant l'assainissement des eaux usées, le document « autorisation environnementale » (page 74) prévoit un rejet vers la station d'épuration à Longueau, qui serait dimensionnée pour accueillir les effluents de la ZAC. Il conviendrait de le démontrer en évaluant qualitativement et quantitativement les flux de polluants attendus et en présentant la capacité résiduelle actuelle de la station d'épuration.

*L'autorité environnementale recommande de démontrer que la station d'épuration à Longueau sera en capacité de traiter les effluents du projet en évaluant qualitativement et quantitativement les flux de polluants attendus et en présentant la capacité résiduelle actuelle de la station d'épuration.*

### II.3.6 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les premières habitations sont situées à environ 510 m de la zone 1, séparées de celle-ci par la RD1029, dont le trafic est susceptible d'augmenter suite au développement des activités projetées (centre-bourg de Glisy), et à 230 m de la zone 3, séparée par la D934 (centre-bourg de Boves).

Les principales sources de nuisances sonores seront engendrées par le trafic sur les axes routiers et les activités qui se développeront sur le secteur de projet.

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

L'étude d'impact traite du bruit pages 68 et suivantes. Une étude acoustique est jointe.

Un état sonore initial a été réalisé. Il repose sur des mesures acoustiques réalisées sur une journée, le 14 octobre 2021, de jour (12h57-19h42) et de nuit (22h13-00h31).

Ces mesures ont été réalisées en neuf points d'écoute : quatre points en zone à émergence réglementée (ZER)<sup>16</sup> et cinq points en périphérie de la ZAC et en quatre axes de décroissance sonore avec la distance. La localisation de ces points d'écoute et de décroissances sonores est cartographiée page 8 de l'étude acoustique.

Les résultats de l'analyse sont synthétisés page 11. Les fiches de mesures en limites de ZER et en périphérie de la ZAC sont présentées en annexes I et II, respectivement pages 28 et 32, les fiches de mesure de décroissances sonores avec la distance en annexe III page 37.

L'étude conclut, page 12, que :

- les bruits environnementaux sont principalement constitués de la circulation routière importante sur l'autoroute A29, et dans une moindre mesure sur les routes départementales 34 et 1029 et du trafic aérien (piste de décollage/atterrissage située sur la commune de Glisy) ;
- les niveaux sonores moyens relevés en zone à émergence réglementée et en périphérie sont assez importants.

Cependant, l'étude ne conclut pas quant au dépassement effectif ou non des seuils sonores réglementaires ; or, il convient de s'assurer qu'aucun dépassement de seuil sonore réglementaire n'est effectif en l'état actuel du site. Il conviendrait également de préciser les mesures de réduction des bruits mises en place à ce jour.

*L'autorité environnementale recommande de conclure le rapport relatif à l'état sonore initial quant au respect effectif ou non des seuils sonores réglementaires du fait du projet, et notamment des trafics générés sur la route D 1029.*

En outre, aucune modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de déterminer les niveaux de bruit à venir n'a été réalisée. Or, les activités susceptibles de s'implanter sur les trois zones du projet et le trafic induit vont engendrer des nuisances sonores s'ajoutant aux nuisances sonores actuelles. Il convient donc de les quantifier et d'analyser les incidences de ces nuisances sur les habitations situées en périphérie.

D'autant que l'étude d'impact indique, page 71, concernant la zone 2 que « le merlon présent permet une atténuation forte du niveau sonore généré par l'autoroute A29. Cependant plus on s'éloigne de l'autoroute, plus celle-ci est visible compte tenu de la topographie du terrain, rendant le merlon inefficace sur de longues distances ». Au vu de ces éléments, les habitations situées en périphérie sont susceptibles d'être impactées du fait de l'augmentation des nuisances sonores engendrées par les nouvelles activités, une fois implantées et les mesures de réduction des bruits

16 Zone à émergence réglementée : correspond :

- une zone constructible définie par un document d'urbanisme opposable au tiers et publié à la date de la déclaration
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, et leurs parties extérieures les plus proches (cour, jardin, terrasse)

sont dès lors susceptibles de ne plus être aussi efficaces.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :*

- *d'une évaluation du bruit généré par les activités projetées et le trafic induit sur les trois zones du projet ;*
- *d'une modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel ;*
- *d'une analyse de l'efficacité des mesures de réduction du bruit existantes, dans la configuration future du secteur de projet et de propositions de nouvelles mesures, le cas échéant.*

### **II.3.7 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Concernant l'accessibilité du secteur de projet, celui-ci dispose d'une bonne accessibilité routière du fait de la proximité d'axes structurants : la RD934 (Saint-Quentin-Soissons), la RD 1029 (Amiens-Saint-Quentin), la RD 167 (Boves-Blangy-Tronville) et la route nationale RN25, rocade d'Amiens et de l'autoroute A29, Amiens-Saint-Quentin.

Concernant la desserte en transports en commun, le projet est notamment desservi par :

- la ligne de bus à haut niveau de service Nemo 1 « Etouvie/pôle Jules Verne, fréquente et régulière ;
- trois lignes de proximité (10, 13 et 14) assurant la desserte des pôles générateurs : centre-ville, gare du Nord, centre commercial Amiens Glisy.

La ligne TER Paris Nord-Lille passe à proximité du secteur de projet. La gare la plus proche est celle de Boves, située à moins de 2 km.

Enfin, des aménagements cyclables desservent le secteur, depuis Amiens, jusqu'à Longueau et Glisy permettant une accessibilité des trajets domicile-travail, selon l'étude d'impact page 59.

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

#### Mobilité

Concernant les transports en commun, la ligne de bus N1 dessert les zones 1 et 2 et la ligne 13 dessert la zone 3, selon la cartographie du diagnostic des circulations et du fonctionnement actuel du pôle Jules Verne, de mars 2022. Cependant, selon la cartographie des « transports collectifs à terme » présentée page 58 de l'étude d'impact, les lignes de bus ne desservent pas la zone 3.

Concernant la circulation en mode doux, Cependant, selon le diagnostic des circulations et du fonctionnement actuel du pôle Jules Verne, de mars 2022 (document « actualisation du modèle de déplacement du pôle Jules Verne »), le réseau cyclable est peu développé au niveau du pôle Jules Verne et les traversées piétonnes/cycles sont peu sécurisées ou absentes notamment sur la route RD934.

Or, l'étude d'impact indique, page 190, que le projet sera « vertueux en termes de déplacements doux ». Il semble avoir été prévu un réseau dédié aux piétons et cyclistes connecté au réseau existant. Cependant, aucun plan de ces aménagements cyclables n'est joint permettant de s'assurer

de la desserte de l'ensemble du secteur de projet par les modes doux. Il convient de prévoir des aménagements permettant ces déplacements doux d'autant que le diagnostic mentionne page 13, que « le pôle dispose d'un vrai potentiel de développement de la pratique des modes actifs. »

*L'autorité environnementale recommande de détailler les aménagements piétons et vélos prévus desservant les trois zones et de joindre un plan de ces aménagements permettant de s'assurer l'accessibilité de l'ensemble du secteur de projet*

Concernant le stationnement, l'étude d'impact indique, page 190, que le stationnement sera géré à la parcelle intrinsèquement au niveau des entreprises et qu'il n'est pas prévu de stationnement public.

Le diagnostic des circulations et du fonctionnement actuel du pôle Jules Verne fait état, page 16, d'un stationnement anarchique des poids-lourds (PL) observé aux alentours d'Amazon et mentionne l'intérêt de mettre en place une aire d'attente aux alentours d'Amazon.

La simulation des scénarios projetés (document « actualisation du modèle de déplacement du pôle Jules Verne ») page 17, indique une augmentation probable de la demande de stationnement aux alentours du giratoire RD934-RD167 et confirme l'intérêt de mettre en place une aire d'attente aux alentours de l'intersection RD934-RD167 afin de répondre à la demande de stationnement PL. La localisation de la zone de stationnement projetée est cartographiée page 17. Cependant, aucun engagement du porteur de projet ne permet de s'assurer que cet aménagement sera réalisé, d'autant que l'étude d'impact ne fait pas référence à la mise en place de l'aire d'attente PL.

En outre, aucune réflexion ne semble avoir été menée quant à une potentielle mutualisation des parkings, au développement d'aires de covoiturage.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *préciser clairement les aménagements retenus afin de gérer le stationnement anarchique des poids-lourds (PL) observé aux alentours d'Amazon, susceptible de s'accroître avec le développement des activités projetées sur le secteur de projet et de garantir leur réalisation ;*
- *mener une réflexion sur la mutualisation des parkings, le développement d'aires de covoiturage afin de contribuer à réduire le recours à la voiture individuelle.*

#### Trafic routier

Le diagnostic des circulations et du fonctionnement actuel du pôle Jules Verne indique page 21 que le réseau du pôle est principalement constitué de voies à forte capacité (2x2 voies) ainsi que de giratoires de grande dimension permettant d'assurer un écoulement conséquent des trafics et de permettre une fluidité même durant les périodes de pointe.

Il fait état de congestions, principalement au niveau de l'échangeur n°34 Rocade / RD 1029 et du giratoire RD 934 / RD 935 / A 29 liées aux flux denses qui traversent les routes départementales (avenue de la ville idéale et la rue Michel Strogoff) occasionnant des ralentissements sur les branches des deux carrefours. Concernant le fonctionnement des carrefours, celui-ci est adéquat, bien que les observations sur site montrent des perturbations locales en hyperpointe principalement au niveau des deux échangeurs n°34 et n°51 qui se résorbent dans l'heure.

Le développement du secteur de projet générera un trafic supplémentaire, 435 uvp<sup>17</sup> en HPM<sup>18</sup> et 805 uvp en HPS<sup>19</sup> (Actualisation du modèle de déplacement page 2), qui sera injecté sur le réseau routier desservant la zone et occasionnant des dégradations de la circulation au sein du pôle Jules Verne. Un modèle de trafic a été utilisé. Le réseau routier modélisé couvre la zone, avec les routes principales et les bretelles des échangeurs. Il ne semble pas couvrir le trafic sur l'A29 et la RN25, et donc l'impact du projet sur leur fonctionnement. Son objet semble n'avoir été que la vérification du fonctionnement des différents carrefours impactés.

Par ailleurs, la fin de la concession SANEF en 2031, date maintenant très proche, est susceptible de générer des modifications très importantes des flux de trafic, tant sur les réseaux secondaires que sur les voies rapides.

*L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact du projet sur l'A29 et la RN25, et de tenir compte de la fin du contrat de concession de SANEF en 2031 avec des simulations à cette échéance.*

L'étude de simulation des scénarios projetés propose, page 18, des principes d'aménagement susceptibles d'améliorer la fluidité des échanges au réseau d'accueil des trafics et circulations supplémentaires. Ces aménagements ne sont pas repris dans l'étude d'impact page 189. Il convient de noter que si les données du trafic projeté ont été actualisées dans l'étude d'impact page 63 et suivantes, l'étude d'impact page 189 reprend les données du trafic projeté de l'étude d'impact de 2020. Il convient de mettre en cohérence ces données.

Aucune mesure visant à réduire le trafic motorisé n'est non plus étudiée, hormis concernant le covoiturage, mais sans garantie de leur efficacité. Une analyse origine destination serait utile pour déterminer les habitudes des visiteurs de la ZAC, afin de définir des mesures adaptées pour réduire le phénomène d'auto-solisme.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de compléter l'étude de circulation par une analyse origine/destination des trafics des visiteurs de la ZAC afin de définir des mesures adaptées pour réduire le trafic routier ;
- d'indiquer quelles mesures seront prises pour traiter les problèmes de circulation générés par l'extension de la ZAC Jules Verne ;
- d'indiquer l'état d'avancement des discussions avec les maîtres d'ouvrage concernés.

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

La qualité de l'air est traitée pages 74-82 de l'étude d'impact. Une étude air et santé est jointe.

L'agglomération amiénoise dispose d'un réseau de surveillance de la pollution atmosphérique géré par Atmo Picardie<sup>20</sup>. La station la plus proche se situe à Amiens Saint-Pierre à 8 km à l'ouest du secteur de projet.

Les impacts du projet sur la qualité de l'air ne sont pas traités dans l'étude d'impact, sauf en phase chantier page 191 de l'étude d'impact.

17Uvp : Unité de Véhicule Particulier

18HPM : Heure de Pointe du Matin

19HPS : Heure de Pointe du Soir

20 Atmo Picardie : association pour la surveillance de la qualité de l'air en Picardie

L'étude air et santé, jointe au dossier, analyse les résultats des stations Atmo d'Amiens Saint-Pierre et de Salouël. Elle conclut à une qualité de l'air « bonne » pour la majorité du temps (en moyenne 83 % du temps). Une évaluation de la pollution induite par le trafic routier est réalisée.

Elle conclut, que l'augmentation du nombre de véhicules, de l'ordre de +5,7 % en situation de projet en 2023 par rapport à la situation actuelle de 2022, ne sera pas pénalisante, car les principaux polluants (oxyde de carbone, monoxyde de carbone et composés organiques volatils non méthaniques) seront en baisse grâce à l'amélioration du parc automobile.

*Concernant l'impact sur le climat, l'étude d'impact indique page 184 qu'un effet neutre est avéré, dans la mesure où elle ne s'intéresse qu'au climat local, en lien avec les circulations d'air à proximité du site de projet. Cependant, ce projet contribuera à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre alors que l'objectif national est d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Il importe donc de connaître précisément les émissions notamment par l'artificialisation des sols et par le trafic engendré par le projet, afin de définir les mesures permettant de les réduire le plus possible, voire de les compenser.*

*L'autorité environnementale recommande d'estimer et d'analyser les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet d'extension du pôle Jules Verne notamment par le trafic routier liés aux activités projetées, les pertes de capacités de stockage de carbone dues à l'imperméabilisation des sols, et au vu des résultats, de définir des mesures permettant de les réduire et de les compenser.*

*Concernant le recours aux énergies renouvelables et de récupération, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement des énergies renouvelables a été réalisée. Il convient de noter que l'étude de faisabilité est la même étude que celle présentée lors de la sollicitation de l'autorité environnementale pour avis en 2020.*

*Elle présente les atouts et les contraintes de chaque énergie renouvelable et n'a permis d'apporter que des conclusions générales.*

*L'étude d'impact (page 188) indique très succinctement que plusieurs ressources sont mobilisables sur la ZAC mais qu'à ce stade, le choix des énergies n'est pas arrêté. Elle précise que la proposition d'énergies renouvelables sera favorisée pour les nouvelles implantations industrielles.*

La note explicative jointe « zac jules verne 2 » indique qu'en ce qui concerne les énergies renouvelables par chaque porteur de projet, le cahier des prescriptions architecturales et urbaines traite de ce volet sans plus de détails. Le cahier des charges fait référence à la thématique énergie page 34 indiquant la mise en place de dispositifs passifs de protection solaires intégrés au bâtiment. L'étude d'impact n'y fait pas référence.

*L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs, voire des obligations de recours et développement d'énergie renouvelable par chaque porteur de projet.*