



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'aménagement de la zone d'activités
« Les Portes de Picardie » sur la commune de
Roye (80)
Étude d'impact du 6 décembre 2024**

n°MRAe 2025-8566

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2025-8566 adopté lors de la séance du 1^{er} avril 2025 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 1^{er} avril 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement de la zone d'activités « Les Portes de Picardie » à Roye dans le département de la Somme.

Étaient présents et ont délibéré : Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Pierre Noualhaguet et Valérie Morel.

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 13 janvier 2025 par la commune de Roye, 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 10 mars 2025 :

- 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.122-1-1 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 AREFIM¹ consiste en l'aménagement de la zone d'activités économiques « Les Portes de la Picardie » installée sur des terres cultivées sur la commune de Roye.

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

Les effets cumulés avec les autres projets ne sont pas analysés précisément.

Prévu sur un terrain d'assiette de 27 hectares, le projet devrait être densifié afin de réduire la consommation d'espace induite par le projet.

L'impact sur le paysage environnant n'est pas assez pris en compte. Quant aux enjeux archéologiques potentiels présents sur le site, ils ne sont pas traités dans le dossier.

Les impacts sur la biodiversité ne sont pas suffisamment détaillés, et les mesures prises pour assurer sa préservation sont insuffisantes.

La capacité du réseau existant à assurer l'approvisionnement en eau du site n'est pas démontrée, de même que la capacité des sols à infiltrer les eaux pluviales in situ, comme prévu par le projet.

Une étude des sols doit être menée afin de s'assurer que les risques d'affaissement et d'effondrement présents sur site sont bien pris en compte.

L'étude doit prouver que le trafic supplémentaire induit peut-être absorbé par les infrastructures existantes, et proposer des alternatives de transports en commun ou de modes doux permettant de se rendre à cette zone.

Une étude sur la qualité de l'air du site doit être réalisée afin de vérifier les impacts du projet sur celle-ci et de prendre les mesures adéquates.

Enfin, un bilan carbone doit être réalisé afin de chiffrer les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet et de vérifier que les mesures proposées sont suffisantes.

¹ Aréfim est une société spécialisée dans le développement de campus d'activités et de bâtiments indépendants innovants.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

Le projet présenté par la société AREFIM consiste en l'aménagement de la zone d'activités « Les Portes de Picardie » sur la commune de Roye, dans le département de la Somme. Le projet se situe à l'Ouest de la commune, à proximité de l'autoroute A1, sur un terrain d'assiette de 27 hectares. Le site est actuellement occupé par des terres agricoles cultivées. On trouve au Nord et à l'Est de ce site une importante zone d'activités à dominante logistique.

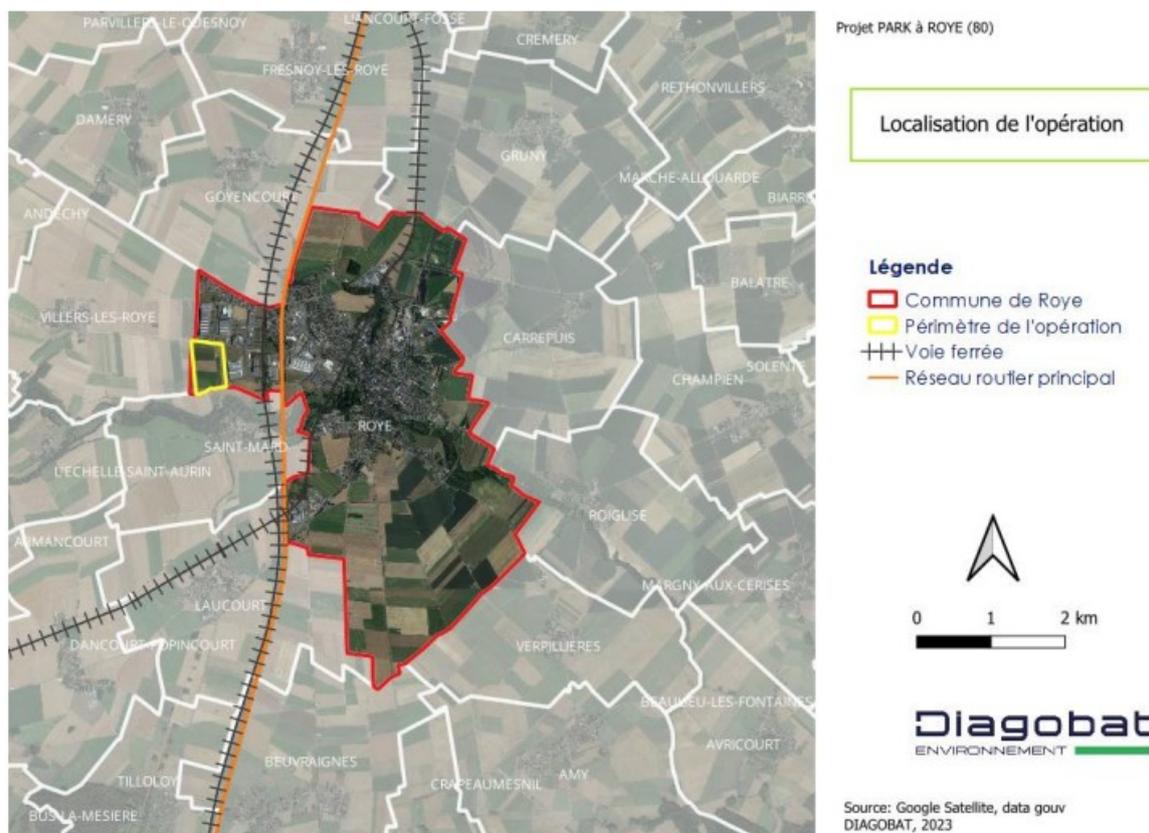


Figure 3 - Localisation de l'opération (Source : Data Gouv)

Page 16 de l'étude

La zone d'activités se divise en six lots :

- A : deux bâtiments logistiques, sur un terrain d'assiette de 22 hectares ;
- B : des espaces communs, sur une superficie de 0,9 hectare ;
- C : un pôle services, comprenant notamment une crèche et un restaurant, sur 1,4 hectare ;
- D : des cellules d'activités et de bureaux, sur 1,7 hectare ;
- E : un parking mutualisé sur 0,78 hectare ;
- F : des espaces verts ainsi que des équipements sportifs et de loisirs sur 0,7 hectare.

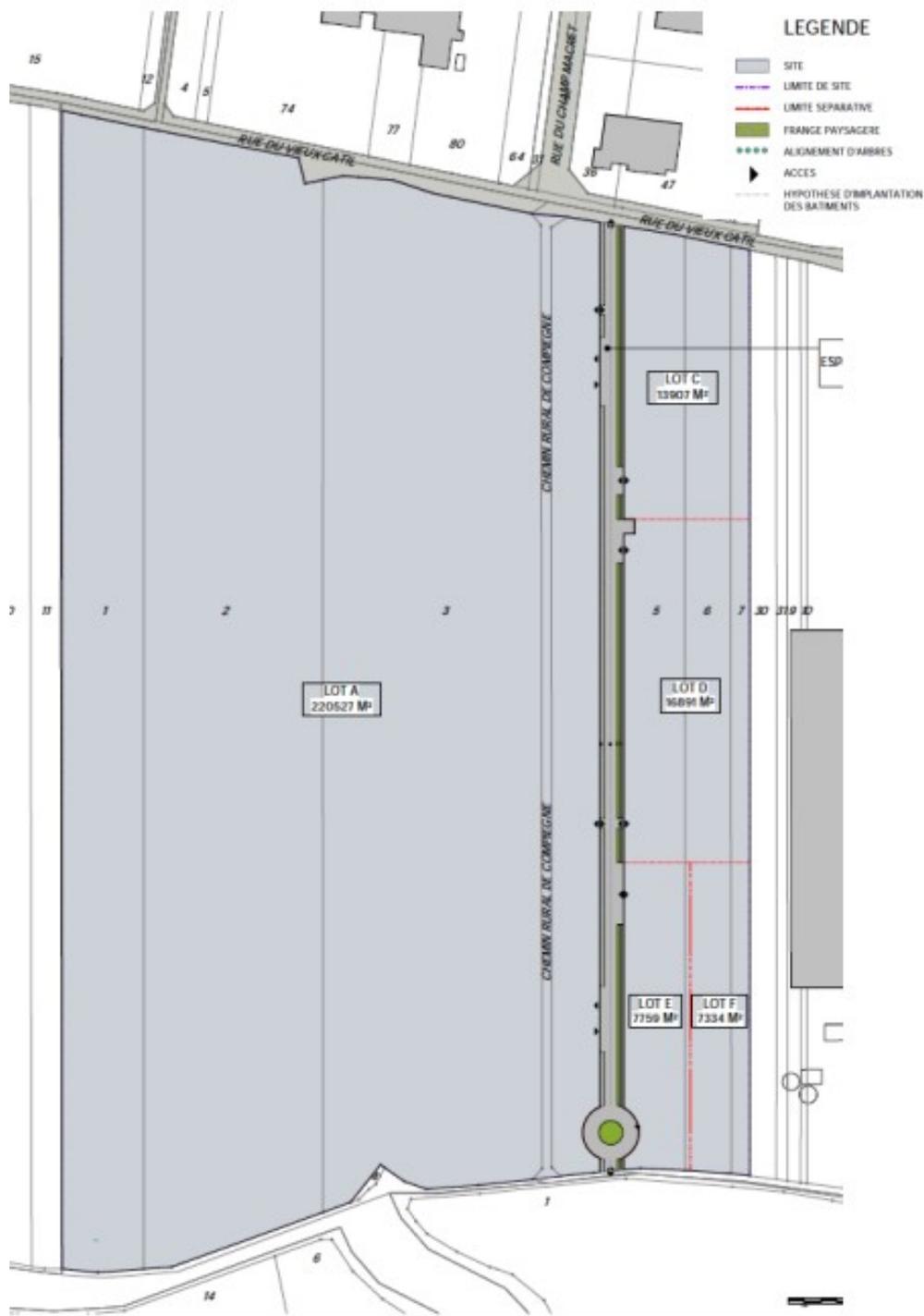


Figure 18 - Plan de composition du projet

Page 29 de l'étude

Le terrain d'assiette couvre une superficie de 27 hectares, le projet relève donc de la rubrique 39.b) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale toute opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

Le projet a fait l'objet d'un avis rendu par la MRaE le 15 mai 2024² dans lequel une demande de nouvelle saisine était formulée, le dossier étant jugé incomplet. Une nouvelle étude d'impact a donc été envoyée. Le présent avis est une actualisation de celui rendu précédemment.

²https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7897_avis_portes_picardie_roye.odt.pdf

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2025-8566 adopté lors de la séance du 1^{er} avril 2025 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

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 Diagobat Environnement (étude d'impact page 13).

Les sommaires des parties consacrées à la présentation de l'opération et aux effets du projet sur l'environnement et la santé et mesures associées devraient être développés afin de faciliter la lecture et la compréhension des enjeux.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique constitue la synthèse de l'évaluation environnementale et doit comprendre l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il participe 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, il y manque cependant l'articulation avec les différents plans-programmes et les effets cumulés avec les autres projets.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec l'articulation du projet avec les différents plans-programmes et les effets cumulés avec les autres projets.

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

L'articulation du projet avec les différents plans et documents d'urbanisme est présentée page 59 et suivantes de l'étude d'impact. Y sont traités les liens avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Amiénois et le plan local d'urbanisme (PLU) de Roye. Le SCoT du Grand Amiénois est en cours de révision, la version précédente, approuvée le 21 décembre 2012, ne couvrait pas la commune de Roye. Un plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes de Roye est également en cours d'élaboration, mais n'a pas encore été approuvé.

Cette partie n'appelle pas de remarque de l'autorité environnementale.

Les effets cumulés avec les autres projets connus sont abordés page 204 et suivantes de l'étude d'impact. Deux projets sont cités : le projet de reconversion d'une friche commerciale à 1,5 kilomètre à l'est, et un projet de plateforme logistique à 3,1 kilomètres au sud.

Pour le premier projet, l'étude indique qu'il n'y aura pas d'effets cumulés, sans le démontrer. Pour le second projet, un enjeu paysager est noté. L'étude indique l'absence d'effets cumulés pour le trafic, le cumul se faisant sur des « axes présentant les gabarits nécessaires », sans plus de précision. Quant aux milieux naturels, il est indiqué que les deux projets participent à leur diversification via leurs aménagements paysagers, alors que les deux projets amènent à une forte artificialisation des sols 13,8 hectares pour le projet cité et 27 pour celui qui est traité dans le présent avis).

L'autorité environnementale recommande :

- *de démontrer l'absence d'effets cumulés avec le premier projet présenté.*
- *de justifier de l'absence d'effets cumulés sur le trafic et les milieux naturels pour le second*
- *et d'étudier les effets cumulés sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification du choix retenu se trouve page 20 et suivantes de l'étude d'impact. Il y est indiqué que le site a été choisi pour sa proximité avec l'A1, l'accès rapide aux aéroports de Beauvais, Paris-Charles de Gaulle et Lille-Lesquin, l'accès au site en bus (l'arrêt le plus proche est situé à 3,1 kilomètres), et la faiblesse des enjeux paysagers ou de biodiversité sur le site. Les friches situées à proximité ont été recensées dans un tableau page 22. Ces dernières ont été écartées en raison de leur trop faible superficie ou de leur localisation vis-à-vis de l'A1 ou à proximité du tissu urbain. Selon le dossier, les zones d'activités existantes ne disposent pas de parcelles suffisamment grandes pour l'accueil de ce projet. La plus grande est d'une superficie de 5,8 hectares. Une deuxième zone ouverte à l'urbanisation, au Sud de la commune, a également été envisagée mais abandonnée en raison d'un accès plus compliqué à l'A1.

L'ensemble du raisonnement présenté est axé autour de l'accessibilité à l'A1, il n'est à aucun moment fait allusion à l'intermodalité et à l'utilisation du fret ferroviaire, voire de la voie d'eau. En ce sens, la justification de l'emplacement retenu mérite d'être davantage étayée et justifiée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de présenter les disponibilités foncières présentes dans les zones d'activités existantes afin de démontrer qu'elles ne sont pas suffisantes ;*
- *de justifier de la non prise en compte d'autres moyens de transport que la route pour les plateformes logistiques.*

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'espaces

Le projet occupe une surface de 27 hectares. La surface devant être imperméabilisée suite au projet n'est pas précisé. L'artificialisation des sols envisagée est difficilement réversible et générera 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 des capacités de stockage du carbone associées.

Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est prévue, mis à part pour l'activité agricole. Il est précisé page 230 de l'étude d'impact que l'opération fait l'objet d'une procédure de compensation agricole qui « permettra de définir les incidences de l'opération sur les activités agricoles actuelles, et d'identifier les modalités de compensation adaptées ». Ces dernières ne sont cependant pas précisées, mais elles constituent une compensation économique et non une compensation environnementale.

L'étude d'optimisation de la densité est présentée dans l'évaluation environnementale page 30 et suivantes. Les conclusions présentées page 35 font état d'une faible densité du bâti à l'échelle de la parcelle pour les pôles services et PME-PMI, moyenne pour le bâtiment du lot A et forte pour celui

du lot B. L'étude justifie ces densités par la volonté de laisser une zone dédiée aux espaces verts et équipements sportifs. Or, la consommation d'espace induite par le projet pourrait être plus faible si la zone était plus densifiée.

Afin de limiter au maximum la consommation d'espace, l'autorité environnementale recommande de densifier le projet afin d'aboutir à une moindre consommation d'espace.

II.4.2 Paysage, patrimoine et archéologie

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet, étant donné son emprise et la volumétrie des projets logistiques envisagés, aura un impact paysager fort sur les environs. La présence de la rivière de l'Avre et celle des marais attenants en bordure sud du projet nécessitent des mesures visant à limiter l'impact.

La lecture de la carte de l'état-major permet d'identifier un camp présumé romain situé au Nord de la parcelle. Les parcelles du projet sont concernées par une Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA). La zone du projet est classée en zone de sensibilité de niveau 4, dans lesquelles les projets peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Le paysage est abordé page 137 et suivantes dans l'état initial de l'environnement, et page 229 dans la partie dédiée aux impacts et mesures associées. Une notice paysagère est également jointe au dossier.

Il aurait été utile de prévoir des photomontages pour pouvoir apprécier l'impact paysager du projet. L'étude d'impact précise page 137 que le projet ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un monument historique, à proximité d'un site classé ou d'un site inscrit, et qu'il n'y a pas non plus de site patrimonial à proximité. Une bande paysagère de cinq mètres de large est prévue en limite Ouest du projet (page 229). Cependant, la présence de l'Avre et des zones humides et marais qui la bordent en limite Sud du projet constitue un enjeu paysager qui n'est pas traité dans l'étude d'impact. Une zone de transition devrait être aménagée entre le projet et celle-ci, afin de limiter l'impact. De même, un élément de patrimoine vernaculaire à caractère mémoriel, une stèle en mémoire des Forces Françaises de l'Intérieur, se trouve elle aussi en limite Sud. La zone de transition évoquée ci-dessus pourrait lui être également bénéfique.

A propos des enjeux archéologiques, l'étude indique que les services de la DRAC seront consultés et leurs prescriptions prises en compte. Il aurait été préférable de les consulter en amont. Des mesures d'évitement à même de modifier le projet pouvant être nécessaires.

L'autorité environnementale recommande de :

- compléter l'étude d'impact sur le volet paysage et patrimoine, en prenant en compte la présence de l'Avre, des zones humides et marais qui la bordent, et du patrimoine vernaculaire présent en bordure Sud du projet, et de prendre les mesures nécessaires afin de limiter l'impact paysager du projet sur ces sites ;*
- compléter l'étude d'impact avec les prescriptions de la DRAC.*

II.4.3 Milieux naturels

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On trouve sur le site du projet des parcelles agricoles cultivées, ainsi que des chemins enherbés. En bordure Sud, se trouve la rivière de l'Avre ainsi que des zones humides.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Les milieux naturels sont traités page 111 et suivantes de l'état initial de l'environnement, et page 223 et suivantes dans la partie dédiée aux impacts et mesures associées. Une expertise écologique est également jointe en annexe.

L'inventaire des habitats a été réalisé entre avril et août 2023 ; celui de la flore a l'occasion de sept sorties réalisées entre fin avril et fin novembre ; et celui de la faune lors de onze sorties réparties de fin avril à fin novembre. Sur l'ensemble de la zone d'étude, quatre espèces floristiques d'intérêt patrimonial ont été recensées, pourtant, sur la cartographie jointe page 127 de l'étude d'impact, l'emplacement de seulement deux d'entre elles est représenté.

Plusieurs espèces d'oiseaux protégées ont été recensées, et l'étude d'impact indique page 132 que plusieurs d'entre elles ont un lien direct avec le site d'implantation et les habitats impactés. Cependant, la nature de ce lien et l'impact de l'artificialisation du site sur ces espèces n'est pas précisé.

Des grenouilles rieuses et des grenouilles rousses ont également été recensées dans des ornières de tracteurs remplies d'eau de pluie, en bordure Sud du projet. L'étude d'impact n'apporte pas d'éléments de compréhension quant à cette présence, et ne prévoit pas de mesures pour ces espèces. La création de bassin d'infiltration et de noues peut leur être favorable à condition que les mailles de la grille entourant le site soient suffisamment larges pour laisser le passage à la petite faune.

Les mesures prévues reposent sur l'évitement de la période de nidification pour les espèces d'oiseaux présentes sur le site lors du chantier, l'aménagement d'espaces ouverts avec des zones de prairies de fauche pour accueillir celles présentes en milieu agricole, le semis d'une prairie champêtre et la mise en place d'un plan de gestion écologique. Enfin, la mise en place de milieux humides et aquatiques et l'implantation d'une continuité verte en lien avec la vallée alluviale au sud du projet sont évoquées. De manière générale, les mesures proposées sont insuffisamment détaillées, notamment pas de précisions sur les lieux d'implantations et la superficie qui leur est dédiée. Elles doivent être précisées.

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

- *joignant une cartographie précise des espèces floristiques d'intérêt patrimonial recensées ;*
- *précisant les impacts potentiels du projet sur les espèces protégées d'oiseaux recensées ;*
- *prenant des mesures pour la protection des espèces d'amphibiens recensées ;*
- *précisant les mesures prises pour assurer la protection de la biodiversité sur le site, et si besoin les renforcer.*

II.4.4 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe à environ 260 mètres au Nord du cours d'eau « l'Avre ». La forte imperméabilisation induite par le projet peut avoir un impact sur la bonne infiltration des eaux pluviales et les axes de ruissellement.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'enjeu lié à la ressource en eau est traité page 82 de l'état initial de l'environnement dans l'étude d'impact et page 211 et suivantes dans l'évaluation des impacts et mesures associées de l'étude d'impact.

Il n'est pas précisé si le réseau actuel est en mesure de subvenir aux besoins en eau potable de la future zone. Des mesures pour réduire la consommation d'eau sont prévues. On retrouve (p. 212) la mise en place d'équipements de plomberie et sanitaires hydro-économiques, la réutilisation des eaux pluviales, et la plantation d'espèces qui n'auront peu ou pas besoin d'être arrosées dans les espaces paysagers. Ces mesures sont imprécises, en particulier en ce qui concerne la réutilisation des eaux pluviales, notamment quelle quantité réutilisée, et pour quel usage.

L'autorité environnementale recommande de :

- *vérifier les capacités du réseau actuel afin de s'assurer qu'il sera en mesure de fournir les quantités nécessaires ;*
- *préciser les mesures prises afin de limiter l'impact du projet sur la ressource en eau.*

Pour les eaux usées, un système de microstation d'épuration devra être mis en place pour chaque bâtiment, dimensionné selon les usages.

Le projet prévoit de gérer les eaux pluviales *in situ*, en privilégiant l'infiltration après traitement des eaux de voirie (p.55). Par contre aucune donnée concernant la perméabilité des sols et le dimensionnement des bassins d'infiltration permettant de s'assurer que cette solution est possible n'est fournie.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec des données de perméabilité et les études géotechniques nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales, afin de s'assurer que celles-ci pourront bien être infiltrées sur place et à défaut, de préciser la solution retenue.

II.4.5 Risques naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe en zone bleu foncé (zone d'aléas de contraintes moyennes) pour effondrement et affaissement du plan de prévention des risques naturels (PPR) de l'arrondissement de Montdidier. Il est également situé en zone d'aléa faible à moyen pour le retrait-gonflement des argiles. Un effondrement souterrain et une cavité ont été recensés au droit du site.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Les risques naturels sont abordés page 164 et suivantes de l'état initial de l'environnement et page 241 des impacts et mesures associées.

L'étude indique bien p.167 que le projet se trouve en zone bleu foncé du PPR, correspondant à des contraintes moyennes qui s'appliquent pour le site. En l'occurrence une étude des sols selon les prescriptions de la norme NFP 94-500 permettant de détecter la présence éventuelle de cavités et de définir les prescriptions constructives est à réaliser. Il est nécessaire de compléter le dossier avec une étude de sol.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec une étude des sols.

II.4.6 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe à proximité de l'A1 et d'une autre zone d'activités principalement dévolue à la logistique. Deux autres projets de plateformes logistiques sont prévus à 3,1 kilomètres au Sud de la commune de Roye. La logistique étant l'activité principale attendue sur cette zone, il y aura des incidences en termes de trafic, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, les espaces agricoles constituent des puits de carbone plus ou moins importants selon leur couvert. La destruction de ces espaces entraîne une perte de stockage du CO₂.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Trafic

La thématique du trafic est abordée page 156 et suivantes dans l'analyse de l'état actuel de l'environnement et page 231 de l'évaluation des impacts et mesures associées.

Une étude de trafic a été réalisée. Elle n'est pas jointe au dossier. Les principaux résultats sont indiqués page 233 et suivantes de l'étude. Le flux supplémentaire estimé est de 2 028 véhicules supplémentaires par jour dont 1 596 véhicules légers et 432 poids lourds. Cela induit une augmentation de 44 % du trafic sur la section Est de la RD 54 et de 26 % sur la RD 354. L'étude ne précise pas si ces flux supplémentaires peuvent être absorbés par les infrastructures existantes. Cette étude ne semble pas réalisée à l'échelle de la ZAC.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant les flux engendrés par l'aménagement de la ZAC et en démontrant que les infrastructures routières existantes sont de capacité suffisante pour absorber le trafic supplémentaire induit par le projet et si ce n'est pas le cas de prendre les mesures nécessaires pour réduire l'impact.

L'arrêt de bus le plus proche est à 3,1 kilomètres du projet, et il n'y a aucune liaison douce permettant d'y accéder. Les mesures prévues sont l'aménagement de la zone pour la circulation des piétons et vélos, ainsi que des places réservées pour les voitures électriques et la sensibilisation des entreprises à la mise en œuvre d'un plan de déplacements inter-entreprises.

Il n'est fait aucune mention de réflexion en cours pour prévoir un arrêt de bus à proximité ou d'une réflexion prévue pour la création de liaisons douces liant le centre-ville de Roye à la zone. L'aménagement de liaisons douces pour les vélos au sein de la zone est donc incomplet.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de créer un nouvel arrêt de bus permettant de desservir la zone, et de travailler sur les moyens d'accès via des liaisons douces.

Qualité de l'air

La thématique est traitée, au sein de l'étude d'impact, page 179 et suivantes, et page 243 et suivantes pour les mesures associées. Les données fournies proviennent d'ATMO. Les concentrations moyennes annuelles de particules PM10 et PM2,5 sur le territoire communal sont inférieures à la norme réglementaire mais supérieures aux valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé (20µg/m³ contre 15 pour les PM10 et 13µg/m³ contre 5µg/m³ pour les PM2,5), avec des concentrations plus importantes aux abords des axes routiers. Quant au dioxyde d'azote (NO₂), une hausse des concentrations moyennes annuelles allant jusqu'à 40µg/m³, qui est la valeur

limite légale, est observée auprès de l'A1. Ces valeurs sont très largement supérieures aux recommandations de l'OMS, qui visent un maximum de 10µg/m³. Des connaissances scientifiques récentes tendent à montrer une toxicité accrue de la plupart des polluants atmosphériques, au-delà des valeurs réglementaires. Pour prendre en compte l'enjeu de santé publique, il est nécessaire de s'appuyer sur les valeurs guides de l'OMS, les valeurs réglementaires étant en cours de révision au niveau européen.

Les mesures prévues sont la facilitation de l'utilisation des mobilités décarbonées pour les employés, la plantation d'arbres pour retenir une partie des polluants atmosphériques sur site, et l'installation de systèmes de ventilation pour garantir une bonne qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments.

Les impacts du projet sur la qualité de l'air ne sont pas étudiés, notamment en ce qui concerne les incidences dues au trafic supplémentaire engendré, les axes de transport enregistrant des teneurs en polluants atmosphériques plus importantes que sur le reste du territoire.

L'autorité environnementale recommande de joindre à l'étude d'impact une étude spécifique sur la qualité de l'air; afin d'y étudier les impacts précis du projet sur celles-ci, et de prendre les mesures nécessaires pour les limiter.

Énergie

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables est présentée page 44 et suivantes de l'étude d'impact. Une installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings des bâtiments A et B est ainsi prévue, pour une production estimée de 2000 MWh par an pour le premier et 4000 MWh par an pour le deuxième.

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

La question des émissions de GES est très rapidement abordée page 207 de l'étude d'impact. Sont cités comme secteurs émetteurs les systèmes de chauffage et la circulation automobile. Les mesures prévues sont l'atteinte du niveau de performance énergétique RE2020 pour l'opération, avec la mise en place de solutions techniques et architecturales pour réduire les besoins énergétiques du projet et la facilitation de l'utilisation des mobilités décarbonées. Il n'y a cependant pas de données chiffrées sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet et notamment par les transports, la perte de stockage de carbone n'est pas évaluée et aucun bilan carbone n'est présenté.

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser les sources d'énergie qui seront utilisées sur le site ;*
- *estimer les émissions de gaz à effet de serre pour le projet dans toutes ses phases (construction, exploitation) incluant le trafic, le type d'énergie utilisée et la perte de stockage de carbone ;*
- *prévoir des mesures pour éviter ou réduire la contribution du projet à ces émissions en lien avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé aux niveaux national et européen.*