



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LES PORTES DE PICARDIE – ROYE (80)

MÉMOIRE EN RÉPONSE A L'AVIS MRAE

Ce document présente les réponses du Maître d'Ouvrage à l'Avis délibéré rendu par la MRAe sur l'opération « Les Portes de Picardie » située à ROYE (80).

L'organisation du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale rappelle les demandes formulées dans l'avis (identifiées par un encadré), auxquelles sont apportées des éléments de réponse.



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

RECOMMANDATION N°1 – RESUME NON TECHNIQUE	3
RECOMMANDATION N°2 – ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS-PROGRAMMES ET LES AUTRES PROJETS CONNUS	4
RECOMMANDATION N°3 – SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS	9
RECOMMANDATION N°4 – CONSOMMATION D'ESPACES	12
RECOMMANDATION N°5 – PAYSAGE, PATRIMOINE ET ARCHEOLOGIE.....	14
RECOMMANDATION N°6 – MILIEUX NATURELS.....	20
RECOMMANDATION N°7 – RESSOURCE EN EAU (QUANTITE ET QUALITE)	25
RECOMMANDATION N°8 – RESSOURCE EN EAU (QUANTITE ET QUALITE)	26
RECOMMANDATION N°9 – RISQUES NATURELS.....	27
RECOMMANDATION N°10 – QUALITE DE L'AIR, CONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	28
RECOMMANDATION N°11 – QUALITE DE L'AIR, CONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	29
RECOMMANDATION N°12 – QUALITE DE L'AIR, CONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	30
RECOMMANDATION N°13 – QUALITE DE L'AIR, CONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE EN LIEN AVEC LES DEPLACEMENTS	31

**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
Roya (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

1/12

RECOMMANDATION N°1 – Résumé non technique

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.

Le résumé non technique joint au dossier d'enquête publique intègre ces chapitres.

RECOMMANDATION N°2 – Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'autorité environnementale recommande :

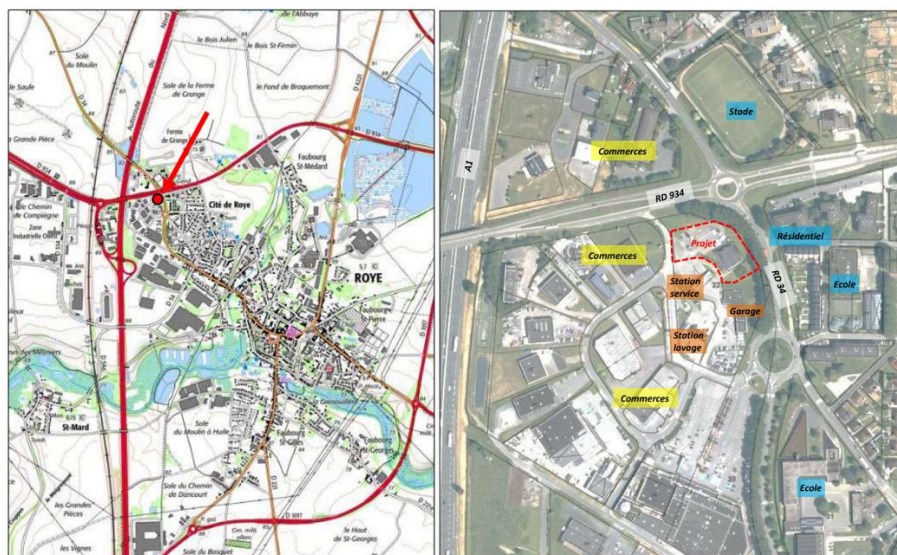
- de démontrer l'absence d'effets cumulés avec le premier projet présenté.
- de justifier de l'absence d'effets cumulés sur le trafic et les milieux naturels pour le second
- et d'étudier les effets cumulés sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

L'étude d'impact comporte une analyse des effets cumulés attendus avec les autres projets connus, à savoir :

- Le projet de restructuration d'une friche commerciale situé rue Honoré de Balzac à Roye (environ 1,5km à l'est) ;
- Deux projets de plateforme logistique à environ 3,1km au sud de Roye ;

Restructuration d'une friche commerciale

Le projet, situé rue Honoré de Balzac à ROYE (80), consiste à implanter sur la parcelle ZB 274 un restaurant Burger King.



Actuellement, le terrain est déjà aménagé avec un restaurant (qui n'est plus en activité) et une zone de stationnement (42 places). Le bâtiment sera démoli et les surfaces en enrobé seront reprises pour réaménager une nouvelle zone de stationnements (49 places dont 2 PMR) et une nouvelle zone de circulation.

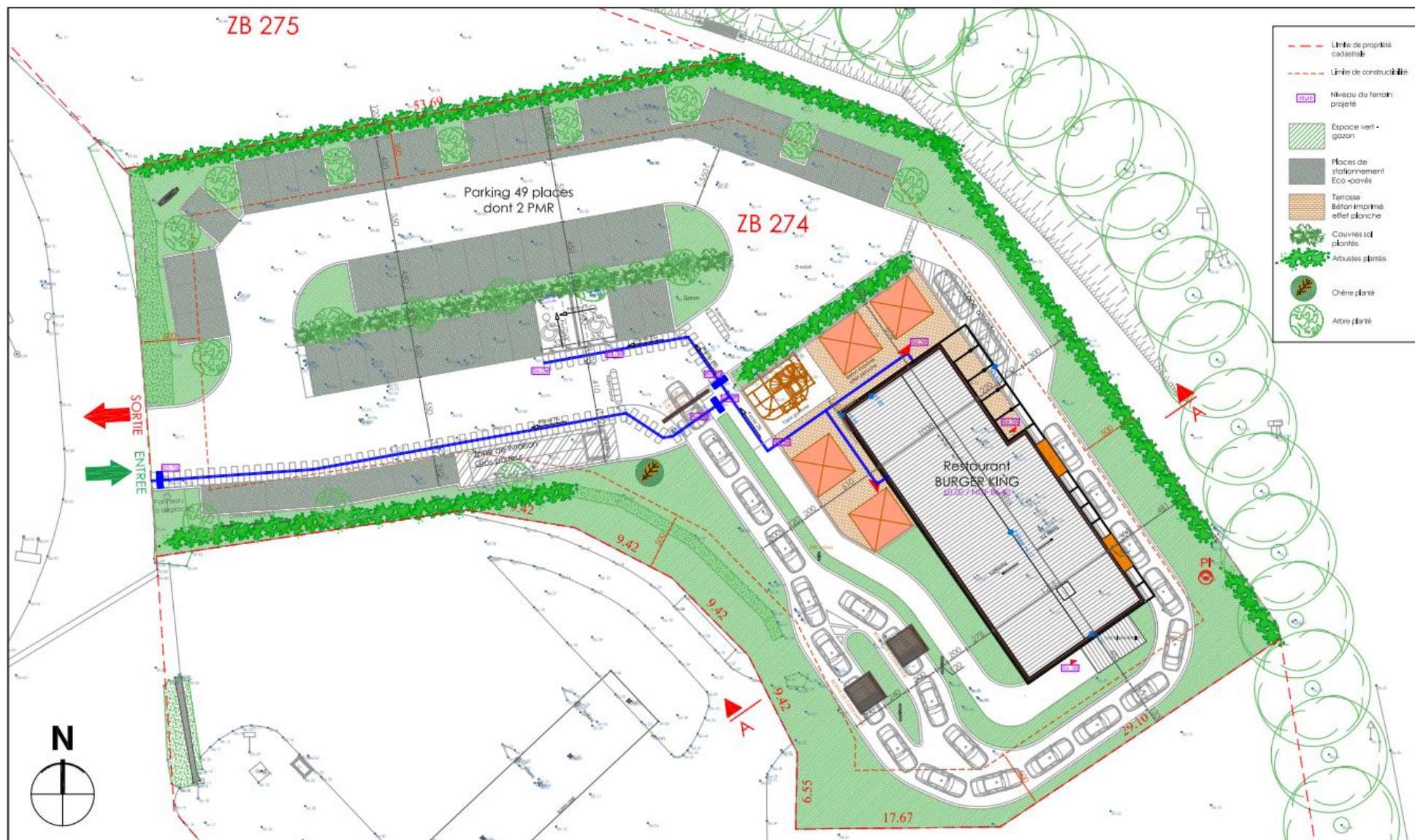
Un nouvel accès au projet sera créé depuis la rue Honoré de Balzac, de manière à distinguer l'accès existant à la station-service et l'accès au restaurant.

L'unité foncière dans laquelle s'inscrit ce projet correspond à la parcelle ZB227 d'une surface totale de 11 488 m² (division en cours en 3 parcelles : ZB273, 274 & 275. La parcelle ZB227 est actuellement occupée par un restaurant (à démolir pour le projet Burger King) ainsi qu'une station essence et un garage automobile qui seront conservés. Sur cette unité foncière, il existe, au niveau du garage automobile, une zone de stationnement constituée de 23 places qui sera conservée.

Les surfaces aménagées d'après le plan projet sont les suivantes :

- 326 m² de toitures (bâtiment), et 206 m² de terrasses,
- 1 649 m² de voirie en enrobé (voirie, trottoirs, parkings PMR)
- 551 m² de stationnements en revêtement perméable,
- 1 141 m² d'espaces verts.

Étant donné l'emplacement de ce projet (zone d'activités/commerciale existante), sa nature (requalification d'une friche), sa temporalité (ouverture à l'été 2025) aucun effet cumulé n'est attendu avec l'opération des Portes de Picardie.



Création d'une plateforme logistique

La société PROMOLOG A07 envisage la construction d'une plateforme logistique de 49 964 m² de surface de plancher, sur un terrain d'assiette de 14 hectares, situé sur la commune de Roye.



La société JD Développement (société mère de PROMOLOG) prévoit, sur les parcelles voisines, la construction d'une plateforme logistique de 58 788 m² de surface de plancher (hauteur à l'acrotère de 14,10 mètres), sur un terrain d'assiette d'environ 17 hectares.



Les principales incidences identifiées pour ces deux projets sont :

- **La génération de flux :**
- **La consommation d'espaces agricoles/naturels :**

S'agissant des flux, les projets généreront respectivement

- Environ 400 mouvements de poids-lourds et 660 de véhicules légers par jour
- Environ 200 poids-lourds par jour et 220 véhicules légers

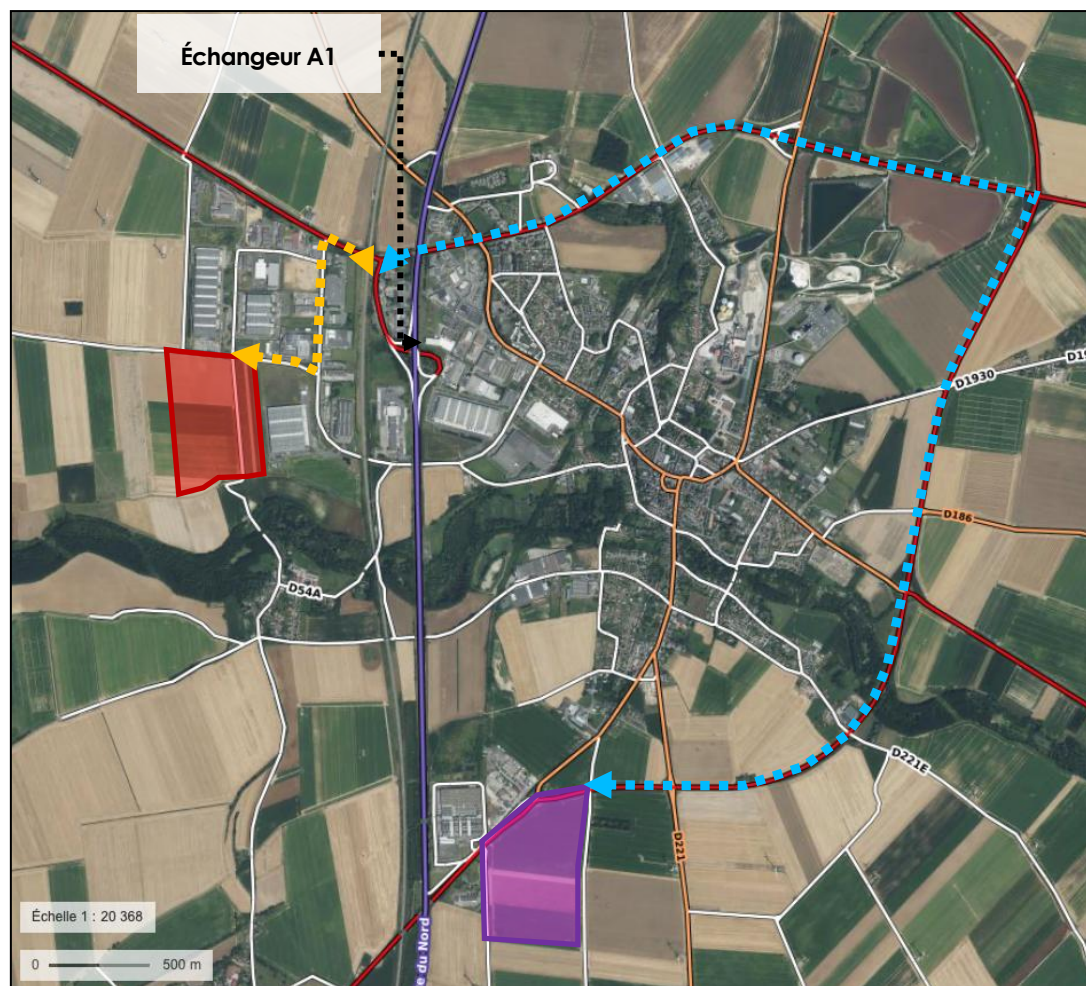
Compte tenu de la localisation des projets, à l'Ouest de l'autoroute A1 pour le projet AREFIM, à l'Est de l'A1 pour les projets de JD Développement et PROMOLOG A07, ces derniers sont donc opposés de l'A1. Ainsi, leur impact sur le trafic de la zone du projet devrait être minime.

Plus particulièrement pour ce qui concerne les flux poids lourds, ces derniers se feront entre chaque périmètre et l'échangeur de l'autoroute A1. Ainsi, les axes à emprunter pour rejoindre les périmètres ou l'échangeur de l'autoroute A1, ne sont donc pas les mêmes :

- D1017 et D934, pour les projets situés à l'Est ;
- D 54, D354 et D934 (sur 100 m), pour le projet AREFIM.





Ainsi, ce n'est qu'au niveau du giratoire de la D934, permettant d'accéder à l'échangeur de l'A1 que les flux se retrouveront.

Accès à l'échangeur de l'Autoroute A1 depuis chaque projet



(Fond de plan Géoportail)

Légende :

-  Périmètre projet AREFIM
-  Accès jusqu'à l'échangeur A1 (projet AREFIM)
-  Projets de plateforme logistique
-  Accès jusqu'à l'échangeur A1 (autre projet)

S'agissant des milieux naturels, les incidences attendues sur la faune et la flore sont faibles.

L'étude de caractérisation de zone humide réalisée sur le site n'a pas révélé la présence de zone humide selon les critères pédologiques et floristiques.

Les enjeux floristiques sont qualifiés de très faibles, le site étant occupé par des champs cultivés et leurs abords, et aucune espèce protégée ou patrimoniale ou exotique envahissante n'ayant été identifiée.

Concernant la faune, l'analyse bibliographique signale la présence d'espèces protégées d'amphibiens, de reptiles, d'oiseaux, de mammifères et de chiroptères (chauves-souris) sur la commune.

L'étude indique que le site ne présente pas d'habitats favorables aux amphibiens et reptiles. Aucun inventaire spécifique n'a été réalisé, mais une journée d'observation s'est tenue le 24 mars 2023. Des espèces protégées d'oiseaux ayant été observées sur le site et à proximité, notamment le Petit Gravelot, espèce protégée patrimoniale, un inventaire complémentaire a été réalisé le 20 avril 2023 pour vérifier que l'espèce ne niche pas sur le site. L'étude indique qu'il s'avère qu'elle niche au sein d'une gravière au nord de Roye et utilise le site pour se nourrir.

Concernant les mammifères, l'étude indique la présence d'habitats naturels favorables à la présence de petits et grands mammifères, ainsi qu'aux chauves-souris. Neuf arbres du cimetière, en bordure du projet, sont identifiés comme pouvant servir de gîtes pour les chauves-souris (toutes protégées). L'étude ajoute que le site du projet peut servir comme zone d'alimentation.

L'étude écologique annexée aux deux études d'impact propose des mesures qui « paraissent adaptées aux enjeux identifiés » (d'avis MRAE).

Elles concernent :

- Le balisage de la bande enherbée ainsi que la végétation aux pieds des pylônes électriques,

- La mise en place d'un éclairage respectueux de la faune et des mesures d'accompagnement.
- La mise en place d'une gestion à vocation des espaces verts (maintien de zones refuges, fauche tardive),
- La mise en place d'aménagements pour la faune (prairies fleuries, nichoirs, tas de pierres pour les reptiles, tas de bois ou de feuilles pour les petits mammifères et les amphibiens, aménagement en clôture pour le passage de la petite faune),

Les enjeux écologiques du site de l'opération des Portes de Picardie sont également faibles, toutefois il est prévu un ensemble de dispositions en conception, en chantier et en exploitation sont prévues afin d'éviter toute incidence notable sur la faune et la flore :

- Prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens d'espèces
- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables
- Limitation / positionnement adapté des emprises des travaux
- Adaptation de la période et des horaires de travaux
- Gestion environnementale du chantier
- Maitrise de la pollution lumineuse
- Création de milieux diversifiés
- Clôtures spécifiques pour le passage de la faune
- Installation de gîtes/abris artificiels
- Gestion écologique des espaces verts

Ainsi, les effets cumulés des projets sur la faune et la flore seront relativement faibles.

RECOMMANDATION N°3 – Scénarios et justification des choix retenus

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.*

- Autres disponibilités foncières

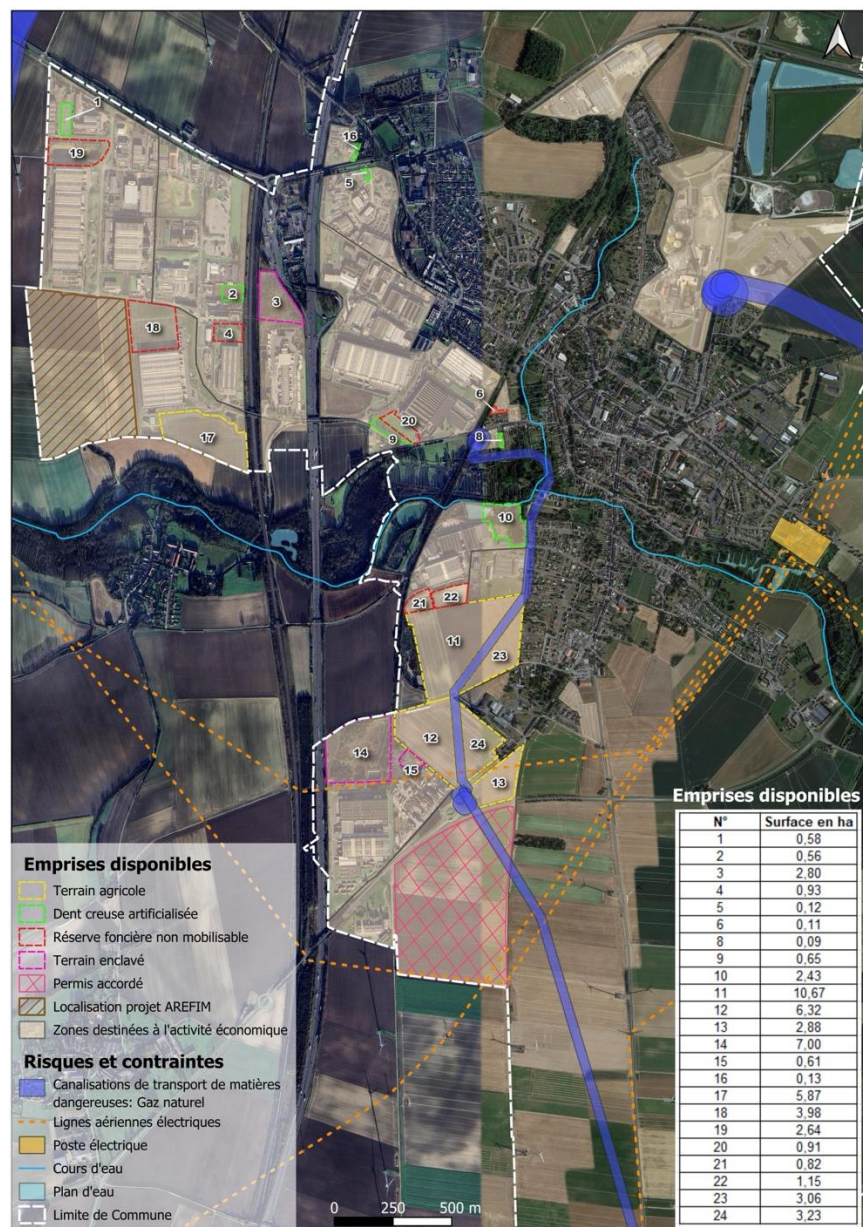
La carte suivante présente les disponibilités foncières au sein des zones à vocation économique sur la commune de Roye. Celle-ci fait apparaître quelques dents creuses artificialisées disponibles. Cependant, elles présentent des emprises réduites, qui ne permettent pas de réaliser le projet de Campus d'activités proposé par AREFIM. Certaines constituent également des réserves foncières des entreprises qui ne sont pas mobilisables.

Les autres emprises disponibles à vocation économique sont actuellement à usage agricole. Cependant, celles-ci sont grevées par une servitude liée à une canalisation gaz, ce qui rend leur constructibilité difficile, notamment pour de grands bâtiments. De plus, étant situés à l'est de l'autoroute A1, le positionnement de ces terrains rend l'accès plus long à l'échangeur de l'A1 (8km, contre 1,5km pour le périmètre retenu pour le projet AREFIM). Enfin, ces emprises sont situées à proximité immédiate de zone résidentielle, à l'inverse du terrain retenu.

Compte tenu de ces éléments, le périmètre retenu pour le projet de Campus d'Activités s'avère adapté et justifié. De plus, il se situe en proximité de la zone d'activités la plus importante de la commune de Roye. Cette proximité est également pertinente car le projet va accueillir un pôle service dont le rayonnement dépassera l'emprise du seul campus. En effet, celui-ci a vocation à bénéficier à l'ensemble des salariés de la zone d'activités existante. La programmation de ce pôle service sera d'ailleurs élaborée en co-construction avec la Commune de Roye.

De plus, la forme du terrain permet d'optimiser son occupation et son positionnement limite les impacts paysagers. (Cf. Recommandation n°4)

Emprises disponibles au sein de zones d'activités de Roye



- Autres modes de transport

Roye est traversée par une ligne à grande vitesse (LGV). Celle-ci ne semble donc pas adaptée au développement du fret ferroviaire. De plus, il n'y pas de terrain disponible à proximité.

Concernant le mode fluvial, les cours d'eau navigables sont éloignés du territoire. De plus, le calendrier de réalisation du projet de Canal Seine Nord Europe n'est pas compatible avec celui du projet (mise en service prévue en 2030).

Enfin, le projet ne porte pas uniquement sur l'installation de plateforme logistique, mais constitue un campus d'activités. Ce concept, intégrant un pôle PME / PMI, mais également un pôle service a donc vocation à s'intégrer au sein des espaces urbains afin notamment de bénéficier aux salariés ou habitants de la Commune.

RECOMMANDATION N°4 – Consommation d'espaces

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.

Le projet consiste à créer un campus d'activités comprenant une mixité d'activités et d'usages. De plus, celui-ci a été étudié afin d'optimiser au mieux l'occupation du terrain. Il ne présente donc pas d'espaces « superflus ».

L'augmentation de la densité pourrait passer par la hauteur des deux grands bâtiments, ce qui permettrait de réduire leur emprise au sol. Toutefois, le PLU en vigueur ne permet pas la réalisation de bâtiment de grande hauteur, celle-ci étant limitée à 20 mètres. De plus, dans un contexte topographique relativement plat, l'implantation d'un bâtiment de grande hauteur aurait un impact important sur le paysage. La hauteur proposée dans le cadre du projet garantit donc l'intégration architectural des bâtiments vis-à-vis de ceux déjà présents au sein de la zone existante.

Le projet tient également compte des différentes contraintes techniques et réglementaires qui s'imposent :

- une marge de retrait de 20 mètres s'applique depuis les limites de propriété du site, dans le cadre de la réglementation applicable, relative à la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE et à laquelle les lots A et B sont soumis. Ces marges couvrent environ 4,1 ha, soit 15% de la superficie du périmètre projet (Cf. Carte page suivante)
- Plusieurs aménagements autour des bâtiments sont également indispensables au fonctionnement du site, en plus des aires de stationnement véhicules légers destinés aux salariés :
 - o Bassins de gestion des eaux pluviales et bassin de rétention, notamment nécessaire à la sécurité incendie ;
 - o Espaces de circulation autour des bâtiments et quais de chargement ;
 - o Aires de mise en station, et aires de stationnement pompiers associées aux poteaux incendie ;
 - o Espaces nécessaires au traitement paysager, pour l'insertion du site dans son environnement, en frange.

Compte tenu de la vocation du site, il est également indispensable de disposer d'espaces de stationnement pour les poids-lourds afin que ces derniers ne stationnent pas sur le domaine public.

Le projet doit également maintenir la liaison agricole nord-sud.

Concernant l'étude préalable agricole (EPA), il est précisé que la Préfecture sera saisie prochainement pour avis. De projets concrets de compensation collective y sont identifiés.

Marge de recul réglementaire ICPE



RECOMMANDATION N°5 – Paysage, patrimoine et archéologie

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.

- Impact paysager du projet

Le périmètre s'inscrit dans un environnement paysager largement marqué par des plateformes logistiques, déjà visibles depuis la vallée de l'Avre. (Cf. vue ci-après).



(Vue depuis le cimetière de Saint-Mard vers la zone d'activités – Google Maps)



(Vue depuis la RD54 vers la zone d'activités – Google Maps)

Les enjeux paysagers liés à cette proximité ont été pris en compte dans le projet. En effet, dans le cadre de la conception du projet, une étude paysagère a été réalisée. La notice paysagère fait notamment partie des pièces du permis d'aménager (PA2).

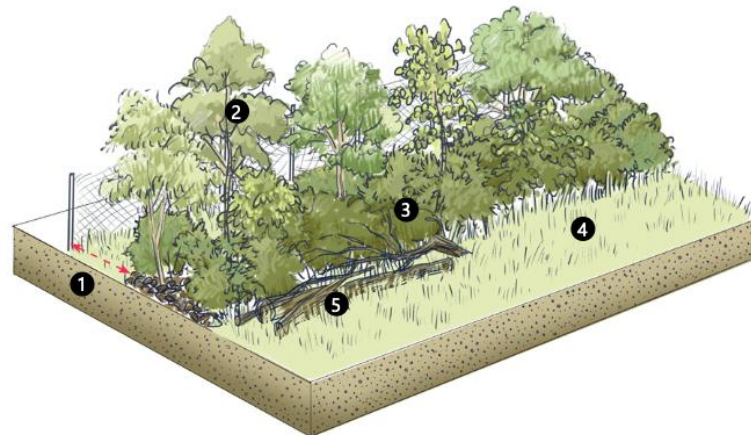
La présence d'une vallée alluviale et de l'Arve est bien indiquée dans l'analyse de site de la notice paysagère.

Bien que proche, l'environnement pédoclimatique du site est très différent de celui de la parcelle du projet, ce qui se ressent notamment dans le choix des essences végétales. Cependant, notre projet répond à cette continuité paysagère, en aménageant au Sud de la parcelle une zone de transition composée de différentes structures paysagères : une haie champêtre tout le long de la limite Sud, des bosquets multi-strate, des milieux ouverts composées de prairies naturelles, un grand bassin d'infiltration en pente douce pour favoriser le développement de la végétation

Concernant la Stèle en mémoire des Forces Françaises de l'Intérieur. Celle-ci sera bordurée par une haie champêtre. À l'arrière de celle-ci, l'espace sera occupé par un bassin et de la végétation. En effet, compte tenu du recul de 20 mètres qui s'applique depuis les limites de propriété du site, dans le cadre de la réglementation applicable, relative à la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE, il n'y aura pas de construction avant 45m. De plus, cette partie du bâtiment ne sera pas occupée par des quais de chargement camion.

Extrait de l'étude paysagère

- ❶ Recul min. 2 m pour les arbres et 1,5 m pour les arbustes
- ❷ Strate arborée (baliveaux + Arbres tige et TBB)
- ❸ Strate arbustive (jeunes plants)
- ❹ Frairie de fauche tardive
- ❺ Refuges (ex: tas de bois mort)



Dessin de principe d'une haie champêtre en limite de propriété

Plan masse

Légende

- Lot A
- Lot B
- Lot C : Espaces communs
- Lot D : Pôle service
- Lot E : Multi-cellule
- Lot F

Entités paysagères

- 1 - Vitrine sur RD
- 2 - Haie champêtre
- 3 - Bassins d'infiltration aménagés
- 4 - Zone de détente
- 5 - Parcours pédagogique
- 6 - Alignement arbustif
- 7 - Bosquet
- 8 - Grande prairie
- 9 - Verger
- 10 - Espace biodiversité



Perspective insertion

Stèle



AB ARCHITECTURE
CD
2 Impasse de l'Induction 67800 BISCHHEIM
03.88.19.24.80 _ contact@abcd-architecture.fr

AREFIM ROYE
2 Impasse de l'Induction
03.88.19.14.44

Signature

AREFIM
Foncièrement engagés !

LES PORTES DE PICARDIE
ROYE
Projet : 23-071 Phase : PC Indice : 0

PC06 PERSPECTIVE INSERTION

Date : 17/12/2024 17:34:10 Echelle :

L'enjeu archéologique a bien été pris en compte. Une demande anticipée avait été adressé à la DRAC en amont du dépôt des autorisations d'urbanisme.

Le projet a fait l'objet d'une prescription de diagnostic archéologique. Les échanges avec l'INRAP sont en cours afin de programmer la réalisation du diagnostic, qui devrait avoir lieu début 2026.

Ce n'est qu'après la réalisation du diagnostic que la DRAC prescrira ou non la réalisation de fouilles archéologiques. AREFIM se conformera donc aux prescriptions de la DRAC.

RECOMMANDATION N°6 – Milieux naturels

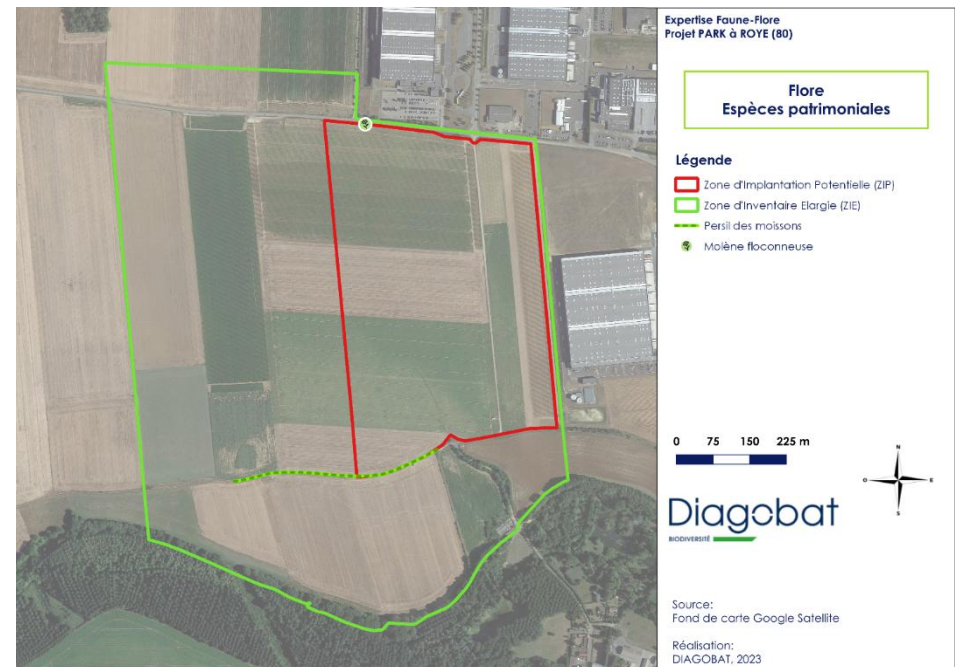
L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en :

- 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.

• Localisation des espèces floristiques d'intérêt patrimonial

La carte ci-dessous localise les deux espèces patrimoniales identifiées dans l'emprise stricte de la zone de projet. Concernant la Molène floconneuse, un seul pied a été identifié en bordure de la voirie.

Plusieurs pieds de Falcaire commune sont identifiés dans la station de Persil des moissons mais dans le secteur situé en dehors de la zone d'implantation potentielle. Quant à la Chicorée amère, elle est localisée dans la zone d'inventaire mais en dehors de la zone de projet et ne sera donc pas impactée.



- **Impacts potentiels du projet sur les espèces protégées d'oiseaux recensées**

Le projet va impacter directement les espèces inféodées aux milieux agricoles. La réalisation de ce type de projet se fait sur une durée courte ce qui va permettre d'avoir un impact sur le court terme pour les oiseaux protégés.

Des espaces éco-paysagers conséquents vont être prévus dans le cadre du projet, et localisés dans la partie Sud du site, au plus près de la lisière et de la vallée humide.

Les principaux aménagements vont consister à créer des milieux ouverts sous forme de prairie mésophile pour permettre l'accueil des espèces comme l'Alouette des champs, le Bruant proyer et la Perdrix grise. La Bergeronnette printanière pourra y trouver dans une moindre mesure un site de nidification favorable.

Dans l'emprise stricte du projet, les seuls habitats se composent de cultures agricoles et de bandes enherbées. Dans le cadre du projet, les strates arbustives et arborées prévues dans les espaces éco-paysagers vont offrir des sites d'alimentation et de nidification supplémentaire. La palette végétale sera composée d'espèces locales et dans la mesure du possible avec des espèces comportant le label Végétal local.

Les espèces comme le Martinet noir, l'Hirondelle de fenêtre, l'Hirondelle rustique et le Faucon crécerelle pourront continuer de venir chasser dans l'emprise de la zone de projet.

Des mesures vont être prises pour ne pas impacter les oiseaux protégés pendant la période de reproduction et de nidification.

Le projet va entraîner deux types d'impacts :

- Le premier sur le court terme avec la destruction de sites d'alimentation et de nidification pour les espèces inféodées aux milieux agricoles qui seront ensuite recréés avec l'aménagement des espaces éco-paysagers ;
- Le second sur le long terme au niveau de la zone d'implantation de la plateforme logistique et des aménagements attenants.

Il est à noter qu'actuellement les cultures agricoles et les bandes enherbées sont entretenues et intensivement pour ce qui concerne les cultures. Les interventions ne sont pas programmées pour limiter l'impact sur la faune.

Dans le cadre du projet, les milieux seront plus naturels, plus diversifiés et entretenus selon un plan de gestion écologique qui permettra de garantir le respect de la période sensible pour la faune (intervention en dehors de Mars à Septembre).

- **Mesures pour la protection des espèces d'amphibiens recensées**

Pour la protection des amphibiens, il est prévu de mettre en place une bâche à amphibiens sur la limite Sud du projet afin d'empêcher le passage des espèces durant les travaux.



Exemple de géotextile prévu sur le chantier pour empêcher le passage des amphibiens

La carte ci-dessous localise la bâche qui va être mise en place au Sud de la zone de projet.



La bâche sera ensuite retirée car il n'y aura plus de risque d'impacter les amphibiens. Les espaces éco-paysagers seront en connexion directe avec les chemins agricoles dans lesquels les amphibiens ont été observés.

Des dépressions humides pourront être aménagées dans les zones de prairies pour créer des habitats favorables pour la reproduction des amphibiens. Elles formeront des espaces relais en connexion avec le cours d'eau et la vallée alluviale au Sud.

- **Mesures prises pour assurer la protection de la biodiversité sur le site, et si besoin les renforcer**

Afin d'améliorer la biodiversité du site, nous exploiterons chacun des espaces extérieurs (hors parvis, cours, voiries, cheminements et stationnements) de manière à ce qu'ils soient végétalisés. Au-delà de la végétalisation des sols, nous prévoyons des végétalisations de façades et de toitures. Notamment une toiture végétalisée sur les toits des bureaux, du parking silo, des bureaux et une toiture Biosolaire sur la zone d'exploitation (toiture mixte : photovoltaïque et végétalisée).

Le projet intégrera à minima les éléments écologiques suivants :

- Des espaces verts accessibles à tous,
- Des gîtes pour animaux (selon recommandations de l'écologue),
- Un écosystème humide (bassin végétalisé, ...),
- Un verger,
- Un potager perpétuel,
- Un parcours pédagogique et de sensibilisation,
- Toiture végétalisée,
- Mur végétalisé,
- Des haies (composées d'à minima de 2 niveaux arbres et arbustes) sur au moins 50% de la limite de propriété,

Les espèces végétales seront choisies selon les préconisations de l'écologue, en fonction de leurs caractéristiques complémentaires, non invasives, selon leurs caractères non allergène, favorables aux pollinisateurs, adaptées au climat et présentant un besoin en arrosage faible.

Dans le but objectif de limitation de l'artificialisation des sols, nous mettrons en place un bassin en phytoremédiation (non étanche), ainsi que des matériaux que nous choisirons afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol.

De plus, les éclairages extérieurs du projet seront notamment dirigés vers le sol et seront asymétriques afin de limiter les rayonnements diffus vers le ciel et toute émission lumineuse au-dessus de l'horizon pour limiter la pollution lumineuse.



RECOMMANDATION N°7 – Ressource en eau (quantité et qualité)

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.*

S'agissant des capacités du réseau actuel : l'ensemble des concessionnaires (concernés par un approvisionnement ou des rejets) est consulté dans le cadre des demandes d'autorisation d'urbanisme déposées pour l'opération ; notamment le permis d'aménager qui englobe l'ensemble de l'opération. Dans ce cadre, ils évaluent la capacité de leur réseau vis-à-vis de l'opération (besoins/rejets) et rendent le cas échéant un accord sur la possibilité de développer le projet.

Dans le cadre de la stratégie environnementale de l'opération, un ensemble de dispositions sont prévues pour réduire les besoins et consommations en eau :

- Les sanitaires seront fournis d'équipements hydro économes permettant en général d'atteindre à minima 50% d'économie d'eau. La récupération d'eau de pluie est prévue pour l'alimentation des WC
- Les espèces seront adaptées au climat local et à son évolution. Toutefois en cas de nécessité d'arrosage, la récupération d'eau de pluie sera privilégiée et des techniques alternatives comme l'utilisation d'Oyas® envisagées.

RECOMMANDATION N°8 – Ressource en eau (quantité et qualité)

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.

Une étude géotechnique a été réalisée sur les parcelles du projet, elle est disponible en annexe du dossier et synthétisée ci-dessous.

Les niveaux géologiques et géotechniques décrits ci-après sont donnés en termes de profondeur par rapport à la surface du sol naturel (TN) au moment de notre intervention. Ainsi, nous avons rencontré les horizons suivants, sous 0,2 à 0,3 m de terre végétale :

- Les **Limons des Plateaux**, composées de limons argileux marron brun avec parfois des morceaux de silex, ont été reconnus jusqu'à 3,9 / 5,0 m de profondeur, soit jusqu'à 88,8 / 87,0 NGF,
- Au-delà, la **Craie Blanche à Silex** a été identifiée jusqu'à l'arrêt volontaire de nos sondages à 8,0 m de profondeur, soit jusqu'à 83,8 NGF. Il s'agit d'une craie beige blanchâtre pouvant renfermer des blocs et/ou bancs indurés de la craie massive et/ou de silex.

Lors des relevés réalisés, aucun niveau d'eau n'a été détecté au droit des piézomètres jusqu'à 4,6 / 8,0 m de profondeur, soit jusqu'à 87,9 / 83,9 NGF. Ainsi, la nappe se trouverait plus en profondeur au droit du site.

En prenant en compte la nature des terrains et les résultats des essais obtenus, les sols superficiels sont :

- Peu perméables selon la classification Mabillot « Forage d'eau »,
- De perméabilité faible selon la classification Philipponnat « Fondations et ouvrages en terre ».

La conception des bassins et ouvrages de gestion des eaux s'adapte aux contraintes du terrain, et si besoin des drainages seront envisagés.

RECOMMANDATION N°9 – Risques naturels

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

L'étude géotechnique réalisée sur les parcelles est jointe en annexe du présent mémoire en réponse.

RECOMMANDATION N°10 – Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

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'étude trafic réalisée par le bureau d'études CDVIA est jointe au dossier d'enquête publique.

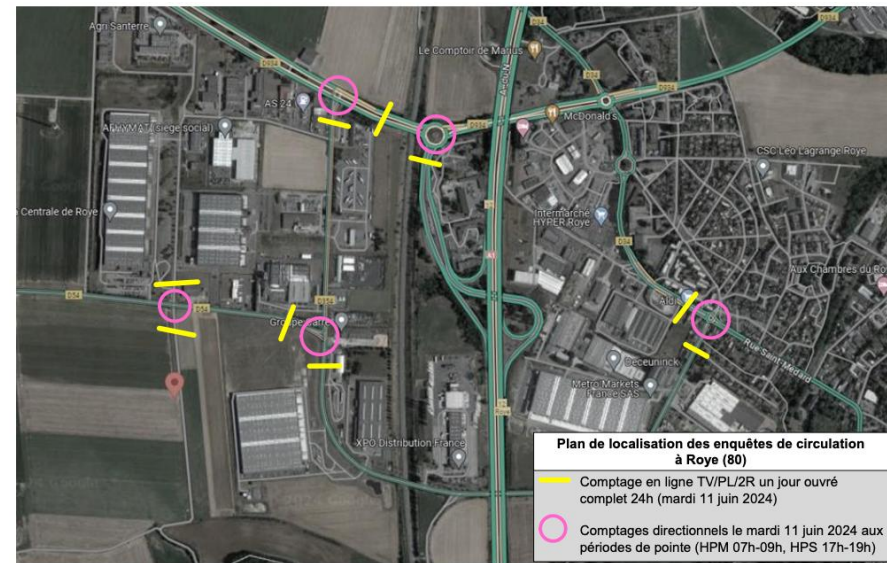
Celle-ci analyse, dans un périmètre élargi à celui du projet AREFIM :

- L'état initial (trafics actuel, conditions de circulation générales, analyse de fonctionnement actuel des carrefours...) ;
- La situation avec le projet en fonctionnement (flux généré par le projet, trafic prévisionnel aux heures de pointes, analyse de fonctionnement prévisionnel des carrefours...)

Concernant l'augmentation de trafic estimée sur la RD 54 (section Est) de 44 % et sur la RD 354 de 26 %, et la question de l'absorption par les infrastructures existantes ; bien que les pourcentages d'augmentation puissent paraître importants, il faut les remettre en perspective avec les niveaux de trafic actuels, qui sont modérés. La RD54 (Rue du Vieux Catil) est notamment caractérisée par une activité en 3 shifts, impliquant une bonne partie de trafic nocturne.

L'analyse démontre que les infrastructures actuelles de la RD54 et de la RD354 (2x1 voies) sont en mesure d'absorber sans difficulté le flux prévisionnel généré par le projet.

De plus, l'étude a proposé des solutions d'aménagement de giratoires au niveau du carrefour d'accès au projet depuis la RD54 et la Rue du Champ Macret. Enfin, au-delà de l'impact direct du projet, l'étude a également inclus une proposition d'aménagement pour le carrefour « RD934 x RD354 », visant à améliorer le niveau de sécurité observé actuellement.



Plan de localisation des comptages réalisés

RECOMMANDATION N°11 – Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

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.

Dans le cadre des certifications visées pour le projet et de son engagement RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) des démarches seront effectuées avec le futur exploitant du bâtiment concernant les moyens d'accès des salariés au site (bus, co-voiturage...).

La certification HQE impose également un travail sur les mobilités.

À l'intérieur du Campus, des aménagements favorables aux mobilités douces sont prévues (cheminements + espaces de stationnement vélo). Cependant, le développement des mobilités douces à l'extérieur du parc relève des collectivités publiques. Ces réflexions peuvent avoir lieu dans le cadre de la révision du SCOT et l'élaboration du PLUi en cours.

Concernant les transports en commun, la Commune de Roye ne dispose pas d'une gare SNCF, les plus proches étant celles de :

- Chaulnes au nord, située à 14km, soit 29 minutes en ligne d'autocar 744 ;
- Montdidier à l'ouest, située à 19km, soit 36 minutes en ligne d'autocar 744.

En l'absence de TER sur Roye, des cars express assurent les connexions entre Roye et le réseau ferroviaire TER Proche. La Commune est donc uniquement desservie par plusieurs lignes de bus*, avec 4 arrêts (Collège, Salengro, Ancienne Gare et Ancienne Station de service) de la ligne régulière 744 qui fait la liaison Chaulnes / Roye / Montdidier. Cette ligne a une fréquence d'environ 9 allers-retours par jour.

***Réseau Oise Mobilité**

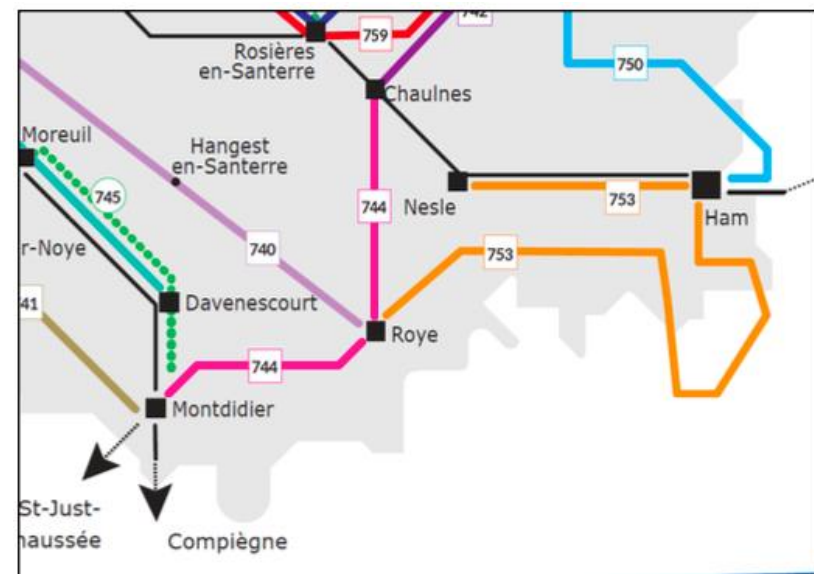
Roye - Compiègne Ligne 655
Roye - Noyon : Ligne 679
Paris / Lille via Flixbus

Réseau Trans 80

Roye - Hangest en Santerre – Amiens - Ligne 740
Chaulnes - Roye - Montdidier – Ligne 744
Roye/Nesle - Hombleux - Ham – Ligne 753

Cependant, **aucun arrêt ne dessert la zone d'activités dans laquelle s'insère le projet**. Ils sont tous situés de l'autre côté de l'autoroute A1.

Comme pour les mobilités douces, l'adaptation du réseau de bus ne relève pas du ressort d'AREFIM. Cependant, des échanges pourraient être engagés avec les autres entreprises de la zone d'activités et la Commune et les gestionnaires afin d'améliorer l'accessibilité des futurs salariés, notamment avec l'objectif de limiter les flux de véhicules légers.



Extrait du plan du réseau de cars Keolis « Trans'80 »

RECOMMANDATION N°12 – Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

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.

Dans le cadre des certifications environnementales visées sur ce projet par le pétitionnaire (BREEAM et HQE), une analyse du cycle de vie du bâtiment (comprenant aménagement extérieurs et utilisation du bâtiment) sera réalisée. Celle-ci permettra d'extraire les données d'émissions carbone du projet complet. Les émissions émises pendant la phase de chantier seront également suivies. Au-delà du constat et du calcul de ce bilan carbone, le pétitionnaire travaille sur des axes spécifiques pour le choix des matériaux qui permettront de réduire cet impact : evergreen, isolation biosourcée, etc.

En l'état du projet, en l'absence d'utilisateur identifié il est impossible d'établir un bilan des émissions complet et donc de l'impact du projet sur la qualité de l'air. Ce bilan ne pourra être réalisé qu'à posteriori avec la connaissance des données de trafic précises notamment, en fonction de l'utilisateur identifié.

Le pétitionnaire veillera à privilégier au maximum l'éclairage naturel en implantant dans le bâtiment à usage d'activité ou à usage logistique une surface de lanterneaux d'éclairage de plus de 2% afin de privilégier l'éclairage naturel durant la journée. La disposition de ces lanterneaux, au centre des allées de circulation, permettra de bénéficier au maximum de la lumière naturelle. Pendant les périodes d'obscurité, les commandes d'éclairage activeront 3 secteurs : les zones de quai, les zones de stockage et les zones sans éclairage naturel de part et d'autre des murs coupe-feu.

En effet, pour des raisons de sécurité incendie, la réglementation interdit l'emploi de lanterneaux dans les espaces à proximité des murs coupe-feu. Ces bonnes pratiques de conception permettront de rationaliser l'emploi des ressources électriques. De plus, l'éclairage sera à LED avec détecteurs crépusculaires.

Il est à noter que dans le cadre de ce projet, un chapitre de l'étude d'impact a été réalisée afin de déterminer l'impact du projet sur la qualité de l'air. Cette étude est présentée au paragraphe 2.8.2 de l'étude d'impact. Elle regroupe l'ensemble des mesures qui sont envisagées pour réduire l'impact sur la qualité de l'air.

L'exploitant du site pourra mener une étude dans le but de limiter sa consommation d'énergie et évaluer la réduction possible concernant les émissions de gaz à effet de serre.

L'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment s'inscrit également dans l'objectif de réduction des émissions carbone dans le cadre de l'exploitation du projet. En effet, 6 cellules du bâtiment seront équipées de ces équipements. Il est également prévu la présence d'ombrières photovoltaïques sur le parking des véhicules légers du site. Il est prévu qu'une partie de l'électricité générée par les modules photovoltaïques soit autoconsommée par le site, limitant ainsi les émissions carbone.

RECOMMANDATION N°13 – Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

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.

La stratégie environnementale du projet porte notamment sur la réduction de l'impact carbone pendant toutes les phases de la vie du projet, ce qui passe par plusieurs actions ou engagements.

La réalisation du projet sera optimisée grâce à la « **conception bioclimatique** », qui permet de limiter les besoins du bâtiment en énergie. La présence de la lumière naturelle limite l'éclairage artificiel. Les halls d'activités seront non chauffés.

La **production photovoltaïque** mise en place sur les toitures réduit la demande énergétique du bâtiment vis-à-vis du réseau urbain (en autoconsommation) ou alimente le réseau urbain en énergie renouvelable (en revente). Nous souhaitons pouvoir répondre à la demande énergétique sur la totalité du campus par les différentes centrales photovoltaïques en toiture de nos bâtiments d'activités. La finalité est de développer un campus d'activités autonome en énergie.

Il est prévu la réalisation d'une étude de faisabilité en énergies renouvelables locales, en phase amont du projet (géothermie ou biomasse).

L'économie circulaire étant un sujet qui nous tiens à cœur, et le projet s'intégrant dans une zone d'activité déjà existante, nous souhaitons nous rapprocher des entreprises alentours et des plateformes de réemplois locaux afin d'évaluer le **potentiel de matériaux réutilisables**, que nous intégrerons dans notre conception.

Au-delà du réemploi, nous mettrons en oeuvre des **matériaux à plus faible impact carbone** : sur des éléments de voiries (enrobés végétal, cheminement perméable), sur la mise en oeuvre d'une charpente bois, sur l'enveloppe du bâtiment (isolation biosourcée, bardage recyclé), sur les éléments de finitions (peinture recyclée et/ou biosourcée, faux plafond recyclé, sol souple recyclé, ...), nous optimisons les quantités de bétons, nous utilisons du béton plus faible en carbone.

Nous accompagnons nos preneurs dans leur transition écologique en leur proposant des **solutions de mobilités douces et décarbonées**. Pour cela, nous avons mis en place une entrée dédiée pour les véhicules légers et les modes doux (piétons et vélos). Un abri vélos sécurisé, de taille conséquente (environ 50m²), sera réalisé afin d'encourager les salariés à se déplacer à vélo. De plus, l'abris vélos proposera des services comme un gonfleur et permettra la recharge des vélos électriques et trottinettes (recharge produite par les ombrières photovoltaïques). Le projet prévoit également des vestiaires et douches favorisant grandement l'utilisation de ce moyen de déplacement doux.

Dans ce même objectif, l'accès piétons/vélos a été positionné à proximité immédiate de l'arrêt de tramway et des places de covoiturages.

10% des places de parking équipées de bornes de recharges électriques sont prévues pour ce campus d'activités. Selon le(s) utilisateur(s) et leur(s) activité(s), certains quais PL pourront être équipés de bornes de recharge électrique, permettant de décarboner l'activité du site et favoriser la transition énergétique de nos preneurs.

