



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur un permis d'aménager pour une opération de réhabilitation des Magasins Généraux à Reims (51) porté par la SAS Aménagement et Territoires**

n°MRAe 2021APGE69

Nom du pétitionnaire	SAS Aménagement et Territoires
Commune	Reims
Département	Marne
Objet de la demande	Permis d'aménager pour une opération de réhabilitation des Magasins Généraux à Reims
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	15/06/21

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

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le permis d'aménager une opération de réhabilitation des Magasins Généraux à Reims (51) porté par la SAS Aménagement et Territoires, la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Grand Est du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie par la communauté urbaine du Grand Reims le 15 juin 2021.

Conformément aux dispositions de l'article R.181-19 du code de l'environnement, le préfet de Moselle a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 5 août 2021, en présence de Gérard Folny, et André Van Compernelle, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, de Christine Mesurolle, Catherine Lhote, membres permanents, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

***Il est rappelé ici que 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 vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***

***La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).***

***L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).***

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique.

<sup>1</sup> Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

## A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La SAS Aménagement et Territoire a déposé un permis d'aménager pour une opération de réhabilitation autour des Magasins Généraux sur environ 5,3 ha sur la Ville de Reims dans le département de la Marne. Cette opération s'inscrit dans le secteur Port Colbert de 200 hectares en cours de mutation progressive. Ce futur quartier, que la ville souhaite dédié aux innovations, comporterait un important programme de logements. Il devrait représenter une production de 300 logements / an. L'opération des Magasins Généraux, prévoit quant à elle la construction de 850 logements (dont étudiants et seniors) et de deux écoles d'enseignement supérieur, ainsi que quelques commerces (1 500 m<sup>2</sup>) et un pôle de taille limitée d'économie créative (culture, espaces de rencontre et coworking) (4 000 m<sup>2</sup>).

L'Ae note que la zone d'étude éloignée inclut à juste titre tout le secteur Port Colbert, considérant que l'aménagement de l'ensemble de ce secteur constitue un unique projet au sens du code de l'environnement<sup>2</sup>. Le site des Magasins Généraux constitue la première phase de ce projet plus grand pour lequel les éléments de programmation ainsi que l'analyse de leurs impacts ne sont pas encore communiqués. Compte-tenu de la taille du secteur (200 ha), les dispositions de l'article L.122-1-1-III du code de l'environnement s'appliquent<sup>3</sup> et permettent de compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de la définition du projet d'ensemble.

***L'Ae recommande pour toute autre autorisation concernant tout ou partie d'opération située dans le périmètre du secteur Port Colbert, de compléter l'étude d'impact sur les champs manquants et de l'actualiser en intégrant notamment les suites qui auront été données aux observations et recommandations faites dans le présent avis.***

**L'Ae attire l'attention de la ville de Reims, qui coordonne l'ensemble des opérations, sur cette recommandation s'adressant aux futurs pétitionnaires.**

L'Ae relève que le dossier ne donne pas d'information sur le nombre d'habitants, d'étudiants et de travailleurs attendus sur le secteur « Port Colbert », ni sur le site des Magasins Généraux, alors que ce sont des informations nécessaires à la compréhension du dossier. Seules des hypothèses d'une étude de mobilité mentionnent pour le secteur global une augmentation à terme de la population de 11 200 habitants correspondant à la construction de 5 600 logements, ainsi que 31 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 400 m<sup>2</sup> de commerces. Pour le site des Magasins Généraux, selon l'Ae, les logements prévus pourraient représenter la venue d'environ 1 300 nouveaux habitants.

Au regard du grand nombre de logements construits sur ce site (850), l'Ae relève que le dossier n'analyse pas la cohérence du projet avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) du Grand Reims 2019-2024 (objectifs de mixité sociale, d'équilibre territorial, réponse adaptée au public jeune...).

De plus, compte tenu des nombreux projets potentiels recensés par le PLH sur la commune de Reims, l'Ae relève que le dossier n'indique pas comment l'opération des magasins généraux, ainsi que le projet plus global du secteur « Port Colbert » concourent à la cohérence quantitative globale de production de logements déjà actés dans le PLU de Reims et plus globalement dans le SCoT de la Région Rémoise. Il en est de même pour les surfaces de zones d'activités. En effet, au regard des consommations d'espace et des productions de logements et de surfaces d'activités économiques progressivement actées dans les documents d'urbanisme des communes de ce SCoT, il s'agit, pour les projets de cette importance, de s'assurer du respect global des limites fixées par le SCoT à chacune des communes et de le démontrer de façon continue.

***L'Ae recommande au pétitionnaire de :***

- ***compléter le dossier en précisant le nombre d'habitants, d'étudiants et de travailleurs attendus sur le site des Magasins Généraux ;***
- ***démontrer que le projet s'inscrit bien :***

<sup>2</sup> Selon l'article L.122-1 III 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 ».

<sup>3</sup> Article L.122-1-1-III du code de l'environnement : « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L.122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée ».

- **dans les objectifs qualitatifs du PLH du Grand Reims ;**
- **dans les limites autorisées par le SCoT de la Région Rémoise, à la fois à la commune de Reims, et aussi au regard du suivi des productions globales de logements et de surfaces d'activités économiques qu'il autorise pour chacune des communes.**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les mobilités ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la ressource en eau ;
- la pollution des sols et des bâtiments existants ;
- les risques naturels ;
- les émissions des gaz à effet de serre et les économies et potentialités énergétiques.

Concernant les mobilités et les déplacements, l'Ae souligne avec intérêt l'approche à l'échelle large du secteur Port Colbert pour les voiries routières et cyclables. Mais les informations sur les transports en commun manquent et l'impact du futur schéma de voirie abordé dans le dossier est incomplet. Pour le site des Magasins Généraux, l'Ae s'interroge sur la capacité du réseau de transport en commun à desservir correctement ce quartier au regard du nombre de personnes qui y habiteront, étudieront ou travailleront. Elle relève qu'une seule ligne de bus dessert directement cette opération ainsi que le manque d'informations sur l'aménagement à court terme de liaisons à pied et à 2 roues entre ce quartier et les autres parties de la ville, notamment avec la gare et avec l'axe cyclable existant de l'autre côté du canal.

Concernant la faune et la flore, le site est situé dans un contexte urbain dense et caractérisé par la présence d'entrepôts et d'anciens commerces désaffectés. Les habitats de la faune et de la flore sont caractéristiques de zones de friches urbaines et ne représentent pas d'enjeu écologique très important. Les mesures envisagées en faveur de la biodiversité sont proportionnées aux enjeux.

L'Ae salue la réalisation d'une étude bioclimatique qui aborde les thématiques intéressantes tels que les îlots de chaleur urbain, l'ensoleillement, confort au vent...

Concernant la pollution des sols Le site des Magasins Généraux présente une pollution diffuse dans les sols et gaz du sol et la nappe est vulnérable (peu profonde, sols perméables) face à une éventuelle pollution au droit du site. Les études de pollution présentent des insuffisances significatives. Elles semblent indiquer que l'ensemble de la zone d'activités à l'est doit faire l'objet de mesures de dépollution et/ou de mesures constructives spécifiques. **L'ARS ne peut donc pas émettre un avis favorable sur ce projet.**

**L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de :**

- **compléter le dossier avec :**
  - **les améliorations du réseau de transport en commun envisagées à terme pour améliorer la desserte du secteur Port Colbert et à court terme pour le nouveau site des Magasins Généraux ;**
  - **les liaisons cyclables avec les quartiers environnants à court terme, pour le nouveau site des magasins généraux, notamment pour rejoindre la gare d'une part et l'axe structurant cyclable de l'autre côté du canal d'autre part ;**
- **revoir et compléter l'étude sur la pollution des sols et de modifier ses conclusions en conséquence ;**
- **représenter le dossier ainsi complété à l'Ae avant présentation à l'enquête publique, compte tenu des enjeux de santé pour les populations futures qui fréquenteront le site des Magasins Généraux.**

L'Ae rappelle que la reconfiguration globale du réseau viaire, qui s'inscrit dans le réaménagement du secteur « Port Colbert », devra donner lieu à un avis spécifique de l'Ae.

**Enfin, l'autorité environnementale recommande au préfet de ne pas autoriser le déroulement de l'enquête publique avant production d'une étude d'impact revue pour la pollution des sols.**

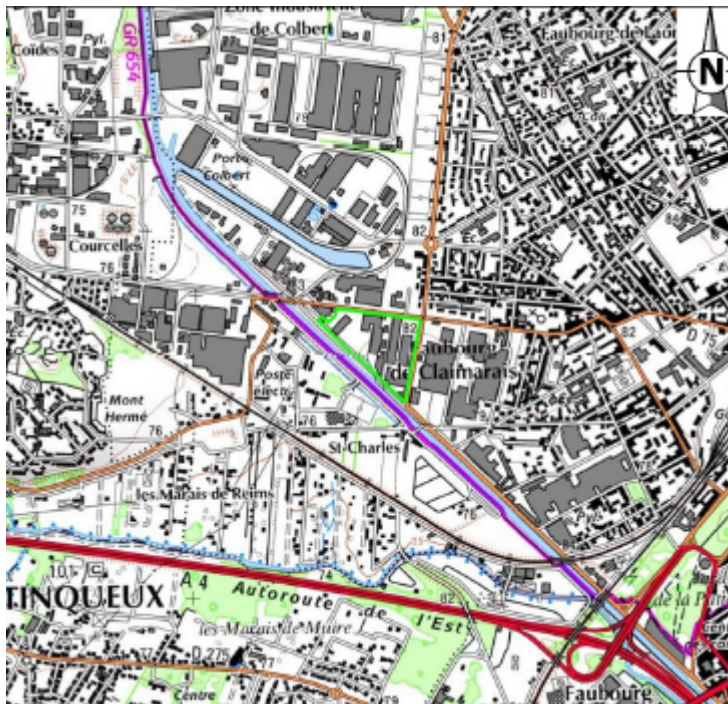
**Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.**

## B – AVIS DÉTAILLÉ

### 1. Présentation générale du projet

La SAS Aménagement et Territoire a déposé un permis d'aménager pour une opération de réhabilitation des Magasins Généraux sur 5,3 ha à Reims dans le département de la Marne.

Ce projet permet, via la construction de 850 logements, de répondre à une demande en logements dans un quartier en pleine mutation, situé à proximité de la gare de Reims (1 km, 20 minutes à pied) et en bord du canal de l'Aisne à la Marne. Ce projet prévoit également la construction de 2 écoles d'enseignement supérieur.



*Plan de situation (périmètre du projet en vert)*

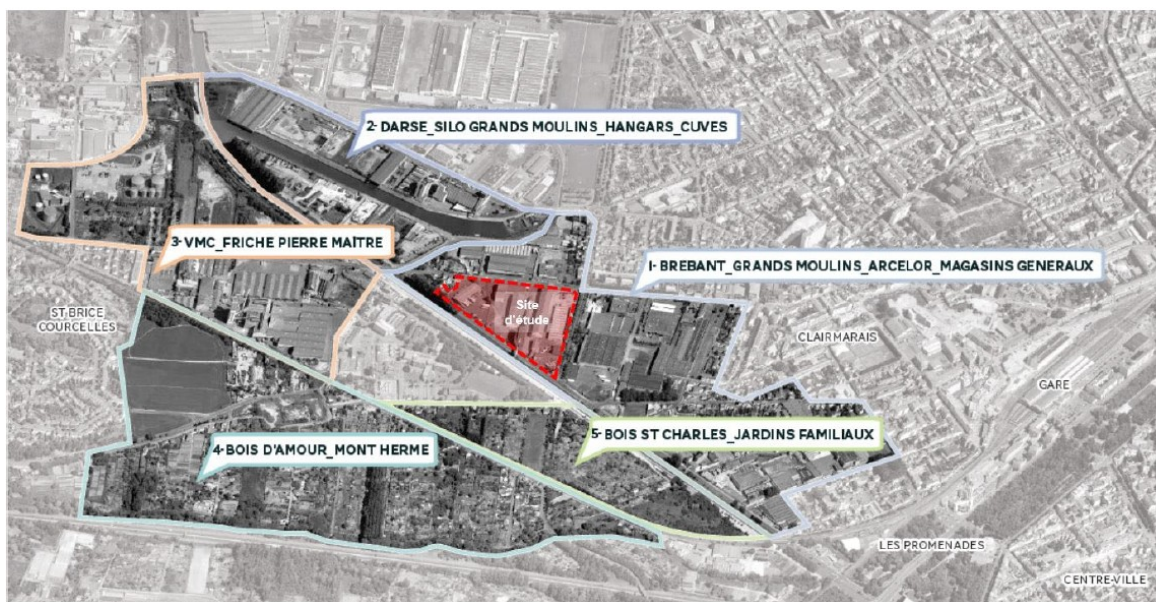
L'opération de réhabilitation des Magasins Généraux fait partie d'un projet d'ensemble de reconversion du secteur Port Colbert (200 ha), entre le centre-ville de Reims et la coulée verte du canal de l'Aisne à la Marne.





Les différents sous-secteurs de projet constituant le Port Colbert sont bien décrits dans l'étude d'impact, mais leur future programmation n'est pas précisée. Selon le plan guide de 2019, au nord du canal activités et logement cohabiteraient, tandis qu'au sud, des logements familiaux jouxteraient de l'agriculture urbaine.

Le dossier indique un rythme moyen de construction de 300 logements/an sur le secteur « Port Colbert ». L'Ae note que l'étude de trafic routier du bureau d'études Tractebel (page 395), a pris comme hypothèses pour le secteur « Port Colbert » un volume à terme de 5 600 logements<sup>4</sup> correspondant à 11 200 habitants, ainsi que 31 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 400 m<sup>2</sup> de commerces<sup>5</sup>.



L'Ae note que la zone d'étude éloignée inclut à juste titre tout le secteur « Port Colbert », considérant que l'aménagement de l'ensemble de ce secteur constitue un unique projet au sens du code de l'environnement<sup>6</sup>. Le site des Magasins Généraux constitue la 1ère phase de ce grand projet dont les éléments de programmation et l'analyse de leurs impacts ne sont pas encore communiqués.

D'autres projets du secteur « Port Colbert » ont déjà été traités par l'autorité environnementale. Le dossier mentionne l'ensemble immobilier au 16 avenue Brébant ayant fait l'objet d'un examen au cas par cas en septembre 2019 puis ayant été abandonné. L'Ae confirme que ce projet a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale en date du 30 septembre 2019. Elle ajoute que l'aménagement de la tranche 1 de l'îlot Jacob Delafon, 53 rue Vernouillet a fait aussi l'objet d'un examen au cas par cas qui a abouti à une décision de soumission à évaluation environnementale en date du 16 décembre 2019. L'Ae s'interroge sur la suite réservée à cette décision.

4

Tableau 59 : Programmation du Port Colbert par secteur (Source : Tractebel)

Programmation	Jacob Delafon	Peugeot	Magasins généraux	Arcelor	Darse	VMC	Hermé
Logements (nbre)	872	135	475		560	1500	1000
Residence étudiante (nbre)		150	760				
Hotel (chambre)		104					
Restaurants (m <sup>2</sup> )		469					
Bureaux (m <sup>2</sup> )	8088	3199	4000	16000			
Commerces (SDP)	1987	407	1000				
Université (NEOMA+E3AD)			45000	3000			

5 L'Ae s'interroge sur les commerces de proximité qui semblent peu importants au regard de l'arrivée à terme de 11 200 nouveaux habitants, même avec un centre commercial dans les environs, alors que leur proximité est propice aux liens sociaux et la vitalité d'un quartier et permet de limiter les déplacements en voiture. De plus, elle relève que, dans ces hypothèses, la composition des logements des Magasins Généraux y est différente de celle présentée par l'étude d'impact et considère donc ces valeurs comme des ordres de grandeur et à titre indicatif : l'étude Tractebel s'appuie sur 1 135 logements (475 logements + 760 logements étudiants) au lieu des 850 logements présentés dans le dossier (403 logements + 122 logements seniors + 327 logements étudiants).

6 Selon l'article L.122-1 III 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 ».

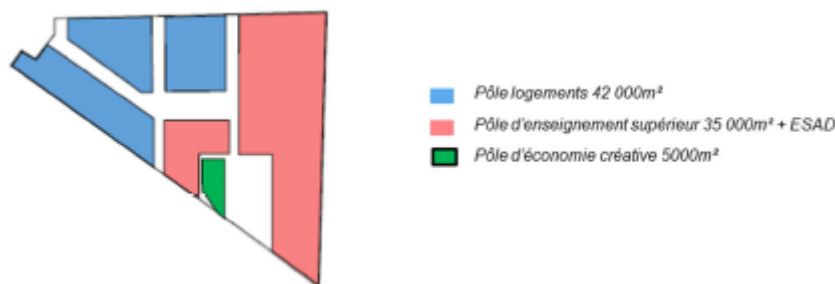
Compte-tenu de la taille importante du secteur (200 ha), l'Ae comprend que la définition du réaménagement global de ce secteur pourrait se faire progressivement. C'est pourquoi, **considérant que l'ensemble de ce secteur constitue un unique projet au sens du code de l'environnement**<sup>7</sup>, elle rappelle que les dispositions de l'article L.122-1-1-III du code de l'environnement s'appliquent<sup>8</sup> et permettent de compléter l'étude d'impact au fur et à mesure de l'avancée de la définition du projet d'ensemble.

**L'Ae recommande pour toute autre autorisation concernant tout ou partie d'opération située dans le périmètre du secteur Port Colbert, de compléter l'étude d'impact sur les champs manquants et de l'actualiser en intégrant notamment les suites qui auront été données aux observations et recommandations faites dans le présent avis.**

**L'Ae attire l'attention de la ville de Reims, qui coordonne l'ensemble des opérations, sur cette recommandation s'adressant aux futurs pétitionnaires.**

Le projet des Magasins Généraux a une surface de plancher (SDP) de 82 500 m<sup>2</sup> avec 3 pôles :

- un pôle logements/commerces de proximité d'environ 43 500 m<sup>2</sup> de SDP : essentiellement des logements : 403 appartements, 122 appartements en résidences pour seniors, 327 chambres étudiantes et quelques commerces : 1 500 m<sup>2</sup> ;
- un pôle d'enseignement supérieur d'environ 35 000 m<sup>2</sup> de SDP : école supérieure de commerce NEOMA et école de design ;
- un pôle d'économie créative d'environ 4 000 m<sup>2</sup> de SDP, dans le bâtiment des Magasins Généraux, dédié à la culture, aux espaces de rencontre et à un espace de coworking.



Le projet prévoit la création de parkings en sous-sol (R-1) qui totaliseront 544 places de stationnement privé pour les logements et résidences, majoritairement créées en sous-sol (R-1) ainsi que 388 places de stationnement vélo, et quelques stationnements publics en surface dédiés aux activités et commerces.

L'Ae relève que le dossier ne donne aucune information sur le nombre d'habitants, d'étudiants et de travailleurs attendus sur le site, alors que ces informations sont nécessaires à la compréhension du dossier. Selon l'Ae, les logements prévus pourraient représenter la venue d'environ 1 300 nouveaux habitants<sup>9</sup>.

**L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter le dossier en précisant le nombre d'habitants, d'étudiants et de travailleurs attendus sur le site des Magasins Généraux.**

<sup>7</sup> Selon l'article L.122-1 III 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 ».

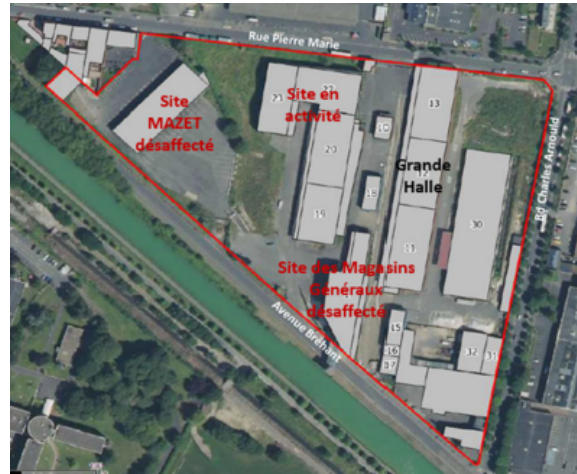
<sup>8</sup> Article L.122-1-1-III du code de l'environnement : « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L.122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée ».

<sup>9</sup> Hypothèses choisies par l'Ae, à défaut de trouver les éléments dans le dossier : 403 appartements avec 2,2 personnes par foyer, 122 logements seniors à 1 personne par logement, et 327 logements étudiants à 1 personne par logement ; total : 1 336 habitants.

Le site des Magasins Généraux est actuellement occupé par des bâtiments industriels :

- en partie Ouest du site hangar/entrepôts désaffectés de la société MAZET Transport ;
- au centre du site : un atelier Pneu/Auto et un commissaire-priseur, toujours en activité ;
- au Sud–Est : le site désaffecté des Magasins Généraux de Champagne – Ardenne (dont la grande halle centrale).

Le projet nécessite la démolition des bâtiments (hors bâtiment des Magasins Généraux) et des surfaces en enrobé. Les bâtiments à démolir représentent une emprise au sol de 1,8 ha.



Il est envisagé la construction de plusieurs bâtiments de gabarit R+3 à R+9.

Le bâtiment des Magasins Généraux, bâtiment emblématique du site, sera conservé et réhabilité en totalité ou partiellement.



Photographie 2 : Bâtiment des Magasins Généraux vu depuis l'avenue du Halage (Source : Google Street View, mars 2019)

Le programme se décline en 5 lots d'aménagement.





L'aménagement du site des Magasins Généraux se fera en plusieurs étapes avec des livraisons s'échelonnant de fin 2024 à fin 2025 :



## 2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

### 2.1. Articulation avec les documents de planification et procédures

Le site du projet de réhabilitation des Magasins Généraux est classé en zone UCb5 au plan local d'urbanisme (PLU) de Reims, correspondant au secteur urbain regroupant l'ensemble du tissu périphérique au centre historique ayant des vocations d'habitat, d'activités, d'équipements et de services. Le projet est intégré aux orientations d'aménagement et de programmation « Port Colbert » du PLU de Reims, plus exactement dans le sous-secteur « Brébant – Grands Moulins – Arcelor – Magasins Généraux ». Le projet est compatible avec le PLU de Reims.

Le projet est cohérent avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Région Rémoise qui préconise notamment la reconversion de friches promouvant la mixité fonctionnelle (développement économique et résidentiel).

Au regard du grand nombre de logements construits sur ce site (850), l'Ae relève toutefois que le dossier n'analyse pas la cohérence du projet avec le programme local de l'habitat (PLH) du Grand Reims 2019-2024 (objectifs de mixité sociale, d'équilibre territorial, réponse adaptée au public jeune...) et qu'en présentant le plan guide 2019, il mentionne un objectif du PLH pour Reims de production de logements différent de celui figurant formellement dans le PLH du Grand Reims<sup>10</sup>.

De plus, compte tenu des nombreux projets potentiels recensés par le PLH sur la commune de Reims, l'Ae relève que le dossier n'indique pas comment l'opération des magasins généraux, ainsi que le projet plus global du secteur « Port Colbert » concourent à la cohérence quantitative globale de production de logements déjà actée dans le PLU de Reims et plus globalement dans le SCoT de la Région Rémoise. Il en est de même pour les surfaces de zones d'activités.

En effet, au regard des consommations d'espace et des productions de logements et des zones d'activités progressivement actées dans les documents d'urbanisme des communes de ce SCoT, il s'agit, pour les projets de cette importance, de s'assurer du respect global des limites fixées par le SCoT à chacune des communes et de le démontrer de façon continue

**L'Ae recommande au pétitionnaire de démontrer que le projet s'inscrit bien :**

- **dans les objectifs qualitatifs du PLH du Grand Reims ;**
- **dans les limites autorisées par le SCoT de la Région Rémoise, à la fois à la commune de Reims, et aussi au regard du suivi des productions globales de logements et de surfaces d'activités économiques qu'il autorise pour chacune des communes.**

<sup>10</sup> À ce jour, à la page 288 du dossier, il est indiqué que dans le PLH, la commune de Reims a l'objectif de construction de 575 logements/an pour 2019-2024, alors que l'Ae constate que dans le PLH du Grand Reims, les objectifs assignés à la ville de Reims portent sur la période 2017-2022 et sont différents (750 logements/an, dont 525 logements libres et 225 logements sociaux).

Sont correctement analysés le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2010-2015<sup>11</sup> et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Aisne-Vesle-Suippe. Plus particulièrement sur la limitation de l'imperméabilisation des sols demandée par la règle n°25 du SRADDET<sup>12</sup>, l'Ae relève avec intérêt que le projet prévoit une forte amélioration de la perméabilité des sols par rapport à la situation existante, grâce à de nombreuses surfaces végétalisées qui contribueront de plus à ralentir la vitesse d'absorption dans le sol des eaux pluviales.

L'analyse du projet vis-à-vis de la trame verte et bleue est effectuée au niveau du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Champagne-Ardenne<sup>13</sup> et au niveau de la Ville de Reims. Selon l'étude d'impact, le site d'étude n'empiète sur aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique identifié à l'échelle régionale, précisant qu'une trame aquatique est présente à environ 500 m au sud du site (La Vesle). Le secteur Port Colbert est concerné par ce corridor en limite sud.

## **2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement**

L'étude d'impact justifie le choix d'aménagement du secteur Port Colbert par sa position privilégiée dans l'agglomération rémoise et des opportunités de reconquête urbaine et paysagère qu'il présente (canal de l'Aisne à la Marne, patrimoine industriel).

Elle justifie le choix d'aménagement du site des Magasins Généraux comme étant celui de moindre impact environnemental, précisant que le projet s'inscrit dans le programme de mutation urbaine du secteur Port Colbert tout en respectant les principes d'aménagement de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) correspondante du PLU de Reims, notamment : redynamiser un ancien site industriel à l'abandon, révéler sa richesse paysagère et redéfinir la trame des espaces publics.

L'Ae précise que, dans son avis délibéré du 29 mars 2017 portant sur la révision du PLU de Reims, elle regrettait que les modes alternatifs à la voiture individuelle ne soient pas cités dans la déclinaison de certaines OAP, notamment celle du Port Colbert. C'est un point qui sera confirmé dans le paragraphe 3.1.1. ci-après.

Les variantes examinées par le pétitionnaire portent principalement sur les aménagements paysagers des espaces publics et les différentes solutions de sources d'énergie (chauffage et production d'eau chaude sanitaire, rafraîchissement des locaux) pour le quartier.

Compte tenu du positionnement stratégique du secteur Port Colbert et des opportunités de reconquête de friches industrielles qu'il révèle, l'Ae considère qu'il n'y pas lieu d'examiner des solutions de substitution raisonnables de choix de site au sens strict de l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement<sup>14</sup>.

***A contrario, l'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments de justification et de comparaison ayant conduit, dans l'aire du projet actuel, à ces propositions d'aménagements, dans le respect de l'OAP du PLU de Reims.***

11 L'arrêté d'application du SDAGE Seine-Normandie 2016-2021 a été annulé par décision du tribunal administratif de Paris en date du 19 décembre 2018.

12 « La compensation pour les surfaces qui seraient imperméabilisées devra être de 150 % en milieu urbain et de 100 % en milieu rural ».

13 Les SRCE des 3 ex-régions sont intégrés dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est depuis le 24 janvier 2020.

14 **Extrait de l'article R.122-5 du code de l'environnement :**

« II. – En application du 2° du II de l'article L.122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :[...]

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine »

### **3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet**

L'étude d'impact est accompagnée de plusieurs annexes bien identifiables et globalement bien documentées, notamment un volet faune/flore, des études acoustiques, une analyse des opportunités énergétiques, une étude bioclimatique, etc.

Les zones d'étude retenues pour l'état initial sont :

- la zone d'étude rapprochée qui correspond à l'emprise de l'opération des Magasins Généraux et ses abords, soit une superficie d'environ 6 ha ;
- la zone d'étude éloignée, d'environ 1 km autour du projet. Cette zone inclut l'ensemble du secteur Port Colbert.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- les mobilités ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la ressource en eau ;
- la pollution des sols et des bâtiments existants ;
- les risques naturels ;
- les émissions des gaz à effet de serre et les économies et potentialités énergétiques.

#### **3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)**

##### **3.1.1. les mobilités**

La question de la mobilité est importante car elle porte sur les conditions de vie des personnes, et a un impact fort sur les questions énergétiques et climatiques.

Or ce dossier suscite un certain nombre de questions de la part de l'Autorité environnementale. Certes, il apporte une analyse des différents modes de transport à l'échelle du secteur Port Colbert. Mais, sans information sur le nombre de personnes travaillant, étudiant ou habitant dans ce secteur réhabilité, l'adéquation des orientations et leur impact est difficile à apprécier.

Selon l'étude d'impact, l'état actuel du trafic sur le secteur Port Colbert est caractérisé par des flux automobiles très importants sur l'avenue Brébant et un risque de saturation future de certains carrefours clés sans réaménagements.

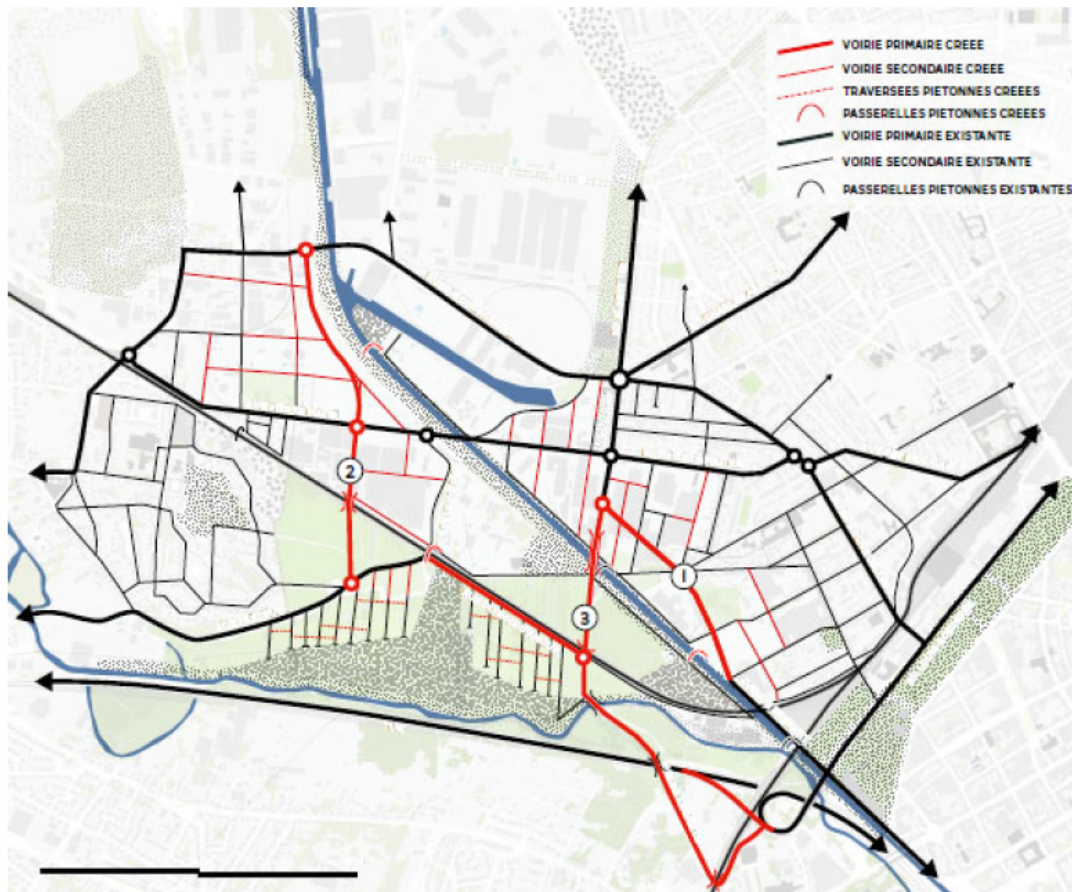
L'étude présente :

- une modification du réseau viaire à l'échelle du Port Colbert, notamment la création du boulevard inter-quartiers, d'une liaison de contournement ouest complète et le réaménagement de certains carrefours dont le carrefour Midol/Maître. Les nouvelles voiries figurent en rouge sur le schéma ci-dessous.

Selon la modélisation des flux à l'horizon 2032 sur le secteur du Port Colbert, la création des nouveaux axes routiers projetés générerait un report du trafic de transit (entre 9 000 et 15 000 uvp TMJA<sup>15</sup>) sur le boulevard inter-quartiers et une baisse du trafic sur la rue Brébant, après réalisation de la liaison contournement complète. Au droit du site des Magasins Généraux, cela se traduirait par une baisse globale des trafics ;

- la proximité de la coulée verte, axe structurant du réseau cyclable de Reims, qui, selon elle, contribuera à diminuer le trafic routier ;
- un nouveau maillage viaire à l'intérieur du secteur Port Colbert, plus dense que l'actuel, qui modifiera la circulation des véhicules et des piétons, ainsi que l'aménagement des voiries dédiées aux modes doux au sein de l'opération des Magasins Généraux (allée des Magasins Généraux, allée de l'ESAD).

<sup>15</sup> Uvp : unité de véhicule particulier ; TMJA : trafic moyen journalier annuel.



L'Ae salue l'approche multimodale opérée à l'échelle du secteur Port Colbert, mais elle s'interroge sur la capacité du réseau de transport en commun à desservir ce quartier.

Le dossier indique qu'il est attendu un report modal vers les transports en commun étant donné l'implantation du projet à proximité d'arrêts de bus. Mais l'étude indique que, malgré la proximité relative de la gare SNCF de Reims (20 mn à pied du site des Magasins Généraux) et celle de l'accès que la gare offre aussi au tramway pour relier le centre-ville, la desserte du quartier Port Colbert par le réseau de transport en commun est relativement limitée (3 lignes de bus, dont aucune ne circule après 21h00, et une ne circule pas le dimanche). De plus, l'Ae relève qu'une seule de ces 3 lignes a des arrêts en proximité directe du projet des Magasins Généraux.

Le dossier indique que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Reims Métropole affiche une volonté d'améliorer les performances des bus notamment avec l'aménagement du quartier Port Colbert et mentionne une « *refonte de la desserte en transport en commun opérée dans le cadre du futur boulevard inter-quartiers* » qui offrirait une très bonne accessibilité au site, mais aucune précision n'est apportée pour apprécier l'évolution envisagée, et à quel terme elle se réalisera.

Ainsi, cette amélioration et la refonte annoncée méritent d'être explicitées en distinguant la perspective à terme à l'échelle du secteur Port Colbert et l'ouverture prochaine du nouveau quartier avec 1 300 nouveaux habitants et les étudiants de 2 nouvelles écoles, pour lesquels l'Ae considère que les besoins de déplacements ne seront pas en adéquation avec le niveau de service actuel.

Le dossier présente un schéma de principe intéressant de desserte piétonne et cycliste du secteur « port Colbert » à terme, montrant bien les liens entre les quartiers environnants. Mais il ne précise pas les échéances de réalisation, notamment pour desservir dès son ouverture le site des « Magasins Généraux », premier quartier aménagé de ce secteur, notamment sur l'itinéraire pour relier la gare, pôle multimodal important, ainsi que sur la possibilité de rejoindre facilement l'axe structurant cyclable situé de l'autre côté du canal.



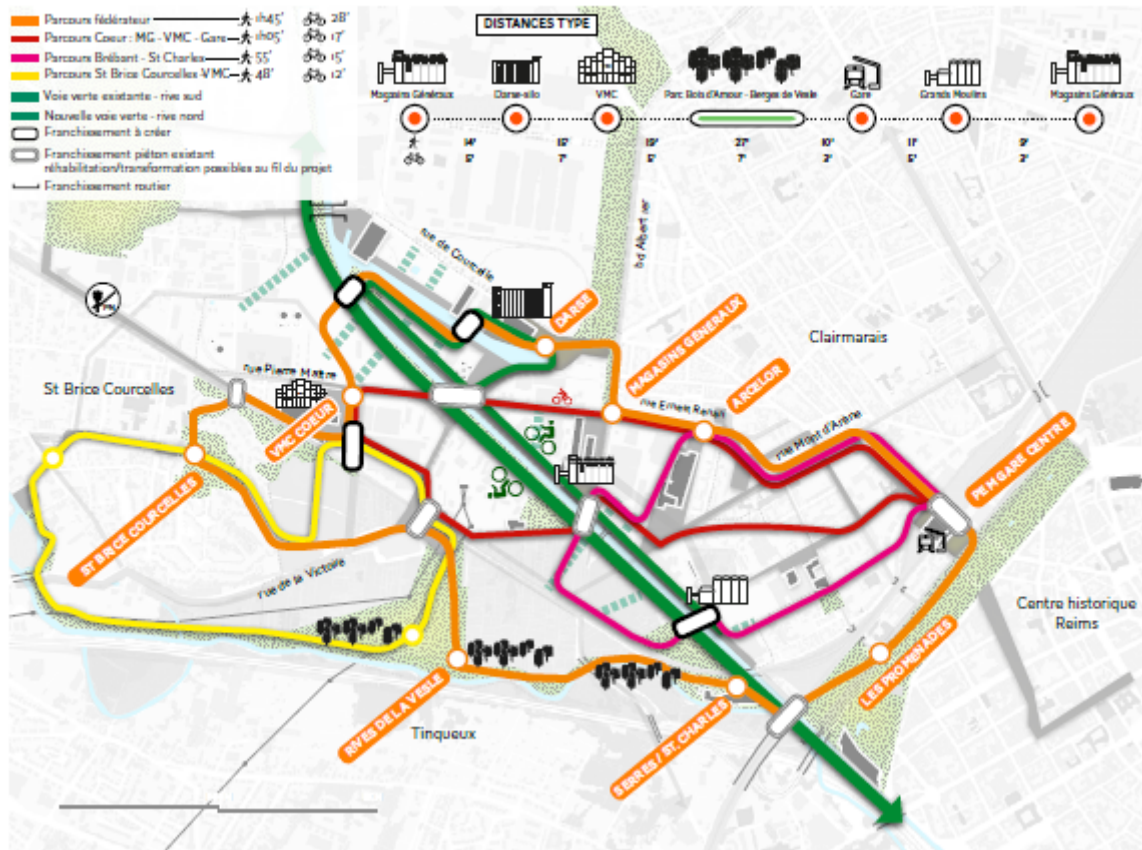


Figure issue du plan Guide 2019

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser :

- les améliorations du réseau de transport en commun envisagées :
  - à terme pour améliorer la desserte du secteur Port Colbert ;
  - à court terme pour le nouveau site des Magasins Généraux ;
- les liaisons cyclables avec les quartiers environnants à court terme, pour le nouveau site des magasins généraux, notamment pour rejoindre la gare d'une part et l'axe structurant cyclable de l'autre côté du canal d'autre part.

De plus, elle rappelle que la nouvelle reconfiguration du réseau viaire qui s'inscrit dans le réaménagement global du secteur « Port Colbert » devra donner lieu à un avis spécifique de l'Ae.

### 3.1.2 Les milieux naturels et la biodiversité

Le site est situé dans un contexte urbain dense, et caractérisé par la présence d'entrepôts et d'anciens commerces désaffectés.

Les habitats de la faune et de la flore sont caractéristiques de zones de friches urbaines et ne représentent pas d'enjeu écologique très important y compris en termes de reconquête de milieux anciennement urbanisés (espèces pionnières, chauves-souris...).

## Les sites Natura 2000

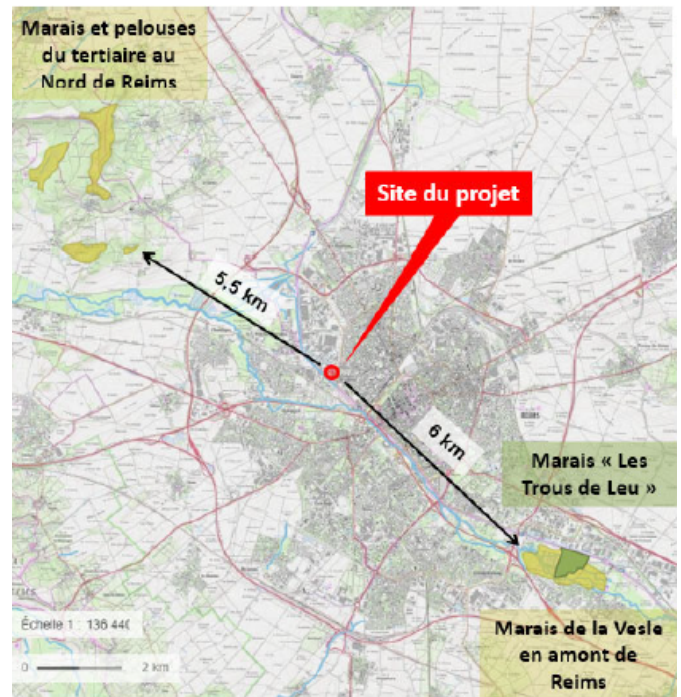
Les zones Natura 2000 les plus proches du site sont les suivantes :

- ZSC<sup>16</sup> « Marais et pelouses du tertiaire au Nord de Reims » située à environ 5,5 km ;
- ZSC « Marais de la Vesle en amont de Reims » située à environ 6 km.

L'évaluation des incidences Natura 2000 présente les habitats et espèces ayant justifié la désignation de ces sites Natura 2000. Le principal enjeu porte sur les objectifs de conservation des espèces de chauves-souris (chiroptères).

L'étude conclut que, compte tenu de l'éloignement avec les zones Natura 2000 les plus proches et du contexte très urbanisé du site d'étude, les interactions avec celles-ci peuvent être considérées comme nulles. L'emprise du projet n'est donc pas en mesure d'accueillir des espèces visées par la Directive européenne.

L'Ae partage cette conclusion.



Légende :

- Réserve naturelle régionale
- ZSC (réseau Natura 2000)

## Autres milieux inventoriés ou protégés

Le site du projet est situé entre deux parties d'une même ZNIEFF<sup>17</sup> de type II. Il s'agit de la « Vallée de la Vesle de Livry-Louvercy à Courlandon », d'une superficie totale de 2 692 ha. Le projet est localisé à 1,8 km de la partie nord-ouest de cette zone naturelle, et à 5,2 km de la partie sud-est de cette même zone. La réserve naturelle régionale du Marais « Les Trous de Leu » est située à 6,7 km au sud-est du site.

Une trame aquatique (SRCE) est présente à environ 500 m au sud du site. Il s'agit de La Vesle, affluent de l'Aisne d'une longueur de 140 km.

Les interactions avec les aménagements du site des Magasins Généraux peuvent être, avec raison, considérées comme faibles, si ce n'est l'incidence sur la qualité de l'eau (voir chapitre 3.1.3. ci-dessous).

## Les espèces floristiques et faunistiques

Concernant la flore, aucune espèce protégée ou d'importance patrimoniale n'a été répertoriée sur le site du projet. Parmi les espèces végétales recensées, 5 sont invasives. Au démarrage des travaux, les stations de ces dernières devront être identifiées et détruites (débroussaillage, fauche, abattage et évacuation des produits), pour limiter les risques d'expansion.

Sur le site, 5 espèces d'oiseaux ont été inventoriées dont 1 espèce protégée au niveau national, il s'agit du Rouge-queue noir. Le Faucon crécerelle a été observé à proximité du site (au-dessus du canal) au sud des Magasins Généraux. 4 espèces de chauves-souris ont été recensées sur le périmètre du projet mais seulement une espèce, la Pipistrelle commune, utilise le site comme zone de chasse, les autres ne font que transiter et aucune n'est *a priori* inféodée au site.

<sup>16</sup> Zone Spéciale de Conservation.

<sup>17</sup> Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique.

Les principales mesures en faveur de la biodiversité décrites dans le dossier sont les suivantes :

- préserver les 5 arbres existants (Bouleaux, Saules...) à la pointe nord-ouest de l'emprise des Magasins Généraux, le long d'un fossé ;
- diversifier les supports plantés (façades, toitures végétalisées), ainsi que les plantations en strates (herbacées, arbustives, arborées) et espèces végétales ;
- choisir des espèces végétales locales, adaptées aux conditions du site (climat, exposition, profondeur de sol) et éviter les espèces allergènes ;
- favoriser les anfractuosités sur le bâti et les voiries pour permettre l'installation d'une végétation spontanée ;
- installer des abris pour la faune. Ces mesures sont précisées dans l'étude faune flore jointe au dossier.

L'Ae considère que les mesures envisagées en faveur de la biodiversité sont proportionnées aux enjeux.

### 3.1.3. La ressource en eau

#### Les eaux superficielles

Selon les données de prélèvements réalisées en 2018 en aval hydraulique du projet (station de suivi de la qualité des eaux localisée à 5,4 km au sud-ouest du projet, sur la Vesles), la qualité des eaux au droit de la station présente un état écologique médiocre (concentration faible en oxygène<sup>18</sup> et forte en ammonium et en dioxyde d'azote) et un état physico-chimique médiocre (impacts des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)).

Pendant la phase travaux, des mesures seront prises pour éviter d'éventuelles pollutions accidentelles comme préconisées dans la « Charte chantier à Faibles nuisances », notamment l'emploi de produits moins polluants (huile de décoffrage à base végétale...), le stockage des produits polluants (hydrocarbures, huiles et peintures principalement) sur bacs de rétentions correctement dimensionnés et à l'abri des intempéries, l'interdiction de réaliser la vidange des engins sur le chantier, etc.

Le dossier précise que pendant la phase d'exploitation, les produits phytosanitaires seront proscrits lors de l'entretien des espaces publics. L'Ae attire l'attention sur les mesures après construction qui devront garantir l'absence de contribution à des pollutions ponctuelles ou chroniques (gestion des eaux de ruissellement provenant des parkings et des voiries, notamment) **et recommande de les mettre en oeuvre.**

#### Les eaux souterraines

La première nappe rencontrée au droit du site est celle contenue dans la Craie de Champagne nord. L'étude précise que l'état chimique de la nappe est médiocre, notamment en raison de concentrations trop élevées en nitrates (NO<sub>3</sub>) et de certains pesticides. L'objectif d'atteinte du bon état chimique a été repoussé à 2027. Le toit de la nappe se situe entre 5 et 7,5 m de profondeur, variant avec la pluviométrie. L'analyse des incidences indique que la nappe ne devrait jamais recouper les sous-sols du projet à l'exception, en cas de crue centennale, de la partie amont du sous-sol du pôle d'enseignement supérieur.

Au regard de la nature des sols (semi-perméable) et du contexte hydrogéologique du terrain (nappe peu profonde), la nappe est vulnérable face à une éventuelle pollution au droit du site. Dans le dossier, les enjeux sont qualifiés « forts ».

Deux solutions constructives sont proposées pour les bâtiments avec sous-sol en lien avec la présence de la nappe à faible profondeur : soit le niveau bas des bâtiments sera situé 50 cm minimum au-dessus du Niveau de Plus Hautes Eaux, soit les parties enterrées seront cuvelées.

<sup>18</sup> La pollution d'un milieu est classiquement caractérisée par la teneur en dioxygène dissous (d'autant plus faible que le milieu est pollué), la demande biochimique en oxygène (DBO5) et la demande chimique en oxygène (DCO). Les rejets de matières fécales et urinaires (humains et animaux), de matières organiques (industries agroalimentaires) ou minérales réduites (autres industries) sont à l'origine des pollutions qui entraînent une réduction des teneurs en oxygène dissous. En effet, ces rejets sont oxydés biologiquement et chimiquement, oxydation qui réclame de l'oxygène. Le prélèvement dans le stock d'oxygène dissous dans l'eau entraîne des difficultés au niveau de la respiration des êtres vivants aquatiques.

Une étude sera réalisée pour confirmer les mesures constructives liées à la présence de la nappe à faible profondeur.

Étant donné qu'il est envisagé un approvisionnement énergétique utilisant la géothermie sur nappe, une étude de faisabilité technico-économique de l'exploitation de la nappe à des fins géothermiques devra être réalisée (déclaration préalable des forages nécessaires).

La gestion des eaux pluviales s'appuiera sur un système de collecte, de stockage et d'infiltration des eaux de ruissellement à ciel ouvert, constitué de noues d'infiltration. L'Ae attire l'attention sur le schéma directeur et le zonage de gestion des eaux pluviales dit « Plan pluie » du Grand Reims en cours d'élaboration qui ont fait l'objet d'une décision de soumission à l'évaluation environnementale le 20 décembre 2020.

**Elle recommande au pétitionnaire de mettre en cohérence le projet avec les objectifs du schéma directeur et du zonage de gestion des eaux pluviales du Grand Reims en cours d'élaboration (dit Plan pluie) et de compléter le dossier en conséquence.**

Le stockage des eaux pluviales se fait à deux niveaux :

- rétention à la parcelle : chaque lot est tenu de stocker et d'infiltrer la totalité de ses eaux pluviales jusqu'à la pluie de référence de période de retour de 30 ans ;
- rétention des espaces extérieurs rétrocedés : collecte et stockage des eaux de ruissellement provenant du domaine public pour une pluie de période de retour 30 ans.

Dans les deux cas, aucune surverse des eaux pluviales ne sera possible. Une étude de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales figure en annexe de l'étude d'impact.

Conformément aux doctrines régionales, les fonds des noues devront être capables d'infiltrer la totalité des eaux pluviales pour assurer la recharge des nappes phréatiques et réduire l'impact des imperméabilisations. Cette infiltration sera privilégiée pour toutes les noues dont le fond est toujours au-dessus du niveau de la nappe pour éviter la contamination de celle-ci. Pour autant, il faudra également veiller à ce que les eaux d'infiltrations ne permettent pas le transport de contaminant en identifiant *a minima* les besoins en décantation et filtration.

L'assainissement sera de type séparatif. L'étude indique dans un premier temps que « *le maître d'ouvrage vérifiera auprès de la ville et du concessionnaire que la capacité du réseau d'assainissement est suffisante pour permettre le raccordement du projet* », puis dans un deuxième temps « *La problématique des eaux usées est gérée à l'échelle de chaque projet en tenant compte des effets cumulatifs au niveau de Reims (permettant de s'assurer que les ouvrages de traitement observent une réserve de capacité suffisante). En effet, chaque maître d'ouvrage devra obtenir l'approbation du gestionnaire du réseau d'assainissement pour le raccordement du projet au réseau existant.* »

Selon de portail d'information sur l'assainissement communal<sup>19</sup>, l'Ae constate que la station d'épuration de Reims a une capacité nominale de 470 000 EH<sup>20</sup> pour des charges entrantes atteignant 357 557 EH, est conforme en équipement et en performance au 31/12/2019. Il est utile de préciser que cette station traite les eaux usées non seulement de la Ville de Reims mais également de 18 autres communes.

**L'Ae recommande au pétitionnaire de vérifier la capacité du réseau d'assainissement et de traitement des eaux usées en tenant compte des effets cumulatifs des différents projets à l'échelle de la Ville de Reims et à l'échelle intercommunale.**

### 3.1.4. La pollution des sols et des bâtiments existants

Seule l'emprise du projet de réhabilitation des Magasins Généraux a fait l'objet d'une étude historique, documentaire et de terrain concernant la pollution des sols. Il manque une analyse des données et informations à l'échelle du projet global Port Colbert.

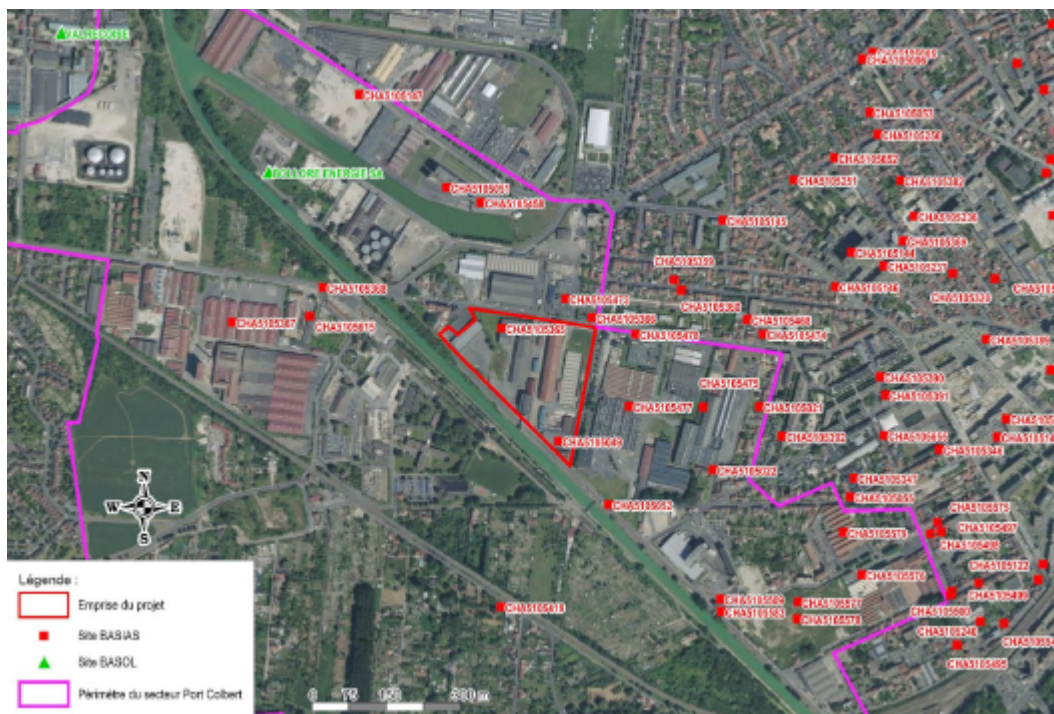
<sup>19</sup> Portail d'information sur l'assainissement communal : <http://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/>

<sup>20</sup> Équivalents-Habitants.



L'étude d'impact présente et localise les sites BASIAS<sup>21</sup> et BASOL<sup>22</sup> dans un rayon de 500 m autour du site de réhabilitation des Magasins Généraux (source : Géorisques), mais ne développe l'analyse que sur le périmètre du projet de réhabilitation des Magasins Généraux. Ce périmètre comprend 2 sites BASIAS : Ets CHAMBRON & Cie – Ets CHAMBRON & JUMET et S.A. Transport de Bagneux, ce dernier ayant fait l'objet d'un classement ICPE sous le régime de déclaration (dépôt de liquides inflammables de 1<sup>re</sup> catégorie).

Elle indique que l'emprise du projet n'est pas recensée dans la base de données BASOL. Il convient de préciser que le secteur Port Colbert comprend un site BASOL.



L'étude précise que 9 sites BASIAS se situent en amont hydrogéologique du site. La société d'Exploitation des Magasins Généraux de Champagne-Ardenne, classée ICPE (bâtiments 11, 12 et 13 accueillant un stockage de sucre) a fait l'objet d'une cessation d'activité en 2014 et d'un récolement qui a abouti à la conclusion suivante : « *des zones faiblement contaminées restent présentes sur le site, justifiant la mise en place de restrictions d'usage conventionnelle entre les parties pour garder la mémoire des zones contaminées et la nature des substances présentes* ».

L'étude indique par ailleurs que le site BASOL « BOLLORÉ ÉNERGIE SA » (en activité), se trouve en latéral hydrogéologique supposé du périmètre du projet, à environ 300 mètres au nord-ouest, précisant que les activités pratiquées sur ce site BASOL (dépôt de combustible liquide) sont susceptibles d'avoir influencé la qualité des eaux souterraines.

L'étude d'impact fait état des conclusions suivantes des différentes analyses réalisées au droit du site du projet de réhabilitation des Magasins Généraux :

- des analyses sur les eaux souterraines en 2019 et 2020 montrent qu'elles renferment des COHV<sup>23</sup>, principalement du Trichloréthylène (TCE) et du Tétrachloroéthylène (PCE) ;
- des investigations de terrains menées de 2012 à 2020 mettent en évidence la présence d'hydrocarbures HCT<sup>24</sup> et HAP<sup>25</sup> et d'anomalies dans les remblais en métaux ;
- des investigations réalisées au droit du site depuis 2012 n'ont pas mis en évidence de pollution concentrée dans le milieu souterrain au droit de l'emprise du projet.

21 BASIAS : cette base de données des anciens sites industriels et activités de service est un inventaire historique qui ne préjuge en rien d'une pollution des sols (<http://basias.brgm.fr/>)

22 BASOL : base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués, appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif (<http://basol.developpement-durable.gouv.fr/>)

23 Composés Organo-Halogénés Volatils : cette dénomination regroupe les hydrocarbures chlorés, bromés ou fluorés de faible masse moléculaire (moins de 3 atomes de carbone).

24 Hydrocarbures Totaux.

25 Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques.

Elle conclut qu'en l'absence d'impacts significatifs, le plan de gestion repose uniquement sur la gestion des terres devant être excavées pour la construction des futurs sous-sols. Elle précise que l'analyse des Risques Résiduels prédictive conclut en l'absence de risques sanitaires pour les futurs usagers du site des Magasins Généraux pour la voie d'exposition par inhalation de composés volatils.

L'étude est affinée pour chaque bâtiment. Toutefois certains éléments de conclusion méritent d'être complétés une fois les modalités constructives des futurs bâtiments définies<sup>26</sup> et en conclusion de l'annexe correspondante, le bureau d'études recommande d'ores et déjà, au regard du passif du site, une ventilation mécanique des infrastructures.

L'Ae fait état d'un **avis défavorable de l'Agence régionale de santé (ARS)** sur la quantification des risques réalisée, à la suite d'un certain nombre d'insuffisances relevées dans l'étude fournie :

- oubli de prise en compte des valeurs toxicologiques de référence pour deux types de polluants (l'éthylbenzène et les xylènes) ;
- absence de campagne d'échantillonnage en période estivale, pour compléter les campagnes hivernales déjà effectuées ;
- incertitudes sur des modalités de construction, déterminantes pour l'appréciation des risques et incertitudes sur les points de prélèvement au regard des zones de construction en sous-sol ou plain pied ;
- hypothèses sur les scénarios d'exposition additionnés ;
- incohérences entre des résultats de calculs de risques dans différentes parties du dossier.

L'ARS précise que « *les éléments du dossier semblent indiquer que la zone d'activité à l'est du site doit faire l'objet de mesures de dépollution et/ou de mesures constructives du type construction sur un niveau de sous-sol sur l'ensemble de la zone d'activités* ».

L'étude indique la présence d'amiante dans les bâtiments et dans les revêtements en enrobés. Elle précise qu'un diagnostic amiante avant travaux sera réalisé et l'amiante détectée sera retirée conformément à la législation en vigueur. L'entreprise responsable du chantier de désamiantage lors de la phase de démolition du bâti suivra la charte spécifique Démolition/Désamiantage imposée sur le chantier.

L'Ae note que la « Charte chantier faibles nuisances » appliquée à l'opération des Magasins Généraux fixe l'objectif de valorisation de 70 % des déchets de démolition et des déchets de construction, ce qui correspond à l'objectif cible au niveau national<sup>27</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de :**

- **revoir et compléter l'étude sur la pollution des sols et de modifier ses conclusions en conséquence ;**
- **représenter le dossier ainsi complété à l'Ae avant présentation à l'enquête publique, compte tenu des enjeux de santé pour les populations futures qui fréquenteront le site des Magasins Généraux.**

**Elle recommande au préfet de ne pas autoriser le déroulement de l'enquête publique avant production d'une étude d'impact revue pour la pollution des sols.**

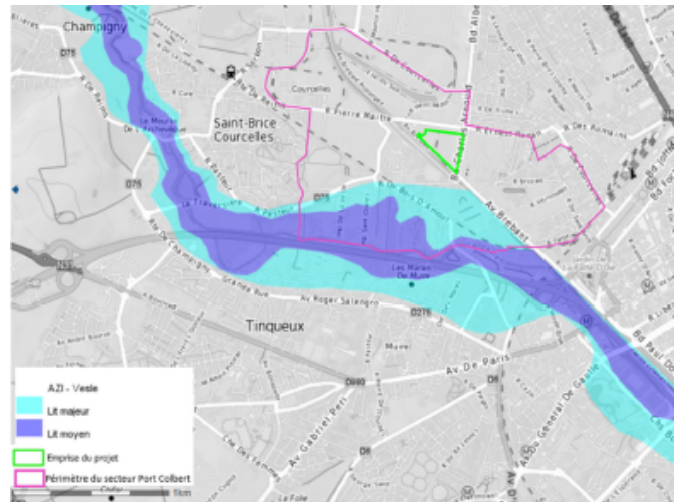
<sup>26</sup> Le « rapport d'investigations complémentaires et plan de gestion des déblais et analyse des enjeux sanitaires » qui figure en annexe de l'étude indique qu'« *une fois les modalités constructives des futurs bâtiments définies (dalle portée, dalle indépendante), une mise à jour de l'analyse de risques sanitaires devra être réalisée afin de définir le taux de renouvellement d'air minimal à appliquer pour garantir une pérennité des usages projetés. Au regard du passif du site, nous recommandons d'ores et déjà une ventilation mécanique des infrastructures* ».

<sup>27</sup> [l'article 79](#) de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) fixe à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction dont ils sont maîtres d'ouvrage (réemploi, recyclage ou autre valorisation matière) à l'horizon 2020 en accord avec la directive-cadre européenne relative aux déchets de 2008.

### 3.1.5. Les risques naturels

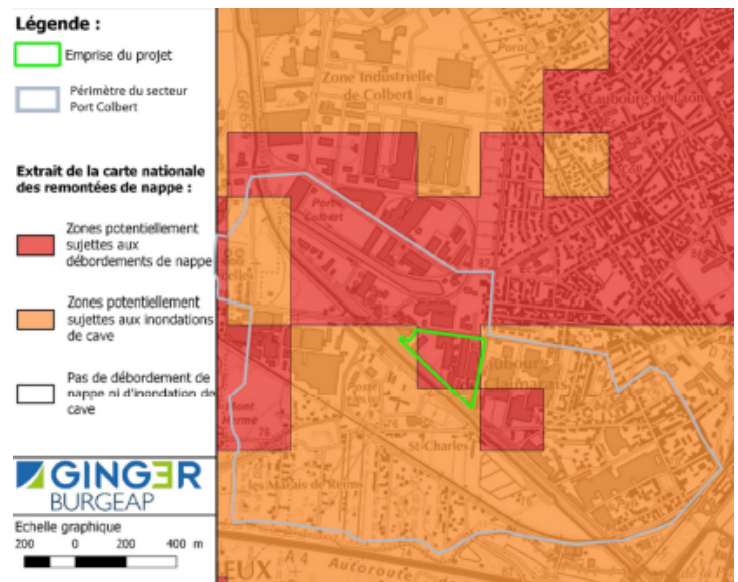
L'emprise du projet de réhabilitation des Magasins Généraux se situe en dehors de la zone inondable de La Vesle (à environ 120 m du lit majeur de la Vesle), ce qui est qualifié d'enjeux « faibles » par l'étude d'impact, à juste titre.

L'Ae constate *a contrario* que le secteur Port Colbert est concerné par la zone inondable au sud, selon la carte ci-jointe issue de l'Atlas des zones inondables de la Vesle et figurant dans le dossier. Cet enjeu devra être pris en compte lors des opérations ultérieures envisagées dans le lit majeur.



L'étude indique que la majorité de l'emprise du projet des Magasins Généraux s'implante dans une zone potentiellement sujette aux remontées de nappe, précisant que le risque de remontée de la nappe proche du terrain naturel est plus probable sur la partie sud du site d'étude que sur la partie nord en raison de la topographie du terrain. Les enjeux sont jugés « forts ».

La cartographie ci-jointe figurant dans le dossier montre que ce phénomène est à constater sur l'ensemble du secteur du Port Colbert.



Le porteur de projet a bien pris en compte le phénomène de remontée de nappe. Celle-ci ne devrait jamais recouper les sous-sols du projet à l'exception, en cas de crue centennale, de la partie amont du sous-sol des écoles d'enseignement supérieur (bâtiment NEOMA). Les dispositions en matière de gestion des eaux pluviales, en particulier l'infiltration des eaux dans le sol, permettront de limiter les phénomènes d'inondation par remontées de nappe (la superficie des ouvrages d'infiltration permet de disposer d'une hauteur d'eau de l'ordre de 50 cm, compatible avec le niveau de la nappe). Enfin, le dossier précise qu'un suivi piézométrique automatique sera réalisé sur 12 mois.

### 3.1.6. Les émissions des gaz à effet de serre, les économies et potentialités énergétiques et le changement climatique

L'Ae salue la réalisation d'une étude bioclimatique (jointe au dossier) qui aborde les thématiques intéressantes : îlots de chaleur urbain, ensoleillement, facteur « vue du ciel » (paramètre morphologique), confort au vent, température d'air. Pour chacune des thématiques, elle compare l'état initial du site avec l'état projeté en phase d'exploitation.

Des préconisations sont formulées afin que le projet soit le plus résilient possible avec l'environnement. Le projet vise le label Effinature<sup>28</sup> ainsi que la certification Écoquartier<sup>29</sup>.

La création d'espaces végétalisés permettra de diminuer l'effet d'îlot de chaleur et de réguler, en partie, la température locale. Le choix de teintes claires pour les façades et les performances énergétiques du bâtiment y contribuent également. Une étude spécifique « *Îlot de chaleur urbain et perméabilité (des sols)* » figure en annexe de l'étude d'impact. Selon cette étude, le projet permet une diminution<sup>30</sup> sensible de 1,5 à 2°C en journée chaude par rapport à l'existant .

Enfin, le projet a fait l'objet d'une étude de potentiel en énergies renouvelables et d'une étude de pré-faisabilité géothermique. Le dossier indique que sur la base de ces études, un approvisionnement énergétique combinant géothermie sur nappe et appoint électrique a été retenu pour le projet, mais les informations données sont très succinctes. À ce stade, l'Ae n'est pas en mesure de se prononcer sur la qualité du bilan énergétique qui devrait être proposé.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le dossier ne donne aucun objectif et aucune estimation ni pour les travaux d'aménagement (construction de bâtiments, réalisation d'espaces publics...), ni pour le fonctionnement de ces bâtiments (chauffage, eau chaude sanitaire, réfrigération éventuelle...), ni pour les mobilités, ni pour l'effet de fixation de CO<sub>2</sub> par la végétation des espaces publics. Il n'est donc pas possible d'apprécier comment la création de ce nouveau quartier contribuera à la neutralité carbone visée par la France pour 2050. Selon l'Ae, une compensation sur site devrait être recherchée prioritairement en optimisant la captation de CO<sub>2</sub> avec les plantations sur le site. D'autres pistes pourraient être explorées, en complément, en contribuant à des plans de gestion et de plantation dans des forêts de la région Grand Est (Vosges, Champagne-Ardenne...)...

**L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter le dossier avec :**

- ***l'estimation d'un bilan énergétique pour la construction des bâtiments et pour leur fonctionnement ;***
- ***l'estimation d'un bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) tenant compte de la construction et le fonctionnement des bâtiments et des aménagements publics, ainsi que de la mobilité des personnes fréquentant le quartier.***
- ***la définition d'un programme de compensation des émissions globales de GES du site pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone pour 2050.***

### **3.1.7. Les autres enjeux**

Les autres enjeux principaux ont été analysés et conduisent aux conclusions suivantes :

*L'insertion paysagère et architecturale* du projet est correctement pris en compte, visant à assurer un espace de transition entre les différentes fonctions de la ville : zones industrielles à l'ouest, centre-ville de Reims à l'Est du site et coulée verte au sud. Dans un nouveau contexte de renaturation du quartier de Port Colbert, l'îlot des Magasins Généraux apporte une contribution majeure par le traitement végétal des espaces publics et des espaces privés.

Les bâtiments remarquables des Magasins Généraux, emblèmes du caractère industriel de Port Colbert, sont aujourd'hui en état d'abandon. Le patrimoine industriel ainsi que les bâtiments intéressants à conserver sont localisés à l'échelle du Port Colbert.

Il est envisagé la plantation de 1 700 arbres, dont 5 transplantations d'arbres existants sur le site.

28 Initié en 2009, Effinature est le premier label qui vise à valoriser la biodiversité dans l'immobilier, il a été mis à jour en 2017 puis en 2020. Il est développé par IRICE (Institut de Recherche et d'Innovation pour le Climat et l'Écologie).

29 La certification Écoquartier vise à limiter les besoins énergétiques par rapport à une opération classique.

30 Soit une diminution du score de l'effet « îlot de chaleur urbain » (ICU) passant de 78,9 % à 49,6 % (amélioration de 27,3 points du score des zones de chaleur en période caniculaire – 27,3 points du score ICU qui consiste à classer les aménagements en 9 tranches de chaleur, de la plus fraîche à la plus chaude et permet ainsi de caractériser les zones qui seront les plus chaudes pendant les périodes caniculaires.





Figure 155 : Influences paysagères, sources DDA

Le bruit est considéré comme étant un enjeu fort. L'emprise du projet est concernée par le faisceau d'incidence des trois voies bruyantes de catégorie 3 qui le bordent (faisceau de 100 m affectés de part et d'autre de la voie), à savoir la rue Pierre Maître au nord, le boulevard Charles Arnould à l'est, l'avenue Brébant, au sud-ouest. Les façades des constructions projetées devront faire l'objet d'une isolation acoustique conforme à la réglementation en vigueur dans le faisceau d'incidence des voies classées. L'étude acoustique jointe au dossier indique que l'isolement de façade dépend de son orientation par rapport à l'infrastructure, de la présence d'obstacles entre l'infrastructure et la façade (merlon par exemple).

**L'Ae recommande au pétitionnaire de prendre en compte cet enjeu dès le positionnement et l'orientation des bâtiments.**

Selon l'étude, l'arrêt de la circulation sur l'avenue Brébant et le sud du boulevard Charles Arnould améliorera largement la situation acoustique. La zone au sud du projet ne sera ainsi pas exposée au bruit de la circulation. En revanche, elle sera exposée au bruit nocturne de l'activité des bars/restaurants. Un plan des isollements de façade minimum à respecter à proximité des terrasses des bars/restaurants est présenté dans l'étude.

### Les risques anthropiques

L'étude recense 6 ICPE<sup>31</sup> dans un rayon de 500 mètres autour du périmètre du projet, précisant que l'emprise du projet ne présente aucune ICPE. Il convient de préciser que le secteur Port Colbert comprend des ICPE.

### Le risque mouvement de terrains

Le périmètre du projet est concerné par le risque de mouvement de terrains par affaissement-effondrement de cavités souterraines<sup>32</sup>. La carte des zones à risque figurant dans l'étude d'impact doit être actualisée, le BRGM<sup>33</sup> ayant depuis produit une nouvelle cartographie<sup>34</sup>. D'après cette nouvelle cartographie, le projet est situé en zone de susceptibilité moyenne de présence de cavités de type cave simple.

31 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

32 Zonage de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme, approuvé par arrêté préfectoral du 16 mai 1991, qui vaut Plan de Prévention des Risques au titre du code de l'environnement, dont font partie les communes de Reims, Bétheny, Saint-Brice-Courcelles et Tinquex.

33 Bureau de recherches géologiques et minières ; service géologique national français (établissement public),

34 Rapport BRGM/RP-67746-FR de janvier 2018.

Ce risque est bien pris en compte dans le dossier. Des études géotechniques ont été réalisées. Les techniques constructives qui seront mises en œuvre assureront la stabilité du bâtiment et éviteront tout dégât. Si des cavités sont découvertes, celles-ci devront être traitées avec un niveau de performance *a minima* équivalent à un remblayage hydraulique avec clavage afin de garantir l'absence de désordres. Si les cavités ne sont pas remblayées, les accès aux cavités ne devront pas être obstrués ou endommagés afin de permettre leur inspection.

METZ, le 9 août 2021

Pour la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale,  
le président,

Jean-Philippe MORETAU