



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de Zone d'aménagement concerté (ZAC)
sur les communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard (51)
faisant suite à une demande de déclaration d'utilité publique
portée par la SAS Partenaires Aménagement**

n°MRAe 2020APGE65

Nom du pétitionnaire	SAS Partenaires Aménagement
Communes	Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard
Département	Marne
Objet de la demande	Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de ZAC
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	20/08/2020

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 projet de Zone d'aménagement concerté (ZAC) Cernay Saint-Léonard porté par la SAS Partenaires Aménagement, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie pour avis par la Préfecture de la Marne le 20 août 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet de la Marne (DDT 51) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 15 octobre 2020, en présence de Florence Rudolf, André Van Compernelle et Gérard Folny, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, Christine Mesurolle et Georges Tempez, membres permanents, Yann Thiébaud chargé de mission, 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 porte 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 maître d'ouvrage (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.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le projet consiste à aménager, au terme d'une procédure de Zone d'aménagement concerté (ZAC), un parc d'activités de 145 ha dédié à la logistique, à l'industrie, à l'artisanat et aux services. Il se situe sur les communes de Cernay-lès-Reims à 60 %, et Saint-Léonard à 40 %, à l'est de Reims, en bordure de la RD 944.

La ZAC a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral de réalisation le 22 juillet 2016. Mais afin de pouvoir réaliser la phase 3 du projet et d'obtenir la maîtrise foncière de 18 ha, le maître d'ouvrage a initié une procédure de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Cette procédure nécessite une nouvelle saisine de l'Ae. Elle concerne à présent un projet dont les aménagements ont déjà en grande partie été réalisés. L'avis de l'Ae porte cependant sur l'ensemble de la ZAC constituant un unique projet au sens du code de l'environnement².

À ce titre, l'accueil du projet logistique KS Group qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe Grand Est le 15 janvier 2019³ a nécessité une modification de l'organisation de la ZAC : l'espace « villages entreprises » a dû être réorganisé, l'un des 2 pôles de vie également, l'organisation viaire a été changée... Cette alternative n'avait pas été proposée dans l'étude d'impact initiale. Ce projet logistique a fait l'objet de nombreuses recommandations, notamment sur sa cohérence avec la ZAC elle-même. Le présent dossier ne précise pas comment elles ont été prises en compte.

L'Ae recommande de compléter le présent dossier de la ZAC par l'évaluation des incidences environnementales liées à ses modifications successives, notamment celles permettant d'accueillir le projet logistique KS Group et de présenter les suites données aux recommandations de son avis du 15 janvier 2019 sur ce dernier⁴.

L'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux de la ZAC restant, selon elle, à prendre en compte :

- l'augmentation des déplacements et ses effets induits (bruit, pollution de l'air et sécurité) ;
- la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la protection des eaux souterraines (nappe de la craie et bassins d'alimentation des captages d'eau potable situés à proximité du site).

L'étude d'impact mise à jour en 2020 constate que le trafic recensé en 2019 est plus important que le trafic estimé en 2016 aux heures de pointe. De plus, cette étude n'intègre pas les prévisions de trafic routier du projet logistique KS Group en phase d'exploitation. Selon l'Ae, les mesures actuellement mises en œuvre sont insuffisantes pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. Le recours à des solutions alternatives à la voiture individuelle ou au fret routier, présentées par le pétitionnaire, paraissent insuffisantes et non abouties sur les connexions aux réseaux cyclables et de transports en commun de l'agglomération.

Le projet de ZAC est par ailleurs à l'origine d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES). L'Ae rappelle que toute incidence environnementale notable doit être compensée, en particulier les émissions de GES et si possible localement.

La nappe de la craie est présente dans le sous-sol du site, entre 10 et 50 mètres de profondeur, d'après les données piézométriques de 2002. La perméabilité du sol, importante par endroit, la rend vulnérable aux pollutions. L'Ae aurait souhaité que le suivi des mesures concernant la gestion des eaux pluviales soit présenté et analysé dans l'étude d'impact.

2 Article L.122-1-II du code de l'environnement.

3 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019apge5.pdf>

4 En exploitant notamment le mémoire en réponse du pétitionnaire.

L'Ae recommande principalement de :

- ***réaliser une campagne de mesure de la qualité de l'air et de prendre des mesures appropriées en cohérence avec les conclusions de l'étude en appliquant la démarche ERC⁵ et de démontrer, après mise en œuvre de cette démarche, que les incidences résiduelles liées aux émissions de polluants et de GES sont les plus réduites possibles ;***
- ***démontrer que les mesures de gestion des eaux de pluie et des eaux d'extinction d'un incendie de bâtiments mises en œuvre sont adaptées pour prévenir une pollution de la nappe et protéger les bassins d'alimentation des captages d'eau potable existants situés à proximité, et ceci en toutes circonstances.***

5 Éviter – Réduire – Compenser.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le projet consiste à aménager, au terme d'une procédure de Zone d'aménagement concerté (ZAC), un parc d'activités de 145 ha dédié à la logistique, à l'industrie, à l'artisanat et aux services. Le projet se situe sur les communes de Cernay-lès-Reims à 60 %, et Saint-Léonard à 40 %, à l'est de Reims, en bordure de la RD 944.

La ZAC a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de réalisation le 22 juillet 2016. L'opération d'aménagement est organisée en 3 phases, 2 ont été réalisées et ont mobilisé 100 ha. Pour achever la maîtrise foncière et réaliser la phase 3, il reste 18 ha de terrains agricoles répartis en 3 parcelles privées à acquérir.

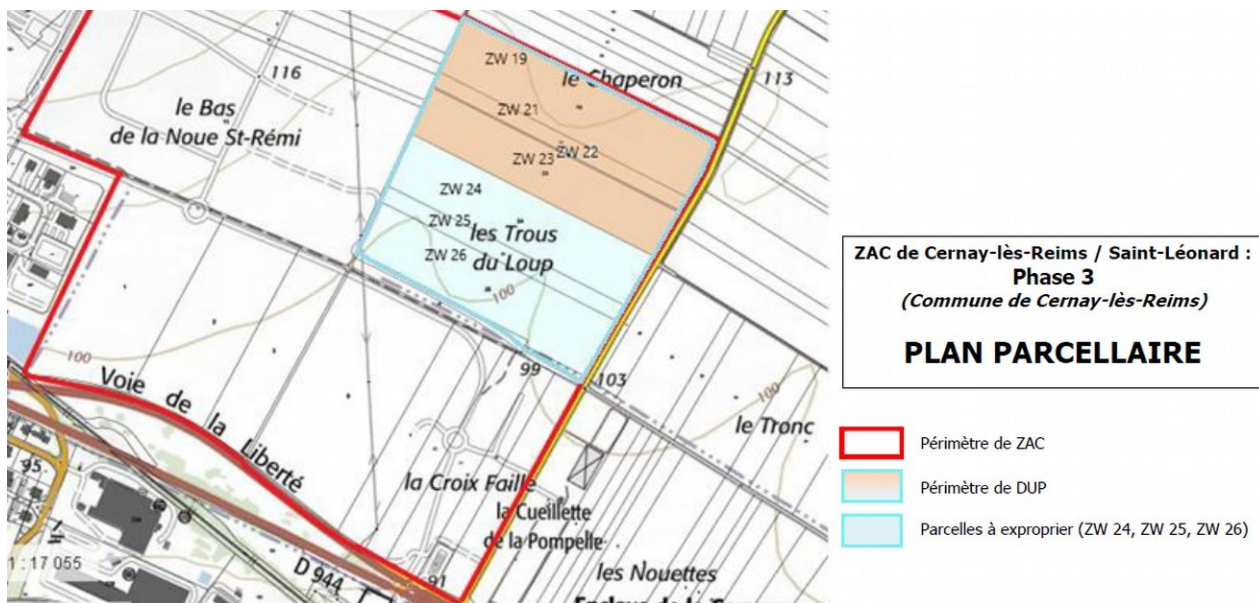


Figure 1: Plan parcellaire (source : dossier DUP)

Les démarches de négociation à l'amiable menées par la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) n'ont pas pu aboutir à une cession pour les parcelles concernées, à la suite de quoi le maître d'ouvrage a initié une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de ZAC pour permettre une acquisition par voie d'expropriation. La procédure de DUP justifie une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale qui a déjà émis 3 avis concernant le projet : le 11 juillet 2014 lors de la création de la ZAC, le 23 février 2016 lié à l'autorisation loi sur l'eau et le 24 mars 2016 lors de la réalisation de la ZAC⁶.

6 Ces 3 avis ont été émis par le préfet de Région, autorité environnementale à l'époque.



Figure 2: Plan général de la ZAC

L'Ae a également été saisie 2 fois pour avis concernant des projets venant s'implanter dans la ZAC :

- le premier, signé le 18 mars 2016⁷, concernait la construction d'un nouveau site de production pour la maison de champagne Veuve Cliquot Ponsardin sur une parcelle de 45 ha et la création de 141 800 m² de bâtiment ;
- le second, publié le 15 janvier 2019⁸, se rapportait à un projet de construction de bâtiment logistique de 45 000 m² porté par KS Group. Ce projet logistique a fait l'objet de nombreuses recommandations, notamment sur sa cohérence avec la ZAC elle-même. Le présent dossier ne précise pas comment elles ont été prises en compte.

L'Ae recommande de compléter le présent dossier de la ZAC par l'évaluation des incidences environnementales liées à ses modifications successives, notamment celles permettant d'accueillir le projet logistique KS Group et de présenter les suites données aux recommandations de son avis du 15 janvier 2019 sur ce dernier⁹.

Les invariants du projet tels que présentés par la mise à jour de l'étude d'impact sont les suivants :

- une coulée verte et bleue orientée selon un axe nord-sud, suivant la topographie naturelle du site ;
- la création d'un axe structurant, servant uniquement pour le transit, entre la RD 944 et la ZAC de la Croix-Blandin. Cet aménagement nécessite la création d'un ouvrage d'accès sur la RD 944 et d'un raccordement au giratoire existant de la ZAC de la Croix-Blandin ;
- la création d'une entrée/sortie sur la RD 364 ;

7 Avis émis par le préfet de Région, autorité environnementale à l'époque.

8 Avis émis par la MRAE Grand Est : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019aape5.pdf>

9 En exploitant notamment le mémoire en réponse du pétitionnaire.

- la création d'une trame viaire secondaire et tertiaire connectée *a minima* sur la voirie primaire par le biais de 2 giratoires ;
- la création d'un espace de transition entre le secteur agricole et la zone d'activités, au nord du projet ;
- l'intégration d'un système de gestion alternative des eaux pluviales (gestion à ciel ouvert) ;
- la création de pôles de vies, centralité de services aux salariés et aux entreprises ;
- la mise en place d'un découpage parcellaire modulable adaptable à la demande foncière.

La mise à jour de l'étude d'impact cite la création d'une entrée/sortie sur la RD 364 comme faisant partie du projet. Les avis précédents de l'Ae relatifs à la ZAC relevaient que l'aménagement du giratoire entre la RD 944 et la RD 334 réalisé par le Conseil Départemental faisait partie du projet et devait être intégré à l'étude d'impact. **L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale du projet doit être complétée par l'ensemble des aménagements de voirie rendus nécessaires à sa réalisation.**

La saisine de l'Ae concerne un projet dont les aménagements ont déjà en grande partie été réalisés. L'étude d'impact mise à jour comporte un bilan sur des mesures ERC¹⁰ inscrites dans l'étude d'impact initiale. L'avis de l'Ae se prononce sur les incidences qui pourraient encore être évitées ou réduites et celles qui devraient être compensées. Il porte également sur les mesures environnementales existantes et la qualité de leur mise œuvre à partir des données de suivi présentées.

L'Ae rappelle les principaux enjeux environnementaux de la ZAC restant, selon elle, à prendre en compte :

- l'augmentation des déplacements et ses effets induits (bruit, pollution de l'air et sécurité) ;
- la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la protection des eaux souterraines (nappe de la craie et bassins d'alimentation des captages d'eau potable situés à proximité du site).

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

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région de Reims a été approuvé le 16 décembre 2016. Le projet s'inscrit dans la logique de développement des zones d'activités économiques prônée par le SCoT. Le schéma attend de tout nouveau projet, qu'il s'agisse d'une création ou d'une extension, le respect de conditions visant à :

- l'optimisation foncière notamment par la densification et la mutualisation d'espace ;
- la réduction des pollutions et nuisances induites par le traitement et l'utilisation des eaux usées et pluviales, la gestion des déchets, la maîtrise des nuisances sonores, olfactives et lumineuses ;
- l'optimisation des dessertes et des accès en infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et/ou numériques ;
- la maîtrise des consommations d'énergie notamment par l'intégration de dispositifs d'économie d'énergie et l'utilisation d'énergies renouvelables ;
- la valorisation paysagère du site par la construction de bâtiments et d'aménagement de qualité, l'intégration dans l'environnement urbain et paysager, la valorisation des entrées de ville...

La suite de l'avis permettra de rendre compte comment ces différents objectifs ont été intégrés au projet de ZAC (Cf. paragraphes 3.1. et 3.2. ci-après).

10 Éviter – réduire – compenser.

L'Arrêté préfectoral portant approbation du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Reims Métropole (devenu Grand Reims) a été signé le 4 novembre 2015. Il demande de ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs limites pour limiter l'exposition de la population et de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux de réduction d'émissions. L'Ae constate que le projet de ZAC ne démontre pas qu'il s'inscrit dans les objectifs du PPA.

Les règlements des PLU de Cernay-lès-Reims et de Saint-Léonard prévoient l'aménagement de la ZAC. Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU de Cernay-lès-Reims portent sur le projet de ZAC et ont intégré des exigences environnementales.

L'Ae reprend et analyse les points suivants de l'OAP :

- dans le cadre du projet, il sera prévu la création d'une coulée verte centrale sur le tracé du talweg existant. Cet espace devra être la structure centrale du projet. Cette coulée verte devra s'articuler en 3 espaces distincts, une noue rurale nord où seront localisés les habitats de substitution¹¹, une coulée verte ambitieuse au sud présentant des caractères éco-paysagés et une entrée de ZAC présentant un traitement paysager fort ;
- les noues doivent être prévues dans une conception écologique ;

La ZAC est conforme à ces deux premiers points.

- intégrer les enjeux en termes d'économie d'énergie et protection de l'eau comme permettre une bonne orientation des constructions et des implantations favorisant les apports solaires gratuits, proposer des formes plus compactes, diminuer les pollutions ponctuelles et diffuses, réduire les pollutions par les substances dangereuses ;
- en matière de performances énergétiques et environnementales des constructions, travaux, installations et aménagements, l'objectif est de tendre vers la conception de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale (en termes de consommation énergétique, émission de GES, de taux minimal de matériaux biosourcés...) et d'obtenir des aménagements et des constructions qualitatifs par l'application du label de qualité environnementale du Grand Reims.

La suite de l'avis montrera que la prise en compte de ces deux autres points de l'OAP dans le projet de ZAC n'ont pas suffisamment été intégrés (Cf. paragraphes 3.2. et 3.3. ci-après).

S'agissant du respect du label qualité environnementale du Grand Reims demandé par l'OAP, l'Ae recommande de présenter les exigences de ce label et d'explicitier les démarches de son obtention, pour remettre ces informations aux futurs porteurs de projets de constructions dans la ZAC.

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

L'Ae s'interroge sur l'absence de présentation de scénario alternatif d'aménagement alors même que le cahier des charges de la ZAC préconise la mise en place d'un découpage parcellaire modulable adaptable à la demande foncière. Le niveau d'adaptabilité aurait dû être explicité et conduire à la présentation de scénarios d'aménagements alternatifs. L'accueil du projet KS Group a nécessité une modification de l'organisation de la ZAC, l'espace « villages entreprises » a dû être réorganisé en conséquence, l'un des 2 pôles de vie également, l'organisation viaire a été changée...

11 D'après l'étude d'impact, constitution d'habitats favorables pour accueillir le Coquelicot hipside présent sur une station dans le périmètre du projet et à l'oiseau dénommé Cochevis huppé.



Figure 3: Aménagement initial (à gauche), parcelle occupée par le projet KS Group (à droite)
(source : mise à jour de l'étude d'impact)

Cette alternative n'avait pas été proposée dans l'étude d'impact initiale. L'Ae n'a pas été saisie alors que le caractère notable des incidences environnementales liées à la modification sur le paysage, l'artificialisation des sols ou les mobilités interrogent. La programmation de la ZAC s'orientait vers l'accueil de très petites entreprises sur des parcelles de moins de 3 000 m².

L'Ae estime qu'un bâtiment logistique a une emprise, une hauteur, des volumes beaucoup plus importants et génère des flux de transport beaucoup plus conséquents que ce type d'entreprises. De plus, en agissant sur la position centrale de l'espace « villages entreprises » et sur l'emplacement d'un pôle de vie les déplacements des usagers du site se trouvent modifiés. La mise à jour de l'étude d'impact n'évalue pas les incidences environnementales consécutives à l'implantation de l'entrepôt logistique.

L'Ae recommande de :

- **déterminer le niveau de modularité de la phase 3 et d'en déduire des scénarios alternatifs d'aménagement ;**
- **évaluer les incidences environnementales liées à la modification de la ZAC réalisée pour accueillir le projet KS Group.**

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

3.1. L'augmentation des déplacements et ses effets induits (bruit, pollution de l'air et sécurité)

Dans son précédent avis relatif à la ZAC, l'Ae indiquait : « *Les impacts de ce projet sur les déplacements sont insuffisamment justifiés et compensés, le projet s'inscrivant dans un secteur où les difficultés de circulation, actuelles et pressenties, représentent un enjeu environnemental majeur du projet. Certes, le dossier propose des mesures d'accompagnement portant sur l'aménagement de deux carrefours, afin de limiter la congestion induite par l'augmentation de trafic, mais l'Autorité environnementale souligne qu'aucun élément précis ne permet à ce stade de s'assurer qu'elles seront effectivement mises en œuvre.* »

L'étude d'impact de 2015 pour la réalisation de la ZAC en prévision de l'augmentation du trafic

proposait :

- 2 solutions d'aménagement de giratoires ;
- une limitation des vitesses à 50 km/h sur la voirie principale et à 30 km/h aux alentours des pôles de vie amenant des traversées piétonnes ;
- le développement possible du réseau de transport en commun avec la mise en place d'un arrêt supplémentaire sur la voie primaire de la ZAC ;
- l'optimisation du fret sur la ZAE (transport de marchandises), un raccordement est envisageable avec la connexion ferrée existante au sud du site pour les activités logistiques ;
- la mutualisation d'actions avec les parcs d'activités voisins, Farman, Pompelle et Croix-Blandin, par l'intermédiaire de l'association ECORES ;
- la mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises ;
- des stationnements vélos sur l'ensemble du site ;
- des stationnements véhicules en partie mutualisés pour limiter leur emprise.

L'étude d'impact mise à jour en 2020 constate que le trafic recensé en 2019 est plus important que le trafic estimé en 2016 aux heures de pointe. Elle impute cette différence à la circulation liée aux travaux en cours. Ainsi en occultant ce trafic, elle constate que la circulation des véhicules légers est sensiblement équivalente aux projections de trafic. L'étude ne propose pas de nouvelle projection. L'Ae estime que l'aménagement du centre de logistique KS Group devrait modifier les projections initiales car il intensifiera le trafic poids lourd par rapport aux activités prévues initialement.

Par ailleurs, l'étude d'impact mise à jour en 2020 constate des points de dysfonctionnement au niveau d'un carrefour et de 3 giratoires. À ce stade, les aménagements suivants ont été réalisés au cours des phases 1 et 2 :

- création d'un axe structurant, reliant la RD 944 à l'A 34 « l'axe nord » ;
- création d'un raccordement avec la ZAC de la Croix-Blandin ;
- aménagements de cheminements piétons, cyclables et de stationnement vélo ;
- mise en place d'une signalétique adaptée pour les véhicules ;
- aménagement de 2 quais bus et réflexion pour la création d'un arrêt supplémentaire ;
- aménagement d'une poche de stationnement au niveau du pôle de vie à proximité de la RD 944.

2 lignes de bus du réseau de transport en commun CITURA desservent les abords du site. Les arrêts créés au sein de la ZAC ne sont actuellement pas desservis. L'Ae attendait *a minima* que la logique de desserte de la zone en transport en commun soit décrite et qu'une estimation du flux voyageurs soit réalisée.

L'étude mise à jour n'évoque plus de liaison ferroviaire, voyageurs ou fret. L'Ae suppose qu'aucune solution de desserte ferrée n'a été retenue. L'étude annonce la possibilité pour les cyclistes de circuler à l'intérieur de la ZAC. L'Ae aurait souhaité que les aménagements et le plan de circulation cyclable soient décrits, que la connexion au réseau existant soit explicitée et qu'un comptage des usagers de la ZAC venant en vélo soit réalisé. Concernant les habitudes de transport, l'Ae rappelle que l'étude d'impact précédente prévoyait comme mesure de suivi la possibilité de mener des enquêtes mobilité.

De plus, l'Ae estime que la gestion du stationnement aurait mérité d'être réalisée à l'échelle de la ZAC. Il semblerait qu'aucun parking mutualisé de covoiturage ne soit créé alors qu'un tel aménagement est susceptible de réduire les déplacements motorisés à l'échelle du site du projet. Si la poche de stationnement au niveau du pôle de vie devait répondre à cette attente, ceci devrait être démontré, d'autant plus depuis que le pôle de vie a été excentré.

L'Ae constate ainsi que la mise en œuvre du projet de ZAC ne répond pas à la préconisation du

SCoT visant l'optimisation des dessertes et des accès.

Par ailleurs, l'étude d'impact de 2015 réalisée dans le cadre de la réalisation de la ZAC proposait une estimation des émissions et des consommations totales générées par le trafic supplémentaire, voitures particulières et véhicules utilitaires légers (< 3,5 t), à horizon 2030. L'Ae aurait souhaité connaître la situation actuelle et l'évolution estimée consécutivement au changement de vocation de la ZAC phase 2. L'Ae rappelle que la France a été mise en demeure par la Commission européenne concernant l'enjeu qualité de l'air, en particulier justifiée par des mesures de réduction insuffisantes concernant les polluants, oxyde d'azote (NOx) et les particules fines (PM2.5), qui peuvent avoir comme origine le trafic routier. La révision du PPA du Grand Reims devrait proposer des mesures en ce sens. L'A34 proche de la ZAC, qui assure une partie de sa desserte, est identifiée par l'agence qui surveille la qualité de l'air, ATMO Grand Est, comme un secteur en dépassement réglementaire concernant la qualité de l'air. L'Ae souhaite que le projet de ZAC prévoit des mesures concrètes de réduction des polluants atmosphériques.

L'avis de l'Ae du 24 mars 2016 relevait la présence d'une habitation sur le site. Elle demandait des précisions sur son maintien, dans l'affirmative de prévoir des dispositions concernant les nuisances sonores. L'étude d'impact mise à jour n'apporte pas les informations souhaitées. Elle indique que des dispositions sont prises au niveau des projets développés sur la ZAC sans pour autant donner d'exemple concret.

Le projet de ZAC limite la vitesse de circulation sur le site à 50 km/h ou 30 km/h selon les secteurs. Une étude des vitesses pratiquées a été réalisée, elle conclut qu'elles sont excessives par rapport à la réglementation. En général, elles oscillent entre 68 et 84 km/h, plus de 8 usagers véhicules légers sur 10 roulaient à des vitesses supérieures à 50 km/h sur les 3 postes observés. L'Ae constate que cette situation n'amène pas de mesure particulière alors qu'elle revêt un enjeu de sécurité pour les personnes et que des solutions d'aménagement existent.

Enfin, pour conclure la thématique « déplacements », l'étude d'impact mise à jour annonce différentes dispositions. Au titre des effets cumulés avec les zones d'activités Croix-Blandin et Reims village, il est nécessaire d'aménager à 2 voies l'entrée et la sortie de la voie Santos Dumont et l'entrée de la rue Voisin sur le giratoire Farman. L'aménagement à 2 voies de la branche de sortie du giratoire ouest de l'échangeur A 34 apparaît également nécessaire. Le giratoire est de l'échangeur nécessite aussi une mise à 2 voies. D'autres aménagements de voiries s'avèrent également indispensables. Cette situation laisse à l'Ae l'impression que l'étude d'impact initiale avait sous-évalué les incidences liées au trafic et n'avait en conséquence pas appliqué la démarche « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC) de manière appropriée. Les aménagements routiers rendus nécessaires constituent un seul et même projet. L'Ae souhaiterait qu'une solution alternative au tout routier soit envisagée en matière de déplacements.

L'Ae recommande de :

- **développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle au niveau de la ZAC ;**
- **proposer un plan de déplacements cyclables et piétons ;**
- **prendre des dispositions pour une meilleure sécurité des déplacements sur le site, par exemple en réalisant des aménagements réduisant la vitesse de circulation automobile, sécurisant les traversées piétonnes ou vélos...**

3.2. La consommation énergétique et les gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact de 2015 comporte plusieurs informations relatives à cette thématique. À

l'horizon 2030 les émissions journalières liées au trafic véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers seraient augmentées de 4,8 téq CO₂. Les besoins énergétiques globaux, tous bâtiments confondus, de la ZAC étaient évalués à :

- une puissance utile de 12,4 MW pour le chaud ;
- des besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire de 10,3 GWh/an ;
- des besoins électriques de 13,3 GWh/an.

Pour couvrir ces besoins, une étude comparative entre énergies traditionnelles, gaz et électricité, et renouvelables a été réalisée en 2015. Elle étudie le potentiel de développement et les compare selon 3 critères : les coûts d'investissement initiaux, les émissions de GES et les coûts de production. Il ressort que seule la géothermie sur sol est envisageable. L'électricité est déconseillée pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire, l'éolien et la géothermie sur air sont déconseillées en général. En revanche, l'étude conclut à un potentiel bon à fort et une exploitation envisageable et conseillée concernant les énergies renouvelables méthanisation/biogaz, géothermie sur nappe, bois/énergie, solaire thermique et solaire photovoltaïque, tout en indiquant la nécessité de mener des investigations complémentaires pour les mettre en œuvre (caractérisation du besoin et du gisement, étude de faisabilité technico-économique).

L'Ae constate que cette étude n'a pas abouti à une solution de fourniture énergétique mutualisée à l'échelle de la ZAC. Dans la mesure où la phase 1 est achevée et que les aménagements de la phase 2 sont avancés, l'Ae regrette que la mise à jour de l'étude d'impact n'ait pas fait l'objet plus en amont d'un bilan énergétique à l'échelle de la ZAC et présentant des solutions de mutualisation.

De plus, l'Ae constate que la mise à jour de l'étude d'impact ne démontre pas non plus la prise en compte de l'OAP du PLU de Cernay-lès-Reims concernant les enjeux en termes d'économie d'énergie, de performances énergétiques et environnementales des constructions, travaux, installations et aménagements, l'objectif étant de tendre vers la conception de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale (en termes de consommation énergétique, émission de GES, de taux minimal de matériaux biosourcés...).

Par ailleurs, les permis de construire de la phase 3 seront concernés par la réglementation environnementale 2020 (RE 2020) qui prévoit notamment une analyse sur le cycle de vie des bâtiments et des exigences en matières de bilan d'émissions de GES. Par conséquent, l'Ae aurait souhaité que les choix pour limiter les incidences climatiques de la phase 3 soient présentés ainsi que le bilan des émissions soit réalisé.

De manière générale, l'Ae rappelle que toute incidence environnementale notable doit être compensée. Elle considère que les émissions de GES liées au projet de ZAC devraient être compensées localement. Elle regrette qu'*a minima* la contribution à cette compensation des aménagements paysagers du site n'ait pas été évaluée.

L'Ae recommande de :

- **démontrer que les solutions énergétiques choisies s'inscrivent dans une démarche de réduction de l'empreinte carbone du projet et que les aménagements respectent les préconisations de l'OAP du PLU de Cernay-lès-Reims ;**
- **prévoir des mesures de compensation, si possible locale, des émissions de GES.**

L'Ae recommande, plus généralement et en conclusion des paragraphes 3.1. et 3.2., de réaliser une campagne de mesure de la qualité de l'air et de prendre des mesures appropriées en cohérence avec les conclusions de l'étude en appliquant la démarche

ERC¹² et de démontrer qu'après mise en œuvre de cette démarche, les incidences résiduelles liées aux émissions de polluants et de GES sont les plus réduites possibles.

3.3. La protection des eaux souterraines

La nappe de la craie est présente dans le sous-sol du site, entre 10 et 50 mètres de profondeur, d'après les données piézométriques de 2002. La perméabilité du sol, importante par endroit, la rend vulnérable aux pollutions.

Le projet prévoit une gestion à ciel ouvert des eaux pluviales organisée notamment autour de l'espace de la coulée verte. À ce dispositif s'ajoute un système de noues qui suit la trame viaire. Les espaces privés et publics gèrent de manière autonome les ruissellements générés par une pluie centennale.

L'autorisation au titre de la loi sur l'eau a fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 1^{er} août 2016. L'Ae relève que la conformité du projet de ZAC avec cet arrêté, en raison du projet KS Group, n'est pas démontrée. Les surfaces imperméabilisées sont *a priori* plus importantes que celles prévues initialement. Par ailleurs, cet arrêté prévoit un dispositif de suivi. L'Ae regrette que les données du suivi ne soient pas présentées dans l'étude d'impact.

L'Ae continue donc à s'interroger sur la capacité des dispositifs prévus par le projet à protéger la nappe sensible de la craie présente au droit du site et les bassins d'alimentation des captages d'eau potable existants à 3,5 km de celui-ci, et ceci en toutes circonstances.

L'Ae recommande de démontrer que :

- **le projet actuel de ZAC est conforme à l'arrêté préfectoral loi sur l'eau du 1^{er} août 2016 ;**
- **les mesures de gestion des eaux de pluie et des eaux d'extinction d'un incendie de bâtiments mises en œuvre sont adaptées pour prévenir une pollution de la nappe et protéger les bassins d'alimentation des captages d'eau potable existants situés à proximité, et ceci en toutes circonstances.**

3.4. Autres enjeux

L'Ae relève positivement la qualité des aménagements et des mesures écologiques mises en œuvre au niveau de la coulée verte dont le suivi est détaillé dans l'étude d'impact mise à jour.

L'étude d'impact ne tient pas compte du risque existant sur le site lié aux cavités souterraines. Le BRGM a réalisé une carte représentant les boyaux, tranchées, sapes et abris réalisés pendant la guerre 14-18. Cette carte montre que la commune de Cernay-lès-Reims comme la commune de Saint-Léonard, et notamment la zone du projet se trouvait sur la ligne de front. Il est donc fort probable que des cavités souterraines soient découvertes sur cette commune et notamment lors des travaux de construction du projet.

De même, le BRGM a produit en 2018 une carte de susceptibilité de présence de cavités souterraines à Reims et ses alentours (RP-67746-FR). On remarque qu'une partie de la ZAC est concernée par une susceptibilité moyenne de présence de cavités souterraines de type crayères, notamment à l'est du projet. En cas de présence de cavités, elles devront être traitées avec un niveau de performance *a minima* équivalent à un remblayage hydraulique avec clavage afin de garantir l'absence de désordres. **L'Ae rappelle à cet effet les prescriptions de l'arrêté préfectoral de réalisation de la ZAC du 22 juillet 2016.**

Enfin, ces vestiges de tranchées sont susceptibles de contenir d'anciennes munitions, comme

12 Éviter – Réduire – Compenser.

cela a été le cas sur des secteurs de Saint-Léonard les années passées.

METZ, le 16 octobre 2020

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

Jean-Philippe MORETAU

