



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de création de la zone
d'aménagement concerté (ZAC) des « Berges de Marne »
à Épernay (51),
porté par la Ville d'Épernay**

n°MRAe 2023APGE91

Nom du pétitionnaire	Ville d'Épernay
Commune	Épernay
Département	Marne (51)
Objet de la demande	Création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des « Berges de Marne »
Date de saisine de l'Autorité environnementale	11/07/2023

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 en charge 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 création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des « Berges de Marne » sur la commune d'Épernay (51), la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)¹ Grand Est, de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie pour avis par la commune le 11 juillet 2023.

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 31 août 2023, en présence de Julie Gobert et Patrick Weingertner, membres associés, de Christine Mesurolle, membre de l'IGEDD et présidente de la MRAe par intérim, de Catherine Lhote, Armelle Dumont et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, 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.

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

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le projet des « Berges de Marne » est un projet d'aménagement mixte (habitat et activités), porté par la ville d'Épernay, dans la Marne, situé au nord du centre-ville de la commune.

Le projet de création de cette zone d'aménagement concerté (ZAC), d'environ 20 ha consiste à réhabiliter une friche industrielle de la SNCF en structurant un nouveau quartier connecté au pôle multimodal de la gare. Le programme prévoit principalement la construction de 500 logements, de commerces, de services et de bureaux, à proximité directe du centre-ville et de la gare et dont la réalisation s'échelonnait en plusieurs phases.

Ce projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae en date du 3 juin 2022², mais à la suite d'évolutions structurantes du projet concernant principalement le déplacement de voies de circulation, l'Ae a été saisie une nouvelle fois pour avis par la commune le 11 juillet 2023.

Le site est concerné par des pollutions liées aux activités passées. Si les secteurs présentant les taux d'hydrocarbures les plus importants ont bénéficié d'un traitement permettant des activités industrielles, le site ne présente pas actuellement une qualité des sols suffisante pour un usage résidentiel.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de la révision du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Épernay pour laquelle l'Ae avait émis un avis le 29 janvier 2019³.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae pour ce projet sont :

- la pollution des sols et son impact sur la santé des populations ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux usées ;
- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les mobilités et leurs impacts sur le bruit et la qualité de l'air ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- l'adaptation au changement climatique.

L'Ae note favorablement que ce nouveau quartier « Berges de Marne » va dans le sens d'une gestion économe du foncier en privilégiant la reconstruction de la ville sur la ville et en réinvestissant des espaces urbains en friche, et que sa proximité directe avec le centre-ville et la gare facilite les déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs.

L'Ae souligne la qualité de l'étude d'impact qui comporte à ce stade une analyse itérative des alternatives, un état initial et une analyse des impacts tant positifs que négatifs mais qui devront cependant être approfondis sur certains sujets à l'occasion du dossier de réalisation de la ZAC (pollution des sols et des eaux souterraines, gestion des eaux pluviales, émission de gaz à effet de serre, adaptation au changement climatique,...).

L'Ae souligne la nécessité de bien veiller au traitement de la pollution des sols, afin de les rendre totalement compatibles avec les usages prévus dans cette opération d'aménagement, notamment avec l'arrivée d'environ 1000 nouveaux habitants sur ce quartier. Elle relève que l'étude complète sur la pollution des sols, annoncée pour fin 2021 dans la saisine précédente, n'est pas présentée dans le dossier de 2023 ; il ne lui est donc toujours pas possible d'apprécier les risques sanitaires pour les futurs utilisateurs de la ZAC.

Elle attire l'attention de la commune sur la nécessité d'apprécier le plus tôt possible la faisabilité technique et financière du traitement des pollutions des sols, qui pourrait conduire éventuellement à revoir la composition et l'organisation du projet.

Elle considère également que l'estimation du nombre de places de stationnement des voitures apparaît surestimée au regard du nombre de voitures par ménage dans la commune et que le

² <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apage63.pdf>

³ <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019age8.pdf>

stationnement des vélos n'est pas précisé, alors que le projet vise un fort développement des déplacements cyclables.

L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de présenter dans le futur dossier de réalisation de la ZAC :

- ***le Plan de Gestion et la démonstration que les usages seront compatibles avec l'état de pollution résiduel après traitement et gestion de la pollution et l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) des sols et des gaz des sols garantissant la compatibilité des milieux avec l'usage futur;***
- ***la justification des modalités de gestion des eaux pluviales ainsi que les matériaux utilisés le cas échéant, en veillant à ce que les eaux d'infiltration ne permettent pas le transfert de pollution ;***
- ***les dispositions prises dans le projet pour s'adapter au changement climatique ;***

Elle recommande également à la commune de :

- ***revoir à la baisse les ratios de stationnement de voitures dans le PLU pour s'inscrire dans les objectifs de transition énergétique et écologique, et définir des ratios de stationnement pour les vélos ;***
- ***revoir fortement à la baisse l'estimation des stationnements pour les voitures dans le projet de la ZAC ;***
- ***préciser le nombre et la localisation des stationnements pour les vélos, notamment pour les commerces, les services, les équipements et les logements.***

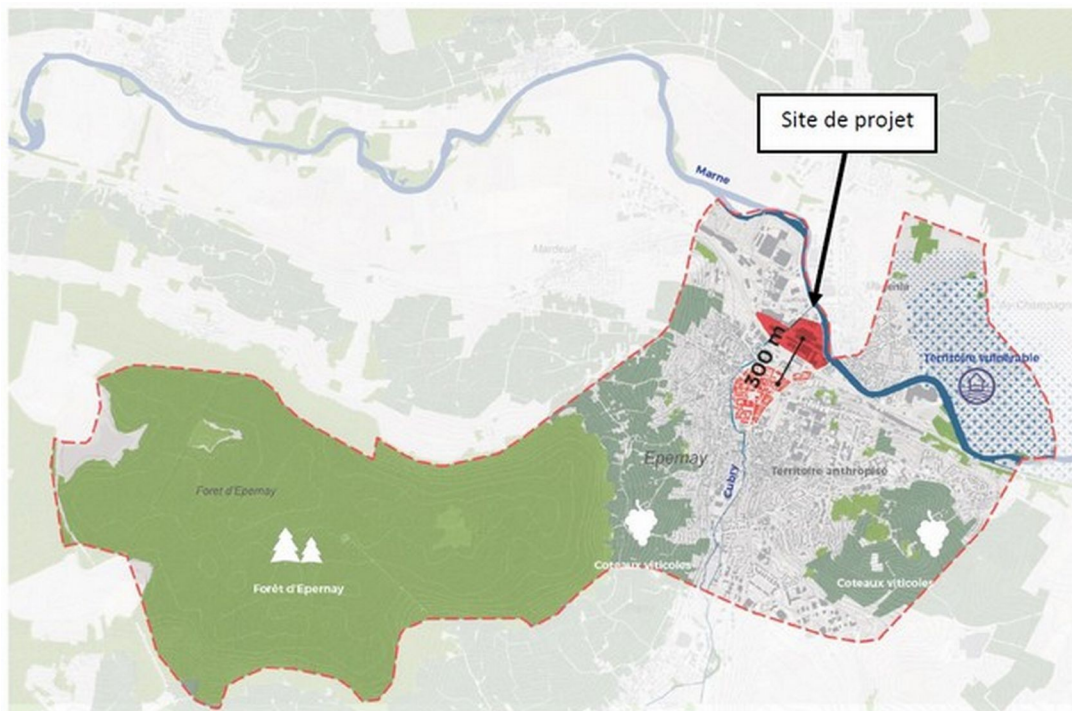
Les autres recommandations se trouvent dans l'avis détaillé.

L'Ae devra être à nouveau saisie sur le dossier de réalisation de la ZAC comportant l'étude d'impact complétée et mise à jour.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des « Berges de Marne » est un projet d'aménagement mixte (habitat et activités), porté par la ville d'Épernay, dans la Marne, situé au nord du centre-ville de la commune. Épernay s'étend sur 22 km² et accueille 22 362 habitants (INSEE 2020).



Localisation du site de projet sur la commune d'Épernay

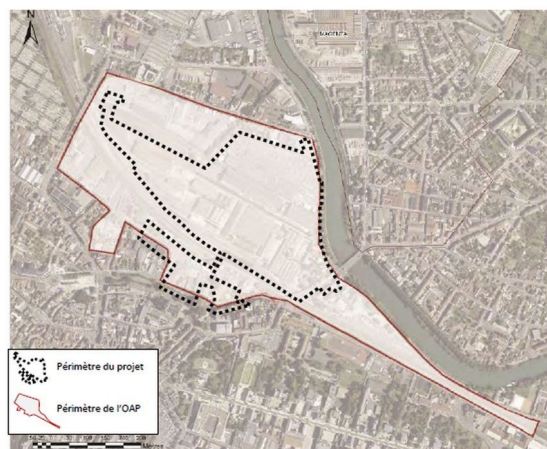
Le site d'une surface d'environ 20 ha se trouve à proximité de la Marne et de la commune de Magenta, au nord d'Épernay.

Le projet consiste à réhabiliter une friche industrielle de la SNCF en structurant un nouveau quartier avec principalement des logements, commerces, services et bureaux et connecté au pôle multimodal de transport de la gare ferroviaire. Le programme est réparti en plusieurs phases de construction.

Actuellement, le site est composé de la friche SNCF au sud, non accessible au public et de l'emprise du centre commercial de l'enseigne Carrefour et son aire de stationnement au nord. Ce centre commercial sera relocalisé dans le nouveau quartier.

Le site comprend des anciens bâtiments industriels, dont certains, de qualité architecturale et identitaire, seront préservés dans le projet. La végétation est essentiellement des alignements d'arbres anciens qui seront majoritairement préservés.

Ce projet s'inscrit dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Épernay (cf. paragraphe 2.1. ci-après).





Vues actuelles du site

Au regard du périmètre initial de 30 ha de l'OAP, les voies ferrées, une partie du foncier restant à la SNCF et l'établissement industriel Legras, au nord, ont été écartés du projet de la ZAC.

La ville d'Épernay s'est développée autour du ruisseau du Cubry et l'a utilisé pour ses activités. Depuis la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, le tracé de ce ruisseau a été modifié à plusieurs reprises pour être finalement canalisé et partiellement couvert. Le projet « Berges de Marne » prévoit sa réouverture et des aménagements des rives de la Marne à l'est.



Plan Guide Épernay Berges de Marne - 2023

La nouvelle programmation du projet vise à libérer l'emprise de l'hypermarché Carrefour pour permettre la réalisation de logements. L'enseigne sera relocalisée en cœur du quartier, plus au sud et le phasage du projet devrait permettre une continuité de l'activité.

L'hypermarché comprend une surface commerciale totale de 7 550 m² (6 500 m² pour l'hypermarché et 1 050 m² pour les 10 boutiques de la galerie) et un parking de 502 places.

Le périmètre opérationnel correspond à l'ensemble des surfaces impactées par le projet d'aménagement des Berges de Marne, incluant :

- des logements, commerces, bureaux et services ;
- les voiries, parkings et parcs ;
- le projet de salle de spectacles ;
- le projet de réouverture du ruisseau du Cubry ;
- le projet de restructuration de l'hypermarché Carrefour ;
- le pôle d'échange multi-modal et sa passerelle.

Le programme comprend 500 logements, soit environ 1 000 nouveaux habitants à terme sur ce quartier. La surface totale de plancher de la ZAC, tous usages confondus est de 76 532 m².

Le détail du programme est le suivant :

ILOTS	SDP (m ²)	LOGEMENTS
AB	3 283	46
C.1	3 640	51
D	826	12
I.2	4 037	56
I.3	4 317	60
J.1	5 275	67
J.2	2 432 + 1 554	28 + 18
C.2	1 860	26
F	1 377	16
I.1	4 328	60
H	2 118	24
Réserve foncière	6 159	80
TOTAL	41 207	500

ILOTS	SDP (m ²)		
	EQUIPEMENTS	COMMERCES ET SERVICES	ACTIVITES TERTIAIRES
AB	-	406	1 795
C.1	-	9 484	7 976
M	-	5 742	-
C.2	2 939	-	-
N	-	3 310	-
Atelier des Roues	3 673	-	-
TOTAL	6 612	18 942	9 771

L'Ae relève que la surface commerciale n'est pas précisée, englobée dans la rubrique « commerces et services ». L'évolution de la surface commerciale au regard de l'offre actuelle, la nature des commerces et leur localisation sont également importantes (commerces en pied d'immeuble, en zone commerciale...) pour apprécier l'impact en matière de mobilité (flux des voitures et camions, optimisation des transports en commun, surfaces de stationnement...)

L'Ae recommande de préciser la surface commerciale du projet de la ZAC, la stratégie commerciale et la localisation des commerces dans le projet.

Certains bâtiments industriels seront démolis dans le cadre du projet, du fait de :

- l'absence d'intérêt patrimonial spécifique ;
- la difficulté de rénovation / reconversion ;
- l'état dégradé des structures.

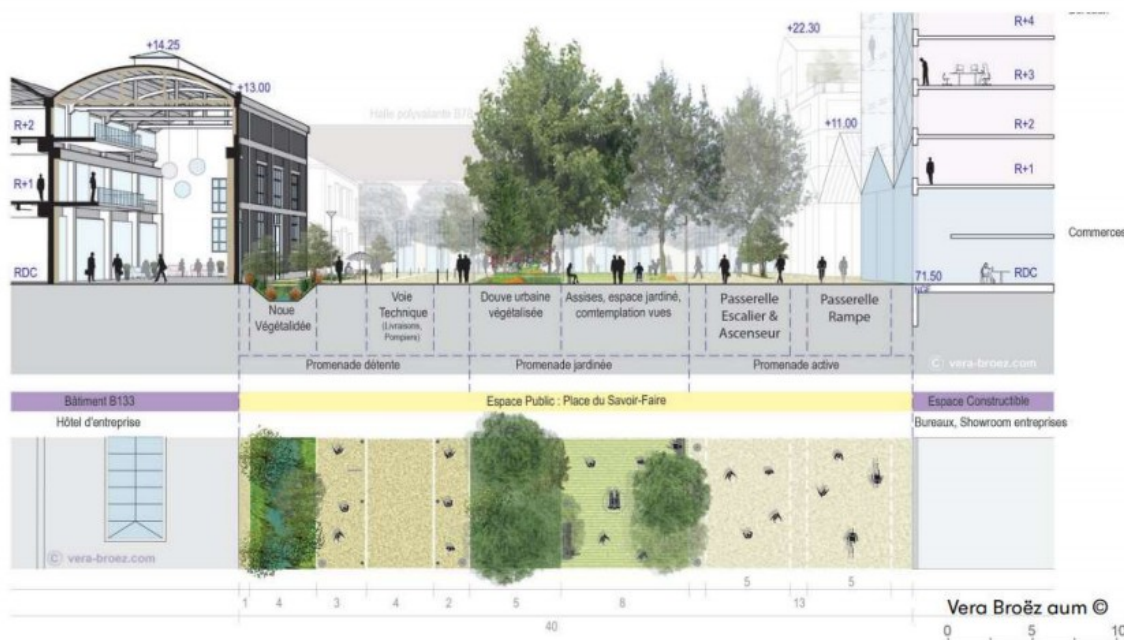
Par ailleurs, le bâtiment du magasin général a été sinistré par un incendie en 2021.



Le projet prévoit une réorganisation de la trame urbaine en s'appuyant sur l'existant. Ainsi, il sera créé un axe principal de circulation est-ouest desservant le quartier qui permettra d'atténuer la circulation du centre ancien sur l'axe menant vers Reims. Un réseau secondaire sera aménagé mais limité. La création de ces axes permettra de désenclaver le futur quartier.

L'Ae relève que le projet, qui a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae en date du 3 juin 2022⁴, porte des modifications structurantes comme, par exemple, le déplacement d'une voie de circulation d'axe nord-sud qui traverse le cours d'eau et qui entraîne des impacts modifiés sur la biodiversité, la qualité de l'air et les nuisances sonores (voir point 2.2).

La programmation prévoit également une requalification des espaces en intégrant des espaces verts et des cheminements pour modes doux (piétons et cyclistes) (cf paragraphe 3.1.4. ci-après). Le projet prévoit notamment la piétonisation des quais de la Marne qui seront ainsi dédiés aux piétons et vélos. Ce cheminement doux, qui pourrait être complété à long terme par la création d'une passerelle au-dessus de la Marne, permettra de créer une liaison douce entre le centre-ville de Magenta et la ZAC. Le projet prévoit la création de la Place du Savoir-faire, à l'extrémité de la passerelle menant à la gare, et les nouveaux îlots de logements.



**Coupe transversale de principes avec vue aérienne de la future place du Savoir-faire –
Source : Cahier de prescriptions Architecturales, Paysagères, Urbaines, et
Environnementales**

4 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apge63.pdf>

Le projet prévoit également la création d'un parc de 1,1 ha à l'ouest du site : le parc des Halles du Cubry. Ce dernier constitue un élément central du projet : il permet la pratique d'activités récréatives et de détente. La programmation du parc prévoit en effet la création d'espaces sportifs (skate-parc, terrains multi-sports), de mobilier de détente et de restauration, à destination des habitants. L'Ae relève que ce parc s'étendait sur 2,5 ha dans le projet de 2022.



Coupe longitudinale du parc du Cubry – Source : Cahier de prescriptions Architecturales, Paysagères, Urbaines, et Environnementales

Le phasage de l'opération est davantage détaillé que dans le dossier de 2022 avec 5 grandes phases réparties spatialement⁵.

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

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec les documents suivants :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) d'Épernay et sa Région ;
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE) ;
- Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie ;
- Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Épernay ;
- Programme Local de l'Habitat (PLH) d'Épernay : le PLH 2019-2025 fixe un objectif de 1 200 logements neufs sur 6 ans, soit 200 logements par an à comparer au programme de construction d'environ 500 logements sur la durée de la ZAC qui ira au-delà de 2025 ;
- Atlas des paysages de la Champagne-Ardenne ;
- Plan National de Prévention des Déchets ;
- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est ;
- Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de la Région Grand Est (annexé au SRADDET de la Région Grand Est) ;
- Plan Climat Air Énergie de Champagne-Ardenne (PCAER) ;

5 Les phases de réalisation :

- Phase 0 : déconstruction des bâtiments identifiés, pré-verdissements, haies en limite des lots SNCF et Legras, compléments et renouvellement de mails ;
- Phase 1 : voie de désenclavement en fonctionnement, hypermarché Carrefour restant en fonctionnement pendant l'aménagement du lot C1-4 ; aménagement de la Place du Savoir faire et des lots C1 commerces et logements et AB mixte et lots D1&2 en logement intermédiaire ;
- Phase 2 : aménagement des berges de Marne pour les piétons et cycles ; aménagement des lots I.2, I.3, M, J.1 et J.2 et de la voie de desserte locale ; une partie du parking de l'hypermarché Carrefour reste accessible en usage provisoire, la station service reste également accessible ;
- Phase 3 : aménagement du Cubry et du parc des berges du Cubry ; aménagement des lots F, N, C.2.1, C.2.2 et C.2.3. et atelier des Roues ;
- Phase 4 : aménagement du lot I.1 en lieu et place de la station service et des lots J.2 et H avec leur voie de desserte.

- Schéma Régional Climat Air Énergie de Champagne-Ardenne (SRCAE) ;
- Plan Régional Santé Environnement 3 de la Région Grand Est (PRSE) 2017-2021.

L'Ae n'a pas de remarque sur les analyses de compatibilité autres que celles décrites plus précisément ci-après. L'état initial a été complété par l'analyse fine des documents cadres suivants :

Schéma de Cohérence Territoriale d'Épernay et sa Région (SCoTER)

Le SCoT d'Épernay et sa région a été approuvé fin 2018. L'Ae relève que le dossier n'analyse pas le respect de ses orientations, notamment sur le commerce et les mobilités (troisième objectif ⁶). Or le projet comporte la « *restructuration* » d'un hypercentre commercial ; il serait donc utile de préciser en quoi le projet de la ZAC respecte l'orientation 3.4 dans l'organisation « *du grand commerce (...) pour renforcer les pôles et optimiser les mobilités* ». De même, il serait utile de démontrer en quoi le projet respecte l'orientation 3.1 sur les mobilités durables.

L'Ae recommande de compléter le dossier en montrant en quoi le projet de ZAC respecte les objectifs et les orientations du SCoTER, en particulier le troisième objectif sur les mobilités durables et sur l'organisation du grand commerce.

Le SCoTER donne par ailleurs des objectifs en matière de densité, dans une logique de densification des centres-villes et centres-bourgs des communes présentes sur le territoire. Il prévoit ainsi pour la ville d'Épernay un objectif de densité de près de 30 logements par hectare, en regard duquel le projet actuel de ZAC prévoit une densité de 28 logements par hectare très proche de l'objectif fixé par le SCoTER.

Règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le périmètre de projet est situé en zones AU « Zone à urbaniser », UCm « Zone d'habitat continue » et Ulm « zone à vocation d'activités » du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Épernay approuvé le 24 juin 2019 pour lequel l'Ae avait émis un avis le 29 janvier 2019⁷ sur sa révision.

Conformément aux objectifs du SCoTER et comme inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU, Épernay a fait le choix de privilégier l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine, avec une limitation de la consommation d'espace en extension. La commune prévoit une proportion de constructions en extension plus modérée que le SCoTER avec :

- 80 % soit environ 960 logements à construire dans l'enveloppe urbaine ;
- 20 % soit environ 240 logements à construire en extension.

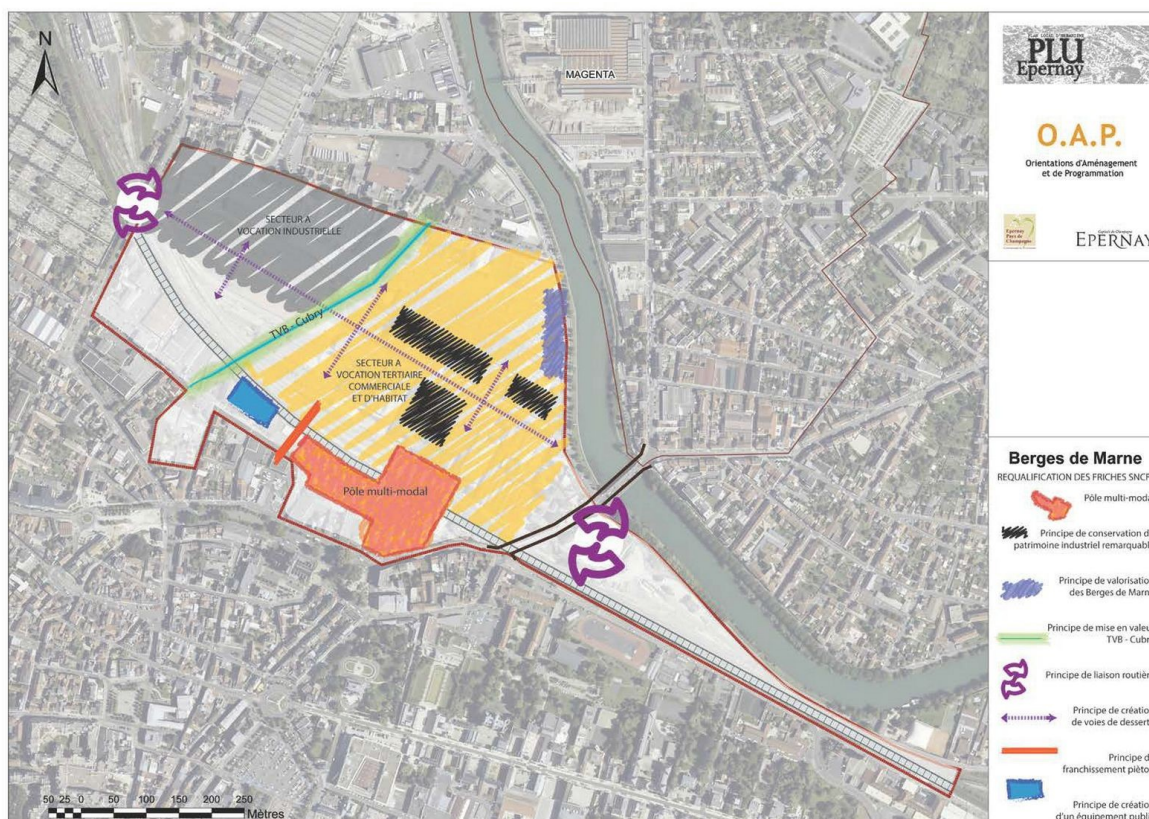
Le projet de ZAC s'inscrit dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP 7) du plan local d'urbanisme⁸.

6 3ème objectif du SCoTER : Irriguer et développer les services en lien avec les mobilités durables :
 ○ Orientation 3.1 Une politique des transports et des déplacements articulée avec le maillage des pôles pour une meilleure accessibilité aux services et équipements ;
 ○ Orientation 3.2 Un territoire qui s'adapte à la révolution numérique ;
 ○ Orientation 3.3 Des centres-villes, bourgs et villages vivants, facteurs d'attractivité touristique et résidentielle ;
 ○ Orientation 3.4 Organiser le grand commerce et les grands équipements pour renforcer les pôles et optimiser les mobilités.

7 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2019age8.pdf>

8 Les objectifs pour cette OAP sont les suivants :
 • régénérer la friche industrielle en structurant un nouveau quartier connecté au pôle multimodal ;
 • réaliser une opération à vocation résidentielle présentant une cohérence architecturale d'ensemble pour une intégration paysagère optimisée ;
 • valoriser les fronts de berges de Marne en développant une offre d'habitat alternative aux produits périurbains ;
 • conserver et reconvertir certains bâtiments industriels pour leur valeur patrimoniale indéniable (références urbaines et historiques importantes) ;
 • valoriser et diversifier l'activité économique du territoire ;
 • repenser l'organisation des déplacements et stationnements dans la ville.

Le schéma de l'OAP précise les orientations spatiales⁹ du projet.



Orientation d'Aménagement et de Programmation du plan local d'urbanisme.

L'Ae relevait déjà dans son avis de 2019 sur le PLU que cet aménagement était une opportunité pour la ville de se réappropriier les berges de la Marne. Une fois réalisé, le quartier devrait promouvoir un ensemble urbain multi-fonctionnel proposant des déplacements courts favorables aux modes doux. Elle observe que ce projet des « Berges de Marne » va dans le sens d'une diminution des impacts environnementaux liés notamment aux transports et au secteur résidentiel et du renforcement local de la biodiversité.

Par ailleurs, le dossier prend en compte les servitudes d'utilité publique concernant la zone d'étude¹⁰.

9 Orientations spatiales :

- le maintien d'un secteur industriel dans la ZAC, à l'ouest, proche des activités Legras ;
- les bâtiments patrimoniaux à conserver au centre et à l'est du site ;
- le pôle multimodal de la gare ;
- le secteur central mixte tertiaire/commerce/habitat ;
- l'emplacement d'un équipement public en bordure sud de la voie ferrée ;
- les deux principes de liaisons routières aux extrémités est et ouest du site ;
- le principe de création interne de desserte est-ouest avec des transversales irriguant le site du nord au sud ;
- le principe de franchissement piétons au-dessus des voies ferrées ;
- le principe de réouverture du ruisseau du Cubry ;
- le principe de valorisation des berges de Marne à l'est.

10 Les servitudes d'utilité publiques concernées :

- zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) ;
- navigation intérieure – servitudes de halage et de marche pied ;
- circulation routière – servitudes d'alignement ;
- électricité – servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques ;
- voies ferrées – servitudes relatives aux chemins de fer ;
- relations aériennes – servitudes à l'extérieur des zones de dégagement concernant des installations particulières (point ajouté dans le dossier de 2023).

Mais l'étude omet encore de mentionner le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté d'agglomération Épernay Agglo Champagne, alors que l'Ae avait recommandé dans son précédent avis de 2022 d'analyser la cohérence du projet avec le PCAET. En effet, le PCAET constitue la partie réglementaire de la politique de la communauté d'agglomération « Ambition Climat 2025 », pour lequel l'Ae a émis un avis le 10 juillet 2020. Ce PCAET, à la fois document stratégique à long terme et opérationnel pour le court terme, portent les objectifs de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'augmentation de la production d'énergie renouvelable et d'adaptation au réchauffement climatique ; il est décliné en 7 axes (économie locale, nouvelles énergies, logements, mobilité, adaptation au changement climatique, mobilisation du territoire, collectivités exemplaires) et 30 actions.

L'Ae recommande une nouvelle fois au pétitionnaire d'analyser, dans le dossier ultérieur de réalisation de la ZAC, l'articulation du projet de ZAC avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Épernay Agglo Champagne.

L'Ae souligne en outre que le comité de bassin a adopté le 23 mars 2022 le nouveau SDAGE Seine Normandie pour la période 2022-2027, approuvé par arrêté publié le 6 avril 2022 au journal officiel et qu'il sera à prendre en compte dans le dossier de réalisation de la ZAC.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

Avec la réorganisation de l'activité de la SNCF sur un nouveau site, ces terrains des berges de Marne se sont libérés jusqu'en 2014, devenant disponibles pour d'autres usages. Des études pré-opérationnelles ont été lancées pour identifier les contraintes et atouts du site et déterminer les orientations générales. Plusieurs solutions ont été étudiées en phase de conception :

- Projet envisagé en 2014 : construction de 482 logements (27 logements/ha) allant du R+1 au R+2 avec végétalisation des berges de Marne et des espaces privés et programmation d'une surface de plancher totale de 77 800 m² (densité au sens du code de l'urbanisme d'environ 0,43) ;
- Projet envisagé en 2019 : construction de près de 300 logements (17 logements/ha) allant du R+1 au R+4, avec des émergences ponctuelles à R+7, des espaces verts sur 3,2 ha au total, et programmation d'une surface de plancher totale de 61 400 m² (densité au sens du code de l'urbanisme d'environ 0,34) ;
- Projet retenu en 2021 : construction de près de 500 logements (28 logements/ha) allant du R+2 au R+5, voire R+6 ou R+7 très ponctuellement, des espaces verts sur 3 ha au total et programmation d'une surface de plancher totale de 63 310 m² (densité au sens du code de l'urbanisme d'environ 0,35).

En 2022-2023, le plan guide de 2021 a évolué avec l'aide d'urbanistes, d'un bureau d'études pour l'impact environnemental et d'un bureau spécialisé en faune et la flore. Ces évolutions incluent :

- la refonte du plan de circulation avec un axe de transport majeur orienté est-ouest qui longe le Cubry, et l'axe de circulation nord sud déplacé à l'ouest ; des liaisons routières actuelles seront désormais réservées aux modes doux ;
- le renforcement des directives architecturales, urbaines, paysagères et environnementales en intégrant les concepts de trames verte, bleue et noire. Ces changements visaient à répondre aux besoins de la faune et de la flore, notamment en gérant les eaux pluviales via des noues et un parc paysager nommé Cubry ;
- l'élaboration d'une trame noire¹¹ et le développement de toitures végétalisées ;
- la révision de la conception des bâtiments et de l'agencement des logements pour minimiser l'exposition des futurs résidents au bruit et pour garantir leur confort ;

11 La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes.

- des recommandations pour améliorer les performances énergétiques, notamment en favorisant la production d'énergies renouvelables telles que les panneaux solaires ;
- l'intégration des résultats d'une étude de marché dans la planification de la ZAC, notamment pour la programmation des logements et les activités commerciales.

L'étude d'optimisation de la densité des constructions du projet, annexée à l'étude d'impact, montre que le projet a été travaillé en prenant en compte les différents enjeux présents : le cadre de vie futur des habitants, la biodiversité, la gestion durable des ressources et l'intégration architecturale et paysagère.

L'Ae relève positivement que ces évolutions et approfondissements ont permis d'améliorer le plan initial en prenant en compte des aspects environnementaux, de confort et d'efficacité énergétique.

Toutefois, l'Ae rappelle que dans son avis de 2022, elle soulignait l'importance de la prise en compte du traitement de la pollution pour la définition précise du projet : *« en raison du grand nombre d'habitants prévu et des éventuels impacts sur la santé des populations qui vont l'occuper (...), l'analyse des solutions de substitution raisonnables de choix de site au sens de l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement doit être menée, en particulier pour le choix des implantations des bâtiments et des zones qui seront fréquentées par la population. »* **L'Ae regrette vivement que l'articulation entre le nouveau plan d'aménagement qui lui est présenté et la problématique de la pollution des sols ne soit pas démontrée, alors que l'élaboration du Plan de Gestion des sols pollués était annoncée pour fin 2021 et que les solutions de traitement des pollutions pourraient orienter significativement l'organisation du site (voir partie 3.1.1).**

Elle renouvelle sa recommandation de réaliser une analyse des solutions de substitution raisonnables pour le choix des aménagements du site retenu, notamment l'implantation des bâtiments projetés et des zones qui seront fréquentées par la population, sur la base d'une étude quantifiée des risques sanitaires tenant compte de l'exposition de cette population. Elle rappelle à ce propos les « points de vue » qu'elle a publiés.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement du projet

L'Ae souligne la qualité de l'étude d'impact qui comporte à ce stade, un état initial et une analyse des impacts tant positifs que négatifs, mais qui devront cependant être approfondis sur certains sujets à l'occasion du dossier de réalisation de la ZAC (pollution des sols et des eaux souterraines, espèces protégées, émission de GES et adaptation au changement climatique, gestion des eaux pluviales...).

L'étude d'impact est associée à des études techniques complémentaires jointes au dossier :

- étude de trafic (septembre 2021) ;
- étude « Air et Santé » (mise à jour en mars 2023);
- étude acoustique (mise à jour en mars 2023);
- étude d'optimisation de la densité de construction (janvier 2022) ;
- étude des potentiels de production d'énergies renouvelables (nov. 2021).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la pollution des sols et son impact sur la santé des populations ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux usées ;
- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les mobilités et leurs impacts sur le bruit et la qualité de l'air ;
- les émissions de GES ;

- l'adaptation au changement climatique.

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

3.1.1. La pollution des sols et son impact sur la santé des populations

Le dossier précise que 4 sites répertoriés dans la base CASIAS (carte des anciens sites industriels et activités de services qui a intégré les sites « BASIAS »¹²) ont eu une activité sur l'assiette foncière du projet, et sont susceptibles d'avoir engendré des pollutions du sol et que 17 autres sites répertoriés dans cette base CASIAS ont eu des activités à proximité immédiate de l'unité foncière et sont donc susceptibles d'en avoir pollué les sols dans une moindre mesure, et que 2 sites sont recensés à l'inventaire BASOL¹³.



Un site essentiellement artificialisé, au bâti délaissé

L'Ae précise que la friche SNCF fait l'objet d'un Secteur d'Information sur les Sols (SIS) sous le N° SSP000498901¹⁴.

Aucune ICPE¹⁵ n'est localisée actuellement directement sur la parcelle, en revanche plusieurs activités sont en proximité immédiate, notamment l'entreprise Legras (fabrication de carrosseries et remorques). Enfin, le site est situé à proximité d'un site ICPE au statut SEVESO¹⁶ : la Coopérative du Syndicat général des Vignerons (CSGV), située allée des Cumières. Ce site situé à un peu moins d'un kilomètre du projet stocke des engrais et des produits pharmaceutiques. Il est aujourd'hui classé SEVESO seuil bas et ne fait donc pas l'objet d'un PPRT¹⁷. L'ensemble de ces activités industrielles a ainsi provoqué au fil des années différentes pollutions des sols, mesurées au cours de plusieurs campagnes de relevés. Huit sources de pollution ont été identifiées.

Pour permettre une nouvelle utilisation industrielle du site, cinq sources de pollution ont subi un traitement biologique en 2017 éliminant les pollutions les plus importantes mais ne rendant cependant pas les terres compatibles avec de l'habitat.

L'étude sur la pollution des sols réalisée par la société EODD Ingénieurs Conseils en 2021 a fait le bilan de la pollution des sols à la suite des traitements réalisés. L'étude synthétise les précédentes études et vient les compléter. Sur la base des études déjà réalisées, elle met en évidence :

- des impacts sur les sols :

12 Carte des anciens sites industriels et activités de service : <https://www.georisques.gouv.fr/articles-risques/basias>

13 Information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée : <https://www.georisques.gouv.fr/articles-risques/basol>

14 Les secteurs d'information sur les sols (SIS) sont les terrains où l'État a connaissance d'une pollution des sols justifiant, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la santé et l'environnement.

15 Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

16 Directive SEVESO : directive européenne sur la prévention des risques accidentels majeurs sur les installations industrielles.

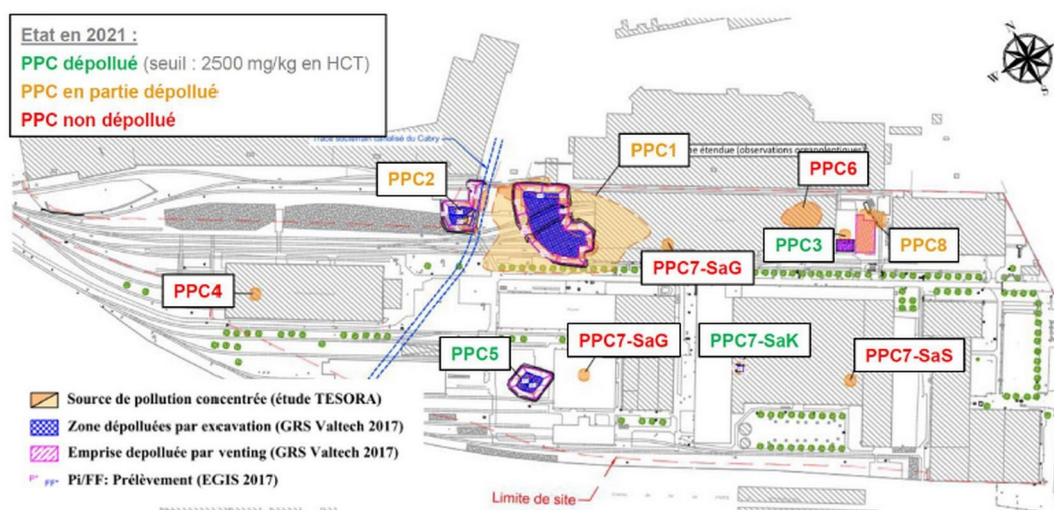
17 Plan de prévention des risques technologiques : ce sont des plans qui organisent la cohabitation des sites industriels à risques et des zones riveraines.

- identification de 11 points de pollutions concentrées (PPC) qualifiés de « mobilisables » ou non (possibilité de transfert/migration rapide vers la nappe) ;
- pollutions liées aux activités historiques du site : hydrocarbures (de volatils à lourds), solvants chlorés, métaux et métalloïdes ;
- contaminations dans les eaux souterraines en lien avec les pollutions des sols.

Les travaux de dépollution réalisés en 2017 ont permis de dépolluer une partie des points de pollutions concentrées (PPC). Toutefois, plusieurs PPC n'ont pas été dépollués ou seulement en partie ; ainsi, certaines teneurs résiduelles en hydrocarbures totaux dans le sol dépassent encore 6 000 mg / kg de sol.

Les investigations complémentaires réalisées en juillet 2021 par EODD Ingénieurs Conseils (mais non jointes au dossier) ont permis de mettre en évidence dans les sols :

- l'extension spatiale de certains points de pollutions concentrées connus ;
- l'identification de nouveaux points de pollution dans les sols et leur impact dans les eaux souterraines ;
- la présence de naphtalène et solvants chlorés, notamment trichloréthylène, tétrachlorométhane, chlorure de vinyle.



Bilan 2021 des travaux de dépollution de 2017

L'étude conclut que ces pollutions représentent des risques sanitaires pour les futurs usagers et qu'il est nécessaire que des mesures de gestion des pollutions adaptées au projet d'aménagement soient ~~doivent être~~ définies pour limiter le risque d'exposition des futurs usagers aux pollutions. Le rapport sur la pollution des sols présente deux principales recommandations :

- effectuer des investigations complémentaires prévues pour le troisième trimestre de 2021, comprenant :
 - la réalisation de sondages de sols et l'installation de nouveaux piézomètres pour préciser l'étendue horizontale et verticale des zones contaminées ;
 - la vérification de la cohérence des signaux enregistrés en juillet 2021 dans les gaz des sols et les eaux souterraines à travers l'ensemble des sites d'étude ;
- entamer la démarche de Plan de Gestion conformément à la méthodologie nationale pour les Sites et sols pollués (SSP).

Cette étape comprend :

- la définition de mesures pour gérer les sources de pollution identifiées, notamment la détermination de seuils de réhabilitation et de concentrations résiduelles

acceptables, et l'évaluation coût/avantage des solutions techniques de dépollution envisageables ;

- l'examen de l'impact sanitaire du projet pour chaque scénario envisagé.

L'objectif annoncé était de finaliser ce plan pour la fin 2021 et de mettre en œuvre les mesures de gestion recommandées pour garantir la sécurité sanitaire des futurs utilisateurs du site.

L'Ae confirme qu'elle s'étonne que le Plan de Gestion ne figure pas dans le dossier qui lui est présenté ici, alors que le plan du futur quartier a significativement évolué et a été affiné et que dans son avis de 2022 elle soulignait déjà l'importance du traitement de la pollution des sols au regard des « choix d'implantation des bâtiments et des zones fréquentées par la population ».

Il n'est donc pas possible à l'Ae à ce stade du projet de s'assurer de la compatibilité des milieux qui comportent actuellement des polluants très toxiques avec les usages futurs du site, notamment les habitations.

Elle attire l'attention de la collectivité sur l'importance de s'assurer au plus tôt de la faisabilité technique et financière du traitement des pollutions des sols, qui pourrait conduire éventuellement à revoir la composition et l'organisation du projet.

Elle rappelle aussi qu'en application de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, il est recommandé d'éviter d'aménager et de construire sur ces terrains cette catégorie d'établissements, notamment les crèches, écoles maternelles et élémentaires, ainsi que les aires de jeux et espaces verts qui leur sont attenants.

L'Ae recommande au pétitionnaire de

- **joindre au dossier de réalisation de la ZAC le Plan de Gestion et la démonstration que les usages seront compatibles avec l'état de pollution résiduel après traitement et gestion de la pollution et l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) des sols et des gaz des sols garantissant la compatibilité des milieux avec l'usage futur ;**
- **s'assurer au plus tôt de la faisabilité technique et financière du traitement des pollutions des sols et des conséquences éventuelles sur l'organisation de son projet .**

Par ailleurs, des diagnostics amiante ont été réalisés sur les bâtiments du site en 2006 et 2016 et indiquent la présence d'amiante dans beaucoup de bâtiments du site. L'étude conclut :

- dans le cadre de l'utilisation et de la vente des bâtiments, sur la nécessité de mettre à jour les Dossiers Techniques Amiante ;
- dans le cadre d'une démolition totale ou partielle, sur la nécessité de réaliser des repérages amiante spécifiques, avant démolition ou travaux par des entreprises agréées.

3.1.2. Gestion des eaux pluviales et des eaux usées

Le dossier précise que la gestion des eaux est soumise à différents documents cadres : la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) et le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.

L'Ae rappelle que le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en vigueur lors de l'élaboration du dossier était le SDAGE 2010-2015 à la suite de l'annulation de l'arrêté du 1er décembre 2015 adoptant le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2016-2021 et arrêtant le programme de mesures 2016-2021.

L'Ae rappelle en outre que le comité de bassin a adopté le 23 mars 2022 le nouveau SDAGE Seine Normandie pour la période 2022-2027, approuvé par arrêté publié le 6 avril

2022 au journal officiel et qu'il sera à prendre en compte dans le dossier de réalisation de la ZAC.

À l'échelle de la commune, la gestion des eaux pluviales pose problème, notamment sur les coteaux. La majorité du réseau sur la commune étant unitaire (il n'y a pas de séparation entre les eaux pluviales et les eaux usées), par temps orageux, des ruissellements parfois torrentiels sont observés et les ouvrages aménagés pour absorber ce phénomène (bassins d'orage, chambres de dessablage...) ne suffisent pas.

La gestion des eaux pluviales à l'échelle communale étant difficile, il convient pour chaque nouvelle construction d'anticiper les phénomènes pluvieux et d'organiser une gestion de l'eau sur site dès lors que cela est possible.

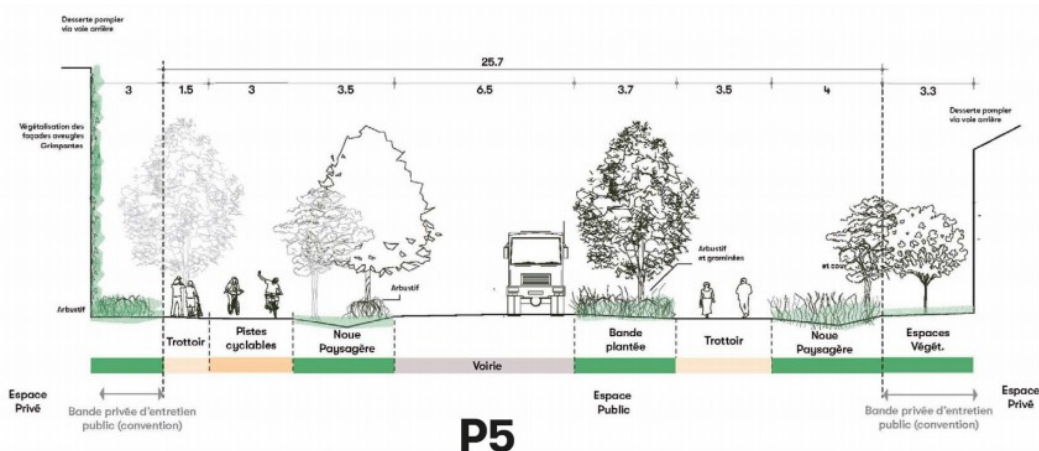
Les eaux usées de la commune sont traitées par la station d'Épernay-Mardeuil. La station mise en fonctionnement en septembre 2006, traite aujourd'hui 12 423 m³/j. La station est ainsi aujourd'hui à 77 % de sa capacité et est donc en mesure de traiter la pollution domestique générée par les futures habitations de la ZAC. Il est par ailleurs précisé qu'il n'est pas prévu l'installation d'activités générant des effluents industriels de type non domestique qui nécessiteraient des traitements spécifiques.

Si le dossier devait évoluer sur ce sujet au stade de réalisation de la ZAC, l'Ae attire l'attention du pétitionnaire sur la nécessité de s'assurer de la compatibilité de la station d'épuration avec des effluents non domestiques et le cas échéant, de prévoir des prétraitements, voire des équipements d'assainissement autonomes adaptés et conformes à la réglementation.

La majorité du réseau de la commune étant unitaire, ce rendement de 77 % conduit toutefois à des situations de traitement problématiques en cas de forte pluie.

Le site est aujourd'hui en grande partie bâti, et sans système de gestion de l'eau *in situ*. Les espaces prévus de pleine terre sont actuellement en partie imperméabilisés. L'ensemble ne permet donc pas une gestion efficace de l'eau de pluie.

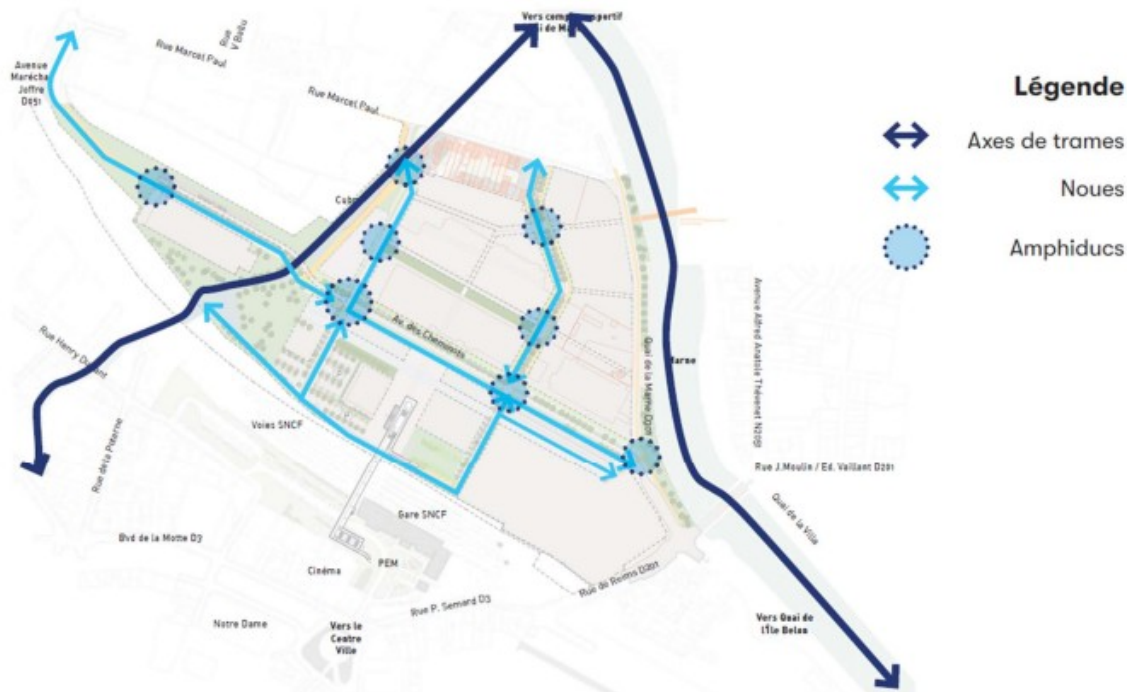
L'aménagement de la ZAC prévoit de nombreux aménagements favorables à une gestion des eaux pluviales alternative au réseau unitaire. Dans les espaces publics, il est envisagé des noues paysagères pouvant infiltrer une partie des eaux de pluie et rejeter l'excédent. Dans les cœurs d'îlots, la gestion de l'eau de pluie à la parcelle est envisagée. Cela apportera des ambiances paysagères multiples associées à des bassins, des noues paysagères, des toitures végétales, etc. Le projet travaille sur trois points principaux : la réouverture du ruisseau du Cubry accompagnée d'un parc et d'un jardin humide, l'utilisation de revêtements perméables ou semi-perméables sur l'espace public et la végétalisation des espaces publics et privés. Des noues végétales seront intégrées à la majorité des portions de la voirie au sein du projet, accolées à la voirie pour véhicules ou aux pistes cyclables.



Exemple de profil de voirie comportant une noue paysagère de chaque côté de l'espace public

Comme dans son avis de 2022, l'Ae précise que conformément aux doctrines régionales¹⁸, le dispositif des noues devra être capable d'infiltrer la totalité des eaux pluviales pour réduire l'impact des imperméabilisations, tout en veillant à ce que les eaux d'infiltrations ne permettent pas le transport de pollutions vers la nappe. En effet, la gestion des eaux pluviales sur un site pollué nécessite une attention spécifique¹⁹.

Schéma de principe de la trame bleue pour la gestion des eaux pluviales – Plan guide 2023



L'Ae s'attendait à ce que le Plan de Gestion des sols pollués annoncé pour fin 2021 soit présenté pour justifier l'organisation du réseau des eaux pluviales du plan guide de 2023. En l'absence de ce Plan de Gestion dans le dossier, elle est dans l'impossibilité d'apprécier l'impact environnemental de l'organisation du réseau des eaux pluviales, notamment sur les eaux souterraines (voir la partie 3.1.1 sur la pollution des sols).

Elle réitère sa recommandation de bien justifier dans le futur dossier de réalisation de la ZAC, le détail des modalités de gestion des eaux pluviales ainsi que les matériaux utilisés le cas échéant, en veillant à ce que les eaux d'infiltration ne permettent pas le transfert de pollution.

3.1.3. La biodiversité et les milieux naturels

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé, toutefois propice au développement des végétations de friches et de formations arborescentes pionnières.

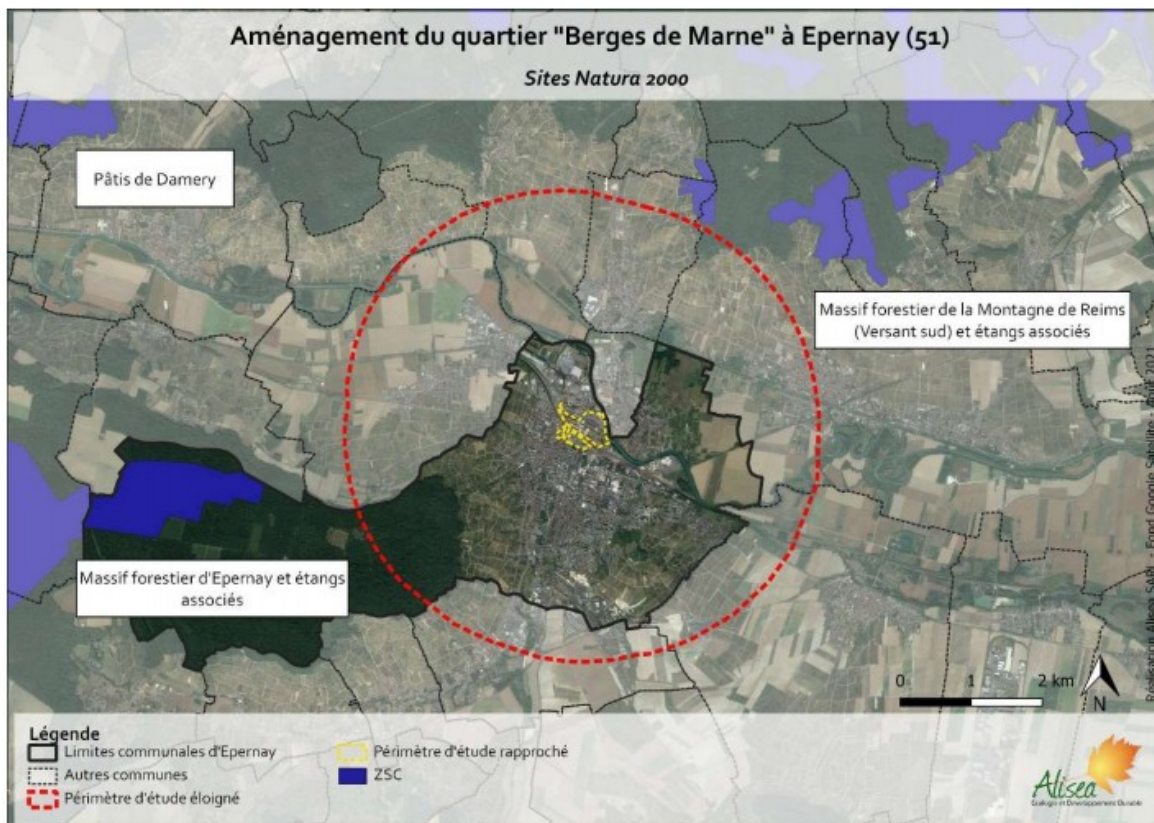
L'Ae note positivement qu'un nouvel inventaire faune/flore a été réalisé en 2023 sur le site et complète le dossier, une attention particulière ayant été apportée aux habitats susceptibles d'accueillir des espèces protégées, autant en ce qui concerne la phase de réalisation des travaux que pour l'application de la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC) du projet.

18 <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/eaux-pluviales-r7012.html>

19 Suivant la situation de pollution des sols, différents types de noues sont possibles : noues d'infiltration dans des secteurs non pollués ou noues imperméabilisées conduisant les eaux de pluie vers des secteurs non pollués pour leur infiltration.

Zonages réglementaires, et zonages d'inventaire

Le périmètre d'étude éloigné est directement concerné par plusieurs zonages de protection ou d'inventaire. Bien qu'aucun site Natura 2000²⁰ n'y soit recensé, 3 sont présents à proximité immédiate.



Cartographie des sites Natura 2000 les plus proches

Aucun habitat ni aucune espèce déterminante de site Natura 2000 n'a été recensé au sein de la zone d'étude. L'incidence du projet y est donc jugée nulle.

Le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims est situé en limite immédiate de la commune et du périmètre du projet, deux ZNIEFF²¹ de type 2, grands ensembles d'intérêt écologique, sont présentes à moins de 3 km du projet et de nombreuses ZNIEFF de type 1 à quelques kilomètres seulement.

Le périmètre d'étude rapproché est à la confluence de la Marne et du Cubry, deux corridors écologiques des milieux humides, et doit prendre en compte leur restauration et la conservation des trames aquatiques associées.

La présence de ce réseau dense de zonages de protection et d'inventaire dans un rayon de moins de 10 km témoigne d'un contexte écologique d'intérêt connu et d'enjeux locaux ou régionaux à préserver et valoriser.

20 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC) ; ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

21 L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional. Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

Habitats

La zone d'étude est composée d'un site industriel désaffecté au nord de la voie ferrée ainsi que d'un quartier urbain. Mis à part quelques délaissés en friche et le ruisseau canalisé, le secteur sud n'accueille pas de milieux naturels. Le site industriel est principalement constitué d'anciens bâtiments à l'intérieur desquels il n'y a pas de végétation, et de vastes surfaces dont une grande partie est imperméabilisée.

Une végétation rudérale²² prend parfois place dans les fissures du sol et quelques revêtements plus perméables ou d'origine plus naturelle ont laissé la possibilité à des prairies de friches de se développer. 8 habitats végétalisés ont été déterminés, aucun d'entre eux ne présente d'intérêts floristiques majeurs. Aucune zone humide n'est présente. Le projet provoquera des suppressions d'habitats au caractère très anthropique et dont les capacités d'accueil sont faibles à modérés.

Flore

La flore du site est peu diversifiée et globalement relativement banale du fait qu'il s'agisse de friches rudérales, milieux très courants en contexte urbain et périurbain. Toutefois, quelques espèces plus rares, sont présentes. En 2023, au total, 89 espèces végétales ont été notées sur le site et ses abords immédiats, dont 66 sont indigènes :

- aucune des espèces recensées n'est protégée ;
- 6 espèces peuvent être considérées comme patrimoniales du fait de leur statut de rareté en Champagne-Ardenne ;
- 10 espèces peuvent être considérées comme exotiques envahissantes.

Le dossier précise que la prise en considération de ces espèces exotiques envahissantes dans l'aménagement est une priorité, en particulier la Renouée du Japon et le Solidage du Canada.

Faune

L'enjeu écologique global est essentiellement lié à la présence de populations d'oiseaux (avifaune) et de chauves-souris (chiroptères) utilisant le site pour une activité de chasse et/ou de transit ainsi que d'un gîte de nidification. Au total, 33 espèces d'oiseaux nicheurs ont été recensées au cours des inventaires en 2020 et 2021. Parmi ces espèces, 23 sont protégées au niveau national et 9 peuvent être considérées comme remarquables au regard de leur statut de menace en France ou en Champagne-Ardenne :

- le Chardonneret élégant ;
- l'Effraie des clochers ;
- le Faucon crécerelle ;
- l'Hirondelle des fenêtres ;
- la Linotte mélodieuse ;
- le Verdier d'Europe ;
- la Fauvette des jardins ;
- l'Hirondelle rustique ;
- le Martinet noir.

Les enjeux pour l'avifaune nicheuse sont forts. Ils se concentrent au niveau de la friche SNCF. Les bâtiments désaffectés offrent des potentialités d'accueil pour des espèces liées au bâti qui ont souvent des difficultés à trouver des sites de nidification en ville.

Une friche encore présente en 2020 permettait à ces espèces et à d'autres, de trouver de quoi se nourrir à proximité immédiate. Une grande partie de ce milieu a été débroussaillée au cours de l'hiver 2020, rendant le site beaucoup moins attractif.

22 Les plantes rudérales sont des plantes poussant spontanément dans un milieu anthropisé modifié du fait de l'activité ou la présence humaine.

Lors du nouvel inventaire de 2023, au total, 17 espèces ont été recensées au cours du repérage dont 9 sont protégées et 3 considérées comme remarquables d'après leur statut de protection et leurs inscriptions sur les listes rouges nationale ou régionale (le Faucon crécerelle, le Verdier d'Europe et le Martin-pêcheur). Le Faucon crécerelle a fait l'objet d'une attention particulière car un couple est connu pour nicher au sud dans la friche industrielle ; cela explique son observation facile dans le secteur.

En période de migration, 25 espèces ont été recensées au cours des inventaires de terrain en septembre et octobre 2020. À la période des inventaires, les individus observés peuvent être en halte migratoire, en migration active (post-nuptiale) ou sédentaires sur le site. Parmi elles, 17 sont protégées au niveau national mais aucune n'est considérée comme remarquable. Les enjeux concernant l'avifaune en période de migration semblent faibles.

En période d'hivernage, 19 espèces ont été recensées au cours de l'inventaire de terrain en décembre 2020. À cette époque de l'année, les individus observés sont soit hivernants (présents uniquement en période hivernale) soit sédentaires au site. Parmi elles, 12 sont protégées au niveau national mais aucune n'est considérée comme remarquable.

4 espèces de chauves-souris (chiroptères) ont été recensées au cours des inventaires de terrain. Toutes les espèces de chiroptères sont protégées au niveau national et considérées comme remarquables :

- la Noctule de Leisler ;
- la Pipistrelle commune ;
- la Pipistrelle de Kuhl ;
- la Pipistrelle de Nathusius.

L'étude recense également des enjeux modérés pour le lézard des murailles et quelques insectes.

Les mesures « Éviter, réduire, compenser » (ERC) proposées et leurs conséquences sur les espèces

L'Ae relève les principaux impacts positifs du projet, liés à la réouverture du cours d'eau, la renaturation du site, la diversification des habitats, la conservation d'une grande partie de la trame arborée qui sont favorables à la biodiversité. Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement précisées dans l'étude d'impact, sont conformes à la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » de l'article R.122-5 du code de l'environnement²³.

À la suite de l'analyse des enjeux écologiques et des impacts potentiels, le porteur de projet propose notamment :

- des mesures d'évitement :
 - conservation d'une partie du patrimoine arboré ;
 - conservation d'une partie des bâtiments susceptibles d'abriter des espèces ;
 - évitement des stations en périphérie du projet par balisage lors du chantier ;
- des mesures de réduction :
 - restauration d'habitats : pré-verdissement puis restauration progressive avec création de plusieurs typologies d'habitats ;
 - mise en place d'un plan de gestion : gestion écologique des habitats maintenus et des habitats restaurés ;
 - mise en place d'éléments d'accueil de la faune avant, pendant et après travaux ;
 - mise en place de zone spécifique de stockage / kit anti-pollution / prise en compte de la présence de la Marne et du Cubry en phase chantier ;
 - collecte de graines et déplacement de végétaux ;

23 La séquence « éviter ,réduire, compenser » (ERC) a pour objet de tendre vers l'impact résiduel le plus faible possible, voire nul.

L'Ae rappelle enfin qu'en application de la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016 (article L.411-1A du code de l'environnement) les maîtres d'ouvrage, publics ou privés, doivent contribuer à l'inventaire du patrimoine naturel par la saisie ou, à défaut, par le versement de données brutes de biodiversité (recueillies par observation directe sur site, par bibliographie ou acquises auprès d'organismes officiels et reconnus) sur la plateforme DEPOBIO²⁴ qui recense l'ensemble des ressources liées au processus de versement des données. L'objectif de ce dispositif est l'enrichissement de la connaissance en vue d'une meilleure protection du patrimoine naturel de la France. Le téléversement sur ce site génère un certificat de téléversement, document obligatoire et préalable à la tenue de l'enquête publique.

3.1.4. Les mobilités et leurs impacts sur le bruit et la qualité de l'air

La question de la mobilité est importante car elle porte sur les conditions de vie des personnes (qualité de l'air et nuisances sonores), et a un impact fort sur les questions énergétiques et climatiques. Le projet induira des mobilités dépassant celles des futurs usagers de la seule ZAC.

En lien direct avec le site, les routes départementales 201, 3 et 951 présentent des trafics routiers importants, notamment par leur desserte intercommunale. Actuellement aucun contournement de la ville n'est en place par des axes majeurs ; la connexion entre les communes des environs passe donc par le centre d'Épernay.

Le site SNCF est actuellement uniquement accessible depuis le quai de Marne ; il est donc relativement enclavé.

Les études de trafic réalisées en 2013 et 2017 montrent que deux axes présentent aujourd'hui des flux de circulation importants et ne disposeront pas forcément de la réserve nécessaire à l'accueil des futurs usagers du site. Les rues de Reims et la route départementale RD951 voient toutes les deux passer plus de 20 000 véhicules/j.

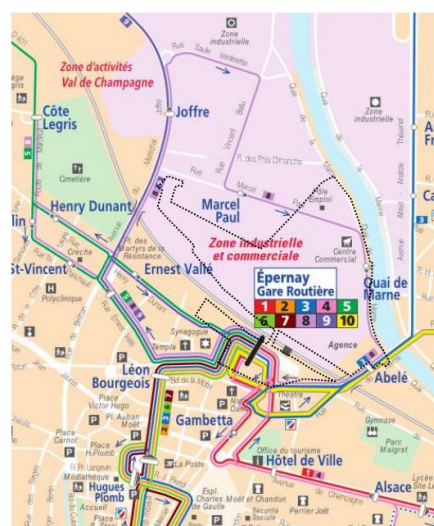
L'offre de stationnement autour du site et notamment au niveau du pôle gare est supérieure aux besoins. Actuellement, la différence de tarification entre le secteur du pôle gare (où le stationnement est payant) et les rues limitrophes (où le stationnement est gratuit) crée une pression de stationnement le long des rues sans tarification, quand bien même l'offre globale est supérieure à la demande.

Le site est très bien connecté au réseau de transports en commun de la commune. Sa situation au niveau de la gare ferroviaire et routière d'Épernay lui confère déjà une position stratégique pour prendre part à la promotion d'un report modal en faveur notamment des transports en commun.

Le projet va à terme fondamentalement modifier les axes de circulation du secteur en créant un axe principal de circulation routière est-ouest traversant et desservant le quartier qui permettra d'atténuer la circulation du centre ancien sur l'axe menant vers Reims.

Le trafic généré par la ZAC devrait être d'environ 8 070 véhicules/jour.

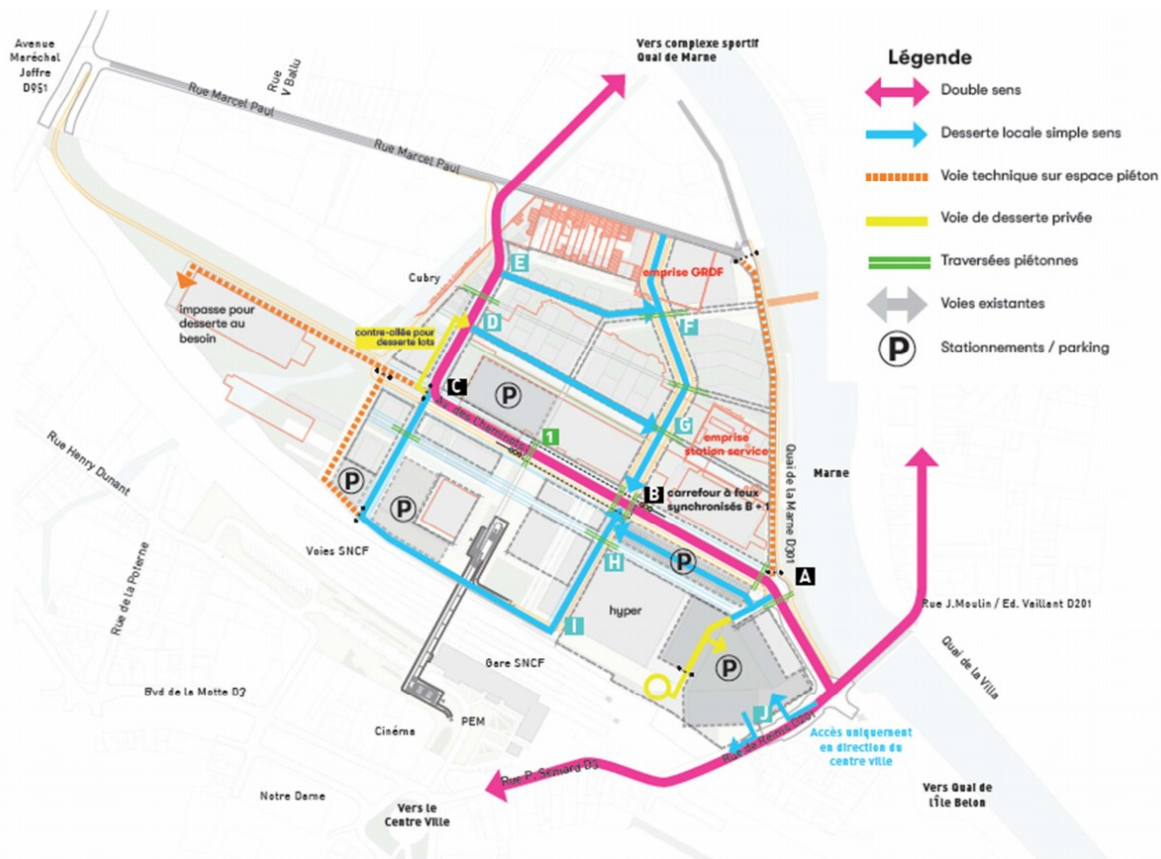
Les principales évolutions se feront au niveau de la répartition du trafic sur le réseau routier. En effet, la fermeture des quais de la Marne aux véhicules motorisés



Transports en commun accessibles - Source : Etudes pré-opérationnelles

24 <https://depot-legal-biodiversite.naturefrance.fr/>

au sud de la rue Marcel Paul viendra reporter une grande partie du trafic d'échange et de transit sur le nouvel axe est-ouest qui traverse la ZAC.



Plan de circulation envisagé

Les hypothèses de programmation initiales (surfaces de bureaux, commerces, équipements et le nombre de logements) ayant été ajustées, les voies de circulation ont également été modifiées. Le carrefour d'accès nord-ouest sera supprimé, plusieurs rues de desserte locale seront à sens unique et les quais de la Marne seront piétonnisés.

Le projet d'aménagement du quartier Berges de Marne s'inscrit dans une logique des courtes distances. En effet, le site se trouve à proximité immédiate de la gare SNCF d'Épernay et du centre-ville. Par ailleurs, le projet prévoit une mixité fonctionnelle, mêlant 500 logements, des commerces, services, bureaux, activités et la relocalisation de l'enseigne Carrefour au sein de la ZAC, permettant ainsi aux futurs habitants de limiter leurs déplacements.

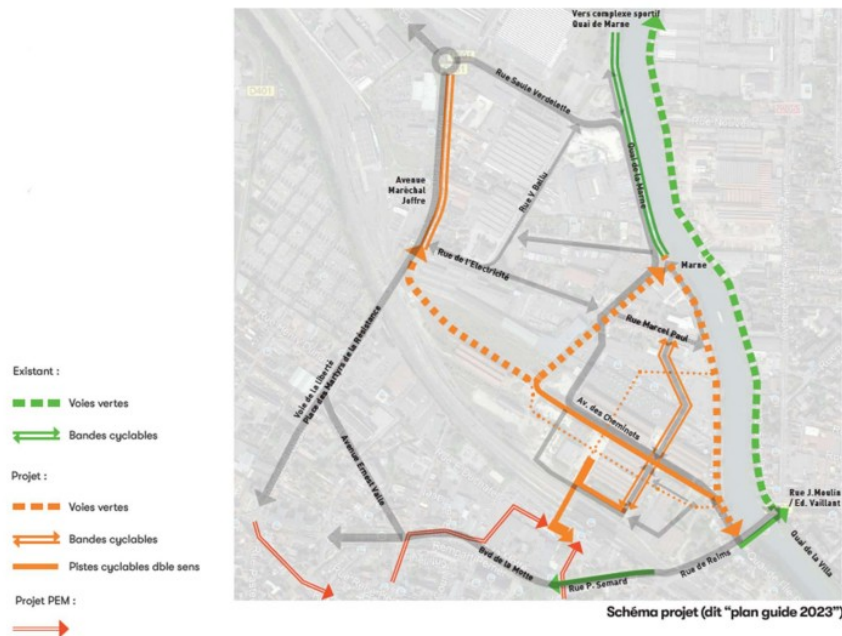
Mais l'Ae relève que le dossier ne précise pas comment les lignes de bus évolueront en lien avec le nouveau schéma de circulation pour desservir au mieux ce nouveau quartier de 1 000 habitants, de commerces, de services et de bureaux. En effet, selon elle, la proximité du sud du quartier avec le pôle multimodal de la gare pourrait ne pas suffire pour une desserte de qualité en transport en commun de l'ensemble du quartier.

L'Ae recommande de préciser dans le dossier de réalisation de la ZAC comment la desserte du quartier en transport en commun évoluera au fil des phases de la mise en œuvre.

Le projet intègre le développement des modes doux et actifs, en créant et en réaménageant des voies dédiées. Les quais de la Marne dorénavant dédiés aux déplacements des piétons et vélos permettront de créer une liaison douce entre le centre-ville de Magenta et le quartier des Berges de Marne et pourraient être complétés à long terme par une passerelle au-dessus de la Marne.

Ce réseau sera complété par des pistes et bandes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles le long des axes routiers créés sur le quartier, et des stationnements pour vélos. L'Ae souligne que les pistes cyclables sont davantage sécurisées que les bandes cyclables²⁵. La création d'un nouveau quartier et d'un nouveau réseau de voiries est une opportunité pour favoriser l'aménagement de pistes cyclables sécurisées.

L'Ae recommande de privilégier les pistes cyclables.



Plan des circulations douces envisagées – Source : Plan Guide actualisé 2023

En matière de stationnement des voitures, le dossier indique que le PLU exige 1 place minimum pour un T1 ou T2, 2 places minimum pour un T3 ou plus, 1 place minimum pour 50 m² de surface de plancher dédié à la vente pour l'artisanat et le commerce de détail, 1 place minimum pour 20 m² de surface de plancher dédié au restaurant, 1 place minimum pour 2 chambres d'hébergements hôteliers et touristiques, 1 place pour 10 sièges pour les salles d'art et de spectacles, 1 place pour 100 m² de surface de plancher pour l'industrie, 1 place pour 50 m² de surface de plancher pour les bureaux.

Cela correspond à un total de 1 520 places de stationnement pour les voitures : 875 places pour les logements, 480 places pour les commerces et services (dont 250 pour l'hypermarché Carrefour), 125 places pour les activités tertiaires et 40 places pour les équipements. Le projet intègre également des stationnements sécurisés pour les vélos.

Le dossier indique que le projet d'aménagement prévoit de répondre entièrement aux besoins générés par les nouvelles constructions, venant répondre aux exigences du PLU.

Or, le projet d'aménagement du quartier Berges de Marne prévoit la construction de 500 logements, soit une augmentation d'environ 960 habitants sur le quartier²⁶. D'après les données INSEE 2018 sur la commune, 52,2 % des ménages possèdent une voiture et 22,4 % en ont deux ou plus. Ainsi, l'Ae considère que le besoin à terme de stationnement des futurs habitants serait au plus de 485 places de voitures, au lieu des 875 places prévues par le projet pour l'habitat.

L'Ae s'étonne donc du ratio élevé du nombre de voitures par logement, alors que le pays est engagé dans la transition énergétique et climatique qui impose de revoir les modes de déplacement au bénéfice des transports en commun, du vélo et de la marche et dans

25 Les bandes cyclables sont signalées par un marquage au sol. Elles sont plutôt à réserver lorsque qu'il n'y a pas de stationnement latéral, si on peut leur donner une largeur suffisante et si le trafic motorisé est faible et si les vitesses pratiquées sont faibles également.

26 À raison d'environ 1,9 personne par ménage

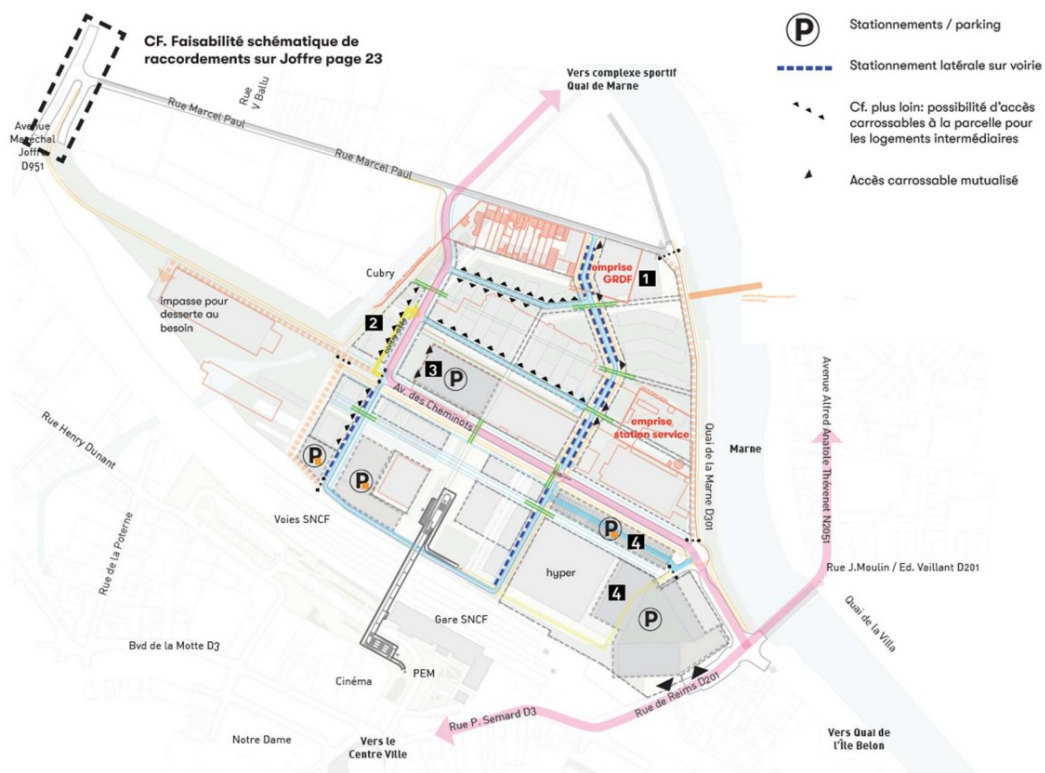
l'économie du foncier (400 places de stationnement équivalent à 1 ha). De plus, le projet met en avant le développement des déplacements à pied et à 2 roues ainsi que la proximité du futur quartier vis-à-vis du centre-ville et de la gare et de tous les transports en commun.

De plus, l'Ae souligne que la diminution du nombre de places de stationnement de voitures permettrait d'améliorer le bilan économique de la ZAC, voire de baisser le coût des logements.

Enfin, elle relève que les besoins de stationnement pour les vélos ne sont pas précisés dans le dossier, ni leur nombre, ni leur localisation.

L'Ae recommande à la commune de :

- **revoir à la baisse les ratios de stationnement de voitures dans le PLU pour s'inscrire dans les objectifs de transition énergétique et écologique, et définir des ratios de stationnement pour les vélos ;**
- **revoir fortement à la baisse l'estimation des stationnements pour les voitures dans le projet de la ZAC ;**
- **préciser le nombre et la localisation des stationnements pour les vélos, notamment pour les commerces, les services, les équipements et les logements.**



Plan des stationnements des voitures envisagé – Source : Plan guide actualisé 2023

L'Ae constate que le dossier s'appuie sur l'étude de trafic de 2021 ; or depuis, le plan des routes, rues et carrefours a été modifié de façon significative.

Au regard des résultats de l'étude de trafic de 2021 potentiellement obsolète, l'Ae recommande au pétitionnaire de présenter dans le dossier de réalisation de la ZAC une étude de calcul de capacité au niveau du giratoire nord (Maréchal Joffre/rue Saule verdelette) et une actualisation de celle faite sur le carrefour sud-est (Quai de la Marne/rue de Reims). Ces études devront notamment prendre en compte :

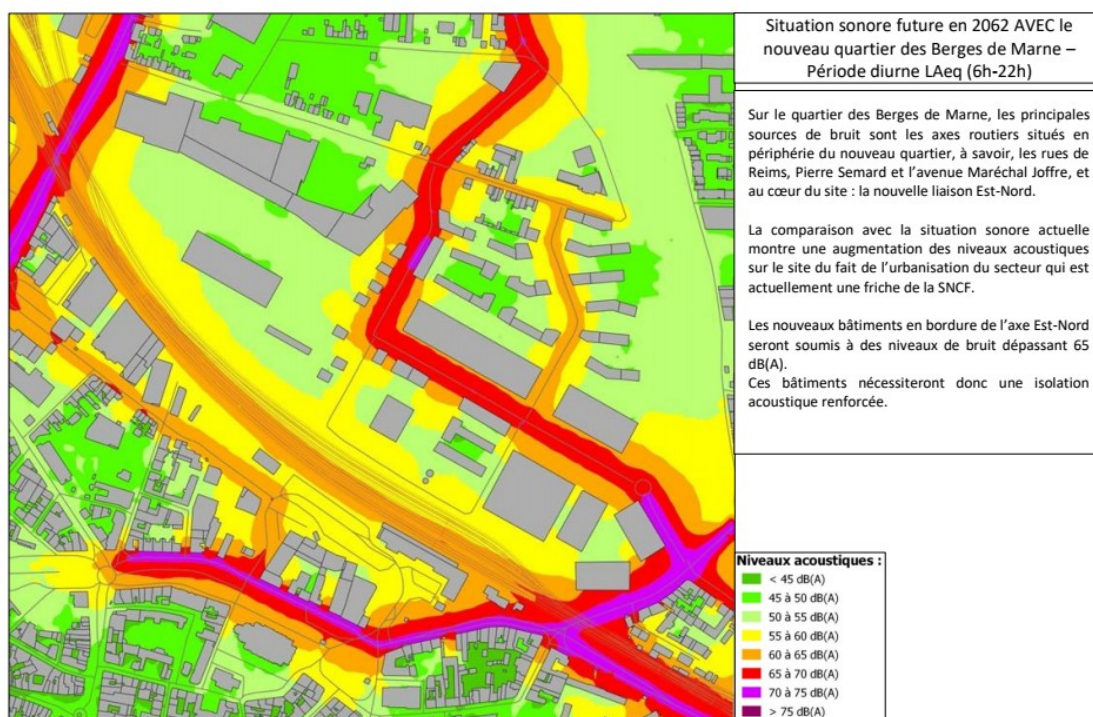
- **la modification de la demande de trafic suite au nouveau programme projeté ;**

- **la proximité du futur carrefour d'accès au quai de la Marne et celui à feux sur la rue de Reims situé à moins de 100 m.**

Sur le périmètre du projet, les nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air concernent les bordures de voies ferrées et surtout le nouvel axe est-ouest créé ; elles sont correctement étudiées et mises à jour en 2023 tant dans l'état initial que dans les modélisations des impacts.

Impact sur le bruit

Au cœur du périmètre de projet, les niveaux de bruit sont actuellement faibles, inférieurs à 55 dB(A). Seuls les secteurs proches des sources de bruit sont soumis à des nuisances sonores élevées et notamment au voisinage des voies ferrées, de la rue de Reims et du Quai de la Marne.



Carte de bruit de la situation sonore future 2062 AVEC le nouveau quartier des Berges de Marne, période diurne

Le projet, avec la création du nouvel axe routier entraînera une augmentation importante des nuisances sonores au sein du quartier en période diurne (niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A)). Les mesures d'évitement (conception du projet permettant de limiter l'exposition des logements) et de réduction des impacts (un isolement acoustique nécessaire pour les façades les plus exposées) semblent pertinentes pour respecter les seuils réglementaires.

Impact sur la qualité de l'air

Pour anticiper les niveaux de pollution présents et futurs, le dossier indique une simulation réalisée avec le logiciel ARIA Impact. Cette modélisation prend en compte des éléments tels que la topographie urbaine, le trafic routier, la pollution ambiante et les conditions météorologiques. Trois scénarios sont étudiés : actuel (2021) et futurs avec et sans projet en 2062.

Les niveaux de concentration maximum de dioxyde d'azote (NO₂) seront moins élevés dans le futur par rapport à la situation actuelle. Cependant, les concentrations dans la zone du projet augmenteront légèrement dans le futur avec la réalisation du projet (notamment son axe routier principal) par rapport à la situation sans le projet. Une nette amélioration de la qualité de l'air est prévue sur les berges de la Marne grâce à la fermeture de la circulation automobile.

L'évaluation de l'exposition à travers l'Indice Pollution/Population (indicateur sanitaire basé sur la population et les concentrations de dioxyde d'azote) montre les points suivants :

- l'Indice Pollution/Population augmente entre le scénario futur avec le projet et les deux autres scénarios en raison de l'augmentation de la population dans la zone d'étude due à la construction de nouveaux logements ;
- malgré l'augmentation du trafic routier entre 2021 et 2062, une proportion moindre de la population sera exposée aux niveaux de concentration de NO₂ les plus élevés (> 17 µg/m³) dans la zone d'étude. Cette tendance est cohérente avec l'évolution du parc automobile, entraînant une diminution des concentrations de NO₂.

Pour les expositions respiratoires à long terme aux substances à seuil de dose, aucun dépassement des seuils sanitaires n'est observé, quel que soit le scénario.

Pour les particules fines (PM10 et PM2,5) et le dioxyde d'azote (NO₂), pour lesquels il n'existe pas de valeurs toxicologiques de référence dans la littérature consultée mais qui disposent de valeurs guides annuelles, des dépassements systématiques sont constatés. Ces dépassements sont principalement attribuables à la pollution ambiante préexistante, qui est élevée.

Pour l'exposition à long terme sans effet de seuil, aucun dépassement des seuils sanitaires n'est observé, à l'exception du benzène dans les scénarios « moyen » et « maximal » de la zone d'étude pour tous les horizons.

Les risques cumulatifs se rapportent à l'effet combiné de plusieurs substances auxquelles les populations de la zone d'étude seront exposées.

Les totaux des quotients de danger (QD)²⁷ estimés n'entraînent pas de dépassement du seuil sanitaire, car les QD cumulés restent tous inférieurs à la valeur seuil acceptable de QD < 1. Les totaux d'excès de risque individuel (ERI) de chaque système cible concerné ne dépassent pas le seuil sanitaire de 10⁻⁵ au niveau des sites sensibles.

D'après l'étude « air et santé », le scénario avec projet en 2062 ne dégraderait pas la qualité de l'air au niveau du secteur du projet et ne serait pas beaucoup plus impactant sur le plan de la santé pour les résidents présents autour du site projet comparativement à la situation actuelle et la situation future sans projet en 2062.

L'Ae relève avec intérêt que cette étude a pris en compte le phasage du projet.

Cette étude air et santé est de bonne qualité et ne soulève pas d'observation de l'Ae.

L'Ae a trouvé intéressant que cette étude signale qu'il n'existe pas de mesure compensatoire quantifiable, mais que plusieurs types d'actions sont possibles pour limiter la pollution à proximité de voies de circulation : éloignement des nouvelles constructions de sites sensibles ou à forte densité de population, avec des mesures constructives pour éviter au maximum les situations à risques, réduction des émissions polluantes à la source par les conditions de circulation (limitation de vitesse à certaines périodes ou en continu, restrictions pour certains véhicules...), limitation de la dispersion des polluants (dilution de la pollution gazeuse ou sa déviation d'un endroit vers un autre, nouveaux procédés « digesteurs de NOx » au niveau des murs et revêtements de chaussées, piégeage de la pollution particulaire par des écrans ou de la végétation)...

Comme le projet prévoit l'installation d'un millier d'habitants dans un secteur dont l'air est déjà pollué, elle trouverait utile de préciser les dispositions qui seront prises, notamment pour les logements pour limiter au mieux l'impact de la pollution atmosphérique (orientation des logements, des ouvertures, des dispositifs de ventilation...).

Elle recommande d'indiquer dans le dossier de réalisation de la ZAC les dispositions qui seront prises pour limiter au mieux l'impact de la pollution atmosphérique sur les usagers de la ZAC, et plus particulièrement sur les habitants.

27 Les risques sanitaires sont évalués selon deux approches prévues par les guides méthodologiques en fonction du mode d'action des substances : d'une part les effets à seuil (rapport entre une exposition (dose ou concentration sur une durée) et une valeur toxicologique de référence) exprimé par un quotient de danger (QD) et, d'autre part, les effets sans seuil, liés à l'exposition à des substances cancérigènes (probabilité de survenue de la maladie par rapport à la population non exposée exprimée par un excès de risque individuel (ERI)).

Le risque sanitaire est inacceptable si un QD est supérieur à 1 ou si un ERI est supérieur à 10⁻⁵.

3.1.5. Les émissions de GES

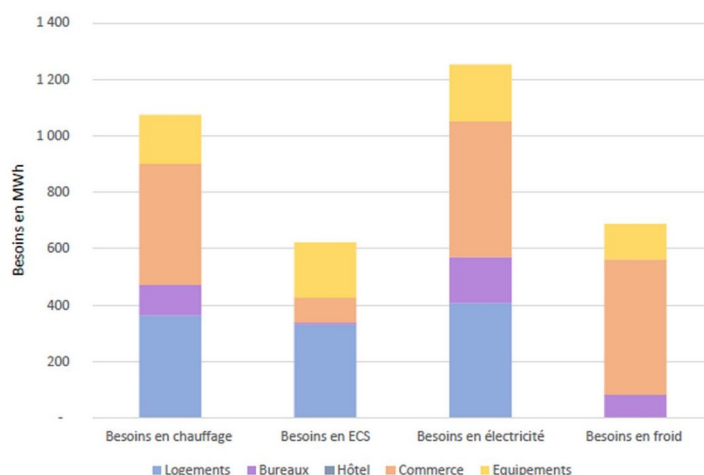
Selon le dossier, le projet s'inscrit dans une démarche d'utilisation rationnelle de l'énergie et de limitation des émissions de GES. Mais l'étude d'impact ne présente pas à ce stade de bilan des émissions de gaz à effet de serre liées à la construction des bâtiments, et ne contient pas de bilan carbone complet tenant compte des travaux d'aménagement de la ZAC et de la phase d'exploitation. Là encore, la référence au PCAET est nécessaire puisqu'il développe des orientations en termes de construction des bâtiments ou de moyens de captation de CO₂.

Cependant, le niveau de performance retenu pour l'ensemble des bâtiments neufs est celui de la Réglementation Environnementale 2020 (RE2020), réglementation environnementale plus globale que la réglementation thermique de 2012 (RT2012), en prévoyant notamment :

- le niveau d'empreinte carbone à respecter, évalué sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments, et en intégrant la capacité de stockage du carbone dans les matériaux ;
- un niveau d'exigence renforcé sur le volet énergétique avec un recours plus important aux énergies renouvelables.

Dans le cadre du projet et conformément à l'article L.300-1 du code de l'urbanisme, une étude de faisabilité de recours aux énergies renouvelables a été réalisée. L'étude de potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération jointe à l'étude d'impact permet une première approche de l'approvisionnement des nouvelles constructions et prévoit le recours à des énergies renouvelables (géothermie, biomasse, récupération de chaleur sur les eaux usées) pour couvrir les besoins en chauffage et eau chaude sanitaire.

D'après cette étude, les besoins futurs sont estimés entre 2,96 et 4,55 GWh par an en fonction du niveau de performance retenu, principalement dus à la production d'électricité et de froid.



Répartition des besoins entre les usages pour un niveau RT 2012 -20%

Trois scénarios étudient ces potentiels²⁸ :

- scénario 2 : installations collectives de récupération de chaleur sur les eaux usées domestiques couvrant 100 % des besoins en eau chaude sanitaire des logements, et panneaux photovoltaïques couvrant 45 % des besoins en électricité/froid de la ZAC ;
- scénario 3 : installations de pompes à chaleur géothermiques couvrant 50 % des besoins en chaud (ECS et chauffage) et panneaux photovoltaïques couvrant 45 % des besoins en électricité/froid de la ZAC ;
- scénario 4 : création d'un réseau de chaleur alimenté à 50 % par la biomasse et 50 % par l'électricité raccordant l'ensemble des bâtiments couvrant 100 % des besoins en chaleur (eau chaude et chauffage) et panneaux photovoltaïques couvrant 45 % des besoins en électricité/froid de la ZAC.

28 Le Scénario 1 (de référence) correspond à un approvisionnement électrique individuel pour chaque logement.

À ce stade du projet, aucune solution n'a encore été retenue par le Maître d'Ouvrage.

Le cahier de prescriptions prévoit le recours aux énergies renouvelables pour l'approvisionnement du quartier. Celui-ci demande d'atteindre les niveaux de consommations énergétiques compatibles avec l'obtention du niveau E3 du label E+C-, c'est-à-dire les niveaux suivants :

- bureaux : 40 % de réduction des consommations énergétiques par rapport à la RT2012 ;
- résidentiel : 20 % de réduction des consommations énergétiques par rapport à la RT2012.

Par ailleurs, le nouveau cahier de prescriptions demande d'étudier l'opportunité de produire de l'électricité photovoltaïque en toiture en fonction de l'orientation du bâtiment et des surfaces. L'Ae relève une possible incohérence entre le fait que les scénarios s'appuient fortement sur le photovoltaïque et qu'il soit prescrit sur une simple étude d'opportunité d'installation de photovoltaïque pour chaque bâtiment. Elle s'attendait à ce que le projet soit davantage directif sur l'orientation des bâtiments par rapport au soleil pour systématiser les installations photovoltaïques.

L'Ae rappelle que la réussite de la transition énergétique s'appuie d'abord sur les économies d'énergie et ensuite sur le développement des énergies renouvelables selon une logique de mix énergétique. Elle rappelle à ce propos ses « points de vue²⁹ » qu'elle a publiés.

L'Ae signale la publication récente d'un guide ministériel sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact³⁰.

Tout en reconnaissant l'intérêt de la géothermie, notamment dans le cadre de réseau de chaleur et de froid, elle s'interroge sur la compatibilité de dispositifs géothermiques avec la pollution résiduelle dans les sols.

L'Ae recommande au pétitionnaire de présenter dans le dossier de réalisation de la ZAC :

- **le bilan énergétique pour la construction des bâtiments et leur fonctionnement ;**
- **le bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) tenant compte de la construction et du fonctionnement des bâtiments et des aménagements publics, ainsi que de la mobilité des personnes fréquentant le quartier ;**
- **la définition d'un programme de compensation, si possible locale, des émissions globales de GES du site pour contribuer à atteindre la neutralité carbone en 2050 ;**
- **la prise en compte de la pollution des sols dans les solutions de géothermie.**

3.1.6. L'adaptation au changement climatique

Même si le projet contient des dispositions favorables à l'adaptation au changement climatique (nombreuses plantations ; voir partie 3.1.7), l'Ae relève que le dossier ne précise pas en quoi la conception du futur quartier contribue à limiter les effets du réchauffement climatique sur les conditions de vie dans le quartier. Par exemple, comment empêcher l'apparition d'îlots de chaleur ? Comment limiter l'usage de dispositifs de climatisation qui renvoient de l'air chaud dans les espaces publics et font du bruit pour le voisinage ? comment aménager et gérer les noues pour limiter la prolifération de moustiques ? quelles recommandations aux aménageurs sur le choix de végétations résistantes à la sécheresse et aux maladies ? Comment aménager l'espace public pour que les cyclistes et piétons se déplacent à l'ombre ?

L'Ae signale qu'il existe des outils de modélisation pour évaluer les hausses de températures d'un quartier en fonction de la forme urbaine.

L'Ae recommande de compléter le dossier de réalisation avec une présentation des dispositions prises dans le projet pour adapter le futur quartier au changement climatique et offrir des conditions de vie agréables aux futurs usagers, notamment en période estivale.

29 <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-a595.html>

30 <https://tinyurl.com/mry7jhp>

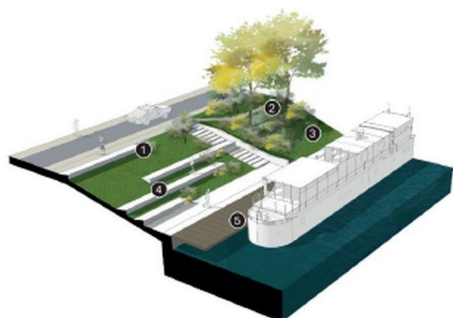
3.1.7. Autres enjeux

Paysage urbain

Le site du projet de la ZAC est actuellement occupé par des bâtiments d'activités et des friches ferroviaires. Si le projet nécessite la démolition de certains bâtiments industriels en raison de leur mauvais état, il intègre la réhabilitation de certains bâtiments patrimoniaux et identitaires du site (reconvertis en skate-parc, hôtel, bureaux).

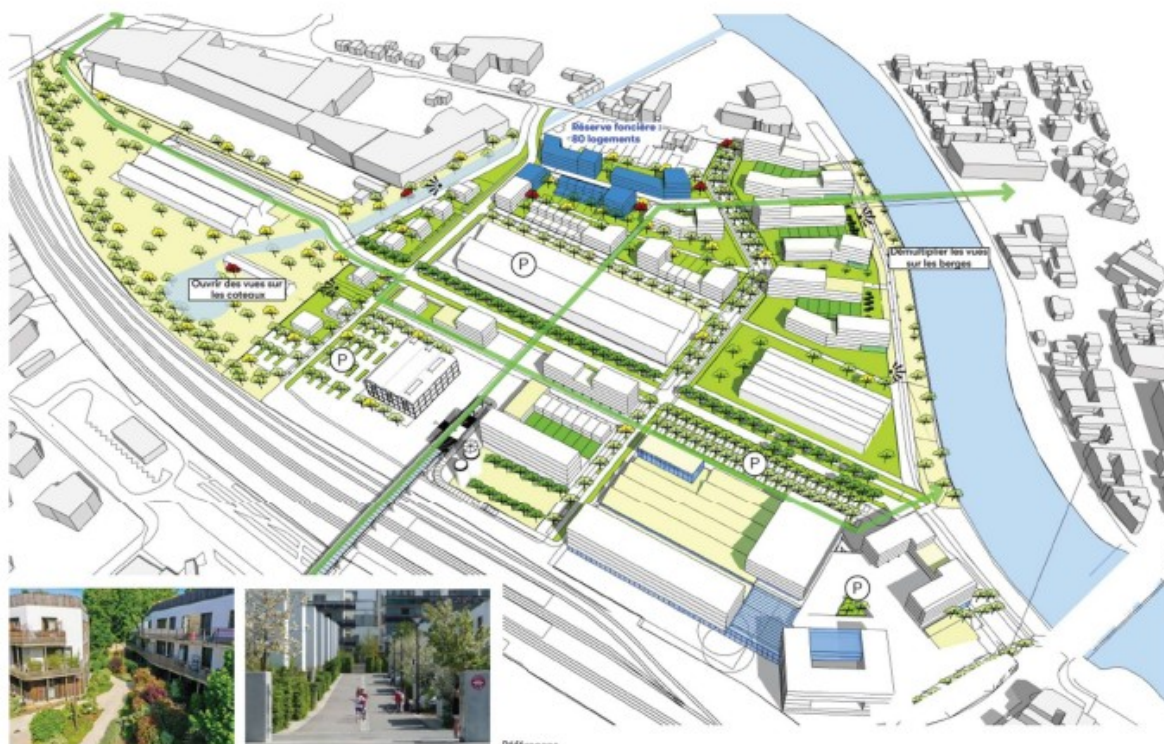
Les friches ferroviaires présentent quelques espaces de prairies herbacées et des alignements d'arbres. L'abattage de 49 arbres s'avère nécessaire mais plus de 200 arbres seront conservés et mis en valeur par les aménagements réalisés. Les axes urbains seront plantés d'alignements d'arbres accompagnés de noues paysagères qui permettront de créer des espaces drainés.

En bord de Marne, la combinaison de strates arborées, arbustives et herbacées permettra d'ouvrir ou fermer des vues selon les secteurs et les besoins, et d'accompagner des ambiances urbaines ou au contraire plus naturelles. Pour valoriser les berges et les intégrer comme lieux forts du quartier, il est prévu :



- un élargissement de l'espace piéton en haut de berge et la mise en place d'une piste cyclable ;
- un renforcement de la végétalisation de la berge ;
- la création d'un ponton en porte-à-faux sur la Marne ;
- la création d'espaces ouverts sur la Marne intégrant des escaliers et des gradins au droit du deck.

Au niveau des îlots d'habitation, des strates végétales variées et des espèces diversifiées sont visées pour valoriser chaque secteur avec des ambiances paysagères spécifiques.



Perspective des hauteurs bâties projetées dans le futur quartier -Plan guide actualisé 2023

Ainsi, les recommandations aux aménageurs encouragent la mise en place d'au moins trois à quatre strates végétales variées et présentant un intérêt paysager échelonné dans l'année. Les contrats d'entretien privilégient une gestion raisonnée, voire extensive des espaces verts.

L'Ae relève de nombreux impacts paysagers positifs³¹ du projet présentés dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier de réalisation par des photomontages lisibles à partir des principaux points de vue, avant/après réalisation de la ZAC.

Risques Naturels

Le dossier prend en compte les risques naturels identifiés au niveau de la zone du projet ; les aléas retrait-gonflement des sols argileux, de remontée de nappe et d'inondations sont minimes mais sont pris en compte dans les modes constructifs et la gestion de l'eau pluviale sur la parcelle.

L'Ae relève que pour le risque d'inondation, l'étude d'impact indique que le PPRi est en cours de révision. Or le PPRi Marne aval-Secteur Épernay sur le territoire des communes de la Communauté d'Agglomération d'Épernay Coteaux et Plaine de Champagne a été approuvé le 15/02/2022. Le dossier de réalisation de la ZAC devra donc en tenir compte.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter le dossier de réalisation par l'analyse du nouveau PPRi Marne aval - Secteur Épernay.

3.2. Résumé non technique

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente clairement le projet et les différentes thématiques abordées. La démarche « Éviter, réduire, compenser » (ERC) est présentée sous forme de tableaux synthétiques.

En conclusion, l'Ae rappelle³² qu'au stade de la création le projet est rarement finalisé, même si le dossier de 2023 a beaucoup évolué et a été significativement détaillé depuis le précédent ; c'est donc au stade de réalisation que sont précisés les aménagements (localisation, dimensionnement), en particulier dans la gestion des eaux pluviales, l'assainissement, les voiries et le transport. Des mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) appropriées peuvent et doivent alors être proposées, pour chaque compartiment de l'environnement. Toutefois, elle attire l'attention de la collectivité sur l'importance de s'assurer au plus tôt de la faisabilité technique et financière du traitement des pollutions des sols, qui pourrait conduire éventuellement à revoir la composition et l'organisation du projet.

L'étude d'impact ainsi complétée devra faire l'objet d'une nouvelle consultation de la MRAe en application de l'article L.122-1-1-III du code de l'environnement lors des prochaines autorisations y compris pour la phase de réalisation de la ZAC.

METZ, le 1^{er} septembre 2023

Pour la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
la présidente par intérim,


Christine MESUROLLE

31 diversification des espaces plantés et des ambiances paysagères du site ; requalification du quai de Marne venant épaissir les berges ; réouverture du Cubry et création d'un parc paysager valorisant ses abords ; nouvelle passerelle au niveau de la gare retissant un lien avec le centre-ville ; nouveaux espaces publics structurants donnant un confort de parcours et vecteurs d'une animation urbaine ; gestion alternative des eaux pluviales qui diversifie les ambiances paysagères ; implantation du bâti qui ouvre de nouvelles perspectives visuelles sur la Marne ; structuration du quartier qui le désenclave avec de nouveaux liens avec les quartiers environnant ; projet qui renouvelle l'image de ce secteur en friche et donc celle d'Épernay ; réhabilitation de certains bâtiments valorisant des édifices emblématiques du site ; l'attention portée à l'insertion paysagère des nouvelles constructions.

32 Cf. « les points de vue de la MRAe Grand Est » – <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html>