



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de construction
d'un ensemble immobilier « Rives de Vesle »
à Reims (51)**

n°MRAe 2019APGE8

Nom du pétitionnaire	Société civile immobilière de construction vente (SCCV) Reims Pont de Vesle
Commune(s)	Reims
Département(s)	Marne
Objet de la demande	Construction d'un ensemble immobilier « Rives de Vesle »
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	04/12/18

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 ce qui concerne le projet « Rives de Vesle » à Reims, à la suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)¹ Grand Est, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par la ville de Reims le 4 décembre 2018.

L'évaluation environnementale, et par voie de conséquence l'avis de l'Autorité environnementale, est rendue obligatoire au titre des travaux, constructions et opérations d'aménagement dont la surface de plancher est supérieure ou égale à 40 000 m².

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7, 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 24 janvier 2019, en présence de Norbert Lambin, membre associé, d'Alby Schmitt, membre permanent et président de la MRAe, et Jean-Philippe Moretau, membre permanent, 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 maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document sont extraites du dossier présenté par le pétitionnaire.

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

SYNTHÈSE DE L'AVIS

La Société civile immobilière de construction vente (SCCV) Reims Pont de Vesle projette la construction d'un ensemble immobilier à Reims (51) sur un site de 3 ha actuellement occupé par un garage automobile. Des logements, des commerces, un hôtel et une résidence étudiante sont notamment prévus. La surface totale de plancher de l'ensemble du projet est de 59 000 m².

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du projet sont :

- la pollution des sols et des bâtiments ;
- la pollution des eaux ;
- le bruit ;
- la pollution de l'air ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'insertion urbaine, le paysage et le patrimoine ;
- les déplacements et le trafic routier.

Le sol pollué présente des risques pour la santé des personnes fréquentant le site et pour la nappe d'eau sous-jacente qui devra être rabattue. La nappe est par ailleurs déjà polluée. Des études ont été réalisées mais reposent en partie sur des présomptions car une part significative du site n'a pas pu faire l'objet de mesures du fait de la présence des bâtiments du garage qui n'ont pas encore été démolis. Elles ne sont pas toujours abouties.

Le projet est situé à proximité d'infrastructures bruyantes, en particulier l'autoroute A344, et est donc concerné par des dispositions réglementaires spécifiques. L'étude d'impact est incomplète sur ce point. Elle ne présente l'impact et les mesures prévues que pour un seul bâtiment et n'étudie pas les effets attendus après mise en œuvre des mesures de réduction du bruit.

La proximité du trafic routier est également source de pollution de l'air. Des mesures sont prévues pour réduire l'exposition aux polluants d'origine intérieure et extérieure dans les bâtiments. L'étude d'impact aurait pu évaluer la possibilité d'utiliser des énergies renouvelables.

Le dossier ne contient pas de résumé non technique, pourtant obligatoire. Il ne conclut pas sur la compatibilité du projet avec certains plans et programmes d'ordre supérieur et ne comporte pas les alternatives au projet en termes de choix de site et de techniques mises en œuvre.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire notamment :

- ***de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires après démolition des bâtiments existants et de réaliser une analyse des risques résiduels à la fin des travaux ;***
- ***de compléter le dossier avec les solutions retenues pour la gestion des eaux d'exhaure ;***
- ***de mieux décrire les mesures de réduction de bruit et de détailler les niveaux de bruits attendus dans les logements après leur mise en œuvre ;***
- ***de préciser les raisons du recours au gaz naturel et de justifier les modalités d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ;***
- ***de compléter le dossier par des propositions alternatives à caractère environnemental (choix du site, techniques) et une conclusion sur la compatibilité du projet avec les documents d'ordre supérieur (plans, programmes, schémas) ;***

Elle recommande au maire de ne pas délivrer le permis de construire tant que la compatibilité de l'état des sols avec l'usage ultérieur n'aura pas été démontrée sur la base de l'EQRS.

AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le projet vise à réaménager un site de 3 ha actuellement occupé par un garage automobile à Reims. Le projet fait l'objet d'une procédure de permis de construire. Il est situé entre la rue Colonel Fabien, la Vesle, l'échangeur n°23 sur l'autoroute A344 et la rue du Moulin brûlé.

Le projet inclut la construction :

- d'un espace de cotravail² (1744 m², îlot 1),
- d'une résidence étudiante (262 logements, îlot 1),
- d'une auberge de jeunesse (159 chambres, îlot 4),
- d'un hôtel (120 chambres, îlot 4),
- d'une résidence seniors (102 logements, îlot 6),
- de 449 autres logements (îlots 2, 3, 4 et 5),
- de commerces (3741 m², îlots 1, 2, 3 et 5),
- de salles de sport (3319 m², îlots 3 et 4),
- de deux parkings privés souterrains (318 places sous les îlots 2, 3 et 4, et 104 places sous les îlots 5 et 6),
- d'un parking privé à usage public sur 2 niveaux (132 places, îlot 4),
- des voiries et espaces verts attenants qui incluent 13 places de stationnement extérieures.

La surface de plancher totale est de 59 000 m².



2 Mode de travail consistant, pour des professionnels indépendants, à partager espace, poste de travail, expérience ou compétences.

2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

2.1. Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact indique que le projet sera compatible avec :

- le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Reims approuvé le 28 septembre 2017 ;
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la région de Reims, approuvé le 17 décembre 2016.

L'étude d'impact présente les documents suivants, sans conclure quant à la compatibilité du projet avec ceux-ci :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Seine-Normandie, arrêté le 20 décembre 2015 ;
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Aisne Vesle Suipe, adopté le 16 décembre 2013.

Elle aurait également pu évoquer :

- le Plan Climat Air Énergie Régional (PCAER) de Champagne-Ardenne, arrêté le 29 juin 2012 ;
- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération rémoise, approuvé le 4 novembre 2015 ;
- le Plan Régional Santé Environnement 3 Grand Est, approuvé le 9 novembre 2017.

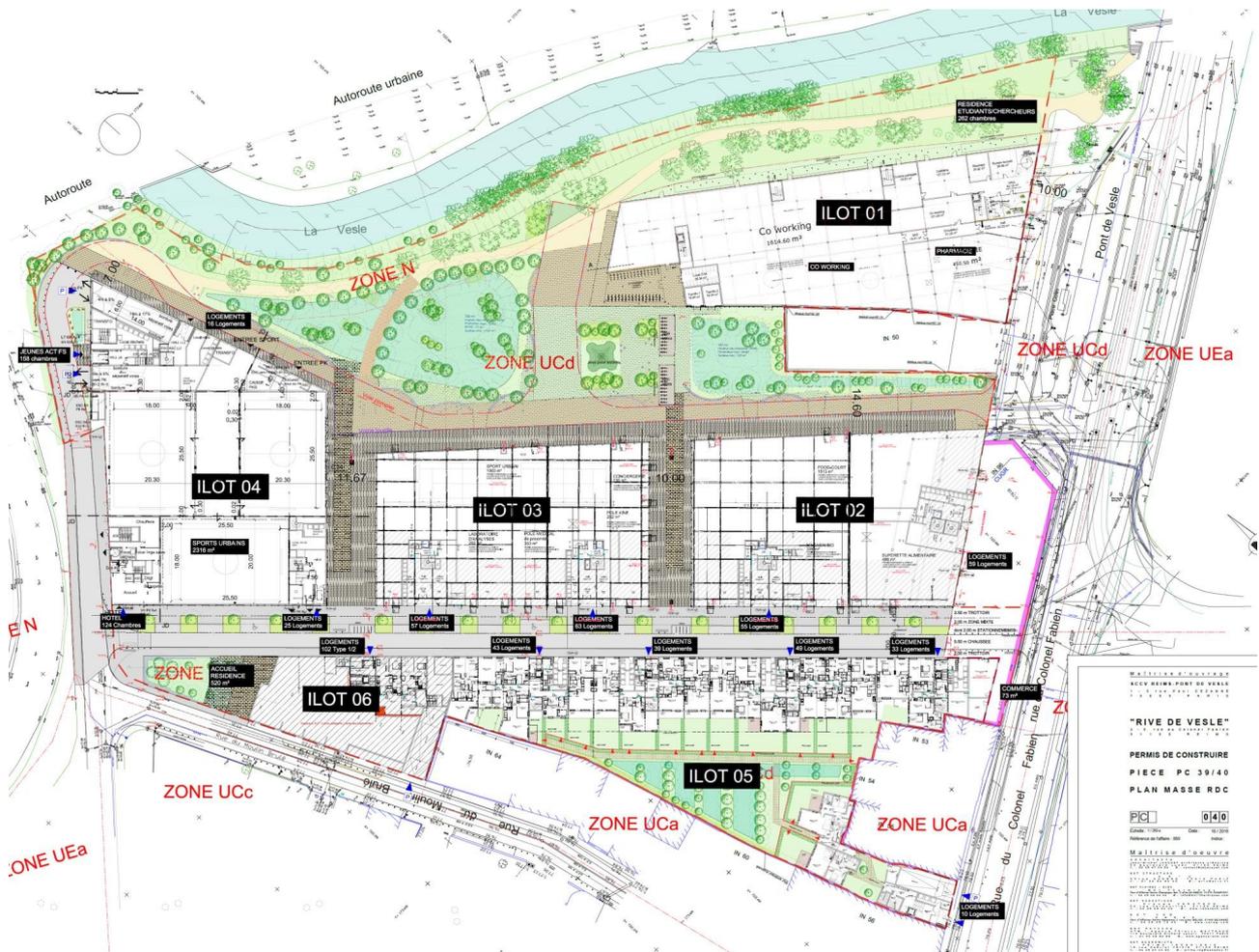
L'Autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité du projet avec les documents de planification d'ordre supérieur.

2.2. Solutions alternatives et justification du projet

L'étude d'impact présente une solution alternative d'aménagement du site et justifie le choix du projet retenu. Le projet alternatif prévoyait la construction d'un centre commercial, d'un cinéma et de plusieurs plots de logements. L'aménagement retenu qui répond au souci de requalification du site présente une plus grande diversité d'usages et diminue de façon sensible les surfaces imperméabilisées. D'après l'étude d'impact, il répond mieux aux attentes exprimées par les habitants du quartier lors de la concertation.

Toutes les alternatives au projet n'ont cependant pas été étudiées, notamment le choix du site et les techniques mises en œuvre.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec les alternatives au projet (sites et techniques) qui n'ont pas été retenues conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.



3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

3.1. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

L'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact comporte une analyse des impacts cumulés mais ne contient pas de résumé non technique, elle est donc incomplète au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. **L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec un résumé non technique de l'étude d'impact.**

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- la pollution des sols et des bâtiments ;
- la pollution des eaux ;
- le bruit ;
- la pollution de l'air ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'insertion urbaine, le paysage et le patrimoine ;
- les déplacements et le trafic routier.

3.2. Analyse par thématique environnementale (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

La pollution des sols et des bâtiments

Le site du projet est référencé dans la base de données BASIAS³ en raison de la présence du garage actuel, et d'un ancien garage et station essence ayant existé place Colin.

D'après l'étude d'impact le site présente des pollutions aux BTEX⁴, HCT⁵, HAP⁶, COHV⁷ et métaux lourds en divers endroits ayant accueilli des installations polluantes. Les sols émettent des gaz contenant des COHV, BTEX et vapeurs d'hydrocarbures. La nappe phréatique, située 4 m sous le niveau du sol, est polluée par des HCT, COHV, métaux lourds et du benzène.

La présence d'amiante dans les bâtiments existants a été établie et présente un risque qui nécessitera de faire intervenir des entreprises habilitées à intervenir dans ce contexte pour la démolition de ces bâtiments.

Une partie des terres polluées sera excavée dans le cadre des terrassements nécessaires à la construction des bâtiments. Le plan de gestion prévoit également l'évacuation de 725 m³ de terres polluées supplémentaires sous l'îlot 5.

L'étude d'impact devra préciser la filière de traitement prévue pour les terres excavées. L'ensemble des sols pollués qui n'ont pas été excavés seront recouverts par du béton, de l'enrobé, ou une couche de 30 cm de terres végétales isolées du sol pollué par un géotextile et un grillage avertisseur.

Les plantations destinées à la consommation (arbres fruitiers, potagers) seront interdites. Cette dernière mesure nécessite une vigilance particulière si des jardins privatifs sont prévus pour des logements en rez-de-chaussée.

Le risque pour les futurs usagers du site est l'inhalation de polluants sous forme gazeuse. Ainsi, un plan de gestion a été réalisé en octobre 2018 par un bureau d'étude certifié. Ce plan de gestion ne fait pas partie du dossier transmis à l'Autorité environnementale pour avis, seule une note technique accompagnant l'attestation des mesures de gestion de la pollution est présentée.

Les mesures de gestion sont listées synthétiquement dans l'étude d'impact. Une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive a été réalisée mais aucune donnée quantitative n'est présentée.

L'Ae rappelle que d'après le guide méthodologique de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017 « *il n'est pas recommandé de s'engager dans une réhabilitation ou d'élaborer un plan de gestion alors que l'état des milieux au droit des bâtiments n'est que partiellement connu, notamment lorsque l'emprise au sol des bâtiments est importante* », comme c'est le cas ici.

3 Base de données nationale qui recense les anciens sites industriels et de service (sites abandonnés ou non).

4 Benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes.

5 Hydrocarbures totaux.

6 Hydrocarbures aromatiques polycycliques.

7 Composées organiques halogénées volatils.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) après démolition des bâtiments existants pour vérifier les valeurs prédictives en se basant sur des mesures in-situ, et de réaliser une analyse des risques résiduels à la fin des travaux de construction pour conclure sur l'acceptabilité des risques sanitaires, en se basant également sur des mesures in-situ.

L'Autorité environnementale recommande au maire, en application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme⁸, de ne pas délivrer le permis de construire tant que la compatibilité de l'état des sol avec l'usage ultérieur n'aura pas été démontrée sur la base de l'EQRS.

La pollution des eaux

Les eaux pluviales seront stockées sur le site et infiltrées dans des bassins d'infiltration. À partir d'une pluie de période de retour trentennale, les eaux de pluies seront rejetées dans la Vesle. Certaines toitures étant végétalisées, les eaux pluviales y seront retenues. L'étude d'impact ne permet pas d'établir que la solution retenue pour la gestion des eaux pluviales est celle de moindre impact au vu de la pollution des sols et du risque de pollution de la nappe, et alors que la proximité de la Vesle suggérerait un rejet direct.

Les eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement communal qui est connecté à une station d'épuration disposant d'une réserve de capacité suffisante pour traiter les eaux usées produites par le projet. La station reçoit actuellement 250 000 EH pour une capacité maximale de 470 000 EH.

Le site du projet est concerné par le risque de remontée de nappe. L'étude d'impact considère que le sous-sol se situera en dessous de la cote des plus hautes eaux. Des dispositifs d'étanchéité sont prévus, ainsi qu'une étude des débits d'exhaure pour évaluer le dispositif de rabattement de nappe à employer. Le volet « eau » de l'étude d'impact ne devra pas omettre le traitement et l'évacuation des eaux d'exhaure pendant les travaux et en cours d'exploitation.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec les solutions retenues pour la gestion des eaux d'exhaure.

Le bruit

Le site du projet est touché par des nuisances issues de plusieurs infrastructures de transport. Les infrastructures bruyantes font l'objet d'un classement par arrêté préfectoral qui attribue pour chaque tronçon une catégorie (de 1 à 5, 1 étant la plus bruyante), et chaque catégorie est associée à une largeur de secteurs affectés par le bruit dans lesquels l'isolation acoustique des bâtiments est réglementée.

⁸ Article R.111-2 du code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations.* ».

Le projet est concerné par les secteurs affectés par le bruit de l'autoroute A344 (catégorie 1, la zone affectée par le bruit s'étend 300 m de part et d'autre de l'infrastructure), de la rue colonel Fabien (catégorie 2 au sud, 3 au nord, respectivement 250 m et 100 m) et du boulevard Maurice Noirot (catégorie 2, 250 m). Le boulevard Louis Roederer (catégorie 3, 100 m) et la ligne SNCF d'Épernay à Reims n°74.000 (catégorie 3, 100 m) peuvent aussi avoir des incidences sur le niveau sonore dans l'emprise du projet bien qu'elle ne soit pas concernée par les secteurs affectés par le bruit de ces infrastructures au sens de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.

La circulation et le fonctionnement des engins en phase chantier provoqueront également des nuisances sonores pour les riverains. L'augmentation du trafic due au projet contribuera à augmenter localement les nuisances sonores.

Néanmoins, la proximité de l'arrêt du tramway limite le trafic et les nuisances générées par le projet en permettant aux habitants de se déplacer en transport en commun.

L'étude d'impact présente les objectifs d'isolation des façades du bâtiment de la résidence étudiante, qui est le plus proche de l'autoroute donc à première vue le plus exposé au bruit, et détaille les solutions techniques prévues pour y répondre. Il est indiqué que les analyses et calculs pour les autres îlots seront joints à l'étude d'impact. Ces éléments ne figurent pas dans le dossier transmis à l'Autorité environnementale pour avis. L'étude d'impact fait référence à une notice acoustique réalisée par le bureau d'étude VENATHEC en juillet 2018, celle-ci aurait pu être utilement jointe à l'étude d'impact. L'étude d'impact n'indique pas les niveaux de bruit attendus à l'intérieur des logements.

L'Autorité environnementale rappelle que l'Organisation mondiale de la santé recommande de limiter le bruit de fond à l'intérieur des logements à 35 dBA⁹ le jour et 30 dBA la nuit.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le descriptif des mesures de réduction de bruit et de détailler les niveaux de bruits attendus dans les logements après mise en œuvre des mesures de réduction.

L'étude d'impact mentionne un projet de modification de l'échangeur 23 sur l'A344 qui se raccorderait à la rue du moulin brûlé et serait donc à première vue susceptible d'augmenter significativement le trafic dans cette rue. Il y a lieu d'en tenir compte pour le dimensionnement de l'isolation, en particulier pour les îlots 5 et 6.

La MRAe rappelle que dans son avis du 29 mars 2017 sur la révision du PLU de Reims, elle relevait que la requalification en boulevard urbain de l'autoroute A344 pourrait participer à la réduction des nuisances sonores et recommandait d'envisager des mesures ERC¹⁰ pour réduire l'exposition de la population au bruit.

La pollution de l'air

Le site du projet est exposé à des dépassements des seuils réglementaires de qualité de l'air. L'étude d'impact indique que la position des prises d'air sera pensée pour optimiser la qualité de l'air, les peintures et revêtements émettant peu de COV¹¹ seront privilégiés, et des essences améliorant la qualité de l'air seront privilégiées pour les plantations prévues.

9 Décibels A

10 Évitement, réduction, compensation

11 Composés organiques volatils

L'étude aurait pu tenir compte des préconisations des guides abordant les questions d'urbanisation et de pollution atmosphérique en prévoyant l'installation de VMC¹² double flux avec filtres dans les bâtiments à usage d'habitation.

L'Ae attire l'attention du porteur de projet sur l'importance des mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des personnes aux polluants atmosphériques.

L'Ae recommande d'étudier et le cas échéant de modifier l'agencement des espaces intérieurs (localisation des pièces de vie, lieux de passage...) pour réduire l'exposition aux bruits extérieurs et aux pollutions provenant de l'air extérieur.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le chauffage fonctionnera avec une chaudière collective au gaz qui devra respecter les dispositions réglementaires. Le projet produira 131 000 tCO₂e¹³ sur les 50 premières années, dont 43 000 tCO₂e pour la phase de construction, 37 000 tCO₂e pour la consommation d'énergie des bâtiments et 52 000 tCO₂e pour les déplacements en provenance ou à destination du projet. L'étude d'impact aurait pu évaluer la possibilité d'utiliser des énergies renouvelables ou moins polluantes (solaire thermique, photovoltaïque, pompes à chaleur, chauffage urbain, récupération de la chaleur des eaux usées...) ou d'être plus ambitieux sur la performance énergétique des bâtiments (bâtiments passifs ou à énergie positive).

Le dossier ne précise pas comment les installations et leur mode de construction ont été choisis pour limiter les émissions de GES et participeront au respect de l'objectif national de leur division par 4 à l'horizon 2050.

L'Ae recommande de préciser les raisons du recours au gaz naturel et de justifier les modalités d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre.

L'insertion urbaine, le paysage et le patrimoine

Le projet est situé à moins de 500 m du Manège, une salle de spectacle composée de 2 bâtiments classés monument historique. L'étude d'impact ne précise pas si le projet présente des co-visibilités avec ce monument.

De par la hauteur des bâtiments (jusqu'à R+8), le bâtiment aura un impact paysager pour les riverains depuis les logements et les voies attenantes. L'Autorité environnementale note l'effort d'insertion du projet dans le tissu urbain existant par sa forte composante végétale, par les mesures d'évitement retenues (préservation des abords de la Vesle, de la ripisylve entre Vesle et chemin de halage) et par des mesures de réduction (géométrie et teinte des bâtiments).

Un diagnostic archéologique réalisé en 2010 a mis en évidence la présence de vestiges archéologiques sur le site du projet. L'étude d'impact identifie un risque d'endommager des vestiges archéologiques lors des travaux au droit de l'îlot 4 et précise que la partie sud des îlots 2 et 3 n'a pas encore fait l'objet de sondages.

Le projet est situé dans une zone de présomption de prescription archéologique, il est susceptible de faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive définies par arrêté préfectoral.

12 Ventilation mécanique contrôlée

13 Équivalent CO₂ en tonnes : « Quantité émise de CO₂ qui provoquerait le même forçage radiatif intégré, pour un horizon temporel donné, qu'une quantité émise d'un seul ou plusieurs gaz à effet de serre. » (GIEC)

Les déplacements et le trafic routier

Le projet aura un impact significatif sur le volume de trafic routier au niveau des 2 carrefours auxquels il sera raccordé. Ces 2 carrefours sont équipés de feux tricolores. Aux heures de pointe des jours ouvrés, le trafic y augmente d'environ 15 à 20 %. À l'heure de pointe du samedi, le trafic augmente de 30 %. L'étude sur les déplacements jointe au dossier montre que l'impact sur le niveau de saturation des rues qui desservent le site n'est pas significatif. Le trafic généré par le projet est estimé à 1 700 véhicules par jour.

METZ, le 29 janvier 2019

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



Alby SCHMITT