

## Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

### Création d'une zone d'aménagement concerté

### Communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard département de la Marne

#### 1. Préambule

La chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay (CCIRE) envisage la création d'un parc d'activités à vocation artisanale, industrielle et logistique sur les territoires des communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard.

Dans ce but, la CCIRE a souhaité la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) prévue par l'article L.311-1 du code de l'urbanisme. La création de la ZAC, sur la base du dossier approuvé par la CCIRE le 5 février 2014, est de la compétence du préfet de la Marne. Ce projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il doit être joint au dossier d'enquête publique en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Le présent avis ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet peut être soumis. Le préfet de la Marne ainsi que le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

#### 2. Présentation du projet et du contexte

Le projet de la chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay consiste à aménager un parc d'activités sur un site de 145 hectares à l'est de Reims, en continuité avec la ZAC de la Croix Blandin, sur les communes de Cernay-lès-Reims et Saint-Léonard.

Le projet prévoit un aménagement du site en trois phases, permettant à la CCIRE de commercialiser un premier lot de 56 hectares d'ici à 2020, puis deux lots de 28 et 38 ha, respectivement à l'horizon 2025 et 2030.

L'aménagement consiste à créer les équipements et infrastructures nécessaires à l'ensemble de la zone : parcelles, voiries, équipements de gestion des eaux, aménagements paysagers. Des parcelles de différentes tailles seront aménagées pour accueillir les différents types d'activités : petites et moyennes parcelles (1 500 à 6 000 m<sup>2</sup>) pour les activités artisanales et industrielles et grandes parcelles (plus d'un hectare) pour les activités logistiques.

La création de la ZAC a principalement pour but de définir le périmètre et les principes généraux d'aménagement de la zone. Ultérieurement, un dossier de réalisation sera constitué, dans le cadre duquel l'étude d'impact pourra être complétée, pour définir plus précisément le programme d'aménagement.

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

#### *Analyse de l'état initial de l'environnement*

L'étude analyse en détails l'état initial des différentes composantes de l'environnement. L'aire d'étude n'est pas formellement présentée, mais apparaît suffisamment étendue pour identifier les enjeux du projet. Dans l'ensemble, ces enjeux sont assez faibles. Ils concernent principalement :

- l'eau : la nappe de la craie est présente dans le sous-sol du site, entre 10 et 50 mètres de profondeur. La perméabilité du sol, importante par endroits, la rend vulnérable aux pollutions ;
- le paysage : le projet se situe à l'interface entre un paysage de large plaine agricole et le paysage urbain de Reims, à proximité des voies de circulation. La topographie du secteur le rend particulièrement visible de loin et la proximité d'éléments bien identifiables du patrimoine naturel (Mont de Berru, vallée de la Vesle) et culturel (cathédrale de Reims, palais du Tau) nécessitent une prise en compte des éventuelles covisibilités.
- l'activité agricole : elle est importante sur le site, essentiellement représentée par les grandes cultures (céréales, oléoprotéagineux) ;
- la circulation : le site est bien desservi par les infrastructures de transport : la RD944, l'autoroute A34, la voie ferrée Reims – Châlons-en-Champagne et le canal de l'Aisne à la Marne passent à proximité. Néanmoins, l'étude montre que les axes routiers, en particulier la RD944 qui longe le site du projet, sont saturés aux heures de pointe. Plusieurs points de blocage sont identifiés, dont certains sont jugés dangereux. En outre, cette route génère un bruit important dans la partie sud de la future ZAC.

La faune et la flore ont fait l'objet d'inventaires sur le terrain. Le site abrite principalement des terrains cultivés, caractérisés par une végétation banale et peu variée. Seuls quelques talus et une parcelle en friche à l'ouest du site présentent une diversité d'espèces intéressante, mais ne comportent aucun habitat naturel rare ou remarquable. Une seule plante très rare, inscrite sur la liste rouge des espèces menacées en Champagne-Ardenne, le Pavot hybride, a été recensée.

L'étude relève la présence de plusieurs espèces animales remarquables, notamment d'oiseaux (Bruant proyer, Cochevis huppé, Perdrix grise) et de chauve-souris (Pipistrelle de Nathusius et Murin à oreilles échancrées). Elle note toutefois que, si certaines de ces espèces présentent un caractère patrimonial, aucune n'est réellement dépendante du site du projet pour l'accomplissement de son cycle biologique : l'enjeu que représente la faune est donc jugé faible.

Les continuités écologiques du secteur sont également étudiées dans l'étude d'impact. Les principaux réservoirs de biodiversité des environs sont le site du Mont de Berru, au nord-est du projet, et la vallée de la Vesle au sud. Cette dernière abrite le site d'importance communautaire « Marais de la Vesle en amont de Reims », à environ 900 mètres du projet. Entre ces deux espaces, la future zone d'activités renferme peu de corridors biologiques fonctionnels : seules les quelques bandes enherbées bordant les cultures peuvent servir de support aux déplacements de la petite faune.

Les différentes thématiques sont étudiées de façon proportionnée aux enjeux et à l'importance du projet. Un tableau présente une synthèse des éléments observés, mais il ne conclut pas clairement sur les enjeux qui en découlent et leur hiérarchisation. Une synthèse cartographique est également proposée, mais elle présente peu de détails : des cartes thématiques plus détaillées auraient été utiles, notamment en ce qui concerne la flore et la faune.

#### *Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation*

L'étude fait une analyse proportionnée des effets du projet sur l'environnement, compte tenu des incertitudes qui subsistent à ce stade sur la nature précise des activités qui s'implanteront sur la zone. Les principaux éléments sont présentés ci-dessous.

Pour chaque impact identifié, des mesures d'évitement ou de réduction (indistinctement dénommées « mesures compensatoires »<sup>1</sup>) sont proposées. Ces mesures prennent, pour la plupart, la forme de suggestions ou de recommandations rédigées par le bureau d'étude, auteur de l'étude d'impact, à

1 Les mesures d'évitement ou de réduction des impacts sont destinées à supprimer ou à atténuer les incidences négatives du projet sur l'environnement. Les mesures compensatoires visent à apporter une contrepartie aux impacts du projet, par exemple en améliorant la qualité d'un espace non touché par le projet.

Des équipements de collecte, d'assainissement et d'infiltration des eaux ont pour objectif de supprimer ces effets au niveau des voiries. La gestion des eaux de ruissellement au niveau des parcelles sera à la charge des futurs acquéreurs.

Pour l'alimentation en eau potable et l'évacuation des eaux usées, la ZAC sera raccordée aux réseaux publics de Reims Métropole. Les besoins futurs ne peuvent pas être évalués précisément, dans la mesure où les activités qui s'implanteront sur la zone ne sont pas connues, mais la capacité actuelle de ces réseaux semble suffisante pour faire face à tous les scénarios.

### **Impacts sur les transports et la mobilité**

L'étude estime l'augmentation du trafic liée au projet à environ 1 580 véhicules par heure pendant l'heure de pointe du matin et 3 480 véhicules / heure pendant celle du soir. En l'absence de chiffres comparables relatifs à la situation actuelle et à son évolution prévisible à l'horizon 2030, il est difficile d'appréhender l'ampleur de cette augmentation, que l'étude qualifie de « *considérable* ».

Au regard de la situation actuelle déjà difficile, l'étude prévoit une saturation du giratoire Farman et des échangeurs permettant l'accès à l'A34. En outre, cette hausse du trafic induira une augmentation non négligeable des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'étude met en avant les effets positifs présumés du projet : reliées à la RD944 au sud, à la RD364 à l'est et à la ZAC de la Croix Blandin à l'ouest, les voiries traversant la ZAC offriront un itinéraire alternatif permettant de soulager les points de blocage actuels. Elle évoque également la desserte du site par les transports en commun : la mise en place d'une ligne de bus est prévue et la création d'une halte sur la ligne ferroviaire voisine serait envisageable.

Néanmoins, ces éléments apparaissent trop spéculatifs pour apporter une réponse concrète à la question de la congestion routière des environs.

### **Impact sur le paysage**

L'organisation de la future ZAC tient compte de la topographie et de la situation particulière du site en entrée de ville : les activités logistiques, qui nécessitent les bâtiments les plus imposants, seront implantées à proximité de la RD944, dans la partie la plus basse du site, tandis que les abords de la zone agricole seront réservés aux bâtiments de taille plus modeste.

En outre, la création d'une ZAC permet d'imposer un certain nombre de prescriptions aux futurs acquéreurs des parcelles, sous forme d'un cahier de prescriptions architecturales et paysagères, afin de favoriser la cohérence et la bonne intégration du site dans son contexte urbain et paysager. Afin de permettre au public d'apprécier l'efficacité de cette mesure, il aurait été intéressant que ce cahier de prescriptions soit joint au dossier. Il serait souhaitable que le dossier soit complété dans ce sens lors de la phase de réalisation de la ZAC.

### *Effets cumulés avec d'autres projets connus*

L'étude comprend une évaluation du cumul des effets du projet avec ceux d'autres projets connus dans le secteur. Les projets pris en compte dans cette analyse sont l'extension du parc d'activité de Witry-Caurel, à environ 10 km au nord est du site, et la création des parcs d'activité « Sohettes » et « Val-des-Bois », à environ 15 km. Ces projets, également portés par la CCIRE, sont comparables au projet de ZAC et auront des effets similaires, en particulier la consommation d'espace (l'ensemble des trois projets entraînera la disparition de 369 ha de terres agricoles).

Bien que les trois projets soient situés à proximité de l'autoroute A34, l'étude indique que la distance qui les sépare est suffisamment importante pour éviter un cumul de leurs effets sur la saturation des axes de circulation. Toutefois, aucun argument n'est présenté à l'appui de cette affirmation.

### *Compatibilité du projet avec les documents de planification*

L'étude présente les principaux objectifs des différents documents de planification applicables sur le territoire : PCAER, SDAGE « Seine-Normandie », SAGE « Aisne – Vesle – Suipe », SCoT de la région rémoise, documents d'urbanisme des communes concernées<sup>2</sup>, etc.

La prise en compte de ces documents par le projet est affirmée, sans être toujours démontrée.

<sup>2</sup> Respectivement : plan climat-air-énergie régional, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, schéma d'aménagement et de gestion des eaux, schéma de cohérence territoriale.

l'attention du maître d'ouvrage du projet. Il aurait été préférable que ce dernier s'approprie l'étude d'impact et y prenne des engagements clairs quant aux mesures qui seront effectivement mises en œuvre. En l'absence de ces précisions, un doute subsiste sur l'ampleur des impacts réels du projet.

Les modalités du suivi des mesures proposées et de leur efficacité, notamment celles relatives au milieu naturel, sont également absentes de l'étude. Un tel dispositif de suivi, tant pendant les phases de chantier qu'en période de fonctionnement de la zone, est indispensable pour garantir l'absence d'effet négatif du projet imprévu ou supérieur aux prévisions de l'étude d'impact.

### **Impacts de la phase chantier**

Comme pour tout projet de ce type, les travaux d'aménagement et de construction pourront engendrer des risques de pollution et de nuisances. Ces effets sont, par nature, limités dans le temps. Pour les limiter, des précautions adaptées seront imposées contractuellement aux entreprises de travaux.

Il est à noter qu'une habitation est présente à proximité du site, à l'est. Proche de la RD944, celle-ci est déjà exposée à un bruit important. Il conviendrait néanmoins de réaliser une véritable étude acoustique avant le démarrage des travaux pour assurer le respect des limites réglementaires en matière d'émissions sonores aux abords des zones habitées.

### **Impact sur l'activité agricole**

Le projet provoquera la disparition de 145 ha de surface agricole d'ici à 2030. L'étude relativise cette superficie, en indiquant que le projet ne représente que 3 % de la surface agricole utile de la commune de Cernay-lès-Reims et 0,026 % de celle du département de la Marne.

Quatre exploitations seront particulièrement affectées par le projet. Pour deux d'entre elles, l'agriculteur a vendu ses terres à la CCIRE et cessé son activité. Pour les deux autres, dont la viabilité serait remise en cause par le projet, le maître d'ouvrage indique être à la recherche de modalités de compensation, mais celles-ci ne semblent pas être précisément arrêtées à ce stade.

### **Impacts sur le milieu naturel**

Les principaux effets attendus sur les habitats naturels, la faune et la flore sont :

- la destruction partielle et l'enclavement des friches situées à l'ouest du site ;
- la destruction d'individus et le dérangement des oiseaux qui fréquentent le site ;
- la destruction de la station de Pavot hybride.

Pour réduire l'impact de la dégradation des habitats naturels, le projet prévoit la création de zones de friche sur la bordure nord du site, à l'interface avec les milieux agricoles, ainsi que le long du talweg central, afin de former une « coulée verte ». Ces zones auront une superficie équivalente aux friches actuellement existantes et pourront permettre le maintien sur le site des espèces qui les fréquentent, en particulier les oiseaux comme le Cochevis huppé, l'Ædicnème criard et le Tarier pâle. Elle feront l'objet d'une gestion spécifique destinée à les maintenir dans un état favorable à ces espèces. Cette mesure est bien décrite dans le dossier, mais on peut regretter que le maître d'ouvrage ne prévoit pas de mesure spécifique de suivi pour s'assurer de son efficacité.

L'étude indique que la destruction de l'unique pied de Pavot hybride est inévitable. Une mesure de sauvegarde est envisagée, consistant à prélever de la terre aux abords de la station observée (contenant probablement des graines de l'espèce) pour la réimplanter en dehors de l'emprise des travaux. Cette mesure est de nature à permettre le maintien de l'espèce sur le site, voire à favoriser son développement ; sa réussite reste néanmoins très incertaine.

Le dossier intègre une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000. Celle-ci conclut à l'absence d'incidence notable, dans la mesure où il ne semble pas exister de lien écologique entre le site du projet et les sites Natura 2000 les plus proches. Pour parfaire cette démonstration et répondre aux exigences réglementaires, une présentation plus détaillée des sites étudiés, notamment des habitats et espèces qui ont motivé leur désignation, aurait été utile.

### **Impacts sur l'eau**

Le projet engendrera l'imperméabilisation de surfaces importantes. Le ruissellement des eaux de pluie entraînera les polluants déposés sur ces surfaces et pourra, en cas d'épisode pluvieux important, provoquer l'écoulement de grandes quantités d'eau.

## Résumé non technique

L'étude d'impact comprend un résumé non technique, conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Celui-ci est présenté sous la forme d'un document autonome, facilement lisible, qui présente les différentes thématiques abordées dans l'étude.

### 4. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le rapport de présentation joint au dossier justifie l'utilité du projet au regard des surfaces disponibles dans les nombreuses zones d'activités de la périphérie de Reims, qui ne représenteraient qu'une réserve d'environ trois années de commercialisation. On note que cette analyse ne tient compte que des zones d'activités situées sur le territoire de Reims Métropole ; les projets « Sohettes / Val-des-Bois » et « Witry-Caurel », développés par la CCIRE sur la communauté de communes de la Plaine de Bourgogne, représentent à eux seuls 185 hectares, soit environ 7 années de commercialisation au rythme actuel.

L'analyse de l'opportunité du projet et le choix de son implantation ne semblent tenir compte que des zones d'activités périurbaines ; le potentiel de reconversion de friches existantes au sein du tissu urbain n'est pas étudié. Le dossier montre la compatibilité du projet avec les documents de planification, en particulier le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région rémoise, mais ne cherche pas à démontrer l'absence d'une solution plus favorable à l'environnement en termes de localisation du projet.

L'étude d'impact présente trois scénarios d'aménagement de la zone, différant par l'organisation du parcellaire et des voiries. Une comparaison est établie entre ces variantes sur la base de critères exclusivement fonctionnels.

Ainsi, les critères environnementaux ne semblent pas avoir joué un rôle significatif dans la définition des principales caractéristiques du projet telles que sa localisation, sa superficie ou la densité des aménagements proposés.

Néanmoins, le site retenu pour implanter la ZAC n'a pas révélé d'enjeu environnemental majeur. Les mesures proposées pour réduire ou compenser les effets négatifs du projet apparaissent pertinentes et adaptées, sous réserve de leur mise en œuvre effective. Le projet présenté prend en compte de manière satisfaisante les enjeux liés à l'eau, au milieu naturel et au paysage. Seule la question des déplacements semble insuffisamment prise en compte, le projet s'inscrivant dans un secteur où les conditions de circulation sont difficiles.

### 5. Conclusion


L'étude d'impact analyse de façon adaptée les impacts du projet sur les différentes composantes de l'environnement.

Globalement, la prise en compte de l'environnement par le projet, notamment au travers des mesures de réduction et de compensation des impacts proposées, apparaît satisfaisante. Cependant, la séquence « éviter – réduire – compenser » n'a pas été pleinement mise en œuvre par le maître d'ouvrage, dans la mesure où toutes les solutions alternatives, notamment en matière de localisation du projet, n'ont pas été étudiées sur la base de critères environnementaux.

Il conviendrait que les mesures destinées à atténuer les effets du projet sur les déplacements soient précisées et complétées par une réflexion approfondie sur les possibilités de compensation de l'impact du projet, afin de ne pas aggraver la situation actuelle, déjà difficile, en matière de circulation.

Pour la bonne information du public, l'autorité environnementale recommande que le dossier soit également complété, au plus tard à l'occasion de procédure de réalisation de la ZAC, d'éléments permettant de garantir la mise en œuvre effective des mesures de réduction ou de compensation des impacts proposées, notamment les mesures prenant la forme de prescriptions imposées aux futurs acquéreurs des parcelles.

Le préfet,

Pour le Préfet  
et par délégation  
l'adjoint au secrétaire général  
pour les affaires régionales  
  
François SCHRICKE

