

2. RESUME NON TECHNIQUE

2.1 PREAMBULE

AMENAGEMENT & TERRITOIRES, structure de l'entité KAUFMAN & BROAD, porte le projet d'aménagement du site des anciens Magasins Généraux implantée au cœur de la friche industrielle du secteur « Port Colbert » à Reims (51). Cette opération participe à l'objectif de transformation urbaine du secteur « Port Colbert » inscrit dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Port Colbert du PLU de la Ville de Reims.

Soumis depuis plusieurs années à une politique d'acquisition foncière de la collectivité et à la mutation des sites industriels, de vastes emprises du secteur du Port Colbert sont aujourd'hui inoccupées. L'objectif de la Ville de Reims est de reconvertir progressivement ce secteur en mutation en faisant émerger un quartier dédié aux innovations pour renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération rémoise.

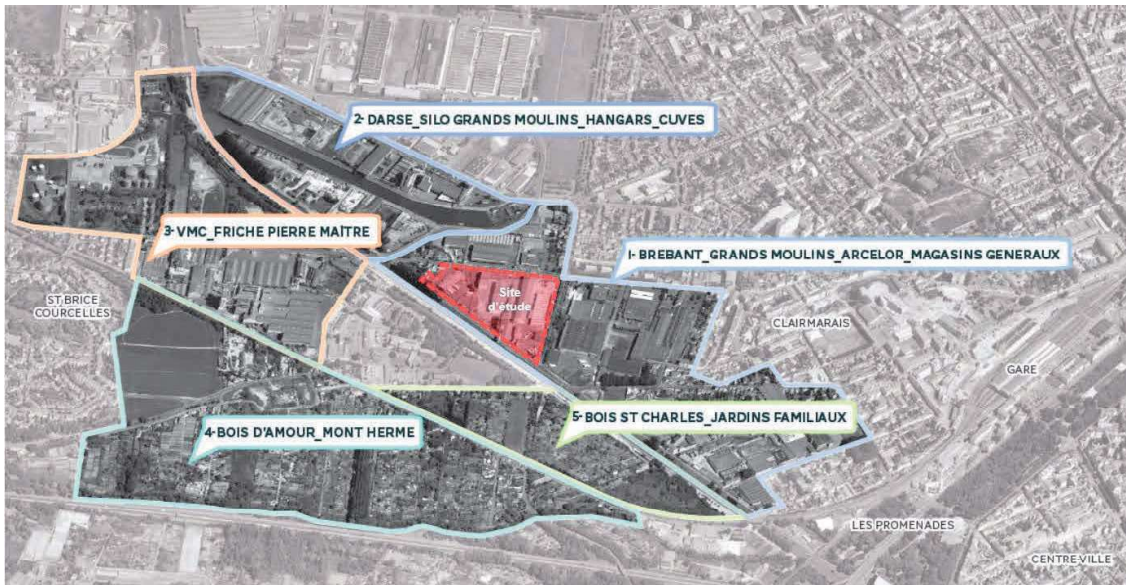


Figure 5 : Localisation du projet au sein du secteur « Port Colbert » (fond de plan : CU Grand Reims)

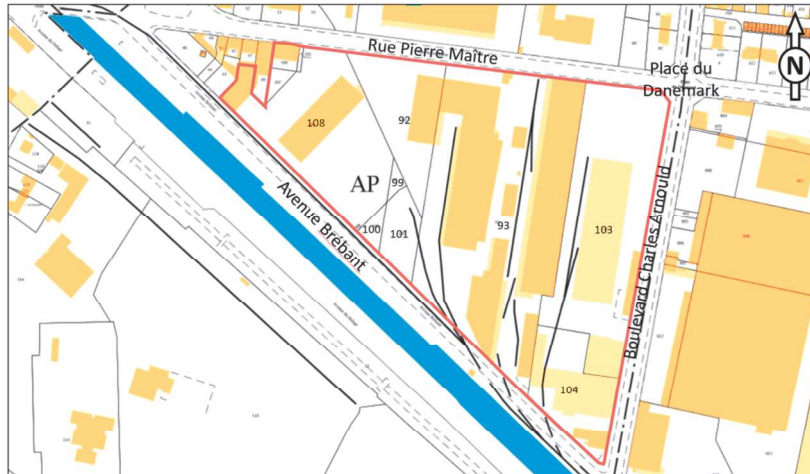


Figure 6 : Plan cadastral du site (fond de plan : cadastre.gouv.fr)

L'opération immobilière des Magasins Généraux, qui totalise une surface de plancher d'environ 82 000 m² sur une assiette foncière d'environ 5,3 ha s'inscrit dans l'unité fonctionnelle du secteur Port Colbert d'une emprise de 200 hectares. Au regard de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet global du secteur Port Colbert à prendre en compte est concerné par **la rubrique n°39, il est ainsi soumis à évaluation environnementale systématique.**

Conformément aux échanges préalables avec la DREAL, la présente étude d'impact décline tous les éléments d'analyse prévus par le code de l'environnement à deux échelles :

- Une échelle globale du Port Colbert. L'analyse à cette échelle porte sur les données de programmation disponibles et transmises par le Grand Reims,
- Une échelle plus fine de l'opération des Magasins Généraux. L'analyse porte sur les données et études conduites par AMENAGEMENT & TERRITOIRES nécessaires au dossier de demande de permis d'aménager.
-

L'étude d'impact doit être proportionnée aux enjeux spécifiques du territoire impacté par le projet et aux effets de sa mise en œuvre. Les enjeux environnementaux doivent donc être préalablement hiérarchisés, et une attention particulière doit être apportée aux enjeux identifiés comme majeurs pour ce projet et ce territoire.

L'étude d'impact représente donc à la fois :

- **Un instrument de protection de l'environnement ;**
- **Un outil d'information pour les institutions et le public, donc un outil de communication;**
- **Un outil d'aide à la décision.**

Les zones d'étude retenues pour la représentation graphique des principaux éléments de diagnostic sont présentées sur la figure suivante et correspondent :

- **Pour la zone d'étude rapprochée :** à l'emprise de l'opération des Magasins Généraux et ses abords, soit une superficie d'environ 6 hectares,
- **Pour la zone d'étude éloignée :** à une emprise d'environ 1 km autour du projet, à élargir à souhait.

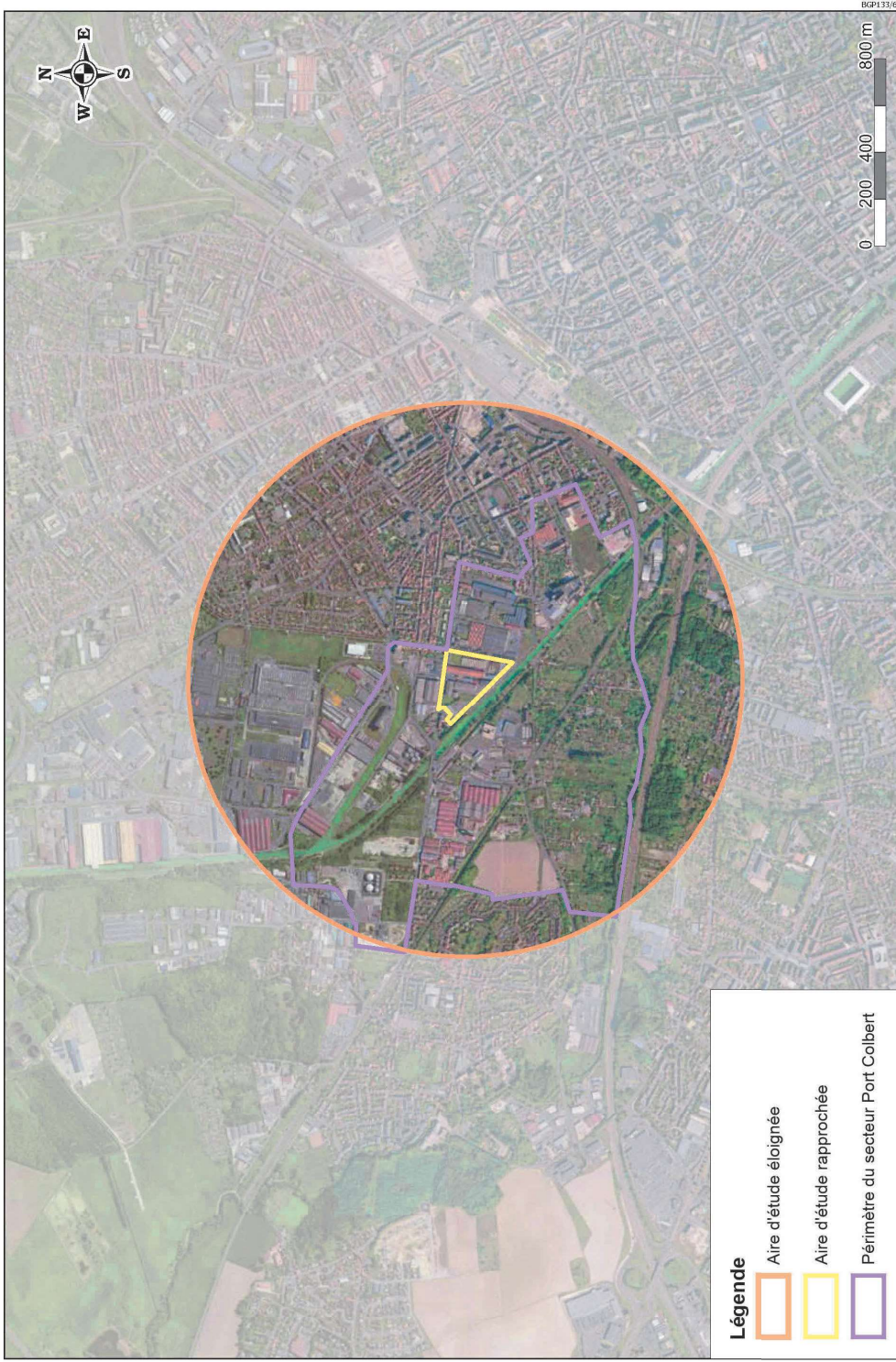


Figure 7 : Aires d'étude considérées

2.2 L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.2.1 Milieu physique

Thème	Situation	Enjeux
Climat	<p>La ville de Reims présente un climat de type tempéré océanique de transition : l'amplitude thermique est modérée, le volume des précipitations est à peu près homogène tout au long de l'année. Les vents dominants sont de secteur Ouest, apportant la pluie.</p> <p>En Grand Est les modélisations de changement climatique prévoient une élévation des températures comprise entre 2 et 5° d'ici la fin du siècle. Celle-ci sera accompagnée d'une hausse de la fréquence des vagues de chaleur et des canicules. Par ailleurs, le régime des pluies sera fortement modifié avec une hausse des épisodes de pluies intenses et des épisodes de sécheresse.</p>	Modérés
Topographie	<p>La topographie de la commune de Reims constitue une surface plutôt plane. Au droit du site d'étude, le terrain naturel est situé à une altitude comprise entre environ 76 et 78 m NGF avec une pente légère vers l'est du site.</p>	Faibles
Géologie et géotechnique	<p>La suite géologique au droit du projet est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à environ 3 m de profondeur, des remblais et limons crayeux, • Au-delà, des craies plastiques avec des passages marneux. <p>Selon les essais réalisés, les terrains du site présentent une bonne perméabilité.</p> <p>L'étude géotechnique de conception G2 AVP met en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En surface, jusqu'à environ 0.8 / 1.5 m de profondeur, des remblais de faible compacité ; • Entre 0.8 / 1.5 m et 2.5 / 9.0 m de profondeur, une formation crayeuse altérée aux caractéristiques mécaniques faibles à moyennes ; • Au-delà de 2.5 m / 9.0 m de profondeur environ, un substratum crayeux compact de forte compacité. 	Modérés

2.2.2 Milieu aquatique

Thème	Situation	Enjeux
Gestion de l'eau	La commune de Reims est soumise au SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2010-2015 (suite à l'annulation du SDAGE 2016-2021). Elle est également concernée par le SAGE Aisne Vesle Suipe. Ces plans visent en particulier une limitation des volumes et des vitesses de transfert des eaux pluviales urbaines.	Modérés
Eaux superficielles	<p>Le projet est localisé dans la vallée de La Vesle. Le canal de l'Aisne à la Marne, longe la limite sud-ouest du projet à une distance d'environ 15 m. Ce dernier présente des fuites localisées.</p> <p>En 2018, La Vesle à Chalon-sur-Vesle présentait un état écologique et un état physico-chimique médiocres.</p> <p>La commune de Reims n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi). En revanche, elle est comprise dans l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de La Vesle. L'emprise du projet est éloignée d'environ 120 m du lit majeur de la Vesle, il est en dehors de la zone inondable de cette dernière.</p>	Faibles
Eaux souterraines	<p>La première nappe rencontrée au droit du site est celle de la « Craie de Champagne nord », nappe d'eau à dominante sédimentaire. Au droit du site, l'écoulement de la nappe est globalement orienté vers le sud. Le niveau de la nappe varie avec la pluviométrie.</p> <p>Au regard de la nature des sols (bonne perméabilité) et du contexte hydrogéologique du terrain (nappe peu profonde), la nappe est vulnérable face à une éventuelle pollution au droit du site.</p> <p>La majorité de l'emprise du projet constitue une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe (cf. Figure 54, ci-après). Selon les résultats de l'étude NPHE, en période de crue, la nappe peut être rencontrée au minimum à une profondeur de 2,5 m au droit du site. Le risque de remontée de la nappe est plus probable sur la partie sud du site d'étude que la partie nord principalement dû à la topographie du terrain.</p> <p>L'état chimique de la nappe est médiocre et son état qualitatif est bon (état des lieux SDAGE 2013).</p> <p>Aucun captage n'a été identifié en aval hydrogéologique présumé du site dans un rayon de 1 km. Compte tenu de l'éloignement des captages, ils peuvent être considérés comme faiblement vulnérables face à une éventuelle pollution provenant du site.</p> <p>Le périmètre du projet n'est inclus dans aucun périmètre de protection de captage AEP.</p>	Forts

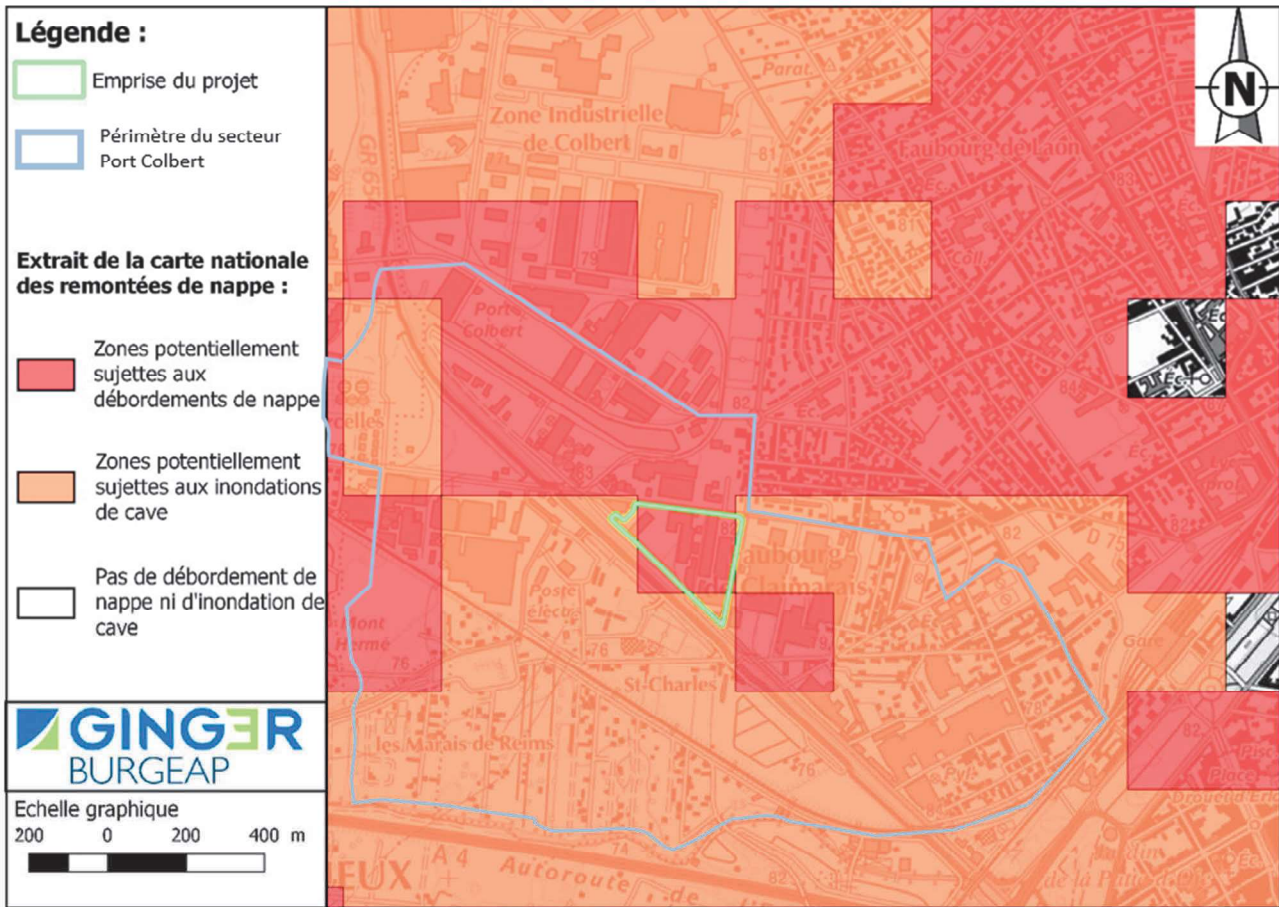


Figure 8 : Cartographie des zones sujettes aux remontées de nappe (Source : BRGM et annotations BURGEAP)

2.2.3 Risques et pollutions

Thème	Situation	Enjeux
Risques naturels	<p>La commune de Reims ne fait l'objet d'aucun Plan de Prévention au Risque Inondation.</p> <p>L'emprise du projet est:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en dehors de la zone inondable de La Vesle, • en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et à minima aux inondations de cave • en zone de risque d'effondrement lié à l'existence de cavités souterraines faible à nul, sur la pointe nord-est (reste de l'emprise sans risque, cf. Figure 56, ci-après), selon l'arrêté préfectoral approuvé le 16 mai 1991. valant Plan de Prévention des Risques Naturels. <p>Comme l'ensemble du territoire français, la commune de Reims est exposée au risque d'évènements climatiques exceptionnels (canicule, tempête, orage, grand froid)</p> <p>La commune de Reims est en zone de sismicité très faible (zone 1). Les bâtiments neufs n'ont pas de règle de construction particulière à suivre.</p>	Modérés

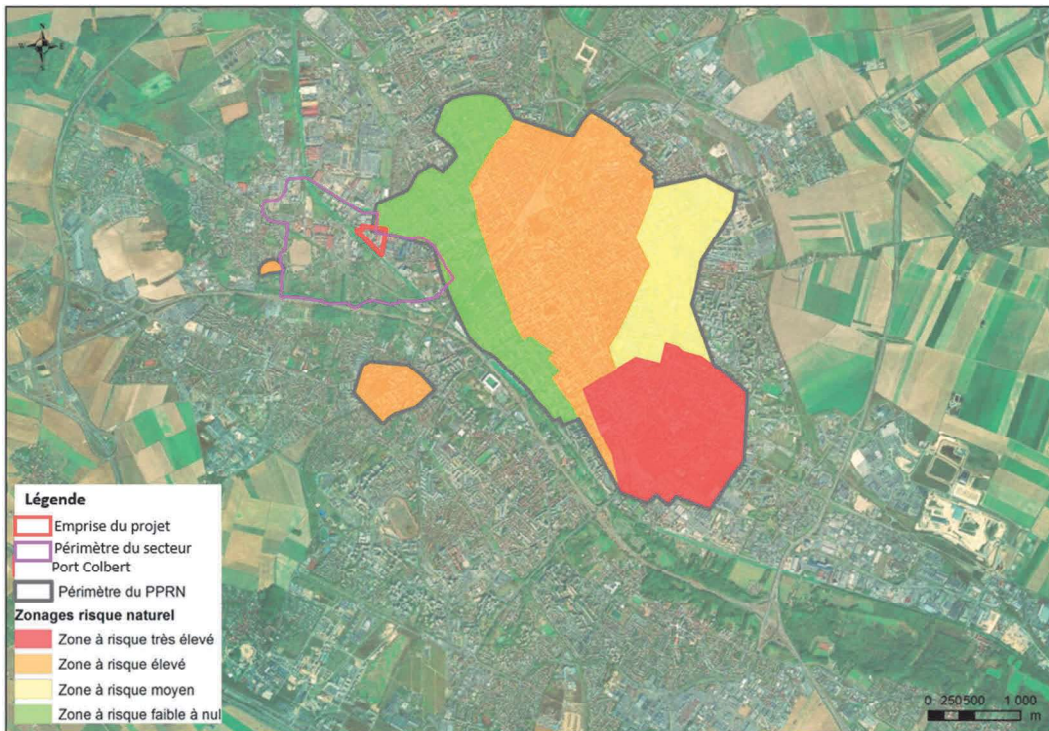


Figure 9 : Zonage des risques géotechniques liés à l'existence de cavités souterraines (Source : Géorisques)

Thème	Situation	Enjeux
Risques technologiques	<p>La commune de Reims n'est soumise à aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques.</p> <p>La ville de Reims présente 61 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont cinq établissements sont classés à risque. L'emprise du projet ne fait l'objet d'aucune ICPE. Parmi les ICPE à risque, le "silo à enjeux très importants" de Vivescia Reims, est implanté à environ 300 m à l'est du projet (cf. Figure 57, ci-après).</p> <p>La ville de Reims est exposée aux risques de Transports de Matières Dangereuses. L'emprise du projet est plus particulièrement exposée au risque TMD par voie routière. Toutefois, sur les tronçons qui traversent la ville, il n'est recensé aucun point dangereux présentant des risques majeurs de retournement de poids lourds. Concernant les risques TMD par voie d'eau, des matières dangereuses sont susceptibles d'être également déchargées à environ 1,4 km du projet.</p>	Modérés

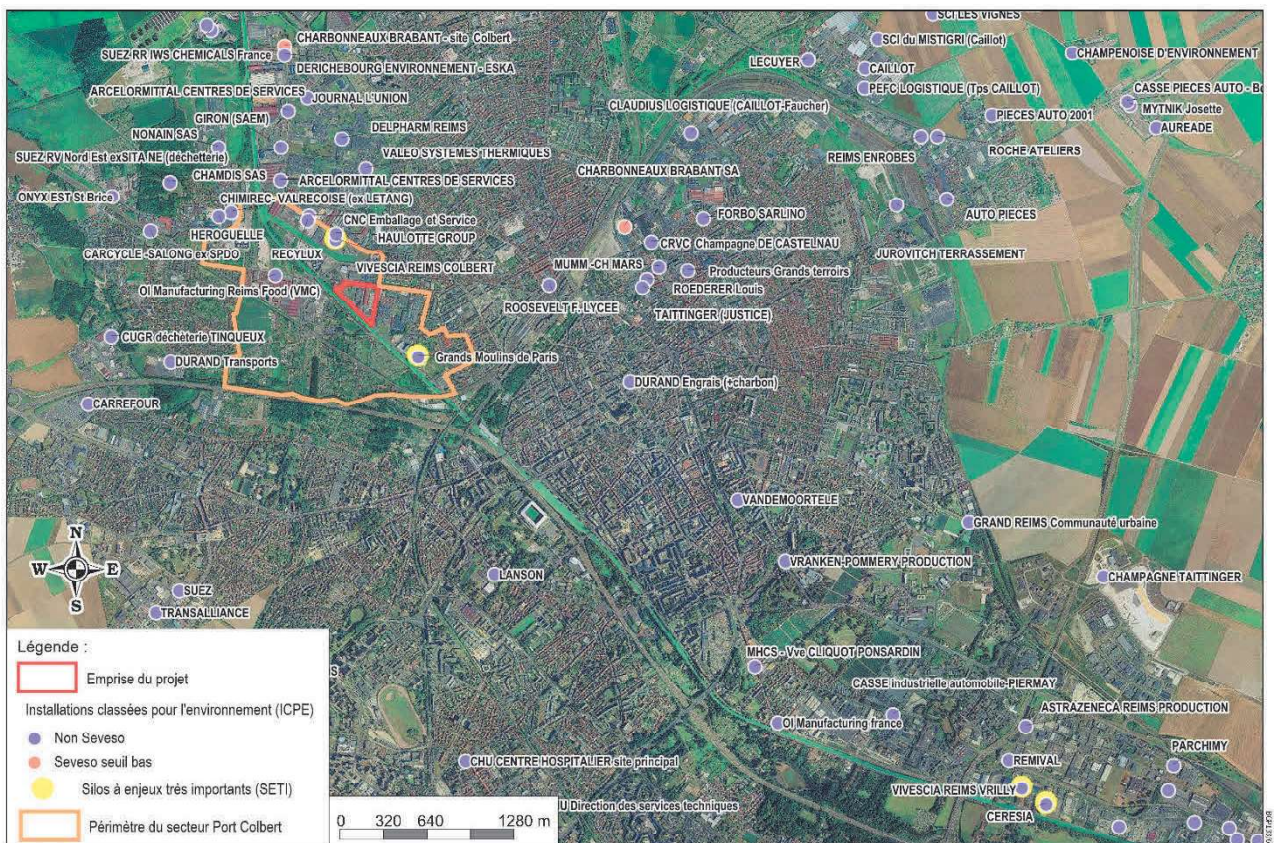


Figure 10 : Localisation des ICPE sur la commune de Reims (Source : Géorisque)

Thème	Situation	Enjeux
Risques de pollution du milieu souterrain	<p>Le périmètre du projet présente deux sites BASIAS. Un site BASOL est implanté à environ 300 m en latéral hydrogéologique du périmètre du projet.</p> <p>Selon les études réalisées de 2012 à 2020 au droit du site, il a été mis en évidence des impacts non significatifs en polluants dans les sols (métaux, hydrocarbures, HAP et traces de PCB), les gaz du sol (hydrocarbures, BTEX et COHV) et la nappe (traces de solvants chlorés : PCE et TCE). Le schéma conceptuel à l'état initial est proposé en Figure 63 en page suivante). En l'absence d'impacts significatifs, le plan de gestion reposera uniquement sur la gestion des terres devant être excavées dans le cadre de la construction des futurs sous-sols. Le projet fera l'objet d'une analyse des risques sanitaires afin d'assurer la compatibilité des sols avec l'usage futur.</p>	Modérés

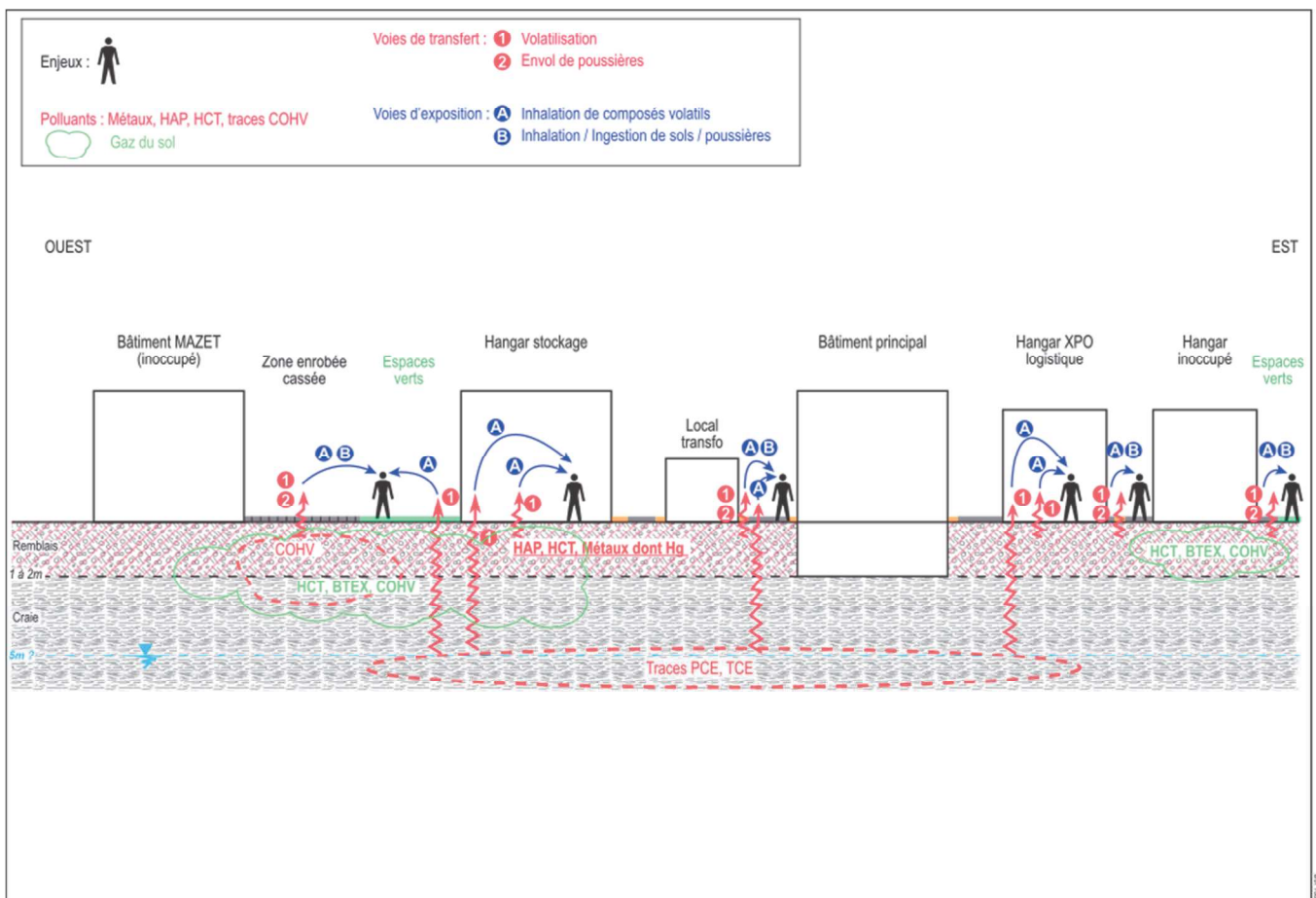


Figure 11 : Schéma conceptuel à l'état initial (Source : Burgeap)

2.2.4 Milieux naturels

Thème	Situation	Enjeux
Continuités écologiques	<p>D'après le SRCE de Champagne-Ardenne approuvé en décembre 2015, le site d'étude ne recoupe aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique identifié à l'échelle régionale. Toutefois, la Vesle, située à environ 500 m au sud du site constitue une trame aquatique. Cependant, aucune espèce végétale ou animale inféodée aux milieux aquatiques n'a été observée sur le site.</p> <p>Reims Métropole a défini sur son territoire une Trame Verte et Bleue (TVB). Le site d'étude est implanté à proximité de la Coulée Verte, qui s'étend dans la vallée de la Vesle entre la rivière et le canal de l'Aisne à la Marne. Celle-ci est identifiée comme un espace à fort potentiel paysager et environnemental.</p>	Modérés
Inventaire du patrimoine naturel	<p>Les sites Natura 2000 les plus proches « Marais et pelouses du tertiaire au Nord de Reims » et « Marais de la Vesle en amont de Reims » sont respectivement situés à environ 5,5 et 6 km du site.</p> <p>La réserve naturelle la plus proche est située à plus de 6 km.</p> <p>Le site du projet est localisé entre deux zones d'une même ZNIEFF de type II (« Vallée de la Vesle de Livry-Louvercy à Courlandon »), situées à 1,8 km au nord-ouest et à 5,2 km au sud-est. Compte tenu de l'environnement urbanisé dans lequel s'implante le projet, de l'éloignement et de la présence d'éléments de « coupure » tel que le tissu urbain de la ville, les enjeux restent néanmoins faibles.</p> <p>Absence de site couvert par un APB.</p>	Faibles
Zones humides	<p>D'après le site internet de la DREAL Grand Est et la base de données CARMEN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le site du projet se trouve entièrement en zone à dominante humide d'après la méthode par modélisation. - La partie Sud-Est du projet se situe en zone à dominante humide par la méthode diagnostic (photo interprétation, relevés de terrain, etc.). 	Nuls

Thème	Situation	Enjeux
	<p>Le secteur du projet immobilier est entièrement urbanisé, il n'existe pas de végétation naturelle et les sols sont anthropiques. La couche de remblai varie entre 0,80 et 1,50 m. La présence de zone humide est peu probable.</p>	
Espaces agricoles et forestiers	Aucun espace agricole ou forestier n'est identifié	Nuls
Habitats, faune et flore	<p>Habitats : les habitats sont caractéristiques de zones de friches urbaines et ne représentent pas d'enjeu écologique très important.</p> <p>Flore : aucune espèce protégée ou d'importance patrimoniale n'a été répertoriée. Cinq espèces invasives ont été observées sur le site.</p> <p>Faune : les enjeux oiseaux sont relativement faibles sur le site (une espèce sur les 5 recensées, le Rougequeue noir, est protégée au niveau national mais listée en préoccupation mineure. Toutefois, le Faucon crécerelle (espèce quasi-menacée), observée à proximité du site, est une espèce à surveiller.</p> <p>Une espèce de reptile protégée au niveau national a été identifiée (le Lézard des murailles). Cette espèce n'est pas listée dans la liste rouge des espèces menacées en Champagne-Ardenne, et en préoccupation mineure (LC) au niveau national. Les enjeux reptiles peuvent être considérés de faible à moyen.</p> <p>5 espèces d'insectes ont été recensées sur le site. Une espèce (le Criquet des Bromes) est déterminante ZNIEFF, mais non protégée. Les enjeux sont considérés comme faibles.</p> <p>Aucune espèce de mammifère (hors chiroptères) et aucune espèce d'amphibien n'a été observée sur le site d'étude.</p> <p>Enfin, le site d'étude ne possède que de faibles potentialités écologiques pour les chiroptères puisqu'il n'attire pour la chasse qu'une espèce : la Pipistrelle commune.</p>	Faibles

2.2.5 Paysage et patrimoine

Thème	Situation	Enjeux
Paysage	Reims appartient à l'entité paysagère de Champagne centrale. Proximité immédiate du canal, identifiée comme un espace à fort potentiel paysager et environnemental. Le site est marqué par son passé industriel, notamment par la présence des bâtiments désaffectés des Magasins Généraux (cf. Figure 75 et Erreur ! Source du renvoi introuvable. , ci-après) . Il représente un espace de transition entre les différentes fonctions de la ville (zones industrielles à l'ouest, centre-ville de Reims à l'Est du site, et coulée verte au sud)	Modérés

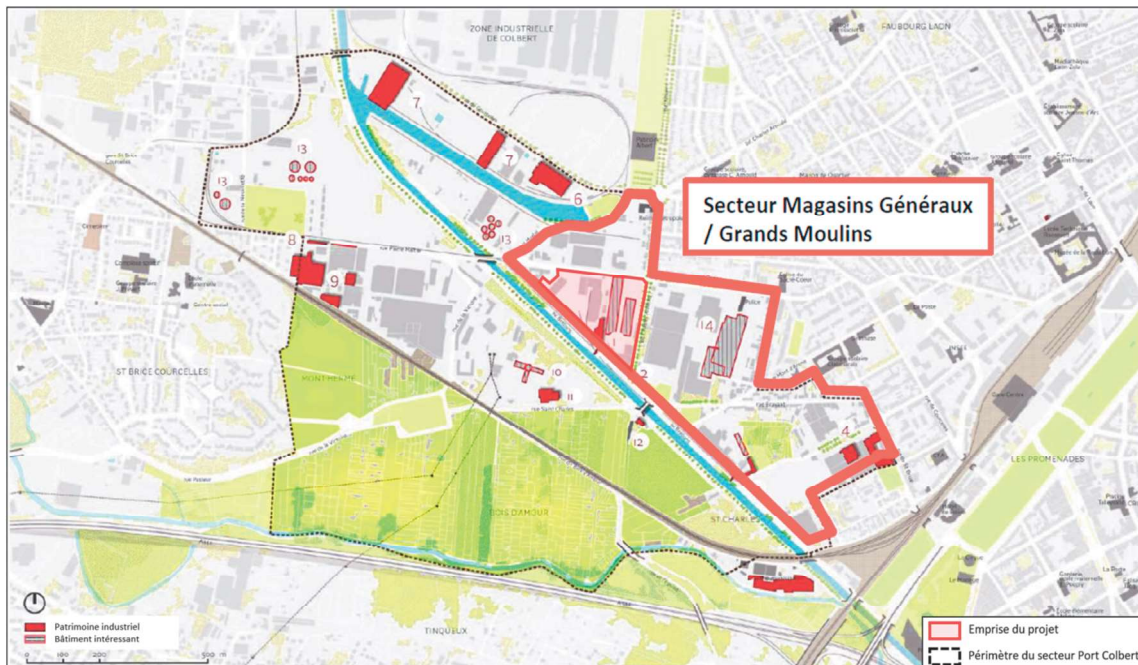


Figure 12 : Cartographie du patrimoine industriel (Source : Debarre Duplantiers Associés, idea Consult, Artelia, tractebel, Franck Boutté Consultants, Ginkgo Reims - Port Colbert, Diagnostic urbain, architectural et paysager - Mission 2, juillet 2016)



Photographie 3 : Le site des Magasins Généraux avec les anciens bâtiments Beccue et Magasins Généraux le long du Canal (Source : Google Maps, mars 2019)

ZPPAUP - AVAP	L'emprise du projet n'est pas concernée par l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) du site de Saint Nicaise (patrimoine aérien lié aux maisons de Champagne sur le secteur de la colline Saint-Nicaise et ses abords) – distante de 1,8 km à l'ouest. Du fait de l'éloignement, ce patrimoine n'est pas visible depuis le site d'étude.	Nuls
Patrimoine historique et bâti remarquable	La commune de Reims comprend 4 sites inscrits au patrimoine de l'UNESCO (cathédrale, palais du Tau, ancienne abbaye Saint-Rémi, la colline Saint-Nicaise). L'emprise du projet est éloignée de plus d'1 km de ces sites. La ville de Reims possède deux sites patrimoniaux remarquables, le site de Saint-Nicaise et le centre-ville de Reims. L'emprise du projet est éloignée de plus d'1 km de ces sites. L'emprise du projet n'est concernée par aucune servitude de protection au titre des monuments historiques.	Nuls
Sites inscrits et classés	Site éloigné de 1 km à l'ouest du site classé des « Promenades de Reims depuis le Monument aux Morts jusqu'au Cirque à Reims ».	Nuls
Archéologie	Anciennes traces profondes Gallo-Romaines mises en évidence à 650 m à l'est du projet (site Peugeot). Le projet des Magasins Généraux doit faire l'objet d'une saisine préalable de la DRAC.	Modérés

2.2.6 Milieu humain et socio-économique

Thème	Situation	Enjeux
Population et habitat	<p>En 2016 et selon les données de l'INSEE, Reims est la 12ème ville la plus peuplée de France, avec 183 113 habitants. La commune apparaît comme un territoire attractif pour l'installation ou le développement de familles et de ménages comprenant des enfants en bas âge ainsi qu'une population estudiantine. Le parc de logement connaît une croissance modérée mais régulière.</p>	Modérés
Commerces services et	<p>Reims fait partie de la communauté urbaine du Grand Reims.</p> <p>Entre 2011 et 2016, la population active à Reims est restée relativement stable. Cependant, la proportion d'actifs ayant un emploi a légèrement baissé (-2%), faisant augmenter en même proportion le taux de chômage. Il est estimé la présence de 450 emplois sur le secteur du Port Colbert (transport, commerce de gros, industries du champagne, créatives et culturelles).</p> <p>L'offre commerciale s'organise autour du centre-ville doté d'une offre diversifiée et dense ; de pôles de quartiers (logiques de proximité) et des zones commerciales de périphérie. L'offre commerciale aux abords immédiats du projet est quasiment nulle en lien avec le contexte industriel ancien dans lequel il s'inscrit.</p>	Modérés
Equipements publics	<p>La commune dispose d'une offre diversifiée en équipements répartie sur l'ensemble de son territoire.</p> <p>Le secteur « Port Colbert » n'offre pas d'équipements compte tenu de son passé industriel. Les équipements les plus proches du projet sont implantés au sein du quartier du Faubourg Claimarais (principalement des écoles).</p>	Modérés

2.2.7 Milieu fonctionnel

Thème	Situation	Enjeux
Document de planification	<p>A l'échelle de l'agglomération de Reims, la politique des transports et des déplacements tous modes est guidée par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Reims Métropole approuvé le 12 décembre 2016.</p> <p>Les réflexions en termes de déplacements ont été traduites localement dans l'OAP du Port Colbert.</p>	Modérés
Mobilité	<p>Typique d'un parcellaire industriel, le réseau viaire est globalement peu dense et peu maillé au sein du secteur Port Colbert. Les axes principaux du quartier sont l'axe Brébant/Charles Arnould pour la desserte Nord/Sud et l'axe Pierre Maître/Renan pour la desserte Est-Ouest. L'emprise du projet est bordée ces axes (cf. Figure 13).</p> <p>Le quartier du Port Colbert est sujet à des ralentissements de circulation aux heures de pointe, principalement le long de l'axe Nord Sud (Bréban/Arnould) et l'axe de contournement Midol Victoire :</p> <p>Selon l'étude trafic réalisée en 2020 (données de comptage de 2012 à 2019, cf. Figure 14, ci-après), l'état actuel du trafic est caractérisé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Des flux très importants sur l'avenue Brébant (entre 17000 et 23000 UVP TMJA selon les sections), •Le risque de saturation future de certains carrefours clés sans réaménagements (RP Max Rousseau, carrefour Courcelles-Midol, Midol-P. Maître, Victoire-P. Maître) 	Forts

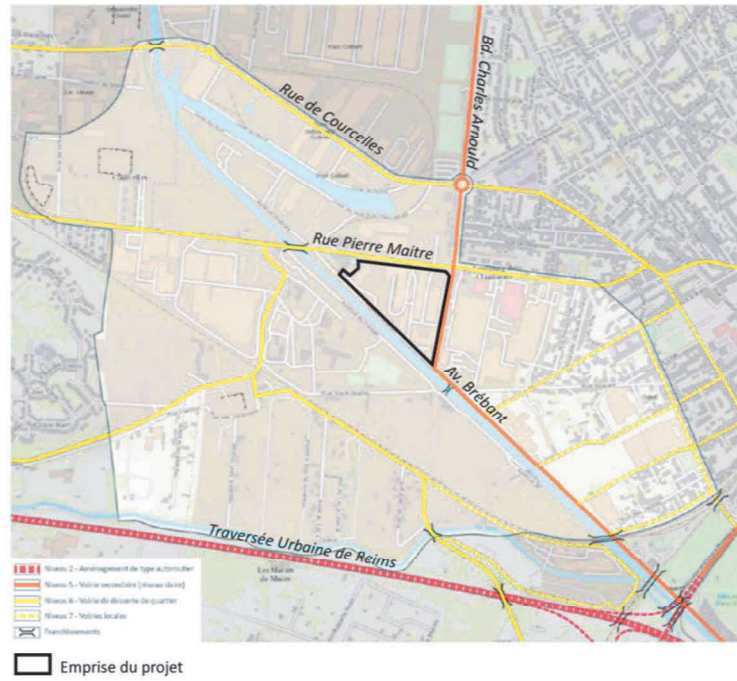
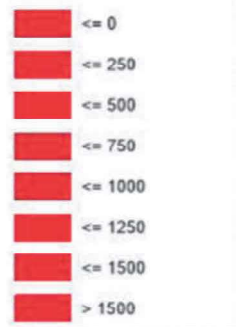


Figure 13 : Réseau viaire du secteur Port Colbert (Source : Tractebel)

Legende

Flux Grand territoire

TMJA



Situation existante

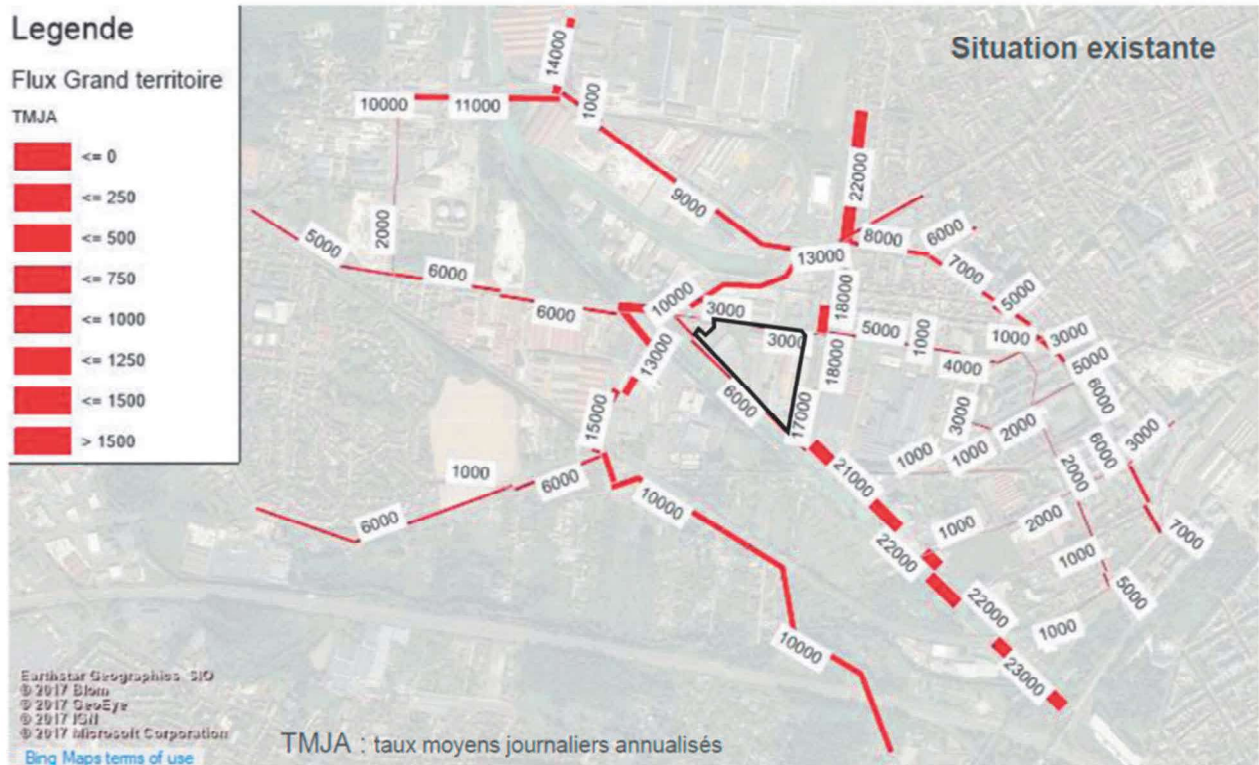


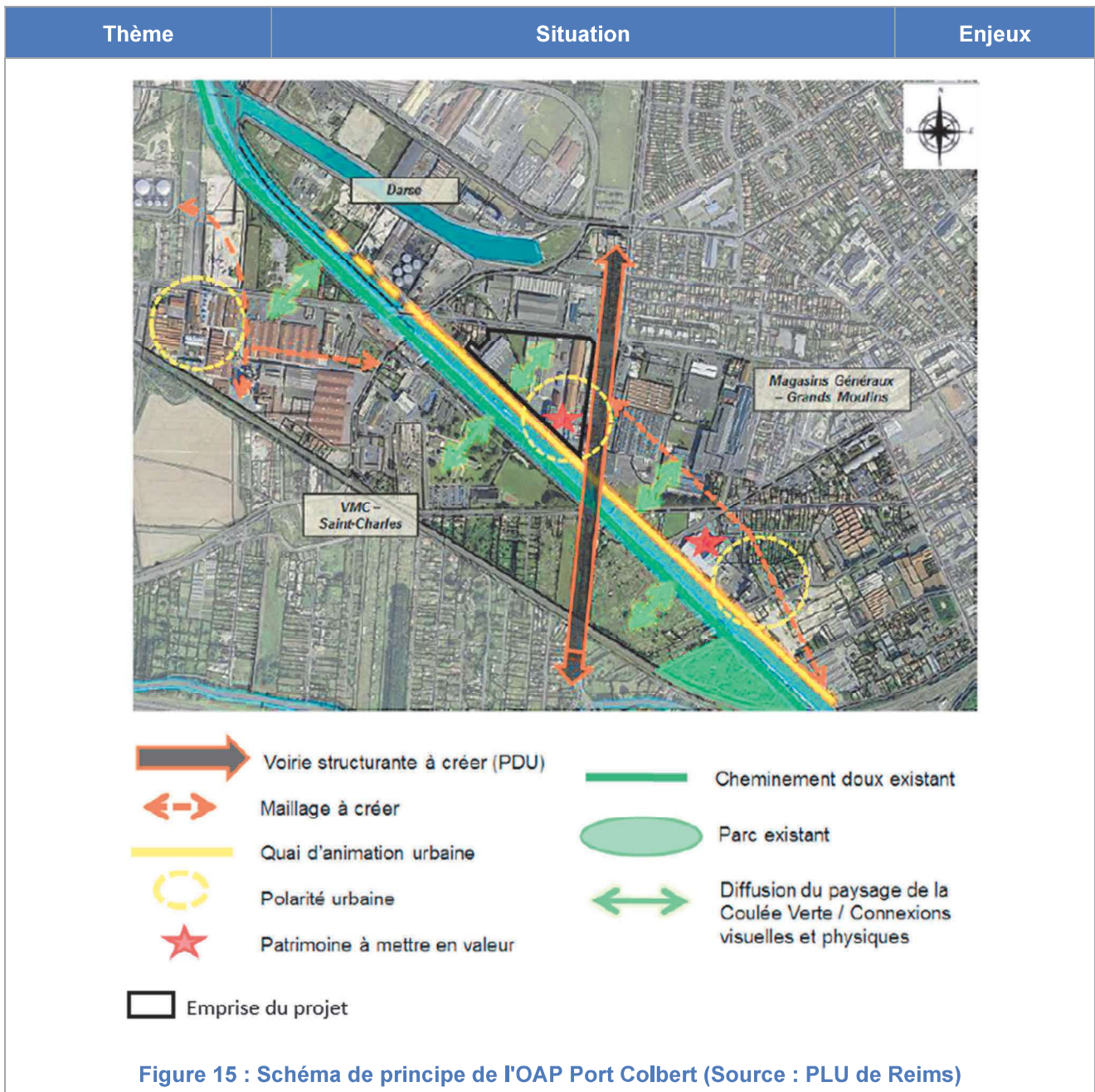
Figure 14 : Modélisation des flux à l'état initial (Source : Tractebel)

Thème	Situation	Enjeux
Stationnement	La majorité des voies du secteur Port Colbert, en particulier les voies bordant l'emprise du projet présente un stationnement sans restriction. Par ailleurs, l'emprise du projet est éloignée d'au moins 800 mètres des parcs de stationnement ouverts au public.	Faibles
Réseau de transport	<p>L'emprise du projet est implantée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A environ 15 mètres, du canal de l'Aisne à la Marne. Ce canal permet un acheminement des marchandises et constitue un axe fluvial intéressant pour la navigation de plaisance. • à 1 km à l'ouest de la gare SNCF de Reims. Celle-ci est reliée directement à Paris-Gare de l'Est (en 45 min par TGV) et elles offrent des liaisons Intercités par le réseau TER. • A proximité de la ligne de FRET qui dessert le site Arcelor. <p>La desserte du quartier Port Colbert par le réseau de transport en commun est relativement limitée (3 lignes de bus régulières).</p>	Modérés
Modes actifs de déplacement	<p>La ville de Reims a triplé son linéaire cyclable entre 2005 et 2015. L'axe structurant du réseau cyclable de Reims est la coulée verte qui longe le canal de l'Aisne à la Marne. Celui-ci borde la limite sud-ouest de l'emprise du projet.</p> <p>Parmi les mesures incitatives aux modes doux développées par la ville, il est à noter la mise à disposition de 3 parkings relais en périphérie et le développement progressif d'un service de vélo en libre-service.</p>	Modérés

2.2.8 Occupation du sol et urbanisme

Thème	Situation	Enjeux
Occupation du sol, planification régionale et locale	<p>Le tissu bâti de la ville de Reims regroupe sept typologies urbaines.</p> <p>Le site d'étude est localisé dans de la zone dite du « Port Colbert » (friche industrielle de 200 ha à fort potentielle de mutation), au sein du sous-secteur Magasins Généraux – Grand Moulins.</p> <p>L'occupation du sol actuelle de l'emprise du projet est la suivante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en partie Ouest du site : hangar/entrepôts désaffecté de la société MAZET Transport; • au centre du site : présence d'un atelier « 100% Pneu/Auto Slick » et un commissaire-priseur, toujours en activité; 	Forts

Thème	Situation	Enjeux
	<ul style="list-style-type: none"> • au Sud – Est : le site désaffecté des Magasins Généraux de Champagne – Ardenne (dont la grande halle centrale). <p>La zone d'étude est soumise à des outils de planification au niveau régional et local. Ces outils fixent des orientations et/ou des mesures qui doivent être respectées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire Grand Est, • Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Rémoise, • Le Plan local d'Urbanisme de Reims. <p>Le site se trouve dans la zone UCb5 du PLU qui correspond au secteur urbain regroupant l'ensemble du tissu périphérique au centre historique ayant des vocations d'habitat, d'activités, d'équipements et de services. Le site d'étude est localisé au sein de l'OAP Port Colbert, dans le sous-secteur Magasins Généraux – Grands Moulins. Les objectifs de cette OAP sont de développer un nouveau quartier mixte, innovant et attractif dans la continuité du centre-ville ainsi que d'assurer une recomposition de la trame publique et une reconquête des berges du canal (cf. Figure 15, ci-après). L'emprise des Magasins Généraux se trouve dans la zone UCb5 du PLU qui correspond au secteur urbain regroupant l'ensemble du tissu périphérique au centre historique ayant des vocations d'habitat, d'activités, d'équipements et de services.</p> <p>L'emprise du projet est concernée par les servitudes d'utilité publique suivantes (cf. Figure 16, ci-après) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servitudes attachées aux périmètres de risques d'effondrements de cavités souterraines à l'angle nord-est, • Servitude du réseau électrique ERDF liée à la présence de câbles souterrains en limite nord et ouest, • Servitude liée à la présence d'une zone spéciale de dégagement fixée à 161 m NGF d'est en ouest. 	



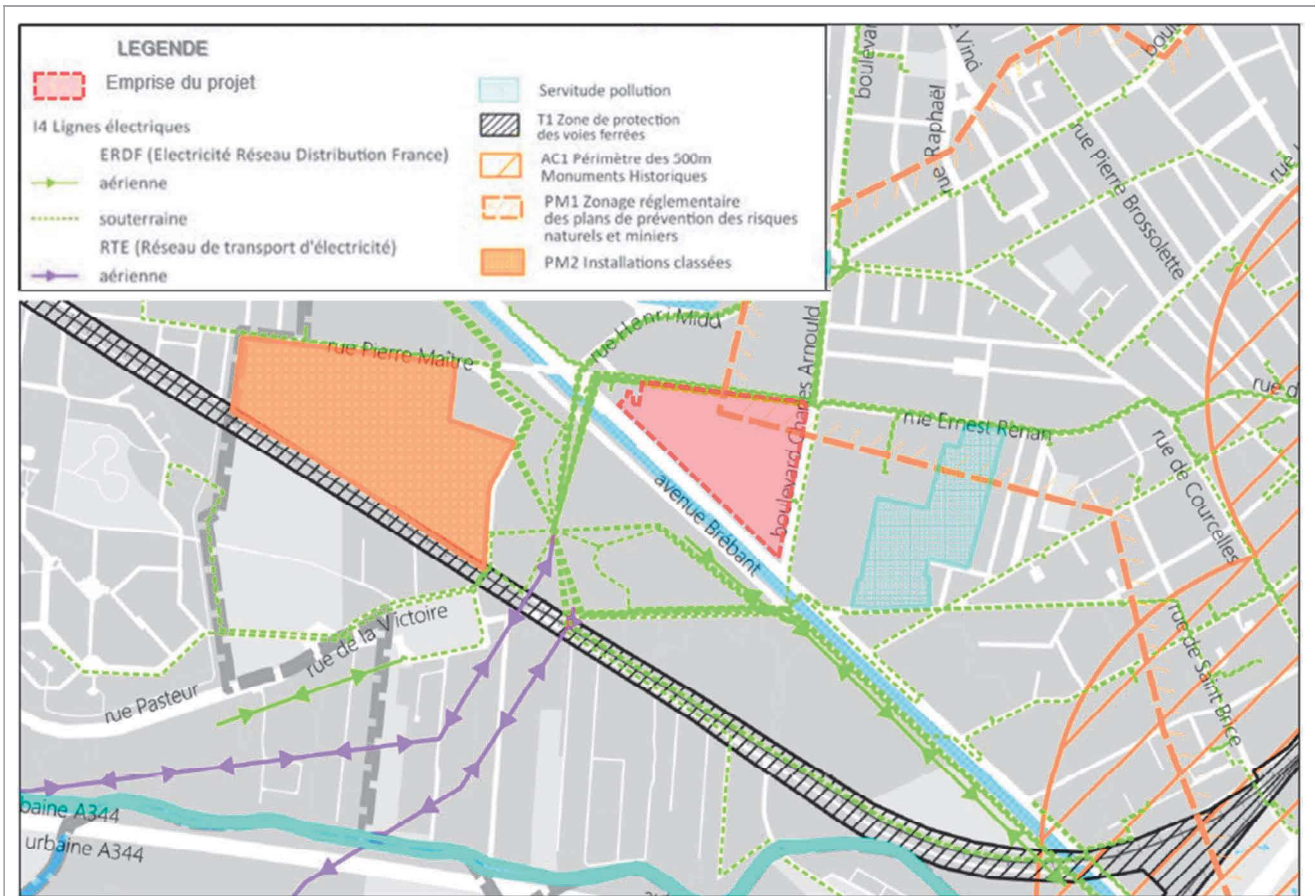


Figure 16 Servitudes d'Utilité Publique (Source : PLU de Reims)

<p>Réseaux structurants</p>	<p>L'emprise du projet est desservie par l'ensemble des réseaux structurants (Réseaux séparatifs, adduction en eau potable, réseaux secs).</p> <p>Le raccordement aux différents réseaux des futures constructions devra faire l'objet d'un accord préalable auprès des différents gestionnaires.</p>	<p>Modérés</p>
-----------------------------	---	----------------

2.2.9 Cadre de vie et santé

Thème	Situation	Enjeux
GES et qualité de l'air	<p>L'agglomération de Reims compte 3 stations de mesures. Au plus près de l'emprise du projet, à environ 1,4 km à l'ouest, la station de mesures « Reims Doumer » constitue la station urbaine de type trafic de l'agglomération de Reims du fait de son implantation à proximité immédiate de l'Autoroute 344 et du Boulevard Paul Doumer. Les indices de qualité de l'air sont qualifiés majoritairement de bons à très bons 72% du temps, de moyens 16% du temps, de médiocres environ 11% du temps, et mauvais 1% du temps</p>	Modérés
Bruit	<p>L'emprise du projet est concernée par le faisceau d'incidence des trois voies bruyantes de catégorie 3 qui le bordent (faisceau de 100 m affectés de part et d'autre de la voie)</p> <p>Les façades des constructions projetées devront faire l'objet d'une isolation acoustique conforme à la réglementation en vigueur dans le faisceau d'incidence des voies classées.</p> <p>Selon les mesures acoustiques réalisées sur site en juin 2020, les niveaux sonores relevés le long des voies sont bruyants (cf. Figure 123 et Figure 124, ci-après). Des zones calmes apparaissent au centre de la zone.</p>	Forts

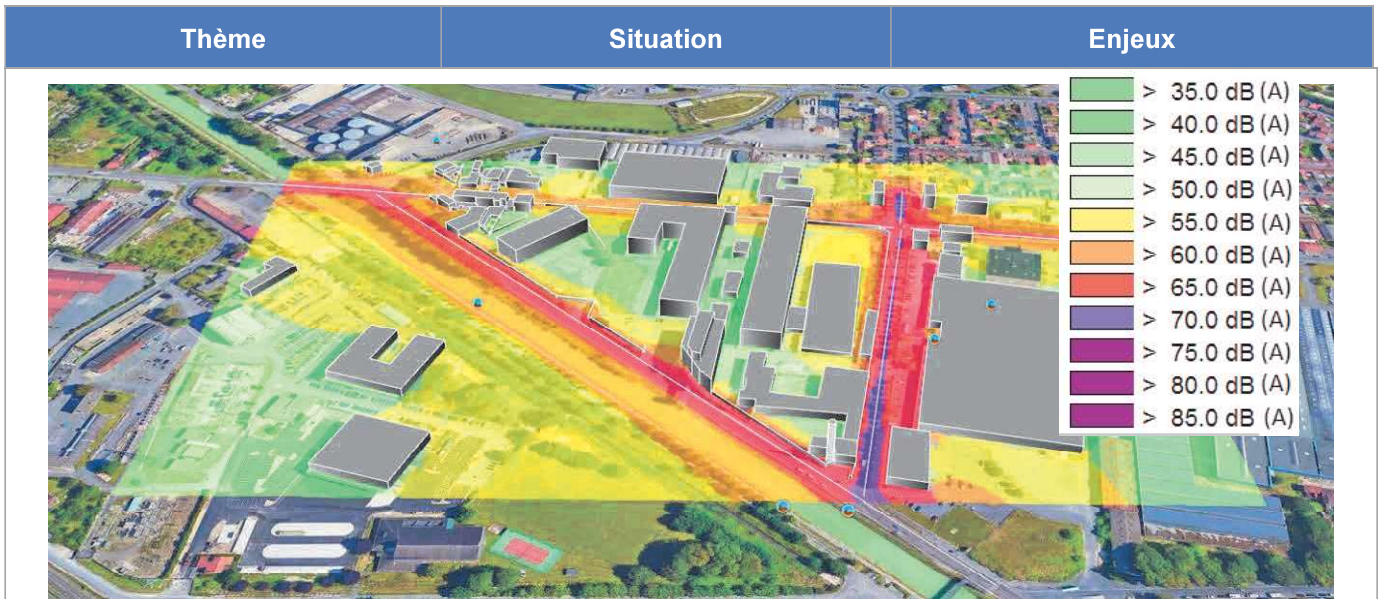


Figure 17 : Modélisations de l'environnement sonore actuel en journée (Source : ARUNDO)



Figure 18 : Modélisations de l'environnement sonore actuel de nuit (Source : ARUNDO)

Vibrations	L'emprise du projet est éloignée d'au moins 280 m de la voie ferrée Reims-Soissons qui surplombe le nord de la rue du bois d'Amour. Du fait de cet éloignement, l'emprise du projet n'est pas concernée par les nuisances vibratoires générées par le passage des trains sur cette voie.	Nuls
Pollution lumineuse	Le site étudié se trouve au sein d'une zone urbanisée, aux abords immédiats d'infrastructures éclairées la nuit. A l'instar de nombreux quartiers urbains de centre d'agglomération l'emprise du projet est fortement exposée à la pollution lumineuse.	Modérés

Thème	Situation	Enjeux
Evaluation de l'exposition aux champs électromagnétiques	<p>L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) répertorie une antenne de téléphonie mobile et un faisceau hertzien sur un bâtiment existant au droit du projet et 4 autres stations radioélectriques à moins de 200 m. L'ensemble de ces antennes sont soumises au Code des postes et des communications électroniques qui détermine notamment des valeurs limites d'exposition du public et l'implantation d'émetteurs-veille permettant de contrôler le respect des valeurs seuils</p> <p>Présence de 2 postes transformateurs EDF sur l'emprise du projet</p>	Faibles
Amiante et Plomb	Il a été repéré de l'amiante dans les bâtiments existants et dans les enrobés.	Forts
Déchets	<p>Reims Métropole assure la compétence élimination et valorisation des déchets. La production annuelle moyenne d'un habitant de Reims Métropole s'élevait 457 kg/an en 2015. Cette production est en dessous de la moyenne nationale que l'ADEME estime à 590 kg/an/hab.</p> <p>Le projet devra s'inscrire dans l'organisation intercommunale de collecte sélective des déchets.</p> <p>3 déchetteries publiques ouvertes au BTP et 2 plateformes de regroupement et de tri de déchets inertes sont recensées dans un rayon de 15 km autour de Reims.</p>	Faibles
Energie et climat	<p>L'utilisation des ENR permet de limiter la dépendance énergétique tout en limitant l'émission de GES. Selon l'étude EnR réalisée par BG en 2020, les filières de la géothermie sur nappe, de la géothermie sur sondes, de l'aérothermie, du solaire photovoltaïque, du solaire thermique, du bois-énergie et de la valorisation des eaux usées peuvent potentiellement présenter de l'intérêt pour couvrir une partie des besoins énergétiques du projet.</p> <p>Le site est inscrit dans un milieu urbain fortement minéralisé et soumis à l'effet d'îlot de chaleur (ICU).</p>	Forts

2.3 DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES ETUDIEES

2.3.1 Description et justification du projet

► Le secteur Port Colbert

D'une surface de près de 200 ha, le **secteur Port Colbert** se situe à l'articulation du centre-ville de Reims et des espaces de loisirs de la Coulée Verte. Ancien secteur à dominante industrielle, il bénéficie d'une position privilégiée dans l'agglomération de par sa position et les opportunités de reconquête urbaine et paysagère qu'il présente (canal de l'Aisne à la Marne, îlots mutables, patrimoine industriel). Il est constitué de grandes emprises foncières qui laissent peu de place à l'habitation.

L'objectif de la Ville de Reims est de **reconvertir progressivement ce secteur en mutation** en faisant émerger un quartier dédié aux innovations pour renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération rémoise. Les orientations stratégiques du secteur sont intégrées aux Orientations d'Aménagement et de Programmation Port Colbert du PLU de Reims.

L'**opération d'aménagement du site des anciens Magasins Généraux** (5,3 ha) portée par société AMENAGEMENT & TERRITOIRES, avec la ville de Reims, est implantée au cœur de l'OAP Port Colbert, dans le sous-secteur Brébant- Grands Moulins – Arcelor – Magasins Généraux.

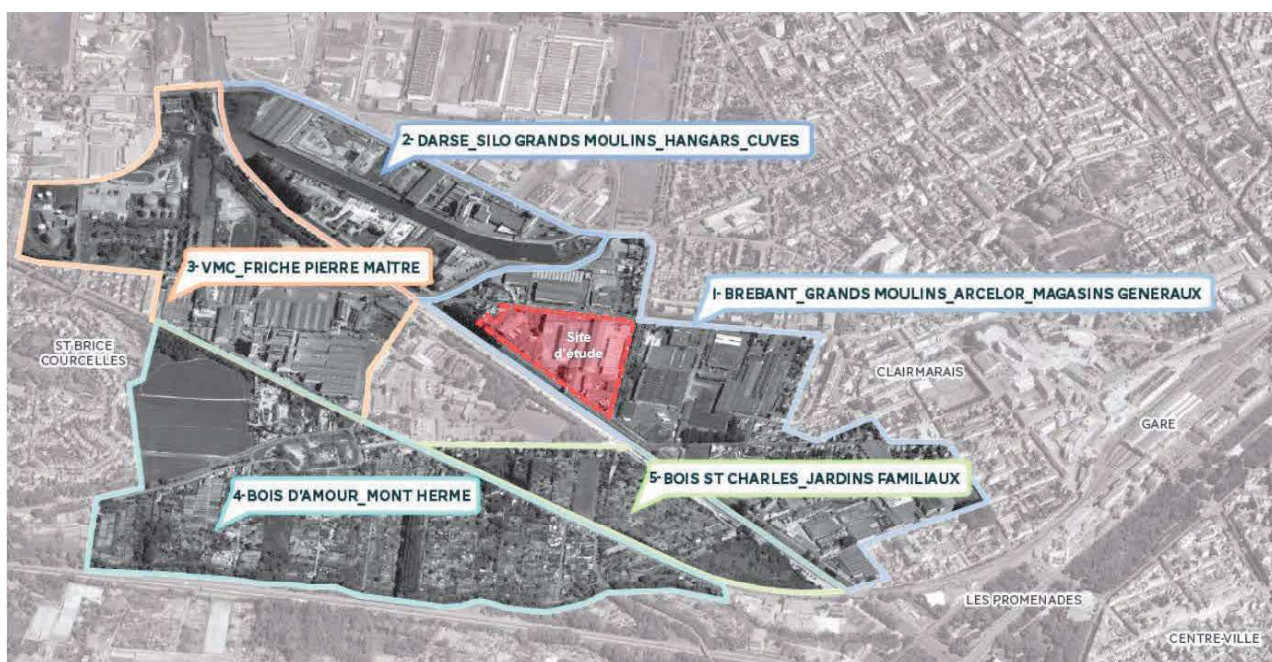


Figure 19 : Localisation du projet au sein de l'OAP Port Colbert, Fond de carte Plan Guide, annotations BURGEAP, Source Debarre Duplantiers Associés, Idea Consult , Artelia, Tractebel, Franck Boutté Consultantsn Ginkgo, avril 2019

Le site des Magasins généraux est situé en bordure du **Canal de la Marne à l'Aisne**, dont il est séparé par l'avenue Brébant. Il se situe également à moins de 20 min à pied de la Gare de Reims. Il s'agit d'un lieu pivot entre le centre-ville, le site de Port Colbert et la coulée verte.

► Les enjeux de reconversion du secteur Port Colbert

Trois enjeux urbains fondamentaux ont été identifiés pour la reconversion du secteur Port Colbert :

- Le premier est celui de **l'intensité urbaine**, la redynamisation de cet ancien site industriel nécessitant l'émergence de nouvelles polarités urbaines reliées à celles préexistantes.
- L'enjeu de **la mobilité** est également déterminant dans un site jusqu'ici enclavé et morcelé par les infrastructures de toute nature.
- La révélation du **paysage** de Port Colbert constitue en ce sens un troisième impératif. Elle passe par la mise en réseau des différentes entités paysagères, la mise en scène de certaines d'entre elles, leur association à l'espace commun.

Selon ces principes, un plan guide du Port Colbert a été réalisé en avril 2019. Les partis-pris de celui-ci sont :

► Une double échelle de mobilité :

- A grande échelle, elle se traduit par la création du boulevard interquartier et de deux traversées reliant les grands axes routiers et bouclant la rocade à l'ouest de la ville, avec une opportunité majeure de desserrement du centre-ville.
- A l'échelle du quartier, un axe structurant, destiné à densifier et hiérarchiser le maillage apparaît au nord du canal. La desserte de l'ouest de Port Colbert est, elle, assurée par une nouvelle artère.

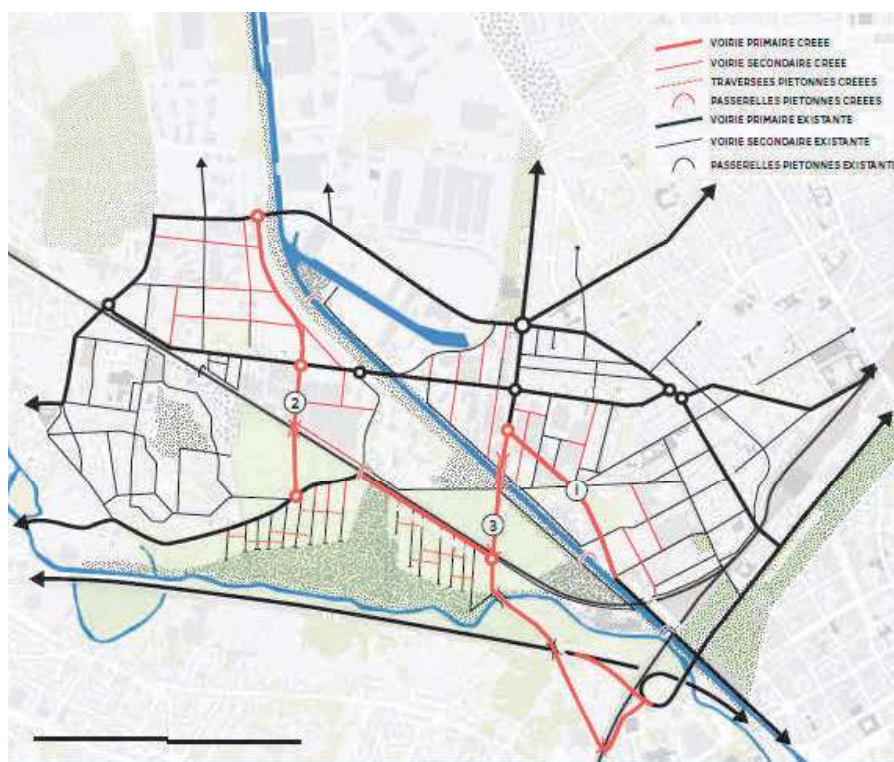


Figure 20 Tracé des nouvelles voies primaires et secondaires, source Plan Guide avril 2019, Debarre Duplantiers Associés, Idea Consult , Artelia, Tractebel, Franck Boutté Consultantsn Ginkgo

- **Mobilités douces et espace commun** : Cette refonte des logiques de mobilité permet l'émergence d'un maillage de circulations douces. Le quartier s'affirme dès lors comme une zone de transit pour ce type de mobilités dans une logique d'intermodalité. Autre conséquence de la réorganisation des circulations, l'espace commun, minéral ou végétal, peut être considéré dans une perspective de mise en réseau en s'appuyant et sur le nouveau maillage viaire et sur les éléments remarquables du patrimoine identifiant les différentes polarités reliées.

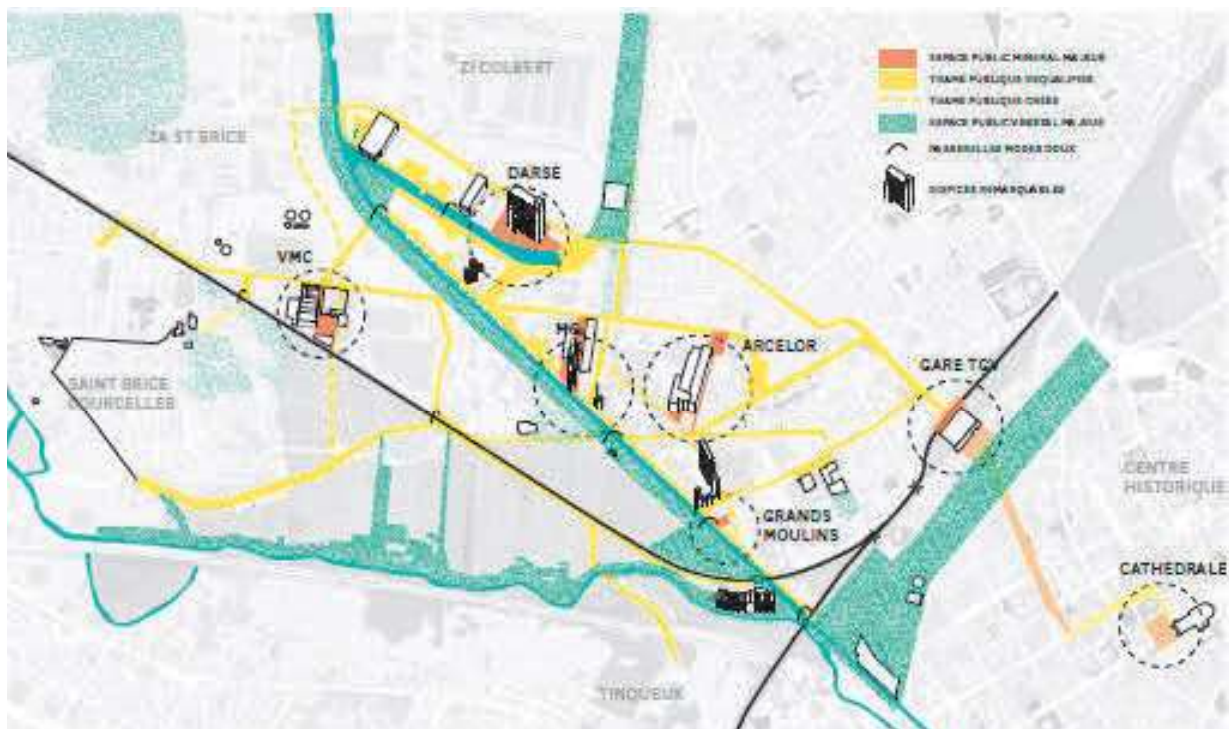


Figure 21 Principaux espaces communs minéraux et paysagers, source Plan Guide avril 2019, Debarre Duplantiers Associés, Idea Consult , Artelia, Tractebel, Franck Boutté Consultants Ginkgo

- **Trois séquences urbaines et paysagères :** Port Colbert repensé se donne à voir à travers trois séquences principales illustrées ci-dessous :

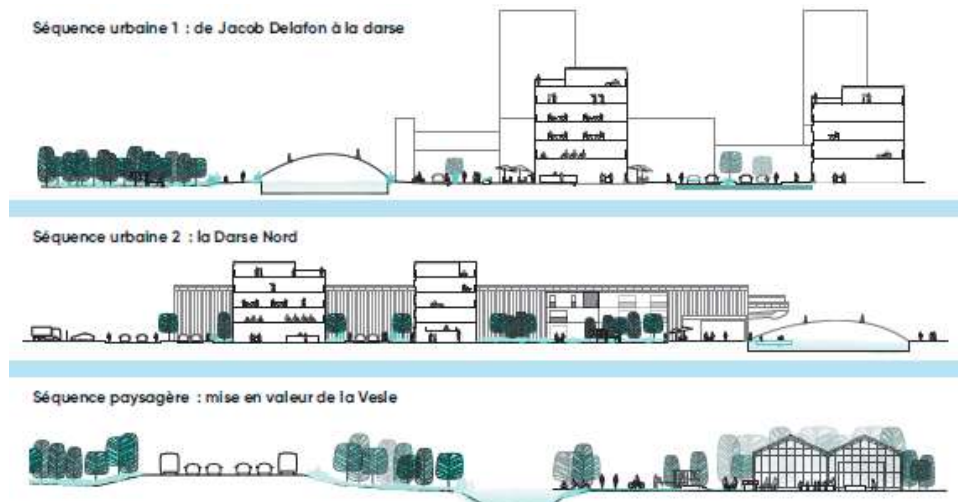


Figure 22 Séquences urbaines et paysagères, source Plan Guide avril 2019, Debarre Duplantiers Associés, Idea Consult , Artelia, Tractebel, Franck Boutté Consultants Ginkgo

À grands traits, la programmation urbaine se définit en deux masses, de part et d'autre du canal :

- Au nord, dans une logique de mixité fonctionnelle cohabitent des activités économiques conventionnelles ou créatives et des programmes de logement.
- Au sud, les logements familiaux jouxtent des parcelles d'agriculture urbaine. Sur les cinq secteurs mutables à court terme, deux— Magasins Généraux/ Grands Moulins et Darse — peuvent donner lieu à des scénarios variant en fonction du phasage et des priorités d'action définies.

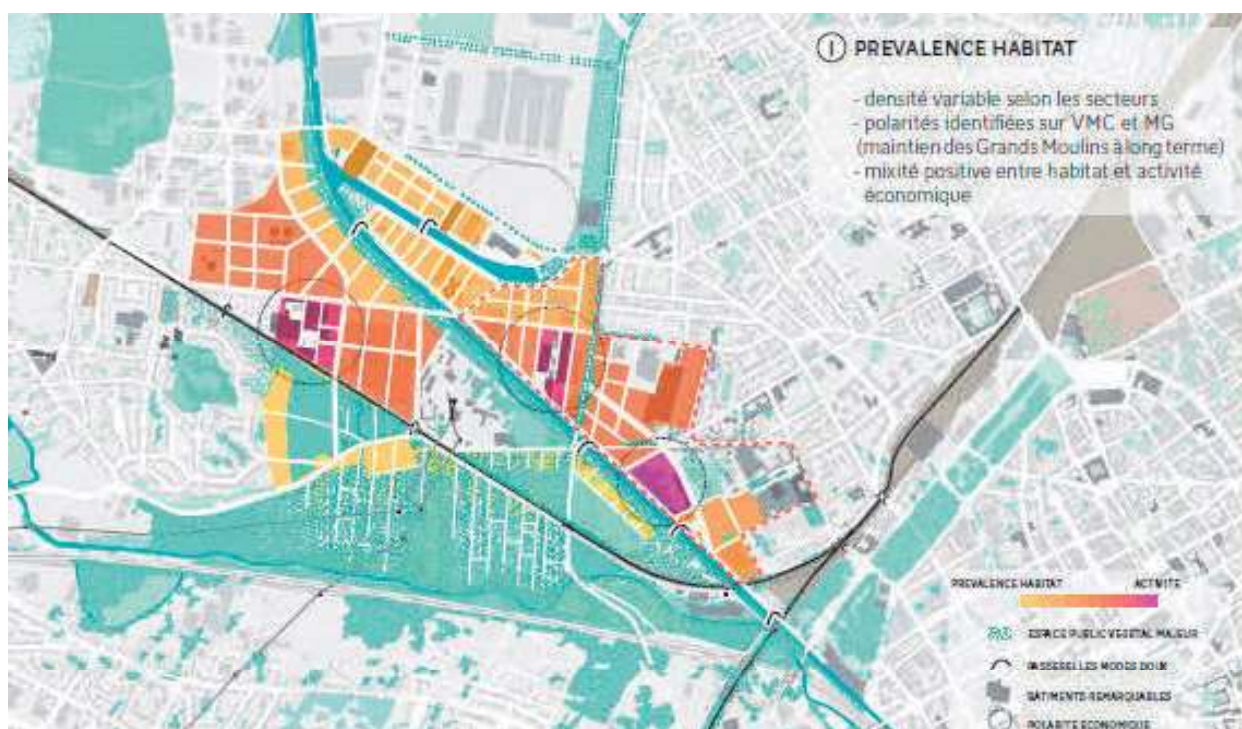


Figure 23 Les partis-pris d'évolution de Port Colbert, source Plan Guide avril 2019, Debarre Duplantiers Associés, Idea Consult , Artelia, Tractebel, Franck Boutté Consultants Ginkgo

► Les objectifs stratégiques du projet des Magasins Généraux

A l'échelle de l'opération d'aménagement des Magasins Généraux, les objectifs poursuivis sont :

- **Contribuer à l'effet levier de la mutation du secteur du Port Colbert** pour un rayonnement du nouveau quartier et de la ville de Reims ;
- **Définir un phasage de l'opération en lien avec sa connexion au raccordement du reste du quartier** (existant et futur) ;
- **Reconvertir un ancien site industriel à l'image d'abandon, vers un quartier mixte et animé**, pour renforcer l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération rémoise ;
- **Participer à une renaturation forte du quartier** et proposer des aménités urbaines en lien avec la coulée verte et la trame bleue communale (le canal, ses berges et le parc Saint Charles notamment) en parfait contraste avec le site actuel industriel, minéral, pollué ;
- **Mettre en valeur les vues, la richesse paysagère, et les ouvertures vers un nouveau quai du canal** animé et apaisé, et vers le reste de la ville (vue de la Cathédrale de Reims depuis le sommet des magasins généraux) ; Diffuser l'ambiance du canal et ses alignements d'arbres dans l'ensemble des espaces ouverts du nouveau quartier ;

- **Permettre le désenclavement du quartier et du secteur par la conception d'un projet d'aménagement connecté qui favorise les déplacements doux** sécurisés, pratiques et rapides vers les différents lieux stratégiques de la commune tel que la gare SNCF, le centre-ville de Reims, le parc Saint-Charles, etc. pour permettre de répondre aux besoins quotidiens ;
- **Assurer la valorisation du patrimoine industriel du site** au sein d'un nouveau quartier mixte et de nouveaux usages : la réhabilitation réussie du bâtiment des Magasins Généraux, la valorisation de la ligne ferroviaire interne présente, la conservation de la cheminée comme totem permettant de localiser le site, etc.
- **Inscrire le projet dans les ambitions de développement durable portées par la Commune et le Grand Reims** (Agenda 21 local, label du Grand Reims durable, PCAET, etc.) : performances énergétiques des nouvelles constructions, conception bioclimatique et anticipation des canicules, gestion des eaux pluviales, renforcement de la nature en ville, mobilité durable.

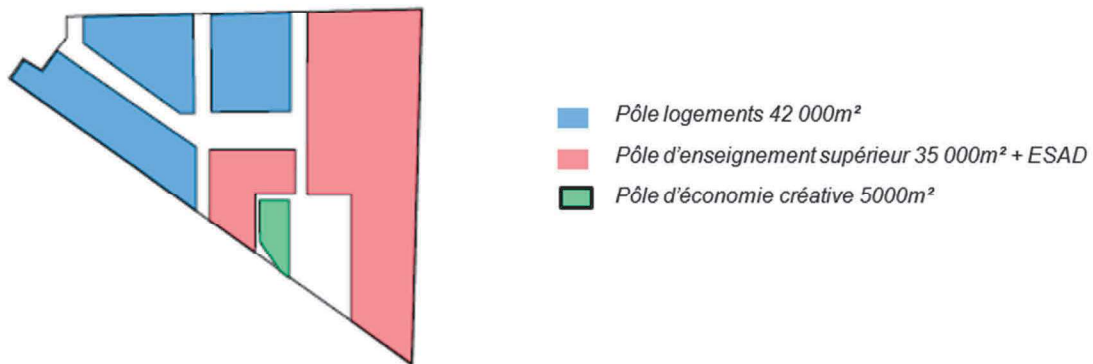
► Programme d'aménagement du projet des Magasins Généraux

La programmation de l'opération des Magasins Généraux répond à l'OAP Port Colbert.

Le projet des Magasins Généraux est un programme urbain comprenant le développement d'une **surface de plancher d'environ 82 500 m²** sur une **assiette foncière de près de 5,3 hectares**.

Le programme prévisionnel se répartit en trois pôles de la manière suivante :

- **Un pôle logements/commerces de proximité d'environ 43 500m² de SDP**, incluant :
 - 403 appartements ;
 - 122 appartements en résidences sénior ;
 - 327 chambres étudiantes ;
 - 1500m² de commerces.
- **Un pôle d'enseignement supérieur d'environ 35 000m² de SDP**. Le projet d'école d'enseignement supérieur est porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marne en Champagne. **Le projet d'Ecole Supérieure d'Art et de Design (ESAD) porté par** la Ville de Reims (*hors permis d'aménager*) prendra place également sur le site.
- **Un pôle d'économie créative d'environ 4 000m² de SDP**. Le projet sera développé au sein du bâtiment des Magasins Généraux. Il sera dédié à la culture, aux espaces de rencontre, et à la création d'un espace de coworking.



Le programme se décline en 5 lots d'aménagement répartis selon la Figure 24:



Figure 24 Plan masse, juin 2021, source : NMA

► L'architecture

L'agence d'architecte-urbaniste NMA, choisie par la maîtrise d'ouvrage pour le site des Magasins Généraux, cœur du futur quartier Port Colbert, propose un **environnement mixte, facteur de rencontre conviviale et d'échanges entre différentes populations notamment autour de lieux de culture, de commerce et d'activités.**

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

Le bâtiment emblématique du site, à savoir le bâtiment des « Magasins Généraux » sera conservé et réhabilité en totalité ou partiellement.

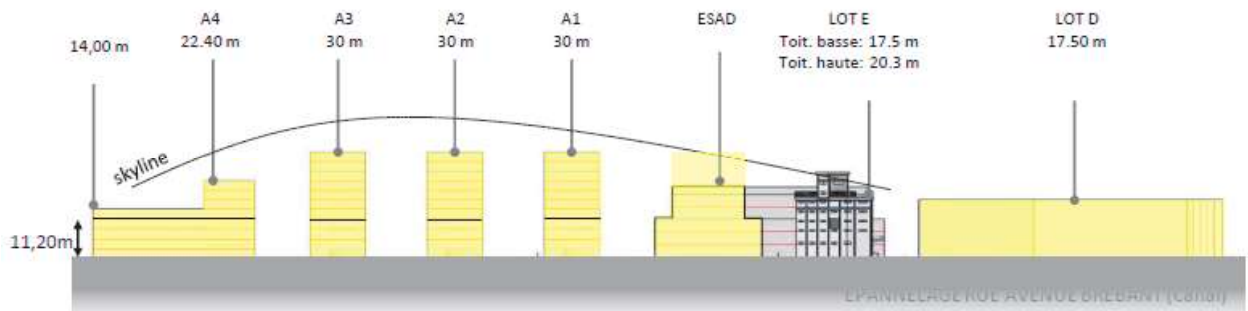


Figure 25 Epannelage avenue Brébant (canal), mai 2021, NMA

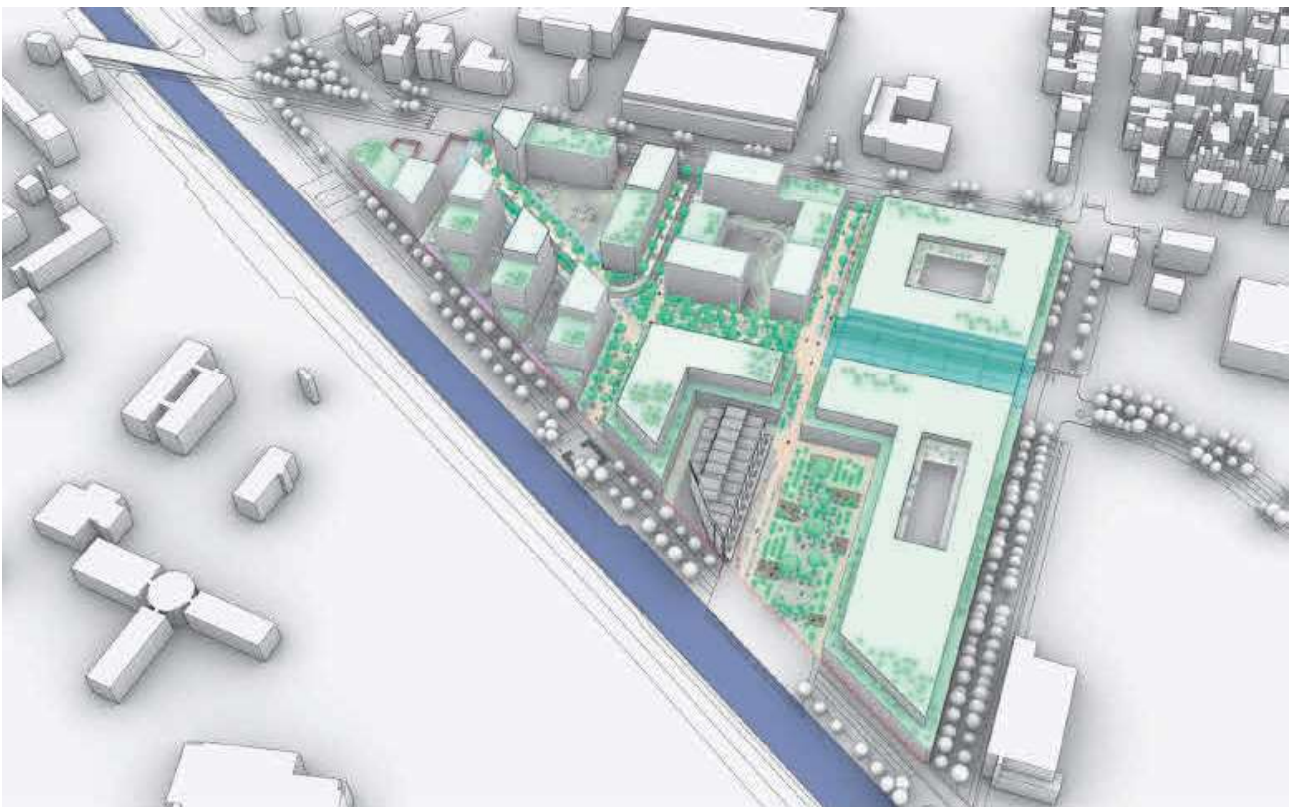


Figure 26 Axonométrie du projet, mai 2021, NMA

► Organisation de l'espace commun, accès et stationnements

Le site des Magasins Généraux est défini par sa grande porosité Nord/Sud incarnée dans le plan par des axes forts visuels (les faisceaux) qui permettent de mettre en communication visuelle le canal pacifié le coeur d'îlot et la rue Pierre Maître.

L'allée des Magasins Généraux, tire son nom du bâtiment emblématique conservé sur le site. Elle est entièrement dédiée aux mobilités douces dans sa partie sud le long du parc des Ecoles puis s'étend vers le nord jusqu'à la rue Pierre Maître.

L'allée de L'ESAD, également nommée par le futur bâtiment de l'ESAD qui bordera le canal, est pacifiée dans sa partie sud depuis le bosquet jusqu'à l'avenue Brébant. Sa partie nord inclut une partie de la voie principale de desserte du site.

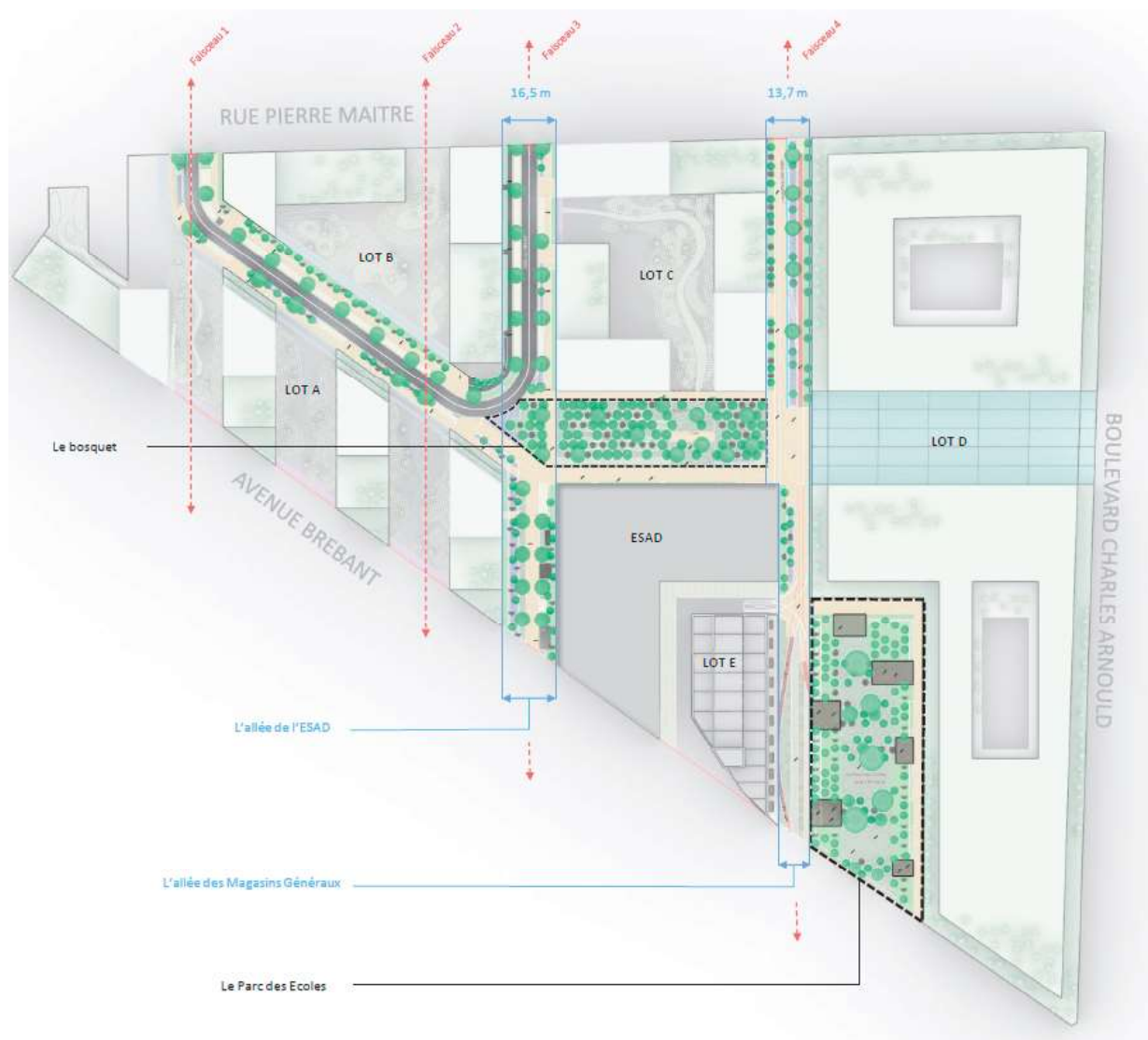


Figure 27 Les axes visuels, mai 2021, DDA

Voici les vues 3D schématiques des principaux espaces publics du site :

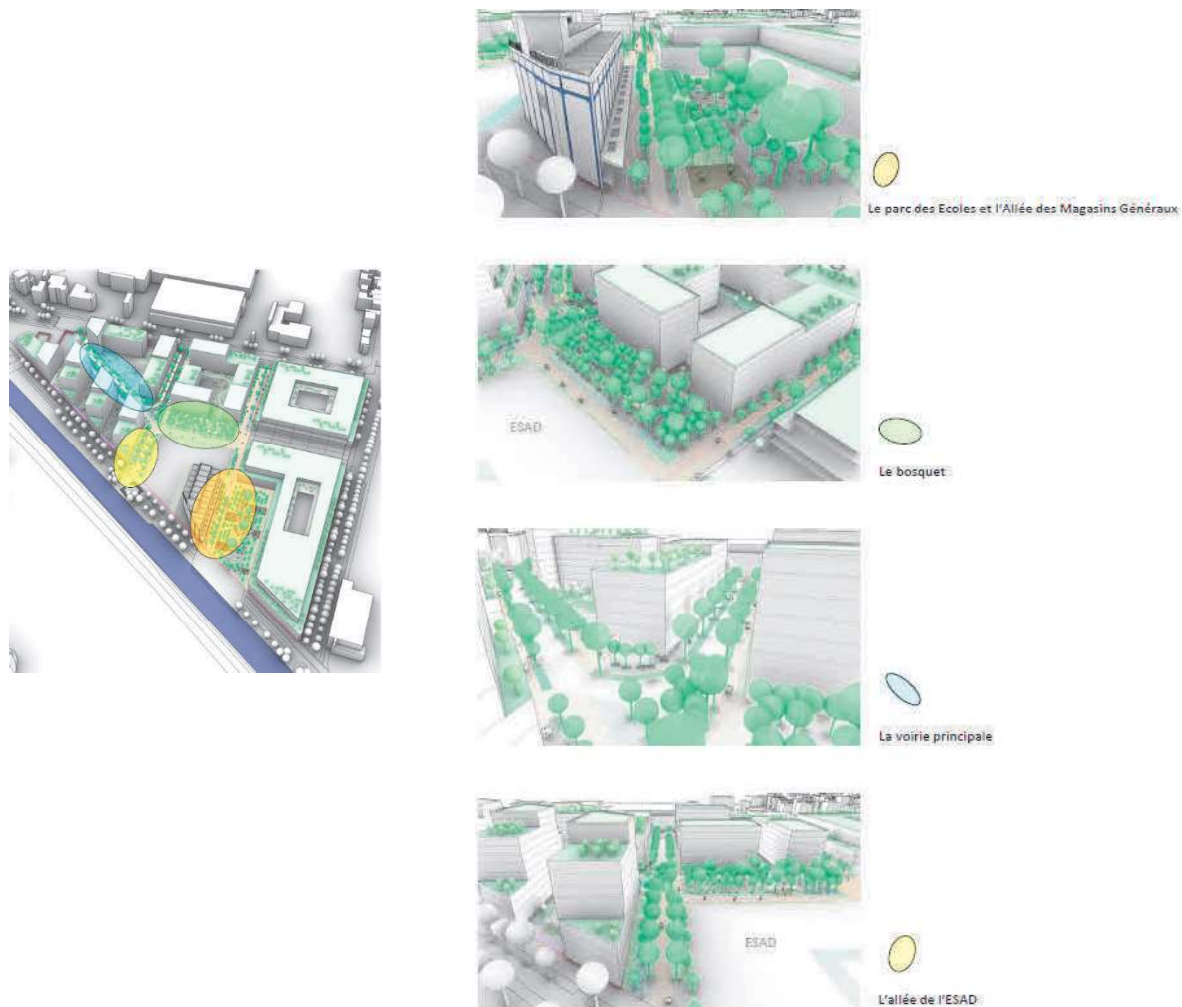
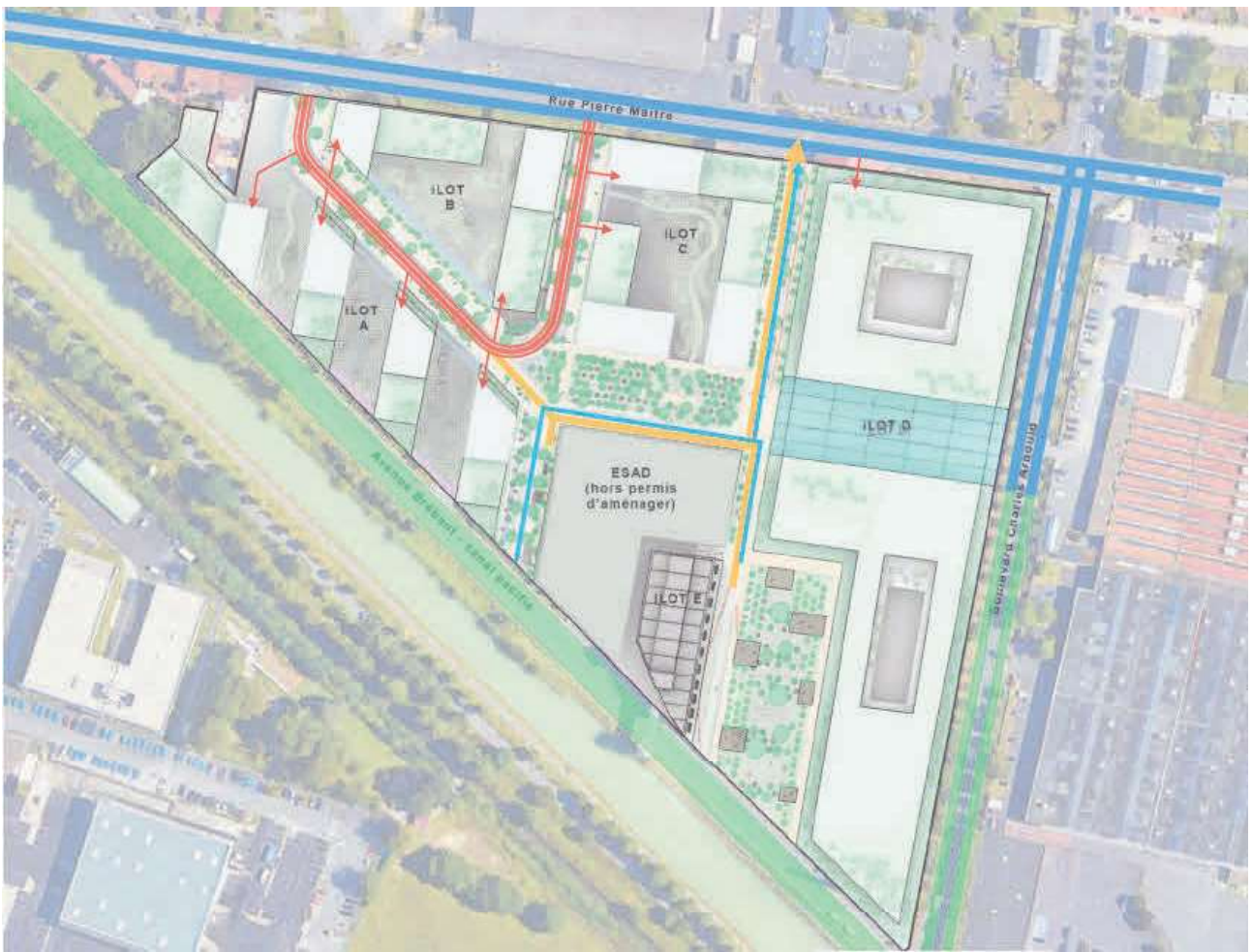


Figure 28 Vues 3D schématiques des principaux espaces publics, mai 2021, NMA

Une hiérarchie adaptée et douce organise les accès dans le site et joue une **partition équilibrée entre les accès véhiculés dédiés et les zones de mobilité douces** auxquelles le projet aspire et donne sa priorité.

Les espaces publics structurants de l'aménagement général sont la place du bosquet, au centre, et le parc des Ecoles dans le prolongement du canal.



LEGENDE

	Voie principale interne double voie		Canal pacifié
	Voies secondaires – accès livraison		Voie principale double sens de la rue P. Maitre
	Voies secondaires – accès pompier		Ch. Arnould- partie véhiculée et une partie pacifiée
	Accès présumés aux parkings des lots		

Figure 29 Accès et desserte du quartier, mai 2021, NMA

Le projet prévoit la **création d'environ 544 places de stationnement privé pour les logements et résidences gérées**. Ces places seront majoritairement créées en sous-sol (R-1), avec quelques stationnements publics en surface spécialement dédiés aux activités et commerces.

Conformément au PLU, 388 places de stationnement vélo sont envisagés sur les lots de logements.

► Insertion paysagère

L'insertion paysagère du projet au sein du quartier Port Colbert a été menée en tenant compte d'éléments structurants du paysage local. L'îlot des Magasins Généraux doit apporter une contribution majeure par le traitement végétal des espaces publics et des espaces privés.

Les espaces publics présentent **deux types d'ambiances fortes** :

- **Le BOSQUET où une ambiance d'essences forestières et de sous-bois** se diffuse le long de la nouvelle voie (rue du mail) pour s'élargir dans le petit parc, LE BOSQUET. Une succession de lieux: une prairie en creux, une clairière à fontaine sèche entre une pinède sur des modelés doux et un bois clair de feuillus sont autant de nouveaux biotopes proposés à de nouveaux usages comme la promenade, la rencontre, la lecture et le repos.
- **Les VOIES PERPENDICULAIRES et LE PARC DES ECOLES où le prolongement de la ripisylve du Canal marque une ambiance de lieu frais.** Les noues végétalisées résolvent le recueil des eaux pluviales tout en mettant à distance les logements des circulations, les micros espaces entre eux, les aménités des jeux d'enfants ou des agrès d'athlètes.

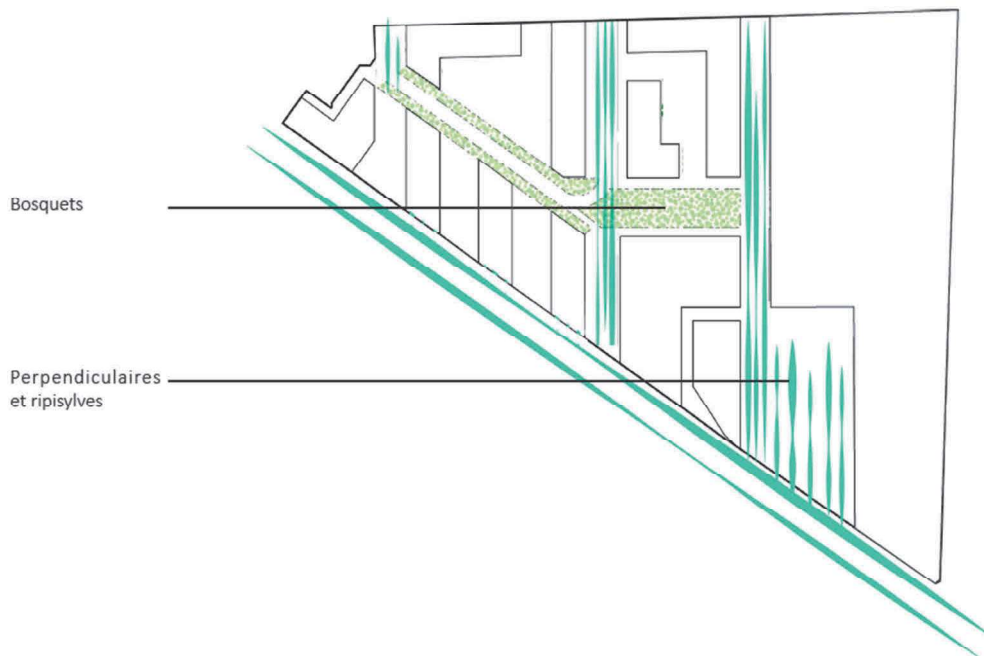


Figure 30 : Typologie des aménagements paysagers, mai 2021, DDA



Figure 31 Ambiance LE BOSQUET, mai 2021, DDA-NMA



Figure 32 Ambiance Parc des écoles, mai 2021, DDA-NMA

Le quartier des Magasins Généraux met en place une offre de matériaux facilitant la **perméabilité des sols** et manière générale, **le mobilier choisi fait référence à l'esprit portuaire du site existant** :

CHEMINEMENTS
PIÉTONS



Béton



Béton agrégats type balast

NOUES HYDRAULIQUES



Noues végétalisées (trois strates)



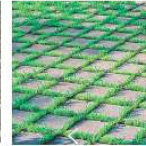
Traversées piétonnes



VOIE CIRCULÉE ET STATIONNEMENTS



Enrobé

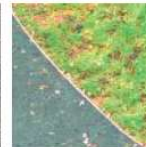


Pavés enherbés

LES BANDES PLANTÉES EN PIED
DE FAÇADES



Bordure
largeur 30cm



Voilage arrasée

PARC



Plancher cailléboti

Figure 33 Palette revêtements de sols, mai 2021, DDA

MOBILIER URBAIN



Banc métal et bois



Banc et assises type bloc béton



Banc rond



Chaises de jardin



Arceaux vélo



Corbeilles



Potelets



Lisse basse



Candélabres
hauteur 5m



Borne fontaine
Point d'eau potable

AIRE DE JEUX



Toboggan



Balancoire



Plots bois

Figure 34 Palette mobilier urbain, mai 2021, DDA

► Approche écologique et performance environnementale

Le projet d'aménagement du site des Magasins Généraux s'inscrit dans une démarche environnementale réaliste et affirmée. La maîtrise d'ouvrage est accompagnée de bureaux d'études spécialisés pour définir l'approche environnementale du projet de quartier et traduire ses ambitions dans les différentes fiches de lots :

- le cabinet TERA0 a réalisé une étude bioclimatique complète en parallèle de la définition du projet par l'équipe d'architectes-paysagistes,
- Le cabinet Wildtrees, assure l'accompagnement à l'obtention du **label Effinature**, premier label visant à valoriser la biodiversité dans l'immobilier.

De nombreux engagements ont été pris par la maîtrise d'ouvrage. Ces engagements sont présentés dans les mesures « Eviter-Réduire-Compenser » de la présente étude d'impact.

► Gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales s'appuiera sur un système de collecte, de stockage et d'infiltration des eaux de ruissellement à ciel ouvert, constitué de noues d'infiltration. Aucun rejet des Eaux de Pluviales au réseau n'est envisagé.

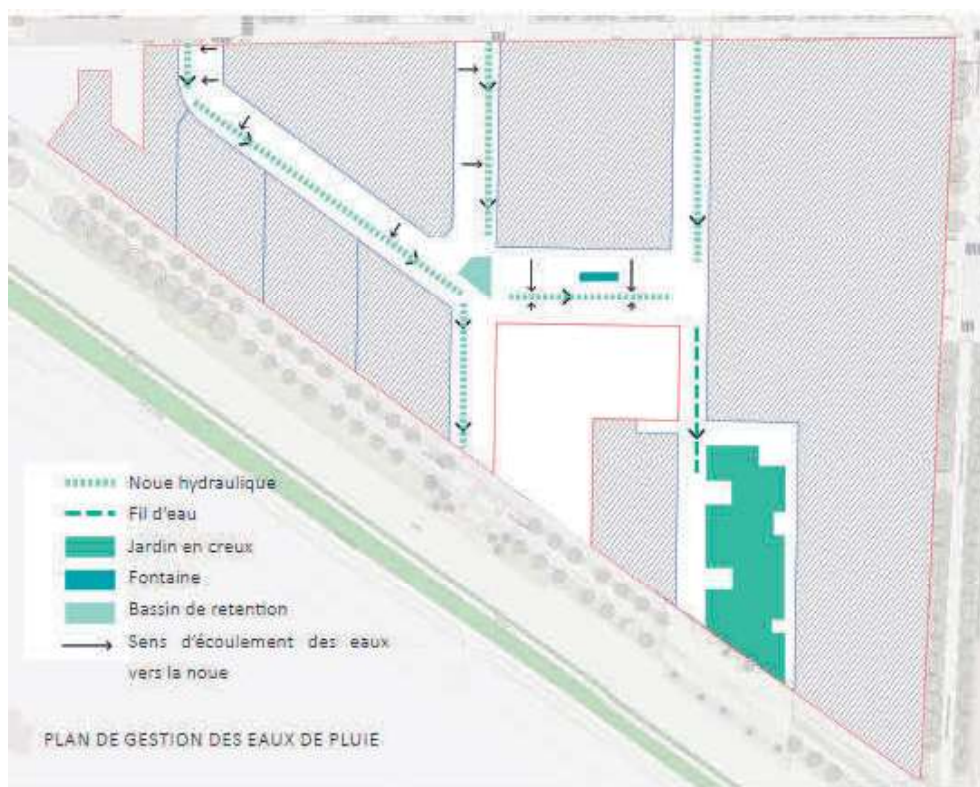


Figure 35 Plan de gestion des eaux de pluie, mai 2021, DDA

► Isolement acoustique

Suite aux mesures de bruit réalisées le 8 juin 2020, le bureau d'étude ARUNDO Acoustique a réalisé une modélisation acoustique du projet permettant de définir l'isolement acoustique des bâtiments (voir Annexe 11 et Annexe 12).

Les isolements minimums à respecter par façade, sont donc présentés ci-dessous. Ils prennent en compte les établissements bruyants type bar/restaurant projetés en rez-de-chaussée, côté canal.



Figure 36 Isolement minimum à respecter, septembre 2020, ARUNDO Acoustique

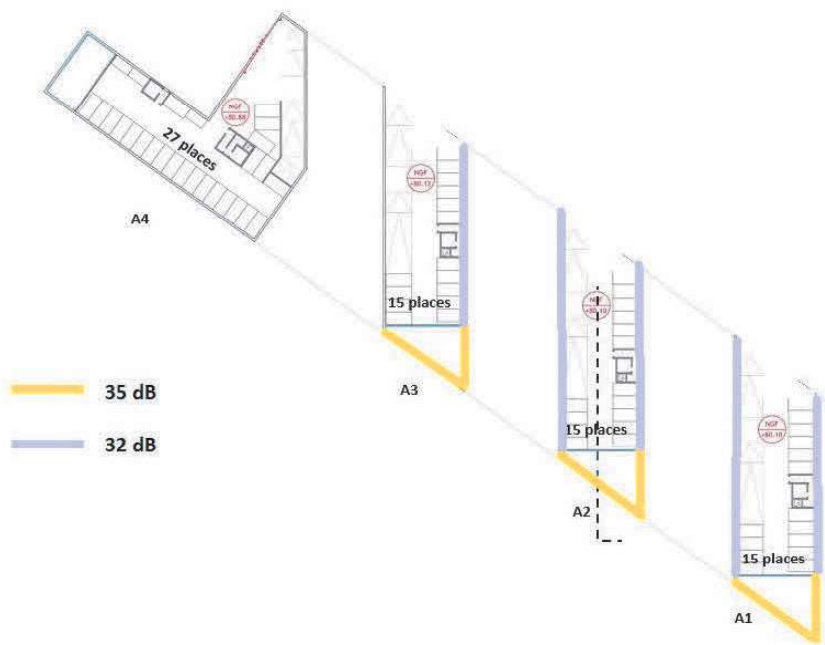


Figure 37 Isolement minimum à respecter, septembre 2020, ARUNDO Acoustique

► Solution énergétique

Le projet a fait l'objet d'une étude de potentiel en énergies renouvelables (BG Conseil, 2020) et d'une étude de pré-faisabilité géothermique. Sur la base de ces études et à ce stade, un approvisionnement énergétique combinant géothermie sur nappe et appoint électrique a été retenu pour le projet.

► Planning et caractéristiques de la phase chantier du projet des Magasins Généraux

L'aménagement du site des Magasins Généraux se fera en plusieurs étapes. Le planning prévisionnel des travaux est le suivant :



Figure 38 Planning Magasins Généraux, novembre 2020, Kaufman&Broad

2.3.2 Solutions de substitution raisonnables étudiées du projet des Magasins Généraux

2.3.2.1 Variante de plan masse paysager

A ce stade du projet, les principales variantes du plan masse se sont portées sur l'aménagement paysager des espaces publics. Au fil du temps les aménagements paysagers des espaces publics ont évolué.

Les modifications du plan masse ont permis de donner plus de place aux aménagements paysagers des espaces publics, notamment au niveau de l'allée de ESAD et du « bosquet ». Au niveau de l'école d'enseignement supérieur, les surfaces paysagères sont plus concentrées et ont plus de sens avec l'aménagement du Parc des écoles.

La végétalisation du site est également plus marquée dans la solution finale. L'aménageur a décidé de planter plus d'arbres (1700 arbres, dont 5 transplantations d'arbres existants sur le site).

2.4 VULNÉRABILITE DU PROJET

2.4.1 Vulnérabilité du projet au changement climatique

2.4.1.1 Contexte

Le **changement climatique** est un phénomène global, qui résulte d'une augmentation de la température moyenne de l'atmosphère et des océans, induite par l'augmentation de la concentration en gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Cela induit des perturbations du système climatique global (échanges thermiques atmosphère-océan, hygrométrie ...), qui se traduisent localement de manières différentes. Le changement climatique induit intrinsèquement une qualité de l'air de plus en plus dégradée, notamment dans les centres urbains.

En général, les expertises prévoient une augmentation des phénomènes extrêmes, une modification des aires géoclimatiques, une modification de la répartition des régimes pluviométriques, une montée du niveau des océans, etc.

La **vulnérabilité au changement climatique** est le degré par lequel un système risque d'être affecté négativement par les effets des changements climatiques sans pouvoir y faire face.

L'**adaptation au changement climatique** désigne les stratégies, initiatives et mesures visant à réduire la vulnérabilité des systèmes naturels et humains face aux effets réels ou attendus des changements climatiques. Il s'agit de « l'ajustement des systèmes naturels ou humains en réponse à des stimuli climatiques ou à leurs effets, afin d'atténuer les effets néfastes ou d'exploiter des opportunités bénéfiques » (Troisième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat de 2004).

2.4.1.2 Analyse de la vulnérabilité du projet

A l'échelle du projet, dans l'aire climatique océanique modérée de l'Europe occidentale, on peut donc s'attendre aux phénomènes listés ci-dessous.

Phénomène	Enjeu vis-à-vis du projet et mesures adoptées
Fréquence plus importante des événements extrêmes, notamment de type « canicule » ou « tempête ».	La création d'espaces végétalisés permettra de diminuer l'effet d'îlot de chaleur et de réguler, en partie, la température locale. La conception architecturale (protections solaires, orientation des pièces, ...) des bâtiments vise à garantir le confort thermique des futurs habitants, notamment lors de périodes de canicules. Concernant le risque tempête, le projet développera des bâtiments neufs dont la conception garantira la sécurité publique.
Modification de la répartition des précipitations (accentuation du déséquilibre pluviométrique hiver/été).	Les dispositions en matière de gestion des eaux pluviales favorisant l'infiltration à la parcelle, permettront de prendre en partie en compte cet enjeu et limiter les phénomènes d'inondations par ruissellement urbain.
Augmentation du risque d'inondation.	Le projet se situe en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et à minima aux inondations de cave. La commune de Reims ne fait l'objet d'aucun Plan de Prévention au Risque Inondation. L'emprise du projet est en dehors de la zone inondable de La Vesle.

	Les dispositions en matière de gestion des eaux pluviales, en particulier l'infiltration des eaux dans le sol, permettront de limiter les phénomènes d'inondations par remontées de nappes.
--	---

2.4.2 Vulnérabilité du projet vis-à-vis des risques majeurs

2.4.2.1 Contexte

Le site du projet est soumis à différents **risques naturels**, décrits dans le chapitre précédent :

- Risque potentiel d'inondation par remontées de nappes,
- Risque faible à nul lié à la présence de cavités souterraines,
- Risque d'évènements climatiques exceptionnels (canicule, tempête, orage, grand froid),
- Risque très faible de sismicité.

Les techniques constructives qui seront mises en œuvre prendront en compte ces risques, afin d'assurer la stabilité du bâtiment et éviter tout dégât. Elles s'appuieront sur les résultats des études qui ont été réalisées, et sur ceux des études à venir.

Le site du projet est également soumis à un **risque technologique** lié au transport de matières dangereuses (TMD) par voie routière et voie d'eau (proximité du canal).

La commune de Reims n'est soumise à aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques.

La ville de Reims présente 61 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont cinq établissements sont classés à risque. L'emprise du projet ne fait l'objet d'aucune ICPE. Parmi les ICPE à risque, le "silo à enjeux très importants" de Vivescia Reims, est implanté à environ 300 m à l'est du projet.

La commune dispose d'un DICRIM (Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs), qui consigne toutes les informations essentielles sur les risques naturels et technologiques majeurs dans le territoire, ainsi que sur les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour limiter leurs effets.

2.4.2.2 Analyse de la vulnérabilité du projet

Le projet est exposé au risque TMD induit par la proximité de du canal.

Un accident pourrait avoir des incidences négatives sur le projet lui-même (nécessité d'évacuer les résidents en cas d'émanations dangereuses). En revanche, cela n'aurait pas pour conséquence d'induire une incidence du projet « par contrecoup ».

Le projet ne comporte en effet **aucun élément (tel que stockage de produits dangereux, machines susceptibles de pâtir d'une mise à l'arrêt, ...) de nature à générer un risque en lien avec un incident technologique.**

Comme pour le risque technologique, et pour les mêmes raisons, **le projet ne comporte pas d'élément de nature à générer un effet nuisible par contrecoup des dégâts ou avaries résultant d'un événement naturel exceptionnel.**

2.5 ÉVOLUTION DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

2.5.1 Évolution en cas de mise en œuvre du projet – Projet de « référence »

La mise en œuvre du projet induira une **densification démographique** du site (réalisation d'un pôle logements, commerces, pôle d'enseignement supérieur et pôle d'économie créative et résidences gérées sur 82 500 m² SDP), ce qui comportera **des besoins accrus en matière de ressources naturelles, d'énergies et de transports** principalement. De fait, une **augmentation des nuisances** est également pressentie (nuisance acoustique, émissions atmosphérique, etc.)

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

Le programme prévoit des stationnements sur un seul niveau de sous-sol, au droit des constructions des logements.

2.5.2 Évolution probable en l'absence de mise en œuvre du projet – Projet « fil de l'eau »

En l'absence de mise en œuvre du projet, **le site maintiendra sa configuration actuelle**, à savoir la présence en 2020 :

- en partie Ouest du site, d'un hangar/entrepôt désaffecté de la société MAZET Transport ;
- au centre du site, la présence d'un atelier « 100% Pneu/Auto Slick » et un commissaire-priseur, toujours en activité ;
- au Sud – Est, le site désaffecté des Magasins Généraux de Champagne – Ardenne (dont la grande halle centrale) ;

Aucune évolution notable n'est pressentie par rapport à cet état.

En l'absence d'interventions et à très long terme (au moins 30 ans), on peut supposer que **les emprises en friche du projet verraient un développement progressif d'une flore banale de recolonisation** comprenant des espèces locales, et possiblement envahissantes.

Le site nécessitera un gardiennage ou à minima un renforcement de sa surveillance pour éviter le développement de l'occupation illégale, ou de zones de stockage de matériaux divers (ou décharges naturelles). A noter que le site a déjà été occupé pendant plusieurs mois par des gens du voyage, notamment sur les emplacements enherbés au nord-est ainsi que la grande halle et ses pourtours. Des dégradations ont pu être constatées. L'absence de projet sur le site pourra conduire à leur réinstallation.

Le projet des Magasins Généraux s'inscrit plus largement au sein du projet d'ensemble Port Colbert. **L'absence de projet sur le site d'étude nuit à la dynamique de renouvellement urbain initié à l'échelle du quartier.**

2.5.3 Comparaison des deux scénarios d'évolution

Une analyse a été conduite pour comparer l'évolution des aspects pertinents de l'environnement selon :

- un **scénario d'évolution avec le projet dit de « référence »**, correspondant à la réalisation du projet Magasins Généraux ;
- un **scénario « fil de l'eau »**, correspondant à l'évolution prévisible du site en l'absence de projet.

Il en ressort que le **projet aura un effet positif sur le long terme vis-à-vis de la majorité des thématiques de l'environnement à enjeu modéré à fort** : la reconversion de ce site, en partie, déjà bâti se fera, en effet, dans la recherche de techniques constructives efficaces en termes de performance énergétique et de limitation de la consommation de ressources naturelles, ainsi qu'en matière de gestion des eaux pluviales, de gestion des déchets et de prise en compte de la biodiversité (objectif label Effinature).

Par ailleurs, l'aménagement du site des Magasins Généraux introduit un parti paysager dans le site, prenant en compte l'existence du Canal de l'Aisne à la Marne et avant l'implantation des lots en fonction. Des noues végétalisées permettront le développement de la biodiversité locale et l'infiltration des eaux pluviales.

Enfin, le projet permet, via la construction d'environ 852 logements, de **répondre à une demande en logements** dans un quartier en pleine mutation, situé à proximité de la gare de Reims (1 km).

Pour certaines thématiques à enjeux, en particulier liées au trafic, au bruit et à la qualité de l'air, aussi bien l'absence de projet que sa mise en œuvre auront un effet similaire.

2.6 DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES

Les impacts sur l'environnement imputables à un projet sont de 2 types :

- **les impacts temporaires**, dus à la période de chantier essentiellement (passage d'engins, poussières, bruit, etc.). Il s'agit généralement d'inconvénients ponctuels qui peuvent être réduits par l'application de règles pratiques.
- **les impacts permanents** qui sont rendus définitifs par la modification de l'environnement consécutive à la réalisation du projet. Certains de ces effets sont pratiquement inévitables dans la perspective d'un aménagement mais ils peuvent toutefois être atténués par la mise en œuvre de mesures qui poursuivent 2 objectifs : optimiser la conception du projet à la source et diminuer les effets résiduels inévitables ;

Les mesures du projet suivent la doctrine **« éviter, réduire, compenser »** qui s'inscrit dans une démarche de développement durable, qui intègre ses trois dimensions (environnementale, sociale et économique), et vise en premier lieu à assurer une meilleure prise en compte de l'environnement dans les décisions.

[La présentation des impacts du projet et des mesures correspondantes est proposée dans ce Résumé Non Technique par le tableau de synthèse en pages suivantes.](#)

Dans un souci de qualité et d'homogénéité, les mesures développées par le projet ont été codifiées selon le **Guide d'aide à la définition des mesures ERC** édité par le CEREMA en janvier 2018. Ce dernier propose une classification nationale à destination des services instructeurs, maîtres d'ouvrages et autres acteurs de la séquence ERC dans le but d'optimiser la mise en œuvre de cette séquence.

2.6.1 L'organisation du chantier et les mesures globales d'évitement et de réduction des impacts

► La charte chantier faibles nuisances

Le chantier apportera une perturbation temporaire du fonctionnement du quartier en matière de circulation, de bruit généré, d'impact visuel.

Afin de limiter le plus en amont possible les impacts concernant l'ensemble des nuisances sur site pendant la réalisation des travaux, le chantier de l'opération des magasins généraux sera concerné par deux **Chartes chantier à Faibles nuisances** :

- Une charte chantier **pour l'aménagement global de voies et espaces verts comprenant la démolition** des ouvrages existants et à la charge d'AMENAGEMENT & TERRITOIRES,
- Un charte chantier **spécifique aux lots privés de construction**.

Les actions découlant de l'application de la Charte chantier durant les travaux visent à :

- limiter les consommations (eau, énergie) et les nuisances (poussières, boues, bruits, livraisons et stationnement de véhicules, changement du plan local de circulation, abords du chantier, etc.),
- limiter les risques pour la santé des ouvriers du chantier (bruit, utilisation de solvants, etc.),
- limiter les pollutions de proximité en cours de chantier (sol, eau, air),
- réduire les déchets de chantier et en assurer une gestion différenciée,
- protéger la biodiversité,
- sécuriser l'accès au site.

Conformément aux chartes chantier, il sera désigné par les entreprises ou groupement, un **responsable environnemental**. Il sera l'acteur au quotidien de la qualité environnementale sur le chantier, de la mise en place et du respect des dispositions de la charte, ainsi que de son amélioration continue.

► L'opération des Magasins Généraux engagée pour le développement durable :

► La démarche Démoclès

Suite à un appel à projets lancé courant 2020, l'opération des Magasins Généraux portée par AMENAGEMENT & TERRITOIRES a été sélectionnée par DÉMOCLÈS pour **un accompagnement visant l'amélioration de la gestion et de la valorisation des déchets de chantier de démolition**.

DÉMOCLÈS est une plateforme collaborative d'acteurs lancée fin 2014 à l'initiative de l'éco-organisme ecosystem. Elle vise à améliorer les pratiques en matière de prévention et de gestion des déchets du second œuvre issu de chantiers de réhabilitation lourde et de démolition. DÉMOCLÈS a pour ambition d'orienter ces déchets vers les filières de valorisation.

L'accompagnement proposé par DÉMOCLÈS pour l'opération des Magasins Généraux vise des pratiques d'exemplarité :

- Réaliser un diagnostic déchets de qualité
- Tenir compte des résultats du diagnostic déchets dans les documents de marchés
- Traduire les responsabilités des maîtres d'ouvrage vis-à-vis des déchets générés dans les documents de marchés

- Mettre en place des outils de reporting permettant le suivi de l'exécution des clauses correspondantes
- S'assurer de la traçabilité des déchets permettant un récolement fiable de fin du chantier.

La Charte chantier à Faibles nuisances- Aménagement, introduite précédemment, intègre les prescriptions liées à la démarche DÉMOCLÈS

► La prise en compte de la biodiversité par le label Effinature

Le projet des Magasins Généraux vise le **label Effinature consacré à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations d'aménagement**.

Le référentiel Effinature se développe sur 5 grandes thématiques :

- La préservation du sol vivant,
- Le développement du patrimoine végétal,
- La réduction des impacts du projet,
- Le soutien de la faune locale,
- La valorisation des compétences.

Ces thématiques sont déclinées en plus de **80 indicateurs suivis depuis la phase de conception jusqu'à l'exploitation du projet**.

Les Chartes chantier à Faibles nuisances- Aménagement et Lots privés, introduites précédemment, intègrent les prescriptions liées à la démarche Effinature

2.6.2 Tableau de synthèse des enjeux environnementaux et des mesures envisagées par le projet

Echelle des enjeux :

Enjeu Fort	Enjeu modéré	Enjeu faible	Enjeu nul
------------	--------------	--------------	-----------

Echelle des impacts résiduels :

Impact très fort	Impact modéré	Impact faible	Impact nul	Impact positif
------------------	---------------	---------------	------------	----------------

Codification des mesures selon le Guide d'aide à la définition des mesures ERC édité par la CEREMA en janvier 2018.

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Milieu physique										
Climat	<p>La ville de Reims présente un climat de type tempéré océanique de transition : l'amplitude thermique est modérée, le volume des précipitations est à peu près homogène tout au long de l'année. Les vents dominants sont de secteur Ouest, apportant la pluie.</p> <p>En Grand Est les modélisations de changement climatique prévoient une élévation des températures comprise entre 2 et 5° d'ici la fin du siècle. Celle-ci sera accompagnée d'une hausse de la fréquence des vagues de chaleur et des canicules. Par ailleurs, le régime des pluies sera fortement modifié avec une hausse des épisodes de pluies intenses et des épisodes de sécheresse.</p>	<p>Le chantier occasionnera des déplacements de véhicules et d'engins de chantier et, par conséquent, des émissions de gaz d'échappement, source de GES</p>	Phase chantier		Réduction	R2.1a	<p>Suivi des engagements de la Charte chantier Faibles nuisances :</p> <ul style="list-style-type: none"> Entretien et révision des engins de chantier pour assurer un respect à minima les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques, Actions de sensibilisation des ouvriers engagées et/ou équipements propices à la maîtrise des consommations <p>Les consommations d'énergie du chantier seront suivies.</p>	<p>Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade</p>	<p>La bonne mise en œuvre des mesures sera assurée par le responsable de l'application de la Charte de chantier à Faibles nuisances.</p> <p>À l'issue du chantier, un bilan sera remis et indiquera les consommations en électricité.</p>	Négligeable

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
				Effets indirects du projet du fait des émissions de GES inhérentes au système de chauffage et au trafic induit par les futurs usagers			Conception du projet prenant en compte le changement climatique (ensoleillement, confort au vent, facteur vue du ciel) Prescriptions prises en compte : favoriser les espaces de pleine terre, privilégier l'épannelage des bâtiments, choix des revêtements, etc. Exploitation de la nappe envisageable pour la géothermie Objectifs de performance énergétique des nouveaux bâtiments	Coût de l'étude pré-faisabilité géothermique : 8,5 k€ HT Solution géothermique : 720 k€ HT à 1280 k€ HT	Etude de faisabilité technico-économique de l'exploitation de la nappe	Faible
					Réduction	R2.2r R1.2d				
Topographie	La topographie de la commune de Reims constitue une surface plutôt plane. Au droit du site d'étude, le terrain naturel est situé à une altitude comprise entre environ 76 et 78 m NGF avec une pente légère vers l'est du site.		Phase chantier Phase exploitation	Aucun impact Aucun impact	Aucune mesure Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Géologie et géotechnique	<p>La suite géologique au droit du projet est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> Jusqu'à environ 3 m de profondeur, des remblais et limons crayeux, Au-delà, des crâtes plastiques avec des passages marneux. <p>Selon les essais réalisés, les terrains du site présentent une bonne perméabilité.</p> <p>L'étude géotechnique de conception G2 AVP met en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En surface, jusqu'à environ 0.8 / 1.5 m de profondeur, des remblais de faible compacité ; • Entre 0.8 / 1.5 m et 2.5 / 9.0 m de profondeur, une formation crayeuse altérée aux caractéristiques mécaniques faibles à moyennes ; • Au-delà de 2.5 m / 9.0 m de profondeur environ, un substratum crayeux compact de forte compacité. 	Phase chantier	Création de bâtiments en rez-de-chaussée / avec un niveau de sous-sol et plusieurs étages (du R+3 au R+9, soit 30 m de hauteur environ) sur des sols de faible compacité	<p>Prise en compte des préconisations des missions géotechniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soutènement de type paroi lutésienne ou pieux sécants, - système de fondations profondes par des pieux ancrés dans la Craie compacte (CC), à partir de 9.0 m de profondeur, - dallage de type plancher porté. 	Evitement	E3.1c	<p>Coût de l'étude géotechnique G2 AVP : 40 k€ HT</p>	<p>Réalisation d'une Etude géotechnique G2 PRO</p> <p>Il appartiendra aux entreprises qui réaliseront les fondations de s'assurer de l'adéquation des différentes technologies de mise en œuvre et du matériel avec les sols en présence révélés par les investigations géotechniques.</p> <p>Contrôle de continuité et de la qualité du fût des pieux en béton pour être prévu par carottage sonique ou impédance.</p> <p>Contrôle de la nature des matériaux et des paramètres d'enregistrement lors de la réalisation des pieux.</p>	Négligeable	
										Phase exploitation

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Milieu aquatique										
Gestion de l'eau	La commune de Reims est soumise au SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2010-2015 (suite à l'annulation du SDAGE 2016-2021). Elle est également concernée par le SAGE Aisne Vesle Suiippe. Ces plans visent en particulier une limitation des volumes et des vitesses de transfert des eaux pluviales urbaines.		Phase chantier	La phase chantier nécessitera la consommation d'eau pour les besoins des travailleurs et le nettoyage du chantier.	Réduction	R2.1t	L'application de la Charte chantier Faibles nuisances intègre des mesures d'économie d'eau	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances. Suivi des consommations d'eau par mise en place de compteurs d'eau (pour l'ensemble du chantier et pour la base-vie). Bilan à la fin du chantier.	Faible
Eaux superficielles	Le projet est localisé dans la vallée de La Vesle. Le canal de l'Aisne à la Marne, longe la limite sud-ouest du projet à une distance d'environ 15 m. Ce dernier présente des fuites localisées. En 2018, La Vesle à Chalons-sur-Vesle présentait un état écologique et un état physico-chimique médiocres. La commune de Reims n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI). En revanche, elle est comprise dans l'Atlas des Zones Inondables (AZI) de La Vesle. L'emprise du projet est éloignée d'environ 120 m du lit majeur de la Vesle, il est en dehors de la zone inondable de cette dernière.		Phase exploitation Phase chantier	Aucun impact Impact sur les débits ruisselés. Pollution accidentelle des eaux	Aucune mesure Evitement		Mesures intégrer à la Charte chantier à Faibles nuisances : -Stockage des produits chimiques liquides et des carburants sur des rétentions étanches, -Collecte des effluents et évacuation voire prétraitement avant rejet au réseau, -Sensibilisation des compagnons aux consignes à respecter pour les manipulations de produits polluants et aux actions à mener en cas de déversement accidentel	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances.	Positif : augmentation des surfaces perméables par rapport à l'état initial

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
			Phase exploitation	Modification des écoulements des eaux pluviales sur le site	Réduction	R2.2q	Gestion des eaux de pluie par infiltration à la parcelle (noues, jardins en creux principalement). Superficie des ouvrages d'infiltration permettent de disposer d'une hauteur d'eau de l'ordre de 50 cm, compatible avec le niveau de la nappe. Aucun rejet des eaux de pluie au réseau communal.	Coût de l'étude de gestion des EP : 17 k€ HT	Inspection et entretien des ouvrages de gestion des EP	Négligeable
Eaux souterraines	La première nappe rencontrée au droit du site est celle de la « Craie de Champagne nord », nappe d'eau à dominante sédimentaire. Au droit du site, l'écoulement de la nappe est globalement orienté vers le sud. Le niveau de la nappe varie avec la pluviométrie. Au regard de la nature des sols (bonne perméabilité) et du contexte hydrogéologique du terrain (nappe peu profonde), la nappe est vulnérable face à une éventuelle pollution au droit du site. La majorité de l'emprise du projet constitue une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Selon les résultats de l'étude NPHE (mise à jour en cours), la nappe peut être rencontrée au minimum à une profondeur de 2.5 m au droit du site. Le risque de remontée de la nappe est plus probable sur la partie sud du site d'étude que la partie nord principalement dû à la topographie du terrain. L'état chimique de la nappe est médiocre et son état qualitatif est bon (état des lieux SDAGE 2013). Aucun captage n'a été identifié en aval hydrogéologique présument du site dans un rayon de 1 km. Compte tenu de l'éloignement des captages, ils peuvent être considérés comme faiblement vulnérables face à une éventuelle pollution provenant du site. Le périmètre du projet n'est inclus dans aucun périmètre de protection de captage AEP.		Phase chantier	Le projet comprend un niveau en sous-sol. Les terrassements seront de l'ordre de 3 m de profondeur (dans les Remblais et dans la Craie altérée), avec une nappe proche. Nappe vulnérable aux pollutions accidentelles	Évitement	E3.1.c	Réalisation des travaux en période sèche. Des venues d'eau peuvent apparaître exceptionnellement en cours de terrassement (aucun rabattement de nappe envisagé à ce stade). Elles seront alors collectées en périphérie et évacuées en dehors des fouilles (captage). Stockage des produits chimiques liquides et des carburants sur des rétentions étanches.	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi piézométrique automatique réalisé sur 12 mois.	Négligeable
			Phase exploitation	La nappe ne devrait jamais recouper les sous-sols du projet à l'exception, en cas de crue centennale, de la partie amont du sous-sol NEOMA.	Évitement	E1.1c	Deux solutions sont envisageables selon la G2 AVP : - soit réalisation d'un niveau bas situé 50 cm minimum au-dessus du Niveau de Plus Hautes Eaux (1), - soit un cuvelage des parties enterrées (entraînant des surcoûts au projet).	Coût de l'étude hydrogéologique : 34 k€ HT Coût du cuvelage non estimé	Suivi piézométrique automatique réalisé sur 12 mois. Poursuite des études géotechniques.	Faible

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Risques et pollutions										
Risques naturels	<p>La commune de Reims ne fait l'objet d'aucun Plan de Prévention au Risque Inondation.</p> <p>L'emprise du projet est:</p> <ul style="list-style-type: none"> en dehors de la zone inondable de La Vesle; en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et à minima aux inondations de cave en zone de risque d'affondrement lié à l'existence de cavités souterraines faible à nul, sur la pointe nord-est (reste de l'emprise sans risque), selon l'arrêté préfectoral approuvé le 16 mai 1991, valant Plan de Prévention des Risques Naturels <p>Comme l'ensemble du territoire français, la commune de Reims est exposée au risque d'événements climatiques exceptionnels (canicule, tempête, orage, grand froid)</p> <p>La commune de Reims est en zone de sismicité très faible (zone 1). Les bâtiments neufs n'ont pas de règle de construction particulière à suivre.</p>			<p>Chantier de terrassement exposé au risque de remontée de nappe.</p> <p>Création de bâtiments sur des sols de faible compacité.</p> <p>Chantier travailleurs exposés et risque d'événements climatiques exceptionnels</p>	<p>Evitement</p> <p>Evitement</p> <p>Réduction</p>	<p>E1.1c</p> <p>E4.1b</p> <p>R3.1b</p>	<p>Cf. eaux souterraines</p> <p>Dans le cadre de l'étude G2 PRO à réaliser, des sondages courts complémentaires seront réalisés au nord-est de la périmètre du projet pour lever tout doute concernant la présence de cavités souterraines.</p> <p>Chantier temporairement arrêté en cas d'événements climatiques exceptionnels de type orages, tempêtes et grand froid.</p> <p>Décalage des horaires de chantier lors de périodes caniculaires</p>	<p>Coût de l'étude géotechnique G2 AVP : 40 k€ HT</p> <p>Coût de l'étude hydrogéologique : 34 k€ HT</p>	<p>Suivi piézométrique automatique réalisé sur 12 mois.</p> <p>Poursuite des études géotechniques.</p>	Faible
Risques technologiques	<p>La commune de Reims n'est soumise à aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques.</p> <p>La ville de Reims présente 61 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont cinq établissements sont classés à risque. L'emprise du projet ne fait l'objet d'aucune ICPE. Parmi les ICPE à risque, le "silo à enjeux très importants" de Vivescia Reims, est implanté à environ 300 m à l'est du projet.</p> <p>La ville de Reims est exposée aux risques de Transports de Matières Dangereuses. L'emprise du projet est plus particulièrement exposée au risque TMD par voie routière et voie d'eau (proximité du canal).</p>		<p>Phase exploitation</p> <p>Phase chantier</p>	<p>La nappe ne devrait jamais recouper les sous-sols du projet à l'exception, en cas de crue centennale, de la partie amont du sous-sol NEOMA.</p> <p>Risque de collision entre les camions du chantier et ceux transportant des matières dangereuses</p> <p>Il existe un risque faible d'exposition des futurs usagers au risque de TMD par voie routière et par voie d'eau.</p>	<p>Evitement</p> <p>Réduction</p>	<p>E1.1. c</p> <p>R1.1 a</p> <p>R3.2 d</p>	<p>Cf. eaux souterraines</p> <p>Cf. eaux souterraines</p> <p>Sans objet</p> <p>Information des intervenants sur chantier puis des occupants du site quant aux mesures de protection à prendre en cas d'accidents liés au TMD.</p> <p>Application des obligations légales permettant de faire face aux accidents</p> <p>Les nouveaux occupants seront informés des mesures de protection en cas d'accidents liés au TMD.</p>	<p>Cf. eaux souterraines</p> <p>Sans objet</p> <p>Sans objet</p>	Faible	
			Phase exploitation		Réduction		Sans objet	Sans objet	Sans objet	Négligeable

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel	
Risques de pollutions du milieu souterrain	Le périmètre du projet présente deux sites BASIAS. Un site BASOL est implanté à environ 300 m en latéral hydrogéologique du périmètre du projet. Selon les études réalisées de 2012 à 2020 au droit du site, il a été mis en évidence des impacts en polluants dans les sols (métaux, hydrocarbures, HAP et traces de PCB), les gaz du sol (hydrocarbures, BTEX et COHV) et la nappe (traces de solvants chlorés : PCE et TCE) : Le projet doit faire l'objet d'une analyse des risques sanitaires afin d'assurer la compatibilité des sols avec l'usage futur.		Phase chantier	Excavation de terres impactées dans le cadre des terrassements. Contact direct des travailleurs avec les sols impactés.	Réduction	R2.1d	Terrassement des sols, tri et évacuation des déblais vers des filières de traitement/stockage adaptées Respect des consignes d'hygiène et de sécurité par les travailleurs	Coût des études de pollution : 39 k€ HT Coût d'évacuation des déblais hors site estimé entre 3,5 et 8,1 M€ HT	Certificat d'acceptation préalable (CAP) établi préalablement à l'évacuation de terres par la (les) filière(s) choisie(s). Suivi de l'évacuation des terres impactées par BSD	Négligeable	
			Phase exploitation	Risques sanitaires potentiels pour les futurs usagers du site liés à l'inhalation de composés volatils présents dans les gaz du sol	Evitement	E3.2b	Evacuation des terres impactées en métaux et composés volatils dans le cadre des terrassements. Réalisation d'une Analyse des Risques Résiduels prédictive qui conclut en la compatibilité de l'état environnemental du site avec l'usage projeté. Ventilation des sous-sols préconisés.	Coût d'évacuation des déblais hors site estimé entre 3,5 et 8,1 M€ HT	Réalisation d'une Analyse des Risques Résiduels en fin de travaux	Négligeable	
Milieu naturel											
Continuités écologiques	D'après le SRCE de Champagne-Ardenne approuvé en décembre 2015, le site d'étude ne recoupe aucun réservoir de biodiversité ni corridor écologique identifiés à l'échelle régionale. Toutefois, la Vesle, située à environ 500 m au sud du site constitue une trame aquatique. Cependant, aucune espèce végétale ou animale inféodée aux milieux aquatiques n'a été observée sur le site. Reims Métropole a défini sur son territoire une Trame Verte et Bleue (TVB). Le site d'étude est implanté à proximité de la Coulee Verte, qui s'étend dans la vallée de la Vesle entre la rivière et le canal de l'Aisne à la Marne. Celle-ci est identifiée comme un espace à fort potentiel paysager et environnemental.		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure						
			Phase exploitation	Le projet peut, autant que possible, participer à l'objectif de développement de la trame verte locale (végétalisation urbaine).	<i>Cf. Habitats, faune et flore</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore ci dessous</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore ci dessous</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore ci dessous</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore ci dessous</i>	<i>Cf. Habitats, faune et flore ci dessous</i>

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Éléments d'inventaires du patrimoine naturel	<p>Les sites Natura 2000 les plus proches « Marais et pelouses du tertiaire au Nord de Reims » et « Marais de la Vesle en amont de Reims » sont respectivement situés à environ 5,5 et 6 km du site.</p> <p>La réserve naturelle la plus proche est située à plus de 6 km.</p> <p>Le site du projet est localisé entre deux zones d'une même ZNIEFF de type II (« Vallée de la Vesle de Livry-Louvey à Courliandon »), situées à 1,8 km au nord-ouest et à 5,2 km au sud-est. Compte tenu de l'environnement urbanisé dans lequel s'implante le projet, de l'éloignement et de la présence d'éléments de « coupure » tels que le tissu urbain de la ville, les enjeux restent néanmoins faibles.</p> <p>Absence de site couvert par un APB.</p>		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					
Zones humides	<p>D'après le site internet de la DREAL Grand Est et la base de données CARMEN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le site du projet se trouve entièrement en zone à dominante humide d'après la méthode par modélisation. - la partie Sud-Est du projet se situe en zone à dominante humide par la méthode diagnostic (photo interprétation, relevés de terrain, etc.). <p>Le secteur du projet immobilier est entièrement urbanisé, il n'existe pas de végétation naturelle et les sols sont anthropiques. La couche de remblai varie entre 0,80 et 1,50 m. La présence de zone humide est peu probable.</p>		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					
Espaces agricoles et forestiers	Aucun espace agricole ou forestier n'est identifié.		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Habitats faune et flore	<p>Prise en compte des attentes des services Eau Biodiversité et Paysages (réunion du 21/11/18) par la réalisation de 3 passages supplémentaires en avril, mai, juin + un passage nocturne en juillet (chiroptères)</p> <p>Habitats : les habitats sont caractéristiques de zones de friches urbaines et ne représentent pas d'enjeu écologique très important.</p> <p>Flore : aucune espèce protégée ou d'importance patrimoniale n'a été répertoriée. Cinq espèces invasives ont été observées sur le site.</p> <p>Faune : les enjeux oiseaux sont relativement faibles sur le site (une espèce sur les 5 recensées le Rougequeue noir, est protégée au niveau national mais listée en préoccupation mineure. Toutefois, le Faucon crécerelle (espèce quasi-menacée), observée à proximité du site, est une espèce à surveiller.</p> <p>Une espèce de reptile protégée au niveau national a été identifiée (le Lézard des murailles). Cette espèce n'est pas listée dans la liste rouge des espèces menacées en Champagne-Ardenne, et en préoccupation mineure (LC) au niveau national. Les enjeux reptiles peuvent être considérés de faible à moyen.</p> <p>5 espèces d'insectes ont été recensées sur le site. Une espèce (le Criquet des Bromes) est déterminante ZNIEFF, mais non protégée. Les enjeux sont considérés comme faibles.</p> <p>Aucune espèce de mammifère (hors chiroptères) et aucune espèce d'amphibien n'a été observée sur le site d'étude.</p> <p>Enfin, le site d'étude ne possède que de faibles potentialités écologiques pour les chiroptères puisqu'il n'attire pour la chasse qu'une espèce : la Pipistrelle commune.</p>		Phase chantier	<p>Destruction possible de gîtes pour les oiseaux nicheurs et les chiroptères.</p> <p>Dérangement de la faune nocturne en cas de travaux de nuit.</p> <p>Gestion des espèces végétales invasives.</p>	<p>Evitement et Réduction</p>	<p>E2.1b E4.1a E1.1c E2.1a E3.1c R2.1f</p>	<p>Mesures en phase chantier en lien avec le label Effinature – intégrées à la Charte chantier à faibles nuisances</p> <p>PIC spécifique à la biodiversité devra être réalisé par l'entrepris en début de chantier</p> <p>Conservation de 5 arbres (voire transplantation dans les espaces publics) – protection préalable des sujets</p> <p>Mesures de prévention seront prises afin de réduire les risques d'atteintes envers la faune dont travaux de nuit minimisés.</p> <p>Organisation des travaux pour éviter toute dispersion des espèces végétales invasives.</p>	<p>Intégré dans le cout des travaux – non estimé à ce stade</p> <p>Honoraires correspondra nt à la prise en compte de la biodiversité dans la conception du projet : 100 k€ HT</p>	<p>Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances.</p>	Négligeables
			Phase exploitation	<p>Le projet est l'opportunité d'aménager de nouveaux habitats susceptibles de favoriser la biodiversité locale.</p>	<p>R2.2c R2.2k R2.2l</p> <p>Réduction</p>	<p>Prescriptions en lien avec le label Effinature intégrées à la conception du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - préservation du patrimoine existant, limiter la fragmentation des milieux et favoriser les continuités végétales, - diversifier les plantations, choisir des espèces végétales locales, adaptées aux conditions du site, - favoriser les anfractuosités sur le bâti, installer des abris/faunes, opter pour des vitrages visibles par les oiseaux, choisir un éclairage extérieur compatible avec la vie nocturne de la faune 	<p>Coût des aménagements paysagers non estimé à ce stade</p> <p>Honoraires correspondra nt à la prise en compte de la biodiversité dans la conception du projet : 100 k€ HT</p>	<p>Il sera envisagé une gestion raisonnée des espaces publics. Les produits phytosanitaires seront proscrits.</p>	<p>Positif : nouvelle diversité d'habitats et densité végétale susceptibles d'améliorer l'installation et diversifier les espèces végétales et animales locales</p>	

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Paysage et patrimoine										
Paysage	Reims appartient à l'entité paysagère de Champagne centrale. Proximité immédiate du canal, identifiée comme un espace à fort potentiel paysager et environnemental. Le site est marqué par son passé industriel, notamment par la présence des bâtiments désaffectés des Magasins Généraux. Il représente un espace de transition entre les différentes fonctions de la ville (zones industrielles à l'ouest, centre-ville de Reims à l'Est du site, et coulée verte au sud)		Phase chantier	Dégradation temporaire et localisée du paysage	Réduction	R1.1. b	Application de la charte chantier faibles nuisances qui vise notamment à minimiser les impacts visuels du chantier par la mise en place de palissades, le nettoyage régulier du chantier, le balisage des zones de stockage, la protection des bennes à déchets	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Pas de suivi particulier	Faible
			Phase exploitation	Modification de la perception paysagère du quartier	Réduction	R2.2.k	Conservation du bâtiment phare des magasins généraux et d'une partie des anciennes voies de chemin de fer. Création de faisceaux visuels vers le canal Création de nouveaux bâtiments de logements et des aménagements paysagers participant à un aspect architectural et urbain qualitatif	Intégré dans le coût de conception du projet – non estimé	Pas de suivi nécessaire	Positif : Création d'un nouveau paysage urbain qualitatif Valorisation du patrimoine industriel
ZPPAUP AVAP	L'emprise du projet n'est pas concernée par l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) du site de Saint Nicaise (patrimoine aérien lié aux maisons de Champagne sur le secteur de la colline Saint-Nicaise et ses abords) – distante de 1,8 km à l'ouest. Du fait de l'éloignement, ce patrimoine n'est pas visible depuis le site d'étude.		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					
Patrimoine historique et remarquable	La commune de Reims comprend 4 sites inscrits au patrimoine de l'UNESCO (cathédrale, palais du Tau, ancienne abbaye Saint-Rémi, la colline Saint-Nicaise). L'emprise du projet est éloignée de plus d'1 km de ces sites. La ville de Reims possède deux sites patrimoniaux remarquables, le site de Saint-Nicaise et le centre-ville de Reims. L'emprise du projet est éloignée de plus d'1 km de ces sites. L'emprise du projet n'est concernée par aucune servitude de protection au titre des monuments historiques.		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					
Sites inscrits et classés			Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Archéologies	Site éloigné de 1 km à l'ouest du site classé des « Promenades de Reims depuis le Monument aux Morts jusqu'au Cirque à Reims ». Anciennes traces profondes Gallo-Romaines mises en évidence à 650 m à l'est (site Peugeot) Saisine de la DRAC dans le cadre du permis d'aménager.		Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure	E1.1. b	Saisine de la DRAC dans le cadre de l'instruction du permis d'aménager. Toutes découvertes fortuites de vestiges archéologiques en phase chantier devra faire l'objet d'une déclaration auprès de l'Administration	Le coût correspond à l'éventuelle réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive par l'INRAP (non connu à ce jour).	Prise en compte de l'avis de retour de la DRAC	Négligeable
Milieu humain										
Population et habitat	En 2016 et selon les données de l'INSEE, Reims est la 12ème ville la plus peuplée de France, avec 183 113 habitants. La commune apparaît comme un territoire attractif pour l'installation ou le développement de familles et de ménages comprenant des enfants en bas âge ainsi qu'une population étudiante. Le parc de logement connaît une croissance modérée mais régulière. Projet identifié pour le PLH 2019-2024 du Grand Reims (attirer les jeunes couples avec enfants, développer une offre de logements adaptée aux personnes âgées)		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					Positif : Création d'une offre supplémentaire de logements adaptés aux besoins des habitants
Economie et commerces	La commune de Reims bénéficie des actions en faveur du développement économique mises en place par le CU du Grand Reims. Entre 2011 et 2016, la population active à Reims est restée relativement stable. Cependant, la proportion d'actifs ayant un emploi a légèrement baissé (-2%) faisant augmenter en même proportion le taux de chômage. Il est estimé la présence de 450 emplois sur le secteur du Port Colbert (transport, commerce de gros, industries du champagne, créatives et culturelles). L'offre commerciale s'organise autour du centre-ville doté d'une offre diversifiée et dense : de pôles de quartiers (logiques de proximité) et des zones commerciales de périphérie. L'offre commerciale aux abords immédiats du projet est quasiment nulle en lien avec le contexte industriel ancien dans lequel il s'inscrit.		Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					Positif : Création d'emplois
Equipements publics			Phase chantier	Aucun impact	Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
	La commune dispose d'une offre diversifiée en équipements répartie sur l'ensemble de son territoire. Le secteur « Port Colbert » n'offre pas d'équipements compte-tenu de son passé industriel. Les équipements les plus proches du projet sont implantés au sein du quartier du Faubourg Clairmarais (principalement des écoles).		Phase exploitation	Les nouveaux arrivants vont générer de nouveaux besoins de consommation (alimentation, produits, services) et besoins en équipements publics.	Evitement	E.2.2. f	Le projet s'implante à proximité du centre-ville où l'offre en commerces, équipements publics actuelle et projetée permettra de répondre aux besoins des futurs usagers. Création d'un pôle d'enseignement supérieur	Aucun coût n'est associé à cette mesure, si ce n'est le coût d'acquisition du foncier	Aucun suivi particulier nécessaire	Négligeable
Milieu fonctionnel										
Document de planification	A l'échelle de l'agglomération de Reims, la politique des transports et des déplacements tous modes est guidée par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Reims Métropole approuvé le 12 décembre 2016. Les réflexions en termes de déplacements ont été traduites localement dans l'OAP du Port Colbert.		Phase chantier Phase exploitation	Le projet doit être en accord avec les objectifs des documents cadres. Aucun impact	Aucune mesure Aucune mesure					
Mobilité	Typique d'un parcellaire industriel, le réseau viaire est globalement peu dense et peu maillé au sein du secteur Port Colbert. Les axes principaux du quartier sont l'axe Brébant/Charles Arnould pour la desserte Nord/Sud et l'axe Pierre Maître/Renan pour la desserte Est-Ouest. L'emprise du projet est bordée ces axes. Le quartier du Port Colbert est sujet à des ralentissements de circulation aux heures de pointe, principalement le long de l'axe Nord Sud (Bréban/Arnould) et l'axe de contournement Midol Victoire : Selon l'étude trafic réalisée en 2020 (données de comptage de 2012 à 2019), l'état actuel du trafic est caractérisé par : •Des flux très importants sur l'avenue Brébant (entre 17000 et 23000 UVP TMJA selon les sections), •Le risque de saturation future de certains carrefours clés sans réaménagements (RP Max Rousseau, carrefour Courcelles-Midol, Midol-P. Maître, Victoire-P. Maître)		Phase chantier Phase exploitation	Nouvelles difficultés de circulation aux abords du projet (circulation des engins : création d'accès au chantier). Sans réaménagements des voies, il existe un risque de saturation future de certains carrefours clés (RP Max Rousseau, carrefour Courcelles-Midol, Midol-P. Maître, Victoire-P. Maître).	Réduction Réduction	R1.1 a R2.2 a	Mise en place d'une charte chantier faibles nuisances dont certaines mesures viseront à maîtriser la gestion des flux du chantier et à les réduire. Plan de circulation temporaire permettant une circulation adaptée des véhicules. Mise en place d'un plan de circulation temporaire permettant la circulation des piétons et des vélos en sécurité. Modification du réseau viaire à l'échelle du Port Colbert : -création du boulevard interquartier, -liaison de contournement ouest complète, -échangeur Reims centre. Réaménagement de certains carrefours dont le carrefour Midol/Maître.	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade Etude de circulation (coût non connu)	Contrôle de la bonne application du plan de circulation réalisé par OPC. Les ajustements d'aménagement des voies et carrefours sont actuellement en cours de définition par la ville de Reims et le Grand Reims.	Faible Négligeable

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Stationnement	La majorité des voies du secteur Port Colbert, en particulier les voies bordant l'emprise du projet présente un stationnement sans restriction. Par ailleurs, l'emprise du projet est éloignée d'au moins 800 mètres des parcs de stationnement ouverts au public.		Phase chantier	Besoin en stationnement du personnel de chantier	Evitement	E2. 1 b	Incitation du personnel à l'usage des transports en commun. Aires de stationnement pour le personnel définies dans le PIC	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Usage des aires de stationnements contrôlés par l'OPC.	Négligeable
			Phase exploitation	L'arrivée de nouveaux usagers générera des besoins spécifiques en stationnement (résidents, étudiants, travailleurs et visiteurs)	Evitement	E 3. 2 b E 2. 2 f	Création de parkings sur un niveau de sous-sol qui totaliseront 544 places de stationnement et 388 places pour les vélos Le projet s'implante à proximité d'arrêts de bus qui facilitent le report modal vers les transports en commun.	Intégré dans le coût du projet – non estimé à ce stade	La mesure ne nécessite aucune mesure de suivi.	Négligeable
Réseau de transport et modes actifs de déplacement	L'emprise du projet est implantée : <ul style="list-style-type: none"> A environ 15 mètres, du canal de l'Aisne à la Mame. Ce canal permet un acheminement des marchandises et constitue un axe fluvial intéressant pour la navigation de plaisance. à 1 km à l'ouest de la gare SNCF de Reims. Celles-ci est reliée directement à Paris-Gare de l'Est (en 45 min par TGV) et elles offrent des liaisons Intercités par le réseau TER. A proximité de la ligne de FRET qui dessert le site Arcelor. La desserte du quartier Port Colbert par le réseau de transport en commun est relativement limitée (3 lignes de bus régulière). La ville de Reims a triplé son linéaire cyclable entre 2005 et 2015. L'axe structurant du réseau cyclable de Reims est la coulée verte qui longe le canal de l'Aisne à la Mame. Celui-ci borde la limite sud-ouest de l'emprise du projet. Parmi les mesures incitatives aux modes doux développées par la ville, il est à noter la mise à disposition de 3 parkings relais en périphérie urbaine et d'un service de vélo en libre-service.		Phase chantier	Nouvelles difficultés de circulation aux abords du projet (circulation des engins ; création d'accès au chantier). Conditions de circulation dégradées pour les piétons et cyclistes	Réduction	R1.1 a	Cf. Mobilité	Cf. Mobilité	Faible	
			Phase exploitation	Les nouveaux usagers (étudiants, travailleurs, résidents) seront de nouveaux usagers des transports en commun.	Réduction	R2.2 a	Création d'un nouveau maillage viaire à l'échelle du Port Colbert. A Le projet favorise les déplacements doux (marche à pied, vélo) et les transports en commun du fait de sa proximité aux moyens de transport en commun (lignes de bus) et de la proximité avec le centre-ville. Mesures d'incitation à l'usage des modes actifs de déplacement (parkings dédiés aux vélos, deux voies apaisées)	Compris dans le budget global des travaux.	Contrôle de la bonne application du plan de circulation réalisé par OPC.	Positif : Report de la part modale des voitures vers les transports en commun et les modes actifs de déplacement

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Occupation du sol et urbanisme										
Occupation du sol, document de planification	<p>Occupation des sols sur les emprises du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> • A l' Ouest hangars/entrepôts de la société MAZET Transport • Au centre du site garage 100 Pneu/Auto Slick • Au Sud Est Magasins Généraux de Champagne Ardennes • 2 zones de friches herbacées au nord-ouest et au sud-est <p>SCoT de la Région Rémoise approuvé le 17 décembre 2016. Modification du PLU de Reims approuvé le 19/12/19.</p> <p>L'emprise du projet est concernée par l'OAAP Port Colbert (200 ha). Objectifs de création d'un nouveau quartier mixte, innovant et attractif dans la continuité du centre-ville, de recomposition de la trame publique et reconquête des berges du canal</p> <p>Le site se trouve dans la zone UCb5 du PLU qui correspond au secteur urbain regroupant l'ensemble du tissu périphérique au centre historique ayant des vocations d'habitat, d'activités, d'équipements et de services.</p> <p>Servitudes publiques au droit du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servitudes attachées aux périmètres de risques d'effondrements de cavités souterraines à l'angle nord-est - Servitude du réseau électrique ERDF liée à la présence de câbles souterrains en limite nord et ouest. - Servitude liée à la présence d'une zone spéciale de dégagement fixée à 161 m NGF d'est en ouest. 		Phase chantier	Le projet doit être compatible avec les servitudes d'utilité publique qui le concernent.	Evitement	E2.1 b	Echange préalable entre le pétitionnaire et le gestionnaire du réseau considéré PRO à réaliser, des sondages courts complémentaires seront réalisés au nord-est de du périmètre du projet pour lever tout doute concernant la présence de cavités souterraines.	Intégré dans le cout des travaux- non estimé à ce stade	Suivi DT/DICT Poursuite des études géotechniques.	Négligeable
			Phase exploitation	Le projet doit être en accord avec les objectifs des documents cadres. Aucun impact.	Aucune mesure					
Réseaux structurants	L'emprise du projet est desservi par l'ensemble des réseaux structurants (Réseaux séparatifs, adduction en eau potable, réseaux secs)		Phase chantier	Les travaux de terrassements pourraient accidentellement toucher les réseaux enterrés.	Evitement	E2.1 b	Reperage des réseaux de l'ensemble de l'emprise du projet par GéoScan courant juin 2020 Reperage des réseaux par DICT et le cas échéant de fouilles exploratoires.	Coût de l'étude GéoScan : 18 K€ HT Fouille de repérage : € 400 HT/fouille	Le suivi du chantier s'assurera du contrôle des DT/DICT.	Faible

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
			Phase exploitation	Le projet se raccordera aux réseaux structurants de la commune (eau potable, assainissement, électricité, télécommunication, etc.). L'autorisation préalable des concessionnaires des réseaux différents est nécessaire.	Réduction	R2.2 r	Le maître d'ouvrage s'accordera avec les différents concessionnaires de réseaux concernant les règles de raccordement. Assainissement de type séparatif Gestion des eaux pluviales par infiltration Le principe de la distribution et le dimensionnement du réseau de géothermie seront arrêtés en accord avec le futur opérateur (en cours de sélection). Transmission des plans de recollement des réseaux au gestionnaire des bâtiments après la réception des ouvrages	Coûts de raccordement aux réseaux non estimés à ce stade	Inspection télévisée et test d'étanchéité du réseau d'assainissement Au droit de l'emprise du projet, les copropriétaires et gestionnaires locaux assurent le maintien en bon état de fonctionnement des différents réseaux. Mise à jour des plans de recollement si modification de l'implantation des réseaux	Négligeable
Cadre de vie et santé										
GES et qualité de l'air	L'agglomération de Reims compte 3 stations de mesures. Au plus près de l'emprise du projet, à environ 1,4 km à l'ouest, la station de mesures « Reims Doumer » constitue la station urbaine de type trafic de l'agglomération de Reims du fait de son implantation à proximité immédiate de l'Autoroute 344 et du Boulevard Paul Doumer. Les indices de qualité de l'air sont qualifiés majoritairement de bons à très bons 72% du temps, de moyens 16% du temps, de médiocres environ 11% du temps, et mauvais 1% du temps		Phase chantier	Le projet engendrera du trafic supplémentaire (poids-lourds et véhicules personnels) et la mise en place des différents revêtements de sol pourront ponctuellement générer des émanations de composés volatils.	Réduction	R 2.1 j	Dispositions de la Charte chantier à Faibles nuisances visant à limiter les rejets dans l'air (limiter les poussières, choix des méthodes et outils, arrosage des surfaces).	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances.	Modéré
			Phase exploitation	Arrivée d'une population supplémentaire de résidents	Réduction	R 2.2 a	Création de nouveaux axes routiers à l'échelle du Port Colbert qui se traduira, au droit du site des Magasins Généraux par une baisse globale des trafics. Evolution vers un parc automobile moins impactant en matière d'émissions de polluants	Intégré dans le coût du projet du port Colbert – non estimé à ce stade	Pas de mesure de suivi particulière. La qualité de l'air est suivie par Atmo Grand Est	Faible

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Bruit	<p>L'emprise du projet est concernée par le faisceau d'incidence des trois voies bruyantes de catégorie 3 qui le bordent (faisceau de 100 m affectés de part et d'autre de la voie)</p> <p>Les façades des constructions projetées devront faire l'objet d'une isolation acoustique conforme à la réglementation en vigueur dans le faisceau d'incidence des voies classées.</p> <p>Selon les mesures acoustiques réalisées sur site en juin 2020, les niveaux sonores relevés le long des voies sont bruyants. Des zones calmes apparaissent au centre de la zone.</p>		Phase chantier	<p>Les opérations de démolition, terrassement et construction seront génératrices de nuisances en fil continu d'intervention.</p> <p>La circulation des camions et engins de chantier seront une source de nuisance supplémentaire. Toutefois, les fréquences de passage seront relativement faibles et ne modifieront pas significativement les conditions sonores existantes.</p>	Réduction	R2. 1 j	<p>Dispositions de la Charte chantier à Faibles nuisances visant à réduire les nuisances sonores (planification des livraisons, choix des engins, niveau acoustique en limite de chantier limité à 80 dB).</p>	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances.	Modéré
Vibrations	<p>L'emprise du projet est éloignée d'au moins 280 m de la voie ferrée Reims-Soissons qui surplombe le nord de la rue du bois d'Amour. Du fait de cet éloignement, l'emprise du projet n'est pas concernée par les nuisances vibratoires générées par le passage des trains sur cette voie</p>		Phase exploitation	<p>Isolements de façade DnT.A.tr à mettre en œuvre pour respecter les objectifs réglementaires du classement sonore selon la contribution du bruit routier en situation projet</p>	Réduction	R2.2 b	<p>Une étude acoustique va être réalisée au droit du projet.</p> <p>Les nouveaux logements et locaux d'activités disposeront d'isolements de façade minimums afin de respecter la réglementation en vigueur.</p>	Coût de l'étude acoustique : 6 k€ HT Intégré dans le coût des constructions	Le niveau de bruit résiduel en intérieur fera l'objet d'un contrôle sur un échantillon de logements avant la livraison du bâtiment par le maître d'ouvrage du bâtiment.	Faible
Pollution lumineuse	<p>Le site étudié se trouve au sein d'une zone urbanisée, aux abords immédiats d'infrastructures éclairées la nuit. A l'instar de nombreux quartiers urbains de centre</p>		Phase exploitation	<p>Aucun impact</p> <p>Aucun impact</p>	Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
	d'agglomération l'emprise du projet est fortement exposée à la pollution lumineuse.		Phase exploitation	A l'échelle de l'agglomération de Reims les effets du projet sur la pollution lumineuse sont considérés comme nuls. En revanche, les futurs riverains seront inévitablement exposés à la pollution lumineuse (contexte urbain) comme c'est le cas actuellement.	Réduction	R 2. 2 b	Occultation des logements	Ces mesures sont incluses dans le coût global du projet – non estimées à ce stade	Pas de mesure de suivi particulière	Négligeable
Évaluation de l'exposition aux champs électromagnétiques	L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) répertorie une antenne de téléphonie mobile et un faisceau hertzien sur un bâtiment existant au droit du projet et 4 autres stations radioélectriques à moins de 200 m. L'ensemble de ces antennes sont soumises au Code des postes et des communications électroniques qui détermine notamment des valeurs limites d'exposition du public et l'implantation d'émetteurs-veille permettant de contrôler le respect des valeurs seuils Présence de 2 postes transformateurs EDF sur l'emprise du projet		Phase chantier	Le projet devrait nécessiter la suppression d'un poste transformateur EDF et le déplacement d'un second poste transformateur EDF	Réduction	R2. 1 j	Demande d'accord préalable auprès du gestionnaire de réseau. Suppression et déplacement des transformateurs par le gestionnaire du réseau.	Ces mesures sont incluses dans le coût global des travaux.	Pas de mesure de suivi particulière	Négligeable
Amiante	Il a été repéré de l'amiante dans les bâtiments existants et dans les enrôbés.		Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					
			Phase chantier	Contacts des travailleurs avec de l'amiante	Réduction	R 2.1 c	Diagnostic amiante avant travaux Retrait de l'amiante détectée conformément à la législation en vigueur	1 600 k € HT	Suivi de l'évacuation des terres impactées par BSD	Négligeable
			Phase exploitation	Aucun impact	Aucune mesure					

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Déchets	<p>Reims Métropole assure la compétence élimination et valorisation des déchets. La production annuelle moyenne d'un habitant de Reims Métropole s'élevait 457 kg/an en 2015. Cette production est en dessous de la moyenne nationale que l'ADEME estime à 590 kg/an/hab. Le projet devra s'inscrire dans l'organisation intercommunale de collecte sélective des déchets.</p> <p>3 déchetteries publiques ouvertes au BTP et 2 plateformes de regroupement et de tri de déchets inertes sont recensées dans un rayon de 15 km autour de Reims.</p>		Phase chantier	Génération de déchets liés à la démolition et à la construction	Réduction	R 2.1 c	<p>L'ensemble des déchets de démolitions seront évacués du site via des filières appropriées aux types de déchets. Ils devront autant que possible être valorisés.</p> <p>En phase construction, des règles de gestion des déchets permettront de minimiser l'impact de ces déchets (interdiction brulage, respect du tri et évacuation, nettoyage du chantier).</p> <p>Objectif fixé par la Charte chantier à faibles nuisances : valorisation de 70% des déchets de démolition et des déchets de construction</p>	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi des déchets par BSD	Modéré
			Phase exploitation	<p>L'estimation des déchets produits en phase d'exploitation n'a pas été évaluée.</p> <p>Toutefois le projet engendrera des déchets ménagers et des déchets d'activités</p>	Réduction	R2 2 r	<p>Le tri sera mis en place par Bornes d'apport Volontaire et dimensionné selon le volume des déchets projetés (non estimé) et la fréquence de la collecte sur la ville.</p>	Compris dans le coût global du projet.	Aucun suivi particulier n'est nécessaire	Faible

Sous - thème	Situation	Enjeux	Aspect du projet	Impacts potentiels entre le projet et son environnement	Type de mesure	Codification de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Modalité de suivi de la mesure et de ses effets	Impact résiduel
Energie et climat	L'utilisation des ENR permet de limiter la dépendance énergétique tout en limitant l'émission de GES. Selon l'étude EnR réalisée par BG en 2020, les filières de la géothermie sur nappe, de la géothermie sur sondes, de l'aérothermie, du solaire photovoltaïque, du solaire thermique, du bois-énergie et de la valorisation des eaux usées peuvent potentiellement présenter de l'intérêt pour couvrir une partie des besoins énergétiques du projet. Le site est inscrit dans un milieu urbain fortement minéralisé et soumis à l'effet d'îlot de chaleur (ICU).		Phase chantier	La phase chantier engendra la consommation d'énergie pour les besoins des travailleurs, de l'éclairage et des engins de démolition/construction.	Réduction	R2.1t	L'application de la Charte chantier Faibles nuisances intègre des mesures d'économie d'énergie	Intégré dans le coût des travaux – non estimé à ce stade	Suivi par le responsable désigné pour l'application de la Charte chantier à faibles nuisances. Suivi des consommations d'énergie par mise en place de compteurs d'électricité (pour l'ensemble du chantier et pour la base-vie). Bilan à la fin du chantier.	Moderé
			Phase exploitation	Le projet comportera des besoins énergétiques, tout au long de sa phase de fonctionnement, liés à l'occupation des logements et des activités. Le projet sera exposé à l'îlot de chaleur urbain.	Réduction	R 2.2 r	Réalisation d'une étude d'ensoleillement pour la conception des bâtiments (héliodons) Le projet aura si nécessaire recours aux énergies renouvelables, en particulier la géothermie Les choix d'aménagement permettent de limiter l'îlot de chaleur urbain (végétalisation de la parcelle et de la toiture, choix de teintes claires pour les façades) et performances énergétiques du bâtiment.	Compris dans le coût global du projet	La consommation énergétique des logements fera l'objet d'un suivi par le gestionnaire du réseau.	Faible

2.7 PROJETS CONNEXES ET ANALYSE DES IMPACTS CUMULES

2.7.1 Les projets connexes

Selon une recherche des avis émis par la DREAL et le CGEDD réalisée en mai 2021, seul un projet est connu par l'administration à proximité des Magasins Généraux, dans un périmètre **de 1 kilomètre de distance du projet**.

Il s'agit d'un projet de construction d'un ensemble immobilier constitué de bureaux, d'un hôtel et d'une résidence étudiante, comportant un parking de 181 places, au 16 avenue Brébant, à Reims (51). Par une décision en date du 30 septembre 2019, ce projet a été soumis à la réalisation d'une étude de ses impacts sur l'environnement.

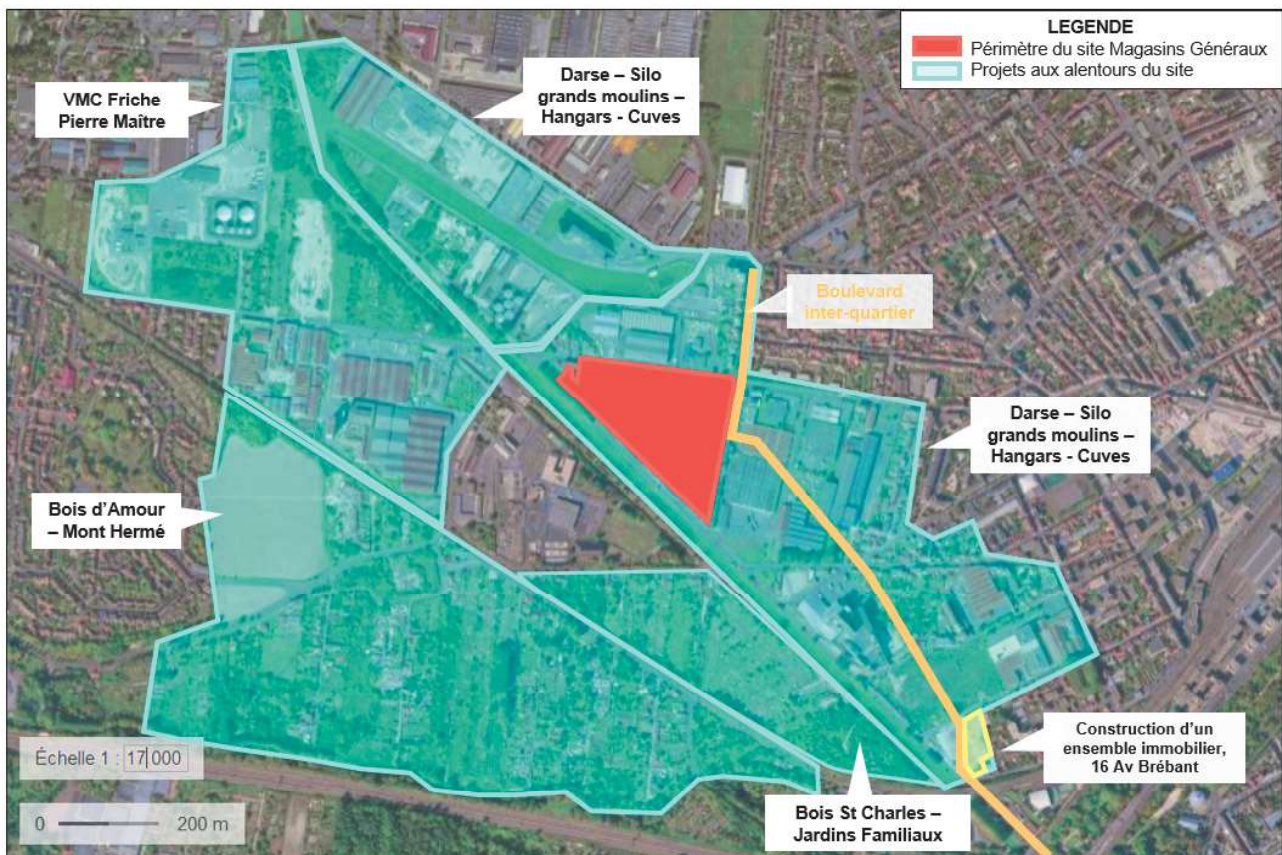


Figure 39 : Localisation des projets à proximité du site d'étude (source : Burgeap)

L'opération d'aménagement du site des anciens Magasins Généraux portée par société AMENAGEMENT & TERRITOIRES, avec la ville de Reims, est implantée **au cœur de l'OAP Port Colbert, dans le sous-secteur Brébant- Grands Moulins – Arcelor – Magasins Généraux**.

Le projet des Magasins Généraux constitue le projet le plus avancé de l'OAP Port Colbert. **Les autres projets du secteur Port Colbert, dont le boulevard interquartier, sont à un stade d'étude.**

2.7.2 Effets temporaires cumulés et mesures

Les impacts temporaires cumulés seront liés aux réalisations concomitantes du projet en objet de l'étude, des autres projets à venir et du **boulevard interquartier**.

La superposition des plannings connus de réalisation des projets connexes au projet des Magasins Généraux est présentée sur le schéma ci-dessous :

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Magasins Généraux (opération intégrée à l'OAP Port Colbert)												
Ensemble immobilier 16 Av Brébant	projet abandonné											
OAP Port Colbert												Livraison
Boulevard Inter-quartier (opération intégrée à l'OAP Port Colbert)					Livraison							

Figure 40 : Planning de réalisation des projets connexes

► Possibles incidences temporaires cumulées

En premier approche, des **impacts temporaires cumulés avec les projets connexes de l'Av. Brébant et du Boulevard interquartier** seront possibles, et concerneront essentiellement une augmentation :

- Du **trafic** de poids lourds, de véhicules et d'engins liés aux chantiers, sur les principaux axes routiers situés à l'Ouest de Reims,
- De **terres excavées** à évacuer et à gérer,
- Du risque de pollutions accidentelles (sols, nappe),
- De la dégradation du paysage,
- Des **nuisances pour les populations** exposées (bruit, pollution de l'air, ...).

En raison du **relatif éloignement** du projet Av. Brébant avec le site des Magasins Généraux (700m) et de la courte durée des phases de déplacement des engins sur les sites (quelques jours), les impacts cumulés en phase chantier seront limités. Cependant, le dernier tronçon du Boulevard interquartier se réalisera en 2024 à proximité immédiate du site des Magasins Généraux ce qui engendrera des nuisances cumulées plus importantes.

► Mesures de réduction et effets résiduels

Les mesures de réduction des impacts sont les suivantes :

- Les impacts en termes de trafic seront **maîtrisés au niveau de chaque chantier**, via l'étude de plans de circulations visant à minimiser les incidences pour les riverains ;
- Chaque projet prévoira des **filières d'évacuation adaptées** à la gestion de ses déblais (définie par les propriétés chimiques des terres excavées) ;
- Concernant les nuisances sonores et la pollution de l'air, des **mesures de réduction** seront prises **au niveau de chaque chantier**.

2.7.3 Effets permanents cumulés et mesures

Les impacts cumulés permanents sont liés au fonctionnement concomitant du projet en objet de l'étude (logements, écoles, bureaux, coworking) et des autres projets connexes.

► Possibles incidences permanentes cumulées

En premier approche, des **impacts permanents cumulés** avec l'ensemble des projets analysés seront possibles, et concerneront essentiellement une augmentation :

- De la **population** résidente dans le secteur,
- Des **besoins en équipements**,
- Des **rejets d'eaux usées**,
- Des rejets **d'eaux pluviales**, en raison d'une imperméabilisation des sols,
- Du **trafic** routier local ainsi que des **usagers des transports en commun** desservant le secteur,
- Des **nuisances liées au trafic** (bruit, pollution de l'air, nuisances olfactives ...),
- Des consommations en **eau potable**,
- Des consommations en **énergie**, et par conséquent des émissions de gaz à effet de serre, avec un effet cumulé sur le phénomène du **changement climatique**,
- De la production de **déchets**.

► Mesures de réduction

Les mesures de réduction des impacts sont les suivantes

- Tous les projets connexes participent à la revitalisation du tissu urbain de Reims. Les projets d'aménagement permettent de **revaloriser les abords du Canal et de l'avenue Bréban** et répondent à la **demande en logements et en équipements** au sein de ce quartier déshérité, ainsi qu'aux besoins d'augmentation de la **mixité fonctionnelle locale**.

Les effets cumulatifs des projets connexes seront donc **positifs** dans le sens où ils permettront à une nouvelle population de s'installer dans le quartier du Port Colbert, et d'augmenter la mixité fonctionnelle de ces quartiers. De même, ces projets participent au renouvellement urbain en redonnant une image qualitative à ce quartier en quête de renouveau.

- La problématique des **eaux usées** est **gérée à l'échelle de chaque projet** en tenant compte des effets cumulatifs au niveau de Reims (permettant de s'assurer que les ouvrages de traitement observent une réserve de capacité suffisante). En effet, chaque maître d'ouvrage devra obtenir

l'approbation du gestionnaire du réseau d'assainissement pour le raccordement du projet au réseau existant.

- Les **rejets d'eaux pluviales** supplémentaires seront faibles à l'échelle du site des Magasins Généraux puisqu'il s'agit d'une reconversion / densification d'un site déjà artificialisé. De même, les grands projets de l'OAP prévus aux abords ne vont pas comporter d'artificialisation supplémentaire d'espaces naturels puisque leurs terrains d'emprise sont également déjà artificialisés.

Les solutions de rejets sont en revanche à étudier au niveau de chaque lot aménagé et selon le règlement du PLU en vigueur. La gestion des eaux pluviales à la parcelle par infiltration est à prioriser (cas du projet des Magasins Généraux).

- Les **projets d'aménagement connexes accompagnent la mutation des infrastructures de transport en commun du secteur ; la réalisation du Boulevard inter-quartier vient non seulement réaménager la répartition des flux routiers au sein du quartier Port Colbert mais également étoffer l'offre en transport en commun.**

Les effets cumulés des projets seront donc bénéfiques, en favorisant le report modal des déplacements de la voiture, vers les transports en commun plus vertueux.

- Le point précédent répond également à la problématique de réduction des nuisances liées à l'augmentation du **trafic routier**. Par ailleurs l'ensemble des projets intègrent l'aménagement de nouvelles voies cyclables et piétonnes en vue de limiter les déplacements en voiture.
- En matière de **consommation en eau potable**, les besoins de chaque projet seront pris en compte **à l'échelle de chaque site** en tenant compte des effets cumulatifs au niveau du secteur et notamment de la capacité de production d'eau potable. Le raccordement des projets au réseau existant se fera en accord avec son gestionnaire.
- En matière de **consommations énergétiques (et donc d'émissions de gaz à effet de serre)**, il est à noter que les projets devront respecter la **réglementation thermique RT2020**, qui s'applique à toute construction neuve dès janvier 2021. Elle a pour but de fixer une limite maximale à la consommation énergétique des bâtiments neufs pour le chauffage, la ventilation, la climatisation, la production d'eau chaude sanitaire et l'éclairage.

Par ailleurs, la plupart des projets actuels affiche une volonté de prendre en compte les enjeux environnementaux, via par exemple une labellisation de type « Effinature » pour le projet des Magasins Généraux ou « NF HQE Habitat » pour le projet Av. Bréban.

- Les effets cumulés des **déchets** sont **planifiés à l'échelle des mutations urbaines** du secteur. Les déchetteries existantes permettront d'évacuer l'ensemble des déchets produits.

2.8 MÉTHODES ET ÉLÉMENTS UTILISÉS POUR LA RÉDACTION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

2.8.1 Démarche globale de réalisation de l'étude et méthodes

La démarche globale est une approche par étapes selon le schéma suivant :

- **Démarche de concertation et d'analyse du contexte** à travers des contacts et entretiens avec les différents partenaires, afin d'intégrer l'ensemble des paramètres (concertation des services concernés) ;
- **Démarche de reconnaissance et d'enquêtes de terrain** permettant d'identifier les problèmes réels ou supposés et d'adapter ou de compléter la démarche de base, afin de mieux cerner les problèmes particuliers : il s'agit notamment des campagnes photographiques, de la caractérisation de l'occupation des sols ;
- **Démarche d'évaluation quantitative** permettant de caractériser, au moyen de mesures, la situation avant réalisation du projet : il s'agit notamment des mesures de bruit.
- **Démarche d'experts** enfin pour l'évaluation dans les domaines :
 - Non scientifiques, tels que le paysage, les éléments humains, etc.
 - Scientifiques à caractère technique, tels que la pollution des sols, l'acoustique, etc.

Les méthodes utilisées sont de 2 types :

- **Les méthodes d'analyses descriptives avec collecte de données existantes ou observées.** Les éléments traités par ces méthodes peuvent :
 - soit, s'appuyer sur des éléments recensés et connus sur les durées longues et être indépendants des périodes d'observations : c'est le cas de la topographie et de l'urbanisme, et de la socio économie, etc.
 - soit, être dépendants des périodes d'observations : c'est le cas pour les éléments sonores, les analyses d'air et les éléments paysagers.

Il est alors nécessaire, pour apprécier au mieux l'impact, de prévoir les périodes d'observations les plus représentatives et les plus critiques au niveau des impacts.

- **Les méthodes d'analyses comparatives après collecte de données existantes ou observées.** Ce type de méthode est utilisé pour l'appréciation des impacts sur les éléments humains telle l'analyse des besoins, de stationnement, etc.

2.8.2 Rédaction de l'état initial

La description de l'état initial repose principalement sur :

- des recherches bibliographiques et dans des bases de données publiques disponibles sur l'internet,
- des études spécifiques effectuées dans le cadre du projet, à la demande d'AMENAGEMENT & TERRITOIRES et du Grand Reims.

2.8.3 Description des esquisses étudiées et du projet retenu

L'étude des différents scénarii ainsi que la description de l'état futur ont été élaborées à partir de l'ensemble des données relatives au projet transmises par AMENAGEMENT & TERRITOIRES.

2.8.4 L'évaluation de l'impact du projet et des mesures d'accompagnement

L'évaluation des impacts temporaires et permanents, directs et indirects, et cumulés, s'est effectuée en :

- Déterminant les bâtiments existants que la réalisation du projet fait disparaître (tous, sauf le bâtiment des magasins généraux),
- Précisant les éléments nouveaux que le projet amène, dont :
 - Un ensemble immobilier comprenant des logements et des bâtiments d'enseignement supérieur ;
 - Des parkings en sous-sol pour répondre aux besoins des futurs usagers,
 - Des espaces verts.

Les mesures ont été préconisées en se basant :

- Sur les textes de Loi, arrêtés, décrets et circulaires d'applications existantes, suivant la thématique abordée ;
- Sur les recommandations formulées au sein des documents « référents » (ex : SDAGE, SAGE, documents de communication de la DREAL, bonnes pratiques des études d'impacts, etc) ;
- Sur les recommandations formulées au sein des études d'expertise réalisées dans le cadre du projet des Magasins Généraux, en particulier :
 - Etude géotechnique G2, GINGER CEBTP, Juillet 2020,
 - Etude NPHE, BURGEAP, février 2020,
 - Etude de dimensionnement du système de gestion des eaux pluviales, BURGEAP, Février 2020,
 - Etude historique et documentaire et diagnostic environnemental (BURGEAP), Février 2019,
 - Diagnostic environnemental complémentaire du milieu souterrain (BURGEAP), Avril 2020,
 - Plan de gestion des terres excavées et analyse des enjeux sanitaires (BURGEAP), Avril 2020,
 - Etude de circulation, secteur Port Colbert (TRACTEBEL), Juin 2020,
 - Etude « Volet Faune-Flore de l'étude d'impact » (Cap Terre), 27 juillet 2020,
 - Etude ENR réglementaire (BG Ingénieurs Conseils), Août 2020.
 - Etudes acoustiques (ARUNDO Acoustique), Juin 2020,
 - Repérages des matériaux et produits contenant de l'amiante (MANEXI), Avril 2019,
 - Notice Ilots de chaleur urbain et perméabilité (E6-ACPP), 2021,
 - Etude bioclimatique (TERAO), 2021.
- Sur le ressenti de l'impact par la personne en charge de l'étude. Certains impacts sont en effet difficilement quantifiables (paysage, qualité de l'air pour les faibles modifications de l'état existant, etc.) ;
- Sur la politique volontariste du Maître d'Ouvrage d'orienter le projet vers un aménagement non seulement moins impactant, mais, si possible, bénéfique pour l'environnement et la santé humaine.

2.9 Description des difficultés rencontrées par le Maître d'Ouvrage pour réaliser cette étude

La principale difficulté rencontrée pour la rédaction de la présente étude d'impact concerne la prise en compte des éléments à l'échelle du Port Colbert qui regroupe plusieurs secteurs avec des niveaux d'avancement d'étude différents. A l'échelle du Port Colbert, les données les plus abouties exploitées dans la présente étude d'impact reposent sur :

- le Plan Guide d'avril 2019,
- les études de trafic (état initial et projeté) réalisées dans le cadre de la conception du Boulevard interquartier pour le compte du Grand Reims..

Seule l'opération des Magasins Généraux propose des données programmatiques avancées et exploitables dans la présente étude d'impact.

2.10 AUTEURS DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DES AUTRES ÉTUDES Y AYANT CONTRIBUÉ

Auteurs de l'étude d'impact :

GINGER BURGEAP

Coralie ALEM, Marie-Amandine JOURNOUD et Céleste CAIZERGUES— Rédaction

Christophe HUMBERT – Vérification et validation

143, avenue de Verdun - 92442 ISSY-LES-MOULINEAUX Cedex

Tél : 01 46 10 25 70

Etudes et documents ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact :

Conception du projet, coupes, insertion architecturale : Atelier NMA et DEBARRE DUPLANTIERS ASSOCIES

Notice acoustique : ARUNDO Acoustique

Etude géotechnique : GINGER CEBTP

Etude faune-flore : CAP TERRE

Etude de circulation : TRACTEBL Engie

Etudes de pollution des milieux, études hydrogéologiques, étude de gestion des eaux pluviales
: GINGER BURGEAP

Etude ENR Réglementaire : BG Ingénieurs Conseils

3. L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT