



# PLAN LOCAL D'URBANISME DE REIMS

## Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Dates d'approbation:

Révision : 28/09/2017

Modification simplifiée n°1 : 19/12/2019

Modification n°1 : 19/12/2019

Mise à jour n°1 : 04/12/2020

Mise à jour n°2 : 30/05/2021

Modification simplifiée n°2 : 24/06/2021

Révision allégée n°1 : 30/09/2021

Modification n°2 : 15/12/2022

Mise à jour n°3 : 14/01/2023

Révision allégée n°2 : 30/03/2023



---

## SOMMAIRE

Introduction.....	5
Préambule.....	5
1. Les orientations thématiques.....	7
La Trame Verte et Bleue.....	7
2. Les orientations par secteur.....	15
2.1. Reims Grand Centre.....	15
2.2. Port Colbert.....	18
2.3. Bois d'Amour – Mont Hermé.....	34
2.4. Cerisaie.....	37
2.5. Coutures.....	39
2.6. Arc Nord-Est – Tir aux Pigeons.....	41
2.7. Arc Nord-Est – Rue des Bouchers.....	43
2.8. Sainte-Anne / Naussonces.....	45
2.9. La Husselle.....	47
2.10. Les Perches.....	49
2.11. Les Hauts de Cernay.....	51
2.12. Les Eaux Vannes / La Folie.....	53



---

## **INTRODUCTION**

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Les OAP sont opposables aux tiers. En application de l'article L.152-1 du Code de l'Urbanisme, tout projet de construction ou d'aménagement doit donc être compatible avec les orientations d'aménagement par secteur où se situe le projet, et avec l'OAP Trame Verte et Bleue qui s'applique sur l'ensemble du territoire communal.

Le premier volet contient des orientations thématiques, complémentaires au règlement et à son caractère normatif. Il incite les porteurs de projets à s'inscrire dans une dynamique globale autour d'un enjeu majeur : la protection et le renforcement de la biodiversité, avec l'affirmation de l'armature urbaine constituée par la Trame Verte et Bleue de l'agglomération.

Le second volet contient des OAP par secteur. Ces orientations concernent des secteurs de projet qui ont vocation à évoluer ou muter dans le temps. De taille et d'enjeux variables, ces secteurs sont destinés à accueillir le développement futur du territoire en matière d'habitat, d'équipements et/ou d'activités économiques. Elles comportent des dispositions portant notamment sur l'aménagement, l'habitat, le transport et les déplacements, en application de l'article L151-6 du Code de l'Urbanisme.

## **PREAMBULE**

Les secteurs d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) étant situés pour la majorité en zone non urbanisée de la commune sont concernés par l'application de l'article L111-6 du code de l'Urbanisme relatif aux axes routiers importants. L'ouverture à l'urbanisation des espaces concernés devront faire l'objet d'une « étude entrée de Ville » afin de déroger le cas échéant aux marges de recul imposées par la législation en vigueur.



# 1. LES ORIENTATIONS THEMATIQUES

## La Trame Verte et Bleue

### Présentation

La **Trame Verte et Bleue (TVB)** est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques, qui contribue à l'amélioration de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau.

Les continuités écologiques de la TVB comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques :

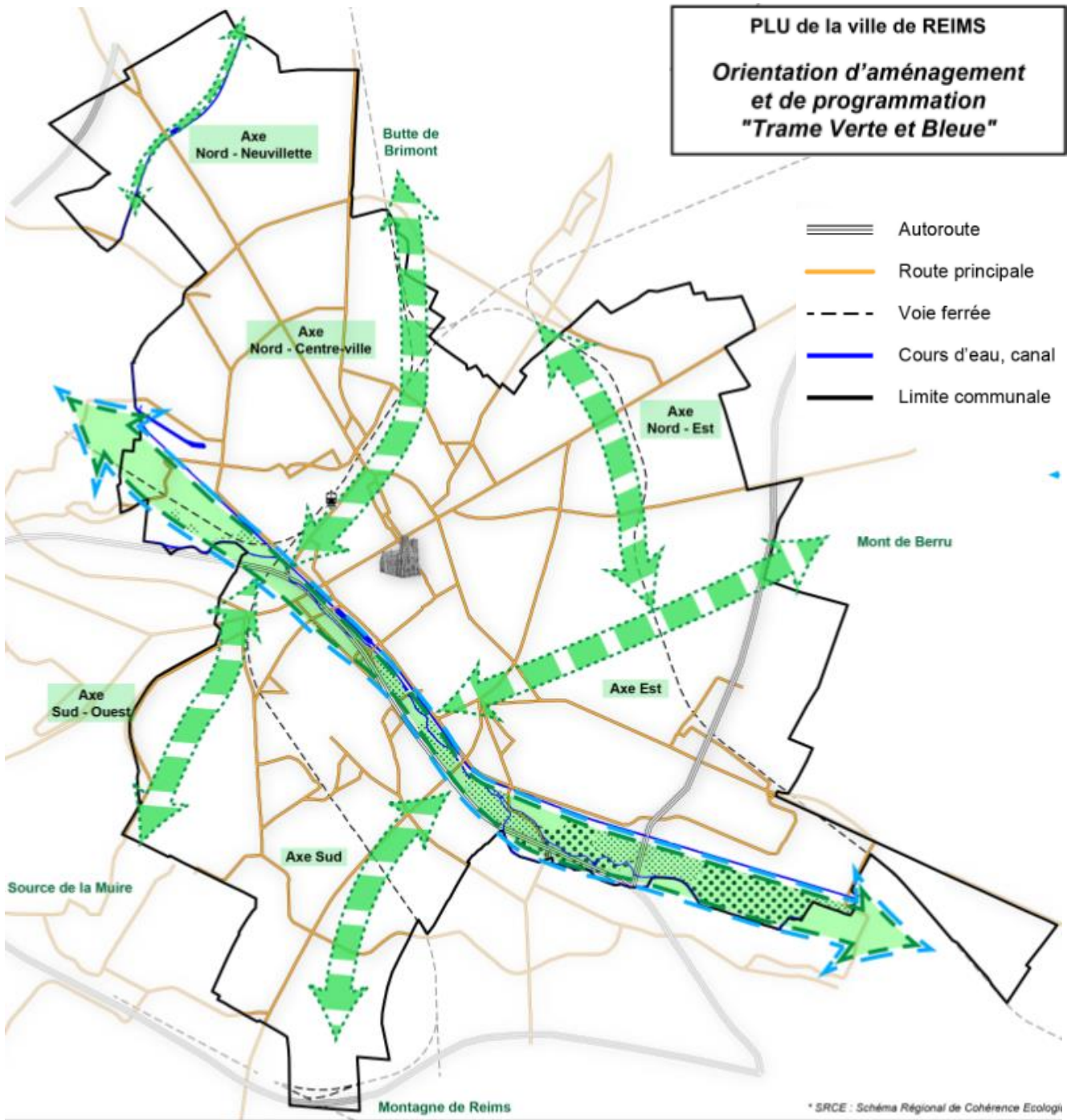
- **les réservoirs de biodiversité** sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces. Ils comprennent tout ou partie des espaces protégés et les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité,
- **les corridors écologiques** assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers. Ils comprennent les espaces naturels ou semi-naturels ainsi que les formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier les réservoirs de biodiversité, et les couvertures végétales permanentes le long des cours d'eau,
- les **cours d'eau et les canaux** constituent à la fois des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, et les **zones humides importantes**, des réservoirs de biodiversité et/ou des corridors écologiques.

Reims Métropole a défini sur son territoire, et en particulier sur le territoire de Reims, une Trame Verte et Bleue qui tient compte du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Champagne-Ardenne et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Rémoise.

Cette TVB s'articule autour :

- 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. Cette Coulée Verte, espace continu d'intérêt régional, accueille des zones de jardins, des parcs, des espaces naturels privés préservés, des activités de loisirs et des zones d'habitat plus ou moins diffus. Corridor principal de la TVB, elle abrite des réservoirs de biodiversité et correspond au corridor écologique identifié dans le SRCE sur le territoire de Reims,
- des **corridors secondaires** discontinus et d'intérêt local, dénommés axes, qui rayonnent sur le territoire à partir de la Coulée Verte. Quatre axes principaux ont été identifiés : l'axe Nord – Centre-ville, l'axe Est, l'axe Sud et l'axe Sud-Ouest, auxquels s'ajoutent un axe autour de la voie ferrée au Nord-Est de Reims, et un autre aux abords du canal de l'Aisne à la Marne dans le secteur de la Neuville.

Les corridors secondaires, grands axes de diffusion et de connexion de la Nature en Ville, sont identifiés à partir de la Coulée Verte et vers les franges naturelles et agricoles.



\* SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologi

**Trame verte**



**La coulée verte :**  
Corridor principal continu  
d'intérêt régional (SRCE\*)



Espaces secondaires discontinus  
d'intérêt local



Espace biologique majeur



Espace biologique important

**Trame bleue**



Corridor principal continu  
d'intérêt régional (SRCE\*)



## Orientations

Le PADD fixe comme orientations d'affirmer l'importance d'un patrimoine préservé, notamment en faisant connaître, en préservant et en valorisant la Trame Verte et Bleue (TVB) en tant que « réservoir de biodiversité », et de révéler les caractéristiques de la Nature de la Ville.

Le schéma de la TVB s'articule autour d'un corridor principal et de corridors secondaires qui irriguent le territoire rémois. Il doit cependant s'envisager globalement à l'échelle supra-communale.

Les objectifs de ces corridors sont d'abord écologiques : réduire la fragmentation des habitats, favoriser le déplacement des espèces, préparer l'adaptation aux changements climatiques. Mais ils sont aussi sociétaux et visent à l'amélioration du cadre de vie, de la qualité et de la diversité des paysages, de la santé des habitants.

La trame verte s'étend par ailleurs dans les espaces bâtis, où elle participe grandement au maintien et à la diffusion de la biodiversité, tout en contribuant à la qualité de vie et à l'attractivité du territoire.

La TVB s'inscrivant en grande partie en secteurs urbanisés, il s'agit d'y promouvoir le développement ou la remise en bon état des éléments végétaux, de limiter l'artificialisation des milieux et ainsi contribuer à la pénétration de la nature en ville, plutôt que de créer des continuités écologiques d'un seul tenant.

### La Coulée Verte, corridor principal de la TVB

Le territoire de la Coulée Verte constitue, l'armature majeure de la TVB, traversant la Ville de Reims en son centre, d'Est en Ouest. C'est le corridor écologique principal, un réservoir de biodiversité où les espaces faiblement urbanisés s'étirent entre la Vesle et le canal.

Il ne s'agit pas de sanctuariser cet espace, même si la protection des espaces biologiques majeurs sera importante, mais d'y autoriser le développement des loisirs et sports nature, de lieux d'animation, des activités de jardinage et de maraîchage ainsi que des poches de mixité (logements-services et commerces de proximité), tout en respectant sa qualité écologique et paysagère.

Le développement du réseau de cheminements doux, en lien notamment avec le réseau d'aménagements cyclables, est une orientation importante pour la Coulée Verte, espace de promenades et de loisirs de l'agglomération. Une action stratégique est la poursuite des aménagements doux en bords de Vesle et la réalisation de liaisons douces structurantes entre Vesle et canal, afin d'assurer la continuité des cheminements. Cela s'accompagnera d'une réduction des coupures via la création de passerelles supplémentaires au-dessus de la Vesle.

L'aménagement de réserves foncières en parcs de détente et de loisirs est également à poursuivre.

Dans les secteurs d'aménagement et en particulier les secteurs de projet identifiés au sein de la Coulée Verte (Bois d'Amour-Mont Hermé et Cerisaie), détaillés dans la seconde partie de ce document, il s'agit de conférer une unité paysagère, en y développant un bâti de qualité. Il s'agit aussi de préserver les fonctionnalités des éléments écologiques qui les constituent et de mettre en valeur leurs qualités spécifiques. Une attention devra être portée à la perméabilité des clôtures créées, afin de favoriser la mobilité de la faune et ainsi la préservation et le développement de la biodiversité.

Le Schéma de la Trame Verte et Bleue a identifié au sein de la Coulée Verte des espaces d'intérêt écologique différencié. Trois catégories ont ainsi été déterminées :

- **les espaces biologiques majeurs**, qui correspondent à des milieux naturels remarquables, faisant l'objet de protection réglementaire au titre des milieux naturels ou encore présentant une grande biodiversité,

- **les espaces biologiques importants**, qui couvrent des sites présentant une richesse écologique avérée, mais faisant l'objet d'usages variés : parcs, jardins familiaux...
- **les espaces biologiques complémentaires**, correspondant à des milieux d'intérêt écologique souvent faible actuellement (espaces urbanisés, réserves foncières...) mais pour lesquels la mise en œuvre d'actions favorables à la biodiversité (trame végétale, gestion douce des eaux...) pourra améliorer l'intérêt et renforcer la fonctionnalité du corridor écologique dont ils font partie.

Au sein des espaces biologiques majeurs, il est nécessaire d'assurer une préservation forte en interdisant les nouvelles constructions à l'exception des équipements et bâtiments d'intérêt collectif, nécessaires à la découverte et la gestion des milieux présents, ainsi qu'aux activités de loisirs.

Dans les espaces biologiques importants identifiés, il s'agit essentiellement de :

- limiter les impacts négatifs sur le milieu naturel des projets d'aménagement et de construction,
- permettre le maintien et le développement des usages doux (jardinage, activités de loisirs...) dans le respect de la richesse écologique des milieux,
- assurer la préservation des boisements majeurs, des alignements d'arbres et des zones humides, dans la mesure du possible,
- réaliser les travaux importants de défrichement et de terrassements en dehors des périodes de reproduction des oiseaux et des batraciens,
- prendre les mesures permettant, en particulier lors des travaux, d'éviter de propager des espèces exotiques envahissantes.

### Les corridors secondaires

Ces corridors secondaires s'appuient :

- sur les continuités vertes comme les alignements d'arbres, noues, haies, bandes plantées...
- sur les espaces verts urbains constitués des parcs, équipements sportifs, cimetières, jardins, espaces boisés, grands cœurs d'îlots et espaces verts privés...
- sur les talus ferroviaires, dont le caractère végétal est à préserver voire à renforcer,
- sur les tissus urbains tels les cités-jardins, les écoquartiers ayant une part de végétal important, et qui sont à préserver et à valoriser.

Les projets de construction devront veiller à limiter les ruptures dans les continuités de nature avec les espaces verts limitrophes, qu'ils soient privés ou publics, en proposant des aménagements favorables à la circulation de la biodiversité et en évitant le morcellement des espaces verts. Les liaisons vers les espaces de nature environnants seront recherchées et la promotion de l'intégration paysagère des principaux bâtiments dans une matrice verte (plantations, toits ou murs végétalisés...) sera assurée.

Les éléments intéressants présents : espaces boisés, arbres remarquables, alignements d'arbres... devront être respectés.

La mise en œuvre d'une gestion douce des eaux (noues, bassins de rétention...) et la limitation de l'imperméabilisation devront être réfléchies dans les projets d'aménagement.

Dans les espaces actuellement fortement minéralisés, il s'agira de concilier requalification des espaces publics et innovation végétale dans les projets de construction.

En règle générale, il s'agira d'utiliser pour les plantations des espèces végétales locales, en assurant une diversité des espèces, une densité suffisante et le choix de sujets garantissant une bonne reprise et un rôle écologique et paysager à court terme.

De même, la mise en œuvre d'un éclairage respectueux des espèces susceptibles d'être perturbées dans leurs comportements nocturnes devra être recherchée.

Les orientations sont ensuite précisées selon le corridor considéré.

#### → **L'axe Nord – Centre-Ville**

Cet axe établit des principes de connexion entre la Coulée Verte et les espaces agricoles et viticoles au Nord de l'agglomération, vers la butte de Brimont et le site de la future ferme 112. Il s'appuie sur les nombreux éléments de la trame verte présents en particulier dans les parcs traversés et le long des voies ferrées.

Il s'agit notamment de :

- renforcer les connexions entre les éléments de la Trame Verte, notamment au travers du projet Reims Grand Centre et de l'espace Promenades,
- mettre en valeur et développer les alignements d'arbres et mails plantés,
- valoriser les accès aux zones agricoles présentes au Nord de l'agglomération.

#### → **L'axe Est**

Cet axe vise à relier le corridor principal constitué par la Coulée Verte aux espaces agricoles environnants et au Mont de Berru, en traversant le secteur Saint-Nicaise, le secteur des Maisons de Champagne, le site du Moulin de la Housse et le secteur de projet Les Grèves. Il s'inscrit en grande partie dans le périmètre du site patrimonial remarquable Saint-Nicaise.

Il s'agit en particulier de :

- assurer la préservation et la valorisation des continuités écologiques dans la conception des projets d'aménagement et de construction,
- valoriser les porosités visuelles vers le grand paysage,
- préserver et valoriser la trame verte existante au travers des grands parcs du secteur et des alignements d'arbres sur les grandes avenues,
- conforter le corridor le long des talus de la voie ferrée, notamment en prévoyant une façade végétale et paysagère dans le secteur de projet Les Grèves,
- permettre le franchissement de la voie ferrée et l'accès à la nature environnante.

#### → **L'axe Sud**

Cet axe assure les connexions entre la Coulée Verte et la Montagne de Reims. Il traverse les quartiers Châtillons et Murigny.

Les principales orientations sont de :

- créer une trame verte articulée sur l'existant (parcs, forêt urbaine, alignements d'arbres, arbres isolés, jardins...) et raccordée autant que possible aux espaces biologiques importants existant à proximité (Montagne de Reims),

- renforcer la présence végétale dans les projets de restructuration urbaine et les projets de réaménagement de voirie,
- poursuivre l'aménagement du parc des Châtillons,
- préserver et développer les jardins,
- prévoir des passages pour la petite faune, notamment par des clôtures perméables.

**→ L'axe Sud-Ouest**

Cet axe assure la liaison entre la Coulée Verte et le secteur des sources de la Muire. Il constitue le pendant Sud de l'axe Nord-Centre-Ville. Il s'inscrit dans l'espace urbanisé, traverse le parc Saint John Perse et emprunte le campus universitaire Croix Rouge. Il s'appuie notamment sur la porosité du tissu et les espaces verts privés et publics présents.

Il s'agit de :

- conforter et valoriser les axes de diffusion existants,
- préserver les jardins existants : jardins familiaux, espaces jardins des faubourgs traversés...,
- renforcer les continuités de nature dans les projets d'aménagement.

**→ L'axe Nord-Est**

Cet axe assure un liaisonnement entre l'axe Nord-Centre-Ville et l'axe Est, s'inscrivant en bordure de la voie ferrée. Il s'appuie sur des friches en devenir et sur l'Ecoquartier Rémavert.

Les principales orientations sont de :

- assurer la préservation et la valorisation des continuités écologiques dans la conception des projets d'aménagement,
- mettre en valeur les emprises des talus ferroviaires.

**→ L'axe Nord-Neuvillette**

Cet axe emprunte la continuité verte assurée par les bords du canal. Il constitue l'extrémité Nord de la Coulée Verte de l'actuelle agglomération et assure une liaison vers les communes environnantes et le grand paysage agricole et viticole.

Les aménagements de cheminements sont réalisés. Il s'agira de veiller à leur entretien ainsi qu'au bon état de la frange boisée.

---

Des orientations spécifiques à la **trame bleue**, se développant dans le corridor principal qu'est la Coulée Verte, sont également définies.

- **valoriser et rendre accessible aux modes actifs, pour les activités de loisirs, la trame bleue le long de la Vesle et du canal.** Les abords seront aménagés afin d'apporter un agrément d'usage aux rémois et de renforcer la nature urbaine.
- **organiser l'espace en respectant les zones de crues potentielles**, afin de limiter les impacts.
- **mettre en valeur le patrimoine historique et paysager**, au service d'un projet de loisirs, d'animation et de découverte du territoire.
- **respecter les zones humides.**



## 2. LES ORIENTATIONS PAR SECTEUR

### 2.1. Reims Grand Centre

#### Contexte

A côté du centre-ville animé, le secteur Reims Grand Centre, regroupant les sous-secteurs Sernam / Tri Postal / Promenades / République / Boulingrin, est devenu au fil des décennies, un espace urbain linéaire entre faubourg de Reims et hyper centre-ville, lieu de transit ou de stationnement, morcelé par des espaces urbains délaissés, en particulier les vastes friches ferroviaires du Sernam.

Le secteur Reims Grand Centre est situé à proximité de lieux de centralité, supports d'activités commerciales et de pôles d'attractivité, avec des animations, comme la fête foraine sur les Promenades, des marchés hebdomadaires dans les Halles du Boulingrin...

Malgré une proximité d'espaces verts de qualité, une empreinte patrimoniale et historique, ainsi qu'une qualité architecturale reconnue, les Promenades n'incitent plus guère à la flânerie, investies par les espaces de stationnement, tout comme le site du Boulingrin, ultime parking de surface gratuit du centre-ville.

Les coupures urbaines constituées entre autres par les boulevards et les voies SNCF isolent les quartiers Clairmarais, Laon/Zola et l'avenue de Laon, de l'hypercentre.

Le secteur, une des entrées principales du centre-ville de Reims par la Traversée urbaine et la gare Reims centre notamment, est très bien desservi en infrastructures et en transports en commun ; cependant les entrées de ville actuelles, au caractère très routier, sont peu qualitatives et on constate une congestion récurrente des carrefours et axes de circulation en heure de pointe.

En termes d'équipements structurants, l'absence de complexe aquatique avec bassin olympique se fait sentir et pénalise les clubs sportifs comme les familles. En outre, aucun équipement n'offre une capacité suffisante pour accueillir de grandes conventions d'entreprises, de grands évènements sportifs ou culturels.

Redynamiser le tissu économique local, embellir le cadre de vie et permettre à chacun de se réapproprié l'espace public tout en profitant d'une offre nouvelle d'équipements d'envergure qui renforcera la vocation métropolitaine du Grand Reims à 143 communes, tels sont les objectifs de la transformation urbaine du secteur Reims Grand Centre.

Le réaménagement de la friche ferroviaire du SERNAM sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

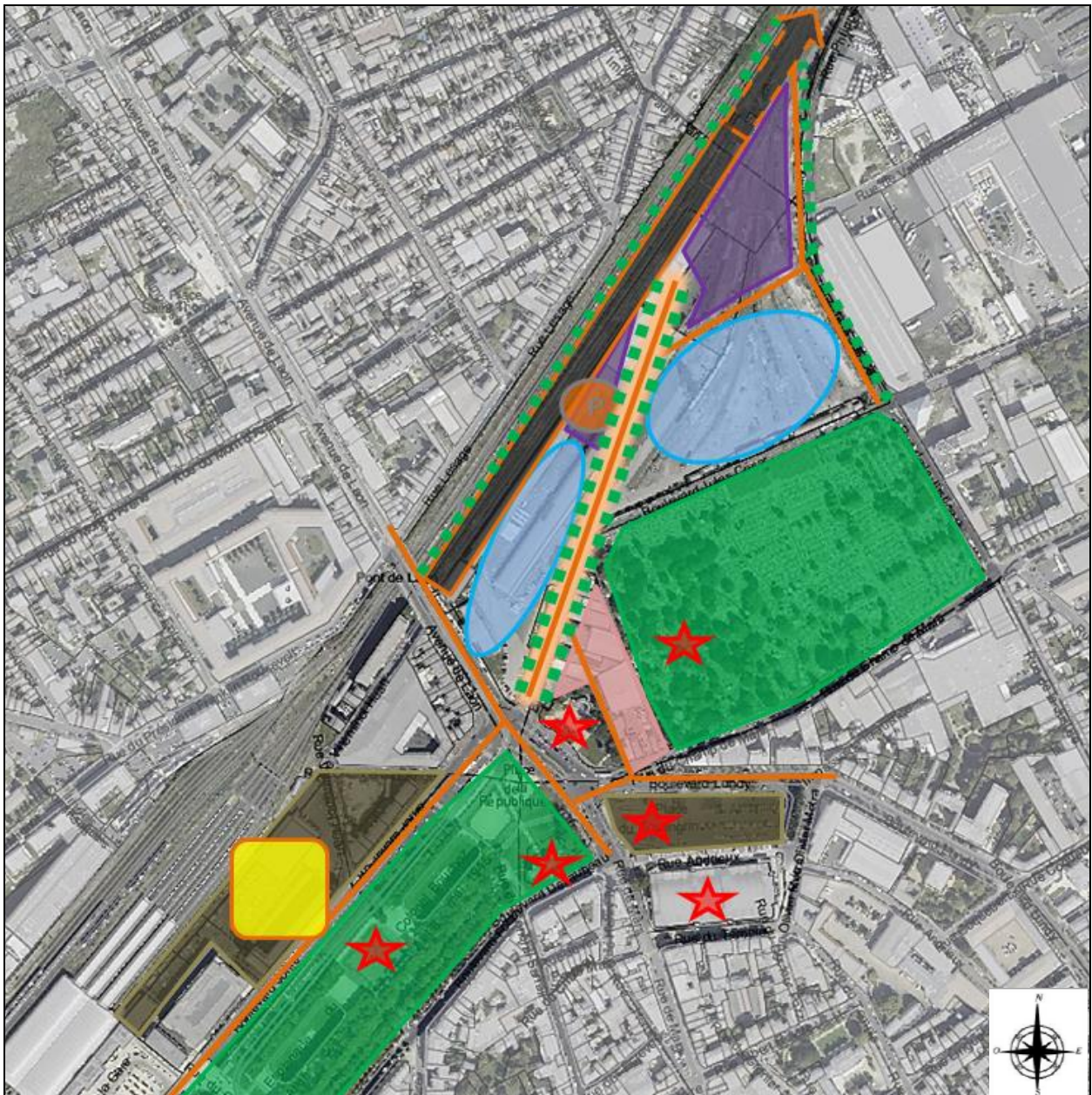
#### Orientations













- **Redonner vie au site Sernam**, en tant qu'extension du centre-ville et liaison avec les pôles et linéaires d'activités à proximité
  - Implanter des équipements majeurs : un complexe aquatique avec une piscine olympique, une patinoire et une salle événementielle ayant vocation à accueillir de grands évènements culturels, sportifs et économiques.
  - Diversifier la programmation du secteur en implantant des bureaux, en complément du pôle d'affaires Clairmarais, ainsi qu'une offre de logements.

- **Reconquérir les Promenades comme poumon vert en cœur de ville**
  - Faire des Promenades un véritable parc de centre-ville, un corridor écologique reliant la Coulée Verte à la Husselle via Reims Grand Centre.
  - Les aménager en un véritable espace de vie avec une partie davantage consacrée à l'évènementiel.
  
- **Redynamiser le secteur du Boulingrin**
  - Affirmer la vocation du quartier halles/Boulingrin, axée vers le tourisme, le champagne et la gastronomie, en redonnant vie aux Halles tous les jours de la semaine et en accueillant des logements et de l'hôtellerie.
  - Mettre en valeur le patrimoine, en particulier les vestiges de la porte de Mars médiévale situés sous le Boulingrin.
  
- **Créer un pôle d'échanges multimodal sur le site Tri Postal**, pour établir le point de convergence du réseau de bus avec les autres modes de transport
  - Créer une gare routière, point de convergence des différents modes de transport, comprenant une offre adaptée à la mobilité durable.
  - En faire une véritable entrée de ville « Pôle d'échanges multimodal ».
  
- **Assurer l'accessibilité de tout le cœur de Reims**
  - Remettre en valeur les entrées de ville et de quartier, améliorer les liaisons interquartiers centre-ville / faubourgs.
  - Créer une nouvelle voirie sur le site Sernam, le long des voies ferrées, permettant de desservir les grands équipements depuis la voie structurante Faucher-Belges et le boulevard des Tondeurs.
  - Tracer un mail planté sur le site du Sernam en prolongement des Promenades.
  - Redéfinir la politique de stationnement en centre-ville avec de nouveaux parkings en ouvrage et les transports publics pour optimiser la desserte du site, en lien avec la nouvelle entrée de ville « pôle d'échanges multimodal ».
  - Assurer, améliorer, simplifier les liaisons modes actifs entre le secteur Reims Grand Centre et son environnement.



**Schéma de principe**



- |   |                               |   |  |
|---|-------------------------------|---|--|
|  | Zone mixte                    |  | Voirie structurante à créer (PDU)        |
|  | Dominante habitat             |  | Mail planté                              |
|  | Dominante d'équipements       |  | Maillage structurant existant ou à créer |
|  | Dominante bureaux             |  | Parking silo à créer                     |
|  | Parc à mettre en valeur       |  | Pôle d'échanges multimodal à créer       |
|  | Patrimoine à mettre en valeur |  | Espace planté / Plantations              |

## 2.2. Port Colbert

**NOTA : Le secteur Jacob Delafon – Peugeot – Vernouillet fait l'objet d'orientations détaillées (voir à partir de la p.21 du présent document)**

### Contexte

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, le secteur Port Colbert 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.

Le risque de pollution des sols devra être pris en compte pour certains sites au vu de l'historique de leur occupation, et le réaménagement des friches industrielles sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

Il est accessible depuis l'autoroute A26 via l'échangeur des Coïdes puis le boulevard des Tondeurs et par un ensemble d'axes viaires structurants qui le relie à Saint-Brice-Courcelles à l'Ouest et au centre-ville de Reims. Une ligne ferroviaire interne dédiée au transport de marchandises existe, ainsi qu'un port d'affrètement lié au canal.

Le réseau viaire du quartier est organisé autour d'un axe principal, l'avenue Bréban, saturée aux heures de pointe, qui relie Saint-Brice-Courcelles au Nord-Ouest, et les boulevards Charles Arnould-Albert 1<sup>er</sup> au Nord. Le seul point d'entrée par le Sud se fait par l'échangeur centre-ville de la Traversée Urbaine. Le réseau viaire secondaire est peu développé et manque de lisibilité. Les grandes emprises industrielles ont créé de véritables enclaves dans le tissu urbain, et la présence des infrastructures viaires, ferroviaires et fluviales ont imposé un développement essentiellement Est-Ouest avec des points de franchissement Nord-Sud limités.

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

Ce vaste secteur comprend différents sites de projet et de transformation urbaine aux identités propres :

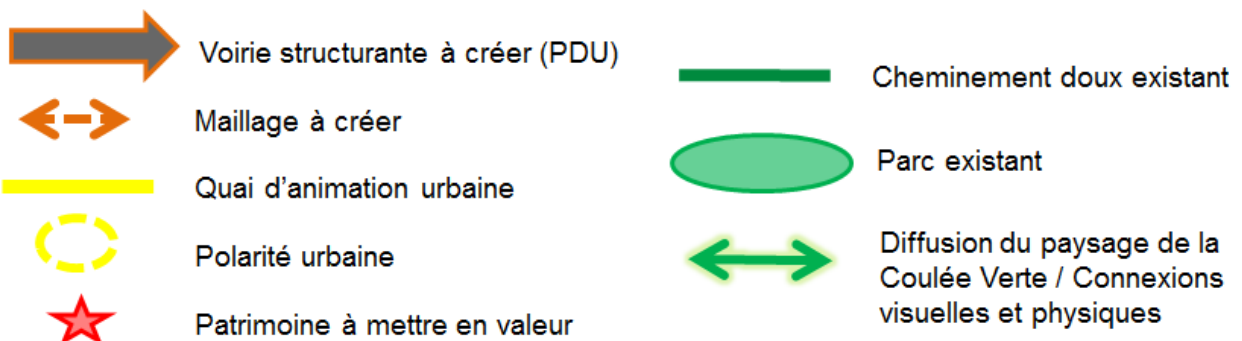
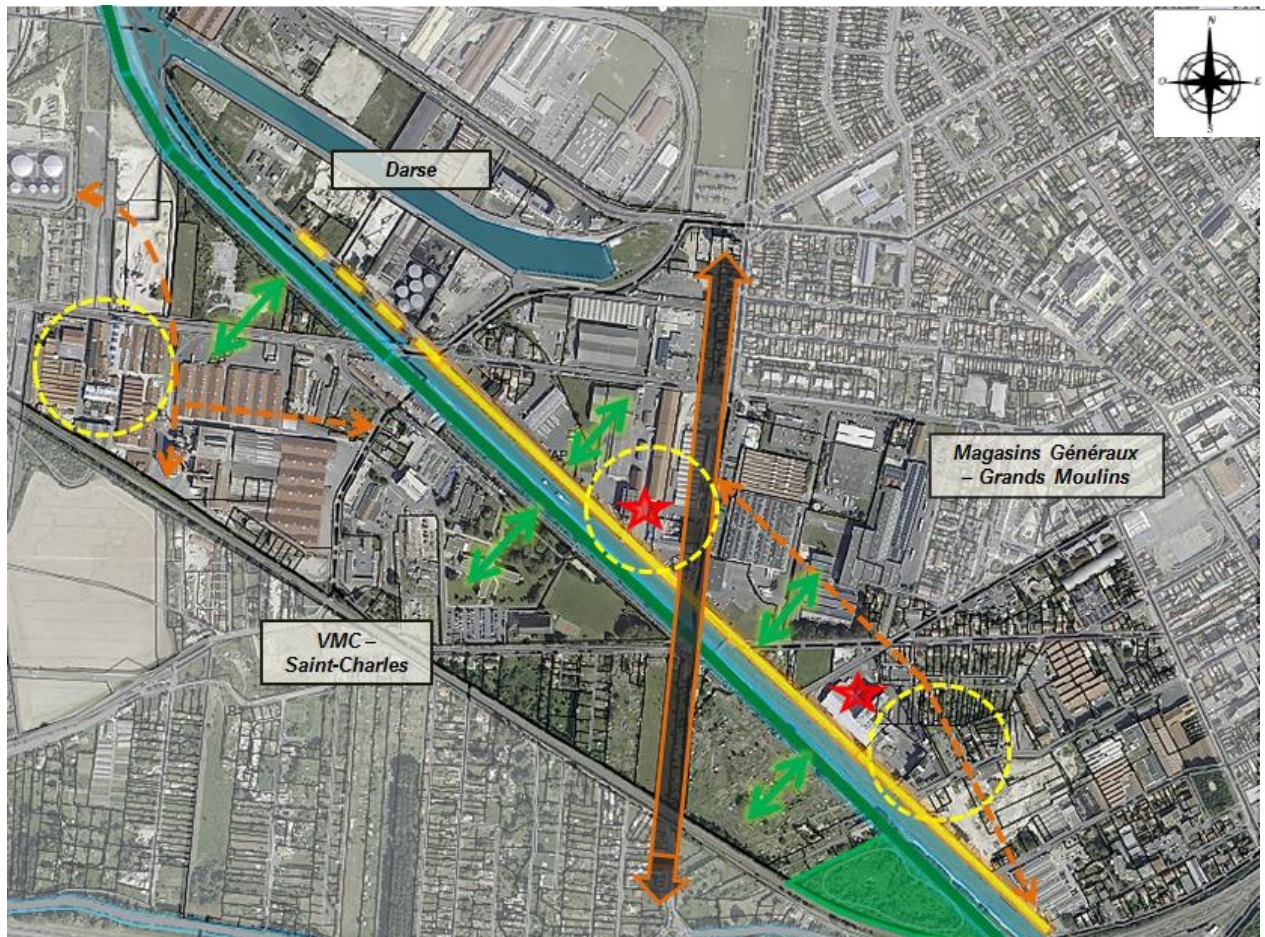
- **Le sous-secteur Magasins Généraux – Grands Moulins**, situé de part et d'autre du canal, dans la continuité du faubourg Clairmarais. Il est composé de grandes emprises industrielles, en partie en friche comme les sites Jacob Delafon, Peugeot, Arcelor Mittal, Transport Mazet ou Magasins Généraux. Seuls les Grands Moulins de Reims sont encore en activité le long de l'avenue Bréban.
- **Le sous-secteur VMC- Saint-Charles**, qui marque une ouverture du territoire vers l'Ouest et les communes de Saint-Brice-Courcelles et Champigny. Il est principalement constitué d'un ancien complexe industriel de 10ha, les Verreries Mécaniques de Champagne (VMC) et du côté Saint-Charles de jardins et d'un parc récemment aménagé. Au centre, entre la rue Saint-Charles et la rue de la Victoire se situe une emprise de plus de 8ha, occupés par ERDF.
- **Le sous-secteur Darse**, marqué par les grands volumes de ses bâtiments industriels, dont certains sont caractéristiques du patrimoine industriel du secteur Port Colbert, et dont les faibles hauteurs laissent des vues imprenables sur la cathédrale de Reims et le massif Saint Thierry situé à l'Ouest. Le site est aujourd'hui en grande partie occupé par des activités de type industriel peu compatibles avec les fonctions urbaines.

## Orientations

- **Redynamiser un ancien site industriel à l'image d'abandon**
  - Développer un quartier mixte, attractif et animé par de nouveaux programmes axés sur l'innovation.
  - Promouvoir l'aspect végétalisé des nouvelles constructions.
  - Veiller à la cohérence entre l'arrivée de nouveaux habitants et la capacité des équipements publics existants et à créer.
  - Créer des polarités urbaines et les relier entre elles.
  - Valoriser le patrimoine industriel et réfléchir à de nouveaux usages.
- **Conférer aux différents sous-secteurs une identité urbaine propre**
  - **Sous-secteur Magasins Généraux – Grands Moulins** : La réorganisation urbaine s'articulera sur la mise en valeur du canal avec la création d'un quai d'animation urbaine. Elle s'appuiera également sur la proximité de la gare SNCF et du centre-ville de Reims, et facilitera les liaisons piétonnes vers le parc Saint-Charles. Ce sous-secteur accueillera des typologies mixtes et alternatives au sens de la superposition des fonctions urbaines : logements, activités notamment artisanales, commerces et services... Les principaux axes viaires pourront accueillir des programmes plus denses, en particulier de logements, pouvant offrir des rez-de-chaussée actifs.
  - **Sous-secteur VMC – Saint-Charles** : Il s'agira de traiter l'interface entre le tissu urbain rémois et le tissu plus pavillonnaire de Saint-Brice-Courcelles. Ce sous-secteur s'orientera vers la transformation d'usage des anciennes VMC sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées, et le renforcement de son lien avec Saint-Brice-Courcelles et le secteur du Bois d'Amour, favorisant les liaisons entre le canal et la Vesle.
  - La mutation du **sous-secteur de la Darse** pourra constituer une phase ultérieure de la mutation du Port Colbert.
- **Révéler la richesse paysagère**
  - Mettre en réseau des entités paysagères par des parcours en modes doux, notamment en reliant les espaces en mutation à la Coulée Verte.
  - Reconquérir les berges du canal au Nord, côté avenue Bréban, et amplifier le territoire de la Coulée Verte au Sud, en traitant les franges ou talus en bordure de la voie d'eau.
  - Associer des espaces publics aux spectacles du paysage.
- **Redéfinir la trame des espaces publics en lien avec les polarités identifiées pour la revalorisation des friches industrielles**
  - Amplifier les espaces publics existants.
  - Connecter les futures polarités urbaines et créer des espaces publics en lien avec la mise en valeur du patrimoine.
  - Créer des continuités pour les mobilités douces.
- **Restructurer et hiérarchiser le maillage viaire**
  - Réaliser le bouclage de la rocade médiane prévue au PDU, en créant le bloc de contournement des jardins ouvriers : réaliser la liaison automobile Charles Arnould / Egalité.

- Délester l'avenue Brébant, en créant une nouvelle voirie de desserte inter-quartiers reliant l'avenue Brébant au boulevard Charles Arnould via la rue du Mont d'Arène.
- Pacifier et optimiser les franchissements existants au-dessus du canal rues Pierre Maître et de Courcelles.
- Créer de nouvelles voies découpant le site VMC et le secteur Nord de la rue Pierre Maître pour contourner et apaiser le sous-secteur de la Darse.

### Schéma de principe



## **ORIENTATIONS DÉTAILLÉES SUR LE SECTEUR JACOB-DELAFFON – PEUGEOT - VERNOUILLET**

### **A. Contexte**

#### **A.a. Ancrage territorial au sein du quartier de Port Colbert**

L'îlot opérationnel Jacob Delafon / Peugeot / Vernouillet fait partie du sous-secteur « Magasin Généraux - Grands Moulins », qui est l'un des trois sites de projet et de transformation urbaine identifiés au sein du quartier de Port Colbert.

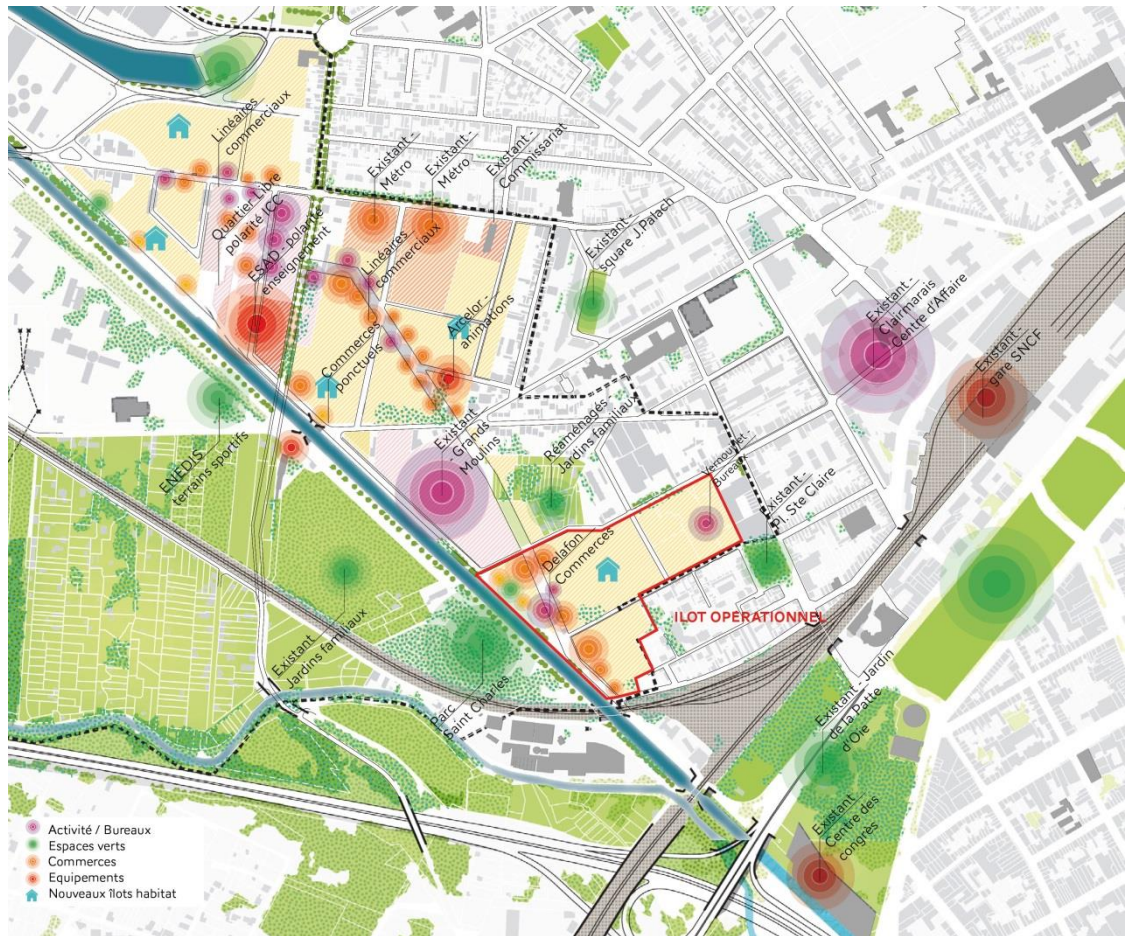
L'îlot opérationnel de 5,6 ha environ, se situe à l'entrée du site de Port Colbert. C'est un lieu pivot entre le centre-ville, le site de Port Colbert et la coulée verte. Il est visible depuis l'autoroute, le boulevard Roederer et la voie ferrée. Ainsi, c'est l'une des premières images de la ville, avant l'arrivée au centre historique. Les projets qui s'y développeront doivent contribuer au rayonnement du nouveau quartier et de la ville de Reims.

Au sein du site de Port Colbert, trois polarités économiques ont été identifiées, il s'agit également de trois éléments majeurs du patrimoine industriel : les Verreries Mécaniques Champenoises (VMC) à l'Ouest du canal, les Magasins Généraux qui feront l'objet d'un projet de reconversion, et les Grands Moulins qui incluent l'îlot opérationnel, objet de la présente OAP, dont l'activité à vocation à perdurer.

#### **A.b. Orientations d'aménagement à l'échelle du sous-secteur "Magasins Généraux / Grands Moulins"**

- Nouveau quartier mixte, innovant et attractif, dans la continuité du centre-ville. Il s'agit de :
  - créer un nouveau boulevard, libérer les berges, et y développer de nouvelles polarités commerciales, d'activités, de loisirs et d'habitat,
  - créer une polarité urbaine mixte dans la continuité du centre d'affaires Clairmarais, reliée au parc Saint Charles et aux espaces de la coulée verte, pour marquer le début de la séquence pacifiée du canal,
  - créer un linéaire commercial le long de la nouvelle voie inter-quartier, en tirant parti des flux traversants,
  - développer des opérations de logement innovantes et de grande qualité, permettant les parcours résidentiels au sein du quartier, en profitant des fonciers viabilisés à proximité du canal,
  - installer une polarité active sur le site des Magasins Généraux dédiée aux innovations, en particulier dans le champ des industries créatives et culturelles,
  - conserver les édifices emblématiques des Magasins Généraux dont les volumes offrent la possibilité d'implanter des typologies d'activités variées,
  - promouvoir la ville des 4 mixités (sociale, fonctionnelle, typo morphologique et intergénérationnelle), en encourageant l'innovation dans les modes de cohabitation avec le tissu industriel en place.

- **Recomposition de la trame publique et reconquête des berges du canal.**
  - intensifier la trame urbaine et hiérarchiser la trame viaire publique, pour répondre au déficit de maillage et à la redéfinition du parcellaire urbain,
  - développer et structurer le réseau des espaces publics tous modes en lien avec le canal, qui sert de colonne vertébrale du quartier à laquelle les rues et les places urbaines viennent s'accrocher,
  - aménager la nouvelle voie inter-quartier, en véritable boulevard urbain planté, attractif et animé,
  - optimiser les flux liés à l'activité industrielle des Grands Moulins via la nouvelle voie inter-quartier,
  - piétonniser certaines séquences au droit des nouvelles polarités urbaines pour transformer une partie de l'ancienne avenue Brébant en quais d'animation urbaine,
  - générer des vues et ouvertures vers le canal en conservant la trame historique Nord-Sud,
  - préserver et intensifier le patrimoine végétal existant pour valoriser les qualités paysagères du site.



### ***A.c. Orientations d'aménagement à l'échelle de l'îlot opérationnel Jacob Delafon – Peugeot - Vernouillet***

Cet îlot opérationnel est composé de trois unités foncières : Jacob Delafon, Peugeot et Vernouillet, dont le rôle au sein du projet urbain est d'amorcer la requalification du quartier et sa capacité à faire le lien entre la ville existante, l'identité industrielle du site et le grand paysage.

#### ***A.c.a. Jacob Delafon : Une nouvelle vitrine urbaine marquant l'entrée du nouveau quartier Port Colbert***

- faire émerger des signaux architecturaux pour marquer l'entrée du secteur, mais aussi la déviation de l'avenue Brébant et la pacification des quais face au parc St Charles,
- créer une façade urbaine continue capable d'animer le boulevard en y adressant des locaux d'activités, commerces et espaces partagés,
- parfaire les coutures urbaines en tenant compte du tissu de faubourgs environnant. Ainsi, les hauteurs de toute construction devront être homogènes avec les hauteurs des faubourgs environnants,
- permettre la circulation fluide des modes doux depuis le centre-ville vers la coulée verte en reliant les quais pacifiés au parc St Charles,
- créer de nouveaux espaces publics, lieux de vie animés pour redonner une attractivité au quartier,
- assurer une harmonie urbaine, voire un dialogue, avec les bâtiments des Grands Moulins existants.

#### ***A.c.b. Peugeot : Accompagner la déviation du boulevard et compléter la nouvelle façade sur le canal***

- profiter des flux apaisés sur le nouveau boulevard pour créer une offre commerciale appropriée et attractive,
- créer des émergences bâties qui devront s'intégrer dans le grand paysage.

#### ***A.c.c. Vernouillet : Un îlot poreux faisant le lien entre les faubourgs, Clairmarais et Port Colbert***

- prendre en compte l'environnement bâti, notamment la volumétrie des faubourgs, dans la conception des nouvelles constructions,
- assurer des continuités douces depuis la gare vers le canal, notamment au sein des îlots privés,
- valoriser l'histoire industrielle du site en préservant une partie des édifices existants en cœur d'îlot,
- assurer une mixité urbaine s'inscrivant dans une complémentarité des fonctions avec le centre d'affaires Clairmarais.

## B. Principe de composition urbaine de l'îlot opérationnel Jacob Delafon - Peugeot – Vernouillet

### B.a. Trame des espaces publics et structure paysagère

Face au déficit du maillage viaire du quartier, il est important de refonder une nouvelle trame des espaces publics, support d'un traitement paysager de qualité, vecteur de confort et garant de la qualité du cadre de vie.

Ce nouveau maillage sera multimodal pour garantir une place équitable à tous les modes de circulation. Il devra assurer la visibilité et l'accessibilité des commerces, des équipements, des activités et des services de transport, et permettra la desserte des nouveaux îlots d'habitat.

Cette nouvelle trame s'organise autour de 5 actions principales à l'échelle de l'îlot opérationnel, qui donnera lieu à un travail paysager sur l'espace public en connectant les différents espaces verts du quartier pour en faire un véritable réseau écologique :

- l'ouverture du premier tronçon de la voie inter-quartier pour dévier les flux de l'avenue Brébant,
- la transformation de l'avenue Brébant, au droit des opérations Jacob Delafon et Peugeot, en berge piétonnisée,
- la requalification des voies secondaires existantes, notamment Vernouillet et Soussillon,
- l'amélioration du franchissement du canal,
- la prise en compte dans la conception interne des îlots privés, de porosités physiques et visuelles depuis les faubourgs vers le canal.

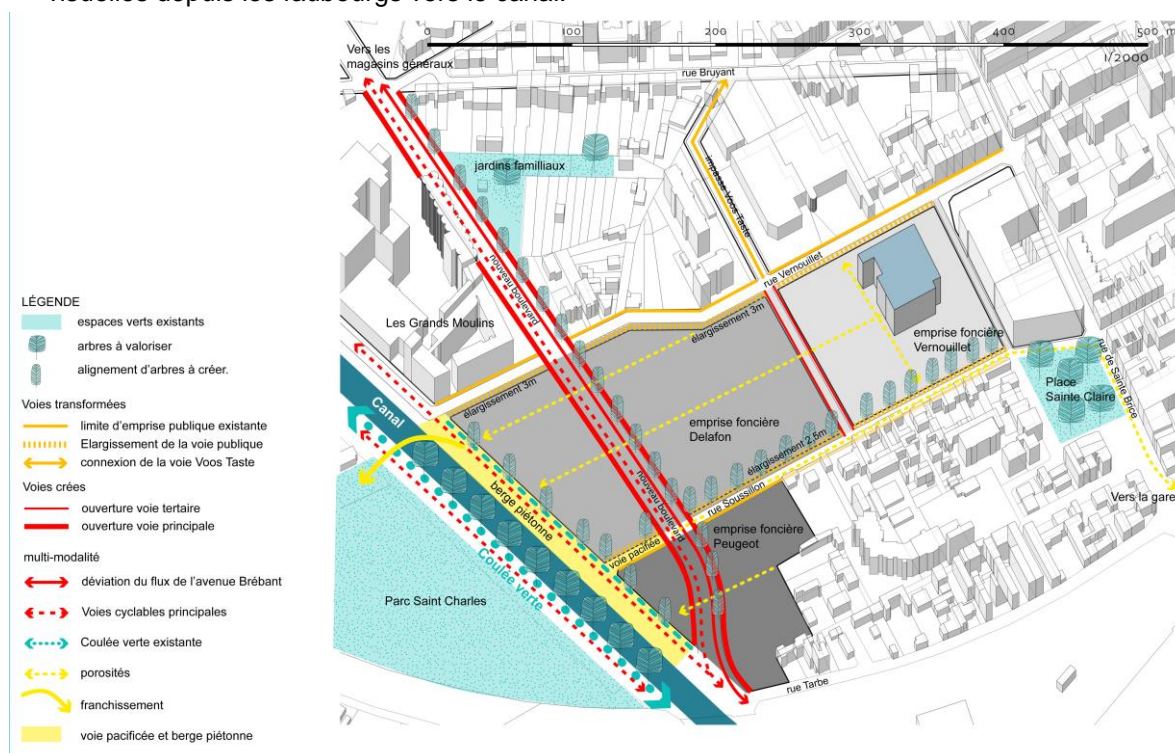


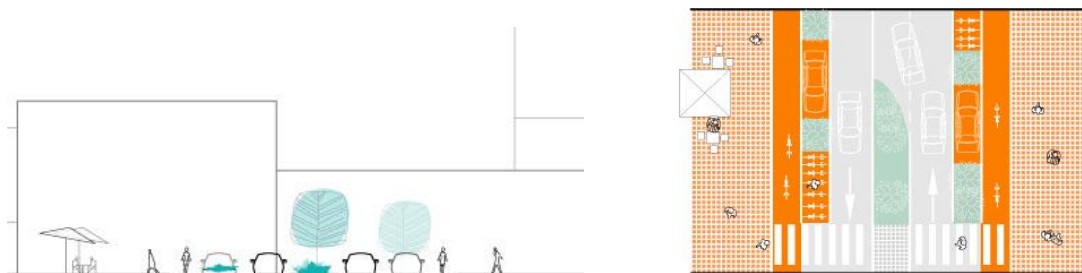
Schéma d'orientation du traitement des espaces publics en relation avec l'îlot opérationnel.



## B.b. Structure viaire

### B.b.a. Maillage primaire : une nouvelle voie inter-quartier

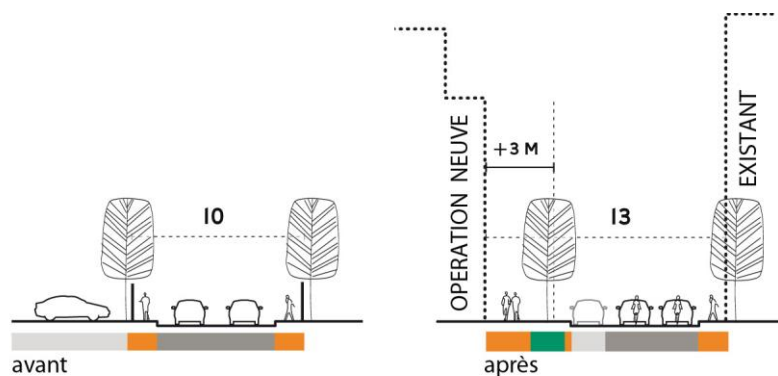
Une nouvelle voie inter-quartier sera créée. Cette nouvelle voie structurante est une voie multimodale. Son profil a double vocation : d'une part, il doit permettre aux différents flux piétons, vélo, voitures et transports en commun, de circuler en toute sécurité ; tout en offrant les qualités spatiales et d'accessibilité d'un boulevard urbain actif pour permettre le fonctionnement d'activités en rez-de-chaussée : commerces, services de proximité... D'autre part, l'emprise de la chaussée roulante devra permettre le report des flux de l'avenue Brébant.



Profil et plan d'organisation de principe du nouveau boulevard  
(esquisse à valeur d'information)

### B.b.b. Maillage secondaire : la rue Vernouillet

Afin de renforcer son caractère de liaison avec la gare, supporter les flux liés aux nouvelles opérations et sécuriser les déplacements modes doux, l'emprise publique de la rue Vernouillet, sera élargie à l'intérieur de l'ensemble des parcelles privées de l'îlot opérationnel donnant sur cette rue.



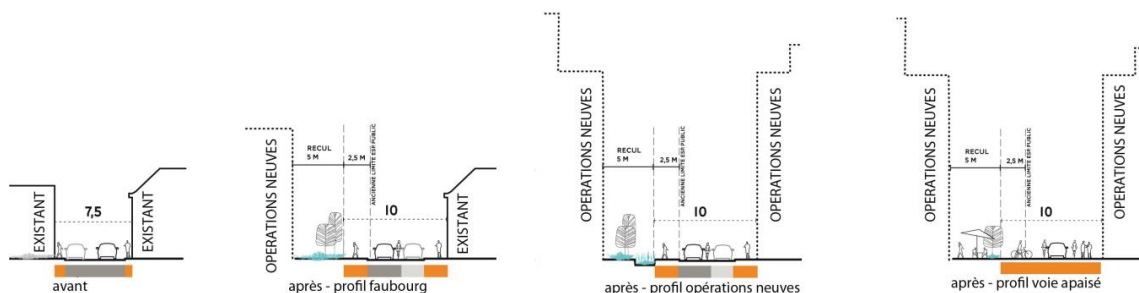
Profil de principe de l'élargissement de la rue Vernouillet et des reculs.  
(esquisse à valeur d'information)

### B.b.c. La rue Soussillon

La rue Soussillon, d'un usage plus local lié directement à la desserte des nouveaux îlots urbains, nécessite également un élargissement afin d'améliorer les circulations piétonnes et créer du stationnement longitudinal. L'emprise publique sera élargie à l'intérieur de l'ensemble des parcelles privées.

Dans la partie haute de la rue Soussillon, de la place Saint Claire jusqu'à l'intersection de la nouvelle voie inter-quartier, les constructions s'implanteront en retrait de façon à prendre en compte et valoriser le tissu de faubourg environnant et à créer une ambiance plus végétalisée de la rue.

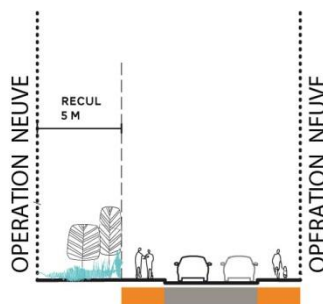
Dans la partie basse de la rue Soussillon, entre la nouvelle voie inter-quartier et le quai piéton, la voie sera apaisée et n'aura pour usage que l'accès aux parkings souterrains des nouveaux immeubles.



Profils de principe de l'élargissement de la rue Soussillon et des reculs.  
(esquisse à valeur d'information)

### **B.b.d. Maillage tertiaire : création d'une voie entre les unités foncières Jacob Delafon et Vernouillet**

Afin de permettre la viabilisation de l'îlot Vernouillet, une voie sera créée dans le prolongement de la rue Voos Taste. L'emprise et le profil de cette voie restent à définir mais elle devra permettre la circulation des flux piétons, voitures et vélos en toute sécurité. Au sud de cette nouvelle voie, les constructions s'implanteront en retrait.



Profils de principe de la nouvelle voie créée et du recul.  
(esquisse à valeur d'information)

### **B.c. Mobilité douce**

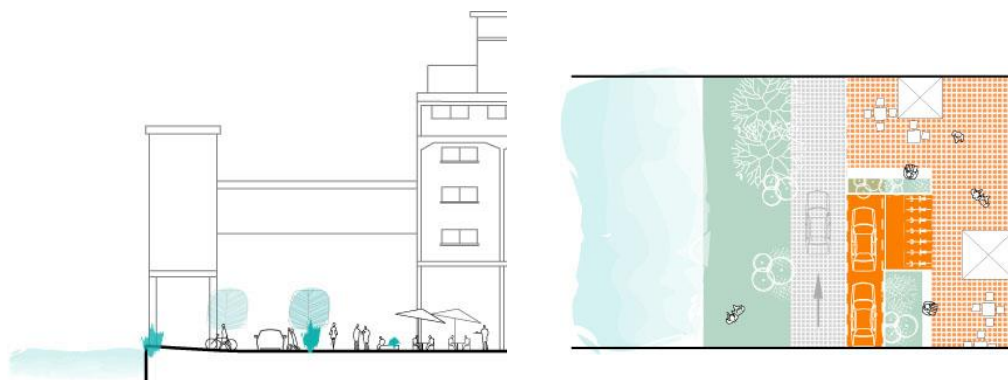
Afin d'encourager ces modes de déplacement, les réseaux vélos et piétons seront très maillés. Ils offriront plus de possibilités que le réseau automobile. L'ensemble des espaces publics et parcs sera perméable à ces modes doux de circulation. Ce maillage doit permettre une différenciation de rythme qui dépend à la fois des temps de parcours et de la relation au paysage.

Un axe majeur cyclable en site propre est envisagé le long du nouveau boulevard et du quai Brébant pacifié, alors que les aménagements cyclables et piétons des rues Vernouillet et Soussillon seront plus légers et privilégieront un partage de la voie qui aura pour conséquence de ralentir les circulations automobiles.

### **B.c.a. Transformation de l'avenue Brébant en berge piétonne**

L'avenue Brébant a pour vocation de devenir une voie de circulation douce majeure. Son profil pourra être repris pour y intégrer un projet d'aménagement paysager, une voie cyclable en site propre et des terrasses en relation directe avec les rez-de-chaussée des îlots, qu'ils soient privés ou publics.

Cette nouvelle voie de circulation douce fait partie du maillage primaire car elle a un rôle structurant à l'échelle de l'ensemble du site de Port Colbert, reliant notamment les espaces des Promenades, depuis le parc de la Patte d'Oie, jusqu'à la Darse.



*Profil et plan d'organisation de principe des berges de l'avenue de Brébant pacifiées.*

### **B.c.b. Franchissement**

Afin de rendre accessible la coulée verte de manière fluide et lisible depuis le centre-ville de Reims, un franchissement piéton du canal pourrait être créé, potentiellement dans la continuité de la rue Vernouillet. L'aménagement des îlots urbains « pivots » à cet endroit devra tenir compte de cette connexion potentielle en garantissant notamment une continuité piétonne au sol.

### **B.d. Mixité urbaine**

#### **B.d.a. Mixité fonctionnelle**

L'îlot opérationnel présentera une mixité de fonctions importante.

L'objectif de répartition programmatique en m<sup>2</sup> de surface de plancher à l'échelle du sous-secteur est le suivant:

- Logements : entre 55 000 et 65 000 m<sup>2</sup>
- Activités et bureaux : entre 15 000 m<sup>2</sup> et 20 000 m<sup>2</sup>
- Commerces et services : entre 2 000 et 4 000 m<sup>2</sup>

La répartition spatiale de ces fonctions doit s'inscrire dans une intelligence de projet global à l'échelle de l'ensemble de l'îlot opérationnel pour éviter une surcharge de l'une des fonctions au détriment des autres.

Le quartier d'affaires Clairmarais constitue déjà une offre importante de surface tertiaire dans le quartier. L'offre de surface d'activités développée par les opérateurs devra se positionner dans une logique de complémentarité fonctionnelle et en continuité de celui-ci.

L'offre de commerces et de services sera d'avantage adressée vers les deux voies structurantes : la nouvelle voie inter-quartier et l'avenue Brébant pacifiée. Les typologies de commerces proposées doivent tenir compte de leurs positionnements urbains, afin de proposer des espaces commerciaux attractifs et appropriables. La mixité programmatique au sein même des entités bâties est encouragée le long du nouveau boulevard.

La constructibilité étant très importante au sein de l'ilot opérationnel, une attention toute particulière des opérateurs est demandée quant à la réversibilité des surfaces et des volumes proposés. Volumes de grande capacité, hauteur sous plafonds d'étage courant de 3 ou 4 m... sont autant de dispositifs qui sont encouragés.

L'animation du quartier, au-delà de la seule question commerciale est un facteur primordial à la réussite du projet d'ensemble. Il est important de concevoir des espaces privés qui participent à l'animation de quartier et qualifient l'espace public en créant des porosités visuelles, en proposant des usages et des programmes innovants, notamment à travers la gestion des communs : conciergerie, jardins partagés, pièce en plus... Les porteurs de projet innovants sont également encouragés.

### ***B.d.b. Mixité sociale et typo-morphologique***

Les formes d'habitat et typologies de logement qui se développeront seront variées de manière à proposer une diversité typo-morphologique qui permet la mixité sociale et des parcours résidentiels au sein du quartier.

Il s'agit également d'offrir des produits adaptés aux évolutions socio démographiques de la ville :

- Augmentation du nombre de petits ménages.
- Décohabitation.
- Vieillesse de la population.
- Paupérisation.

Ces facteurs orientent l'offre vers des petits logements accessibles et une combinaison intelligente entre logements et services. Il est recommandé de favoriser l'accession aidée.

L'objectif de répartition de logements par typologie à l'échelle du sous-secteur est le suivant:

- Studio : entre 10 et 20% à destination des personnes isolées, d'étudiants et/ou d'investissements locatifs ...
- Appartements T1-T2 : entre 30 et 40% à destination des jeunes ménages, des foyers monoparentaux...
- Appartements T3-T4 : entre 30 et 40% à destination des familles.
- Appartements T5 et plus : entre 10 et 20% à destination des familles nombreuses

L'innovation en termes de typologie de logement est également incitée : logement flexible, reconfigurable, mutualisable, recherche de qualité et de singularité... De même, l'innovation en termes de montage d'opération, autopromotion, logement participatif, coopératif... est encouragée.

### C. Morphologies urbaines, architecturales et paysagères

#### C.a. Emprise et organisation au sol des constructions

Il est recommandé de respecter un rapport volumétrie / emprise au sol permettant de garantir 2h d'ensoleillement par jour le 21 décembre et 4h le 21 mars, pour 80% minimum des logements de chaque opération immobilière.

Pour garantir une porosité piétonne et visuelle entre le faubourg Clairmarais et le canal, des traverses sont encouragées selon un axe est-ouest. Ces traverses pourront être :

- Des servitudes de passage public.
- Des passages couverts ou ouverts privés qui garantissent une ouverture diurne.

Ce maillage tertiaire est également très important pour la mutabilité du secteur à long terme. Les îlots étant de grande dimension, il rend possible à terme, un redécoupage en plusieurs entités foncières qui pourront muter indépendamment les unes des autres.

#### C.b. Volumétrie des constructions

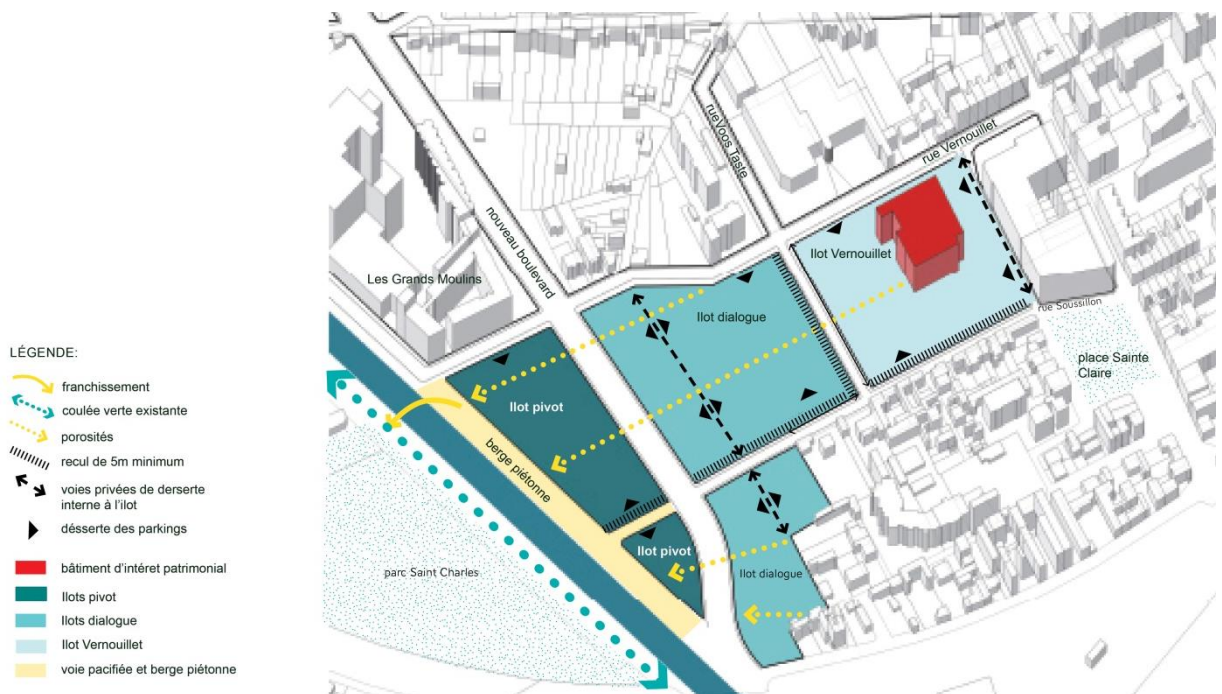


Schéma d'orientation de morphologie des îlots urbains.

### ***C.b.a. Ilots urbains « pivots »***

Ce sont les deux îlots urbains qui sont bordés par le canal et la nouvelle berge piétonne d'une part, et la nouvelle voie inter-quartier d'autre part, leur conférant une qualité de pivot dans l'espace urbain avec une double façade pour ces bâtiments.

L'objectif est de créer ici un signal urbain et architectural qui nécessite un travail tout particulièrement soigné d'insertion urbaine et de qualité architecturale, en dégagant notamment des vues vers ce paysage privilégié qu'est le bord de canal. Quelques émergences peuvent être admises à des hauteurs homogènes et cohérentes, en respectant le tissu bâti environnant, et prenant en compte l'effet d'ombre sur les bâtiments voisins. L'épaisseur des constructions devra être traitée dans un souci de cohérence volumétrique générale, en fonction de l'orientation et de l'épannelage de chaque bâtiment.

Pour mettre en valeur le signal architectural, les constructions en continuité et/ou voisines seront d'une hauteur inférieure de trois à cinq niveaux par rapport à la hauteur de l'immeuble signal.

Afin de prendre en compte les effets d'ombre, les bâtiments s'implanteront en retrait par rapport à la nouvelle limite d'emprise publique de la rue Soussillon, sur sa partie Nord.

Une attention particulière sera portée au dialogue entre les bâtiments des Grands Moulins et les nouvelles constructions le long de la rue Vernouillet, notamment en matière de gabarit et de volumétrie.

### ***C.b.b. Ilots urbains « dialogues »***

Ce sont les deux îlots en contact avec le faubourg Clairmarais qui ont une qualité de transition entre le front bâti sur la nouvelle voie inter-quartier et le tissu de faubourg. Les constructions doivent faire l'objet d'un travail particulier pour prendre en compte et respecter le tissu de faubourg, dont la hauteur moyenne des constructions est de R+2. Ainsi les constructions devront s'organiser en hauteur décroissante depuis la nouvelle voie inter-quartier vers le faubourg existant.

L'épaisseur des constructions devra être traitée dans un souci de cohérence volumétrique générale, en fonction de l'orientation et de l'épannelage de chaque bâtiment.

Afin de prendre en compte les effets d'ombre, les bâtiments s'implanteront en retrait par rapport à la nouvelle limite d'emprise publique de la rue Soussillon, sur sa partie Nord, et de la nouvelle voie s'inscrivant dans le prolongement de la rue Voos Taste, sur sa partie Sud.

### ***C.b.c. Ilot Vernouillet***

Il s'agit de l'îlot inclus dans le tissu du faubourg Clairmarais qui a une qualité de transition encore plus forte entre le front bâti sur la nouvelle voie inter-quartier et le tissu de faubourg.

Afin de prendre en compte les effets d'ombre, les bâtiments s'implanteront en retrait par rapport à la nouvelle limite d'emprise publique de la rue Soussillon sur sa partie Nord, de façon à permettre la création de jardins pour les logements situés en rez-de-chaussée. Le long de cette rue, il est recommandé de construire à des hauteurs encore plus réduites, afin de respecter le tissu de faubourg qui lui fait face.

### **C.c. Qualités paysagères**

A des fins bioclimatiques, pour mettre en place des îlots de fraîcheur dans un environnement urbain très minéral, le traitement paysager des cœurs d'îlots, de même que la conception globale des projets immobiliers dans leur hauteur, devront faire l'objet d'une réflexion approfondie quant aux qualités paysagères et environnementales. Les émergences et rapports visuels à la ville historique d'une part, et au grand paysage d'autre part, sont à étudier avec attention.

Les retraits permis le long de l'avenue Bréban ont vocation à être plantés pour animer cette nouvelle voie de communication douce.

Par ailleurs, le projet de Port Colbert s'inscrit dans une démarche de projet urbain durable et pour aborder la question des services écosystémiques entre ville et nature, il est recommandé à l'échelle de chaque projet immobilier de développer une biodiversité locale. Afin de guider les concepteurs dans cette démarche, des insertions paysagères sont recommandées au sol, mais également en terrasse.

Au sol, les espaces libres privilégieront un sol de pleine terre et des matériaux non imperméables. Il est également conseillé de traiter les limites avec les tissus de faubourg par des jardins de pleine terre plantés d'arbres de hautes tiges et composés de plusieurs strates végétales pour favoriser l'insertion paysagère des bâtiments et augmenter l'impression de profondeur.

Entre chaque parcelle privée, le traitement végétal des limites pourra permettre de jouer sur des effets de profondeur entre les constructions. Il garantit également la continuité du sol perméable, afin de favoriser le passage de la faune dans une optique de développement de la biodiversité locale.

Les toitures terrasses feront de préférence l'objet d'un projet paysager de qualité : terrasses privées, collectives, jardins partagés, ... Une stratégie de végétalisation intensive sera privilégiée. Sur dalle, une épaisseur de terre végétale de 1m minimum est recommandée pour permettre la croissance de deux strates végétales distinctes.

### **C.d. Traitement des limites public-privé**

De manière générale, les concepteurs sont encouragés à traiter les clôtures de manière cohérente à l'échelle de l'ensemble de l'îlot opérationnel pour éviter un effet de collage. Les éléments formant la limite avec l'espace public pourront être traités de manière unitaire de part et d'autre de la voie en question.

Le long du quai Bréban, où les retraits plantés sont encouragés, il est recommandé de privilégier des dénivellements sans barrière plutôt que les éléments architectoniques verticaux occultants, et de traiter les séparations secondaires par la nature du sol. Il est important de ménager des porosités visuelles vers le canal.

La limite public-privé sur les rues Soussillon et Vernouillet, dans le prolongement du faubourg, pourra être marquée par une clôture, il est néanmoins souhaitable qu'elle n'occulte pas la vue vers les traitements paysagers se trouvant dans la marge de recul.

### **C.e. Stationnement**

Le stationnement devra être intégré aux constructions dans la mesure du possible. Seules les places de stationnement visiteur pourront être envisagées en surface mais de façon limitée pour ne pas porter atteinte à la qualité des espaces extérieurs.

Les accès et rampes aux aires de stationnement de surface ou enterrées, de même que les façades de parking, sont vivement déconseillés le long de la nouvelle voie inter-quartier. Ces accès seront assurés dans la mesure du possible depuis les voies secondaires ou tertiaires.

### **C.f. Qualités architecturales**

Pour favoriser la réalisation d'une architecture de qualité, adaptée aux enjeux de régénération urbaine et environnementaux, les prolongements extérieurs (terrasses, loggias,...) sont fortement recommandés.

Les édicules et éléments techniques localisés en façade ou en toiture devront s'insérer harmonieusement avec l'architecture du bâtiment, et tout particulièrement lorsque qu'il s'agit des toitures terrasses accessibles faisant l'objet d'un traitement paysager.

Les devantures commerciales et leurs systèmes de fermeture seront traités en cohérence avec la trame architecturale du bâtiment et ses composantes (modénatures, matériaux, coloris). Elles devront contribuer à la mise en valeur du bâtiment sur l'espace public.

Les portes d'accès et de livraison devront être traitées avec soin en rapport au traitement de l'espace public. Les pieds de façade seront parfaitement ajustés aux trottoirs et les rampes d'accès aux parkings seront traitées dans la continuité au sol de l'espace public.

En façade, les matériaux naturels seront privilégiés : pierres naturelles, brique, bois, mortier de chaux, béton apparent, béton teinté dans la masse... L'attention des concepteurs est attirée sur l'utilisation de l'enduit qui devra faire l'objet d'un jeu de trame et d'un traitement particulier pour marquer les volumes et les rythmes.

Le socle devra être traité de manière cohérente à l'échelle de l'îlot avec des matériaux résistants, de préférence non poreux.





## 2.3. Bois d'Amour – Mont Hermé

### Contexte

Situé entre le canal et la Vesle, dans la partie ouest de la Coulée Verte, le secteur Bois d'Amour – Mont Hermé, est en majorité sur Reims et se prolonge sur Saint-Brice-Courcelles. Il est doublement enclavé entre la Vesle et la Traversée Urbaine au Sud, le canal et la voie ferrée au Nord. Cet espace est essentiellement occupé par des jardins, privés et familiaux, et représente une superficie d'environ 35 ha.

Les parcelles d'habitat, pavillonnaire et disparate, représentent environ 25% des parcelles du secteur. D'autres constructions telles que des abris de jardin, des garages, des hangars sont représentées. Certaines ont été construites sans autorisation. Des caravanes et mobile homes sont également stationnés dans le secteur et servent de résidence principale, ce phénomène de sédentarisation tendant à se développer depuis plusieurs années.

Un des enjeux majeurs d'évolution de ce secteur réside en la régularisation du fonctionnement social du quartier. Pour ce faire, il sera nécessaire de proposer une solution acceptable aux familles vivant dans des caravanes et occupant pour certaines sans droit ni titre les parcelles publiques.

En termes de desserte, la rue du Bois d'Amour, qui longe la voie ferrée, est la rue principale ; la circulation automobile y est importante et les trottoirs étroits. Elle débouche dans la rue de l'Égalité et la rue de l'Épargne autour desquelles sont implantées les zones d'habitat.

Les autres dessertes du secteur sont des voies étroites au statut privé. Ce sont des impasses desservant les jardins et partant de la rue du Bois d'Amour ou de la rue des Jardiniers lui faisant suite et se terminant à la Vesle. Seule l'allée du Fer à Cheval permet de faire une boucle pour rejoindre la rue du Bois d'Amour.

Dans ces grands espaces de jardins, il existe peu de parkings pour les voitures.

Ce secteur est également caractérisé par le faible développement de ses réseaux d'assainissement et d'eau potable.

Des risques d'inondation existent en période de précipitations importantes, du fait des effets conjugués de remontées de nappe et du débordement de la Vesle submergeant localement les terrains riverains de son lit.

### Orientations

- **Assurer les qualités paysagères et environnementales**

La complexité d'aménagement de ce territoire réside dans un niveau élevé de contraintes diverses et variées. Actuellement, les espaces libres, naturels ou boisés, sont peu exploités, peu utilisés et valorisés et les habitations présentes sont, pour la plupart, de faible qualité architecturale et environnementale.

Un des objectifs principal est la perspective d'un aménagement adapté lui conférant une unité paysagère, en y développant un bâti de qualité. Il s'agit aussi de préserver les fonctionnalités des éléments qui les constituent et de mettre en valeur leurs qualités spécifiques.

- **Aménager les bords de Vesle et maintenir voire développer les jardins familiaux**

Il s'agit de mettre les contraintes du secteur comme son caractère inondable au service du projet et de s'appuyer sur ses qualités paysagères.

Le secteur Bois d'Amour – Mont Hermé fait partie intégrante du territoire de la Coulée Verte. Un des objectifs majeurs de ce projet de territoire étant de poursuivre les cheminements et d'assurer leur

liaisonnement, l'aménagement d'un sentier en bord de Vesle est à réaliser. Ces aménagements dédiés aux modes actifs et à la mise en valeur paysagère des bords de rivière sont programmés dès 2017.

La présence historique de jardins sur ces sols fertiles de bord de Vesle est à conforter dans les zones actuellement exploitées.

- **Renforcer et étendre les zones d'habitat du Bois d'Amour – Mont Hermé**

Afin de permettre une diversification des fonctions d'usage et paysagères de la Coulée Verte et face aux besoins existants sur Reims en matière de logement, le développement de sous-secteurs à vocation principale d'habitat, essentiellement en accession à la propriété, est programmé à proximité des rues de la Victoire, du Bois d'Amour, des Jardiniers.

L'urbanisation est conditionnée à la définition d'un projet axé sur la qualité environnementale, qui pourra permettre la conservation des habitations existantes et devra s'appuyer sur les potentiels végétal et paysager. L'aménagement peut s'envisager en plusieurs phases distinctes mais devra garder une cohérence d'ensemble.

- **Restructurer le maillage viaire et veiller à l'insertion urbaine et paysagère des espaces de stationnement**

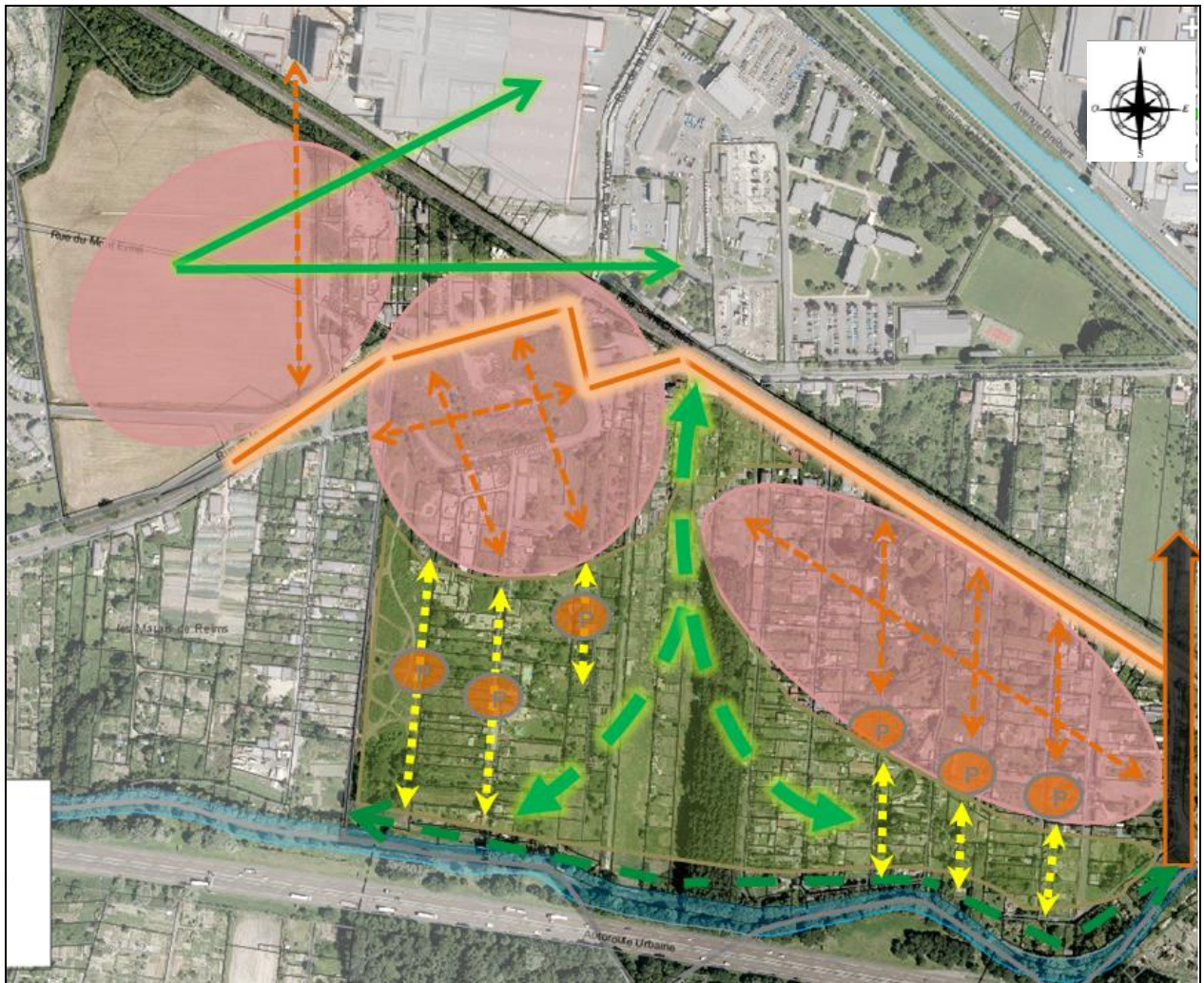
Il est indispensable de renforcer la desserte routière du secteur et de reconstituer des liaisons douces Nord- Sud.

La réalisation du bloc de contournement des Jardins Ouvriers, prévoyant une liaison automobile entre le boulevard Charles Arnould et la rue de l'Égalité, inscrite comme prioritaire au PDU, assurera l'armature viaire majeure du futur quartier d'habitat.

La requalification des voiries internes au secteur de jardins sera à étudier, afin en particulier de fluidifier les déplacements et d'améliorer les capacités de stationnement.

La présence du végétal et l'utilisation de revêtements perméables devront être favorisées lors de la création de poches de stationnement.

**Schéma de principe**



- |   |                                 |   |                                   |
|---|---------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Dominante habitat               |  | Voirie structurante à créer (PDU) |
|  | Dominante végétale              |  | Voirie principale à restructurer  |
|  | Corridor écologique à valoriser |  | Poche de stationnement à créer    |
|  | Vue lointaine à valoriser       |  | Maillage à créer                  |
|   |                                 |  | Voie douce à restructurer         |
|   |                                 |  | Cheminement doux à aménager       |

## 2.4. Cerisaie

### Contexte

Le secteur de la Cerisaie est limité par le canal de l'Aisne à la Marne et la rue de la Cerisaie au Nord, par la Vesle et la traversée urbaine au Sud, et par la rue Albert Thomas à l'Ouest. Il est localisé dans la partie Est de la Coulée Verte.

Cet espace s'insère dans un territoire hétérogène où se côtoient espaces naturels, jardins ouvriers et privés, activités industrielles au Nord, habitat pavillonnaire interstitiel et espaces de loisirs.

Le parc de la Cerisaie, vaste espace de 12ha, dont 3ha clos occupés par des centres d'animation, en constitue l'armature centrale, faisant la liaison entre la Vesle et le canal.

En franges, le long des voiries, se situent des habitations individuelles ou des terrains en friches.

Le site bénéficie de la proximité de deux lignes de transport en commun permettant de relier le centre-ville et les zones d'activités à proximité, et du maillage de liaisons douces offert par la Coulée verte.

Afin de permettre une diversification des fonctions d'usage et paysagères de la Coulée Verte et face aux besoins existants sur Reims en matière de logement, le développement d'habitat est autorisé dans les franges de ce secteur.

### Orientations

- **Développer de l'habitat qualitatif, respectueux de l'environnement, de type résidentiel essentiellement, participant à la continuité urbaine entre le Nord et le Sud de la ville**

L'habitat, qui inclura certaines constructions existantes actuellement sur le site, et l'environnement doivent être conçus pour s'intégrer dans une vaste zone verdoyante et pour y mettre en avant tous les objectifs de développement durable.

Il prendra principalement la forme de maisons individuelles et de petits immeubles collectifs, réalisés sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées, reliés par les cheminements doux existants au centre urbain et aux espaces environnants, compatibles avec les itinéraires de promenade et de découverte.

Il s'articulera et se renforcera principalement en front des rues de la Cerisaie et Albert Thomas. L'architecture doit permettre une mise en valeur des abords de la Vesle et du Canal.









- **Conforter ce site en espace attractif offrant un cadre de vie de qualité à ses actuels et futurs habitants**

L'aménagement doit permettre d'assurer une continuité urbaine visuelle et mettre en valeur ce secteur de la ville, tout en respectant l'environnement et l'objectif écologique de la Coulée Verte.

L'ensemble du projet sera bien sûr compatible avec les exigences relatives aux périmètres de protection du captage d'eau potable Fléchambault.

**Schéma de principe**



- |   |                                 |  |                       |
|---|---------------------------------|--|-----------------------|
|  | Parc existant                   |  | Dominante habitat :   |
|  | Alignement d'arbres existant    |  | densité décroissante  |
|  | Frange paysagère à valoriser    |  | ↓                     |
|  | Axe paysager à mettre en valeur |  | Maillage doux à créer |

## 2.5. Coutures

### Contexte

Au Sud-Est de la ville, à proximité du quartier Saint-Remi et face à la cité-jardin du Chemin-Vert, le secteur des Coutures appartient à une frange du centre-ville élargi où se rencontrent des tissus différents dont certains présentent des densités faibles et constituent de ce fait des enjeux d'aménagement importants. Leur densification permettrait de fortifier le centre de la métropole, de mieux rentabiliser les équipements existants, de limiter les déplacements pendulaires et de remplacer un bâti devenu parfois obsolète.

Le secteur opérationnel proprement dit porte sur un foncier de 5 ha à l'intérieur d'un vaste quadrilatère bordé au nord par la rue Sillery, à l'Ouest par la rue des Coutures, au Sud par la rue Gérard Philippe et à l'Est par le boulevard Pommery, et il est traversé par la rue du Commandant Marin La Meslée.

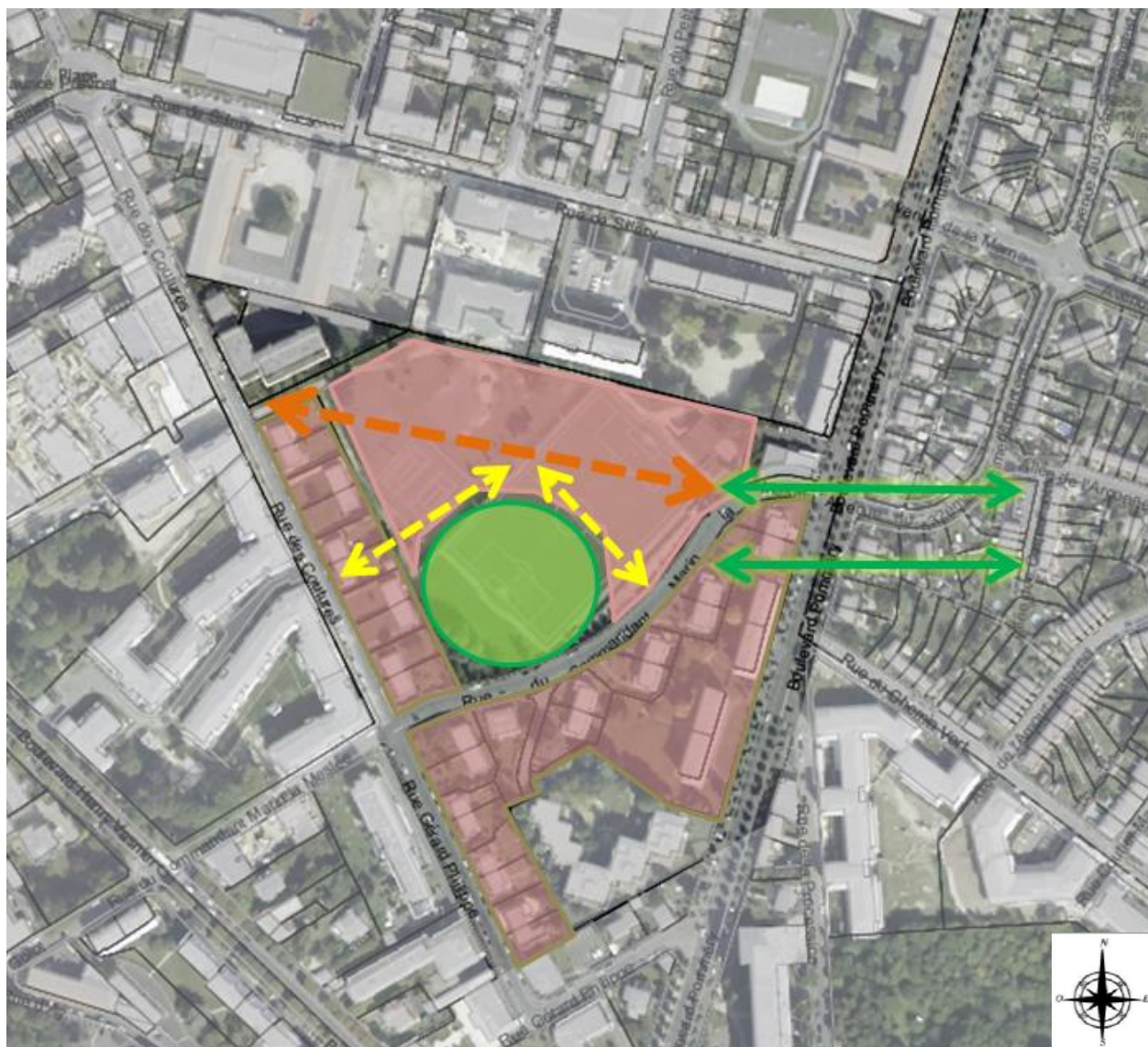
Au centre, se situe l'ancien stade des Coutures, propriété municipale de 22 800m<sup>2</sup> désormais non utilisée. Sur les rues des Coutures, Gérard Philippe et Marin la Meslée sont localisés des logements individuels et semi-individuels anciens et obsolètes.

Le secteur des Coutures bénéficie de la proximité de commerces, sur le boulevard Pommery ou dans le quartier Saint-Remi, et d'équipements majeurs comme le lycée Clémenceau. Le réseau de bus est proche avec des lignes desservant le boulevard Clémenceau et le boulevard Henry Vasnier.

### Orientations

- **Créer un jardin public** formant l'armature du futur quartier et dépassant le seul usage des habitants actuels pour s'ouvrir sur son environnement. Les boisements de qualité existants sur le site seront conservés et mis en valeur. Il peut être accompagné de jardins collectifs, accueillant une activité de jardinage propice à la vie du quartier.
- **Préserver l'ambiance d'un quartier de jardins**
  - Maintenir le caractère verdoyant du secteur en prolongement de la cité du Chemin-Vert.
  - Mettre en valeur la générosité des jardins en associant la création du jardin public au cœur du quartier, ouvert sur la rue du Commandant Marin La Meslée, et le développement de jardins privés directement liés aux futurs logements.
- **Proposer une offre de logements diversifiée** : restructurer l'existant et développer une offre nouvelle sur l'actuel Stade des Coutures.
  - Varier les typologies de logements : maisons de ville en rangée, maisons jumelées, maisons adossées, maisons isolées, petits collectifs...
  - Rechercher une mixité sociale et générationnelle.
- **Promouvoir les qualités d'usage des logements**
  - Pour les logements collectifs : construire des logements qui fonctionnent au maximum comme des maisons : favoriser pour chaque logement un espace extérieur appropriable.
  - Pour les logements individuels : penser une maison évolutive permettant aux habitants de façonner progressivement leur habitat (combles aménageables, possibilité d'extension, redistribution interne...), associer garage et abri pour le mobilier de jardin...
- **Organiser une desserte des constructions** par un maillage simple et lisible, avec en particulier la création d'une voirie de quartier reliant la rue du Commandant la Meslée et la rue des Coutures.

**Schéma de principe**



- Zone d'habitat existante à restructurer
- Zone à dominante d'habitat à créer
- Voie à créer
- Liaison douce à créer
- Parc à créer
- Diffusion du paysage de la cité-jardin



## 2.6. Arc Nord-Est – Tir aux Pigeons

### Contexte

L'Arc Nord-Est désigne l'ensemble des terrains situés au Sud de la route de Bétheny et au Nord de l'avenue Jean Jaurès, constitués de friches d'activités ou ferroviaires ou de terrains actuellement occupés mais susceptibles de muter à court, moyen ou long terme.

L'Arc Nord-Est est un espace à projet composé de plusieurs secteurs :

- Le secteur de la rue Jules Staat, d'environ 3,5ha, qui constitue un secteur d'activités commerciales.
- Le secteur du Tir aux Pigeons, d'environ 20 ha, composé de friches ferroviaires et urbaines.
- Le secteur de la rue des Bouchers composé de friches ferroviaires et d'activités. Ce site est localisé au voisinage des friches industrielles Lor et Pomona situées majoritairement sur Bétheny mais pour partie sur Reims.

La mutation de l'Arc Nord Est se concrétisera par des opérations phasées de logements, complétées par le développement d'activités et de commerces de proximité. Ces opérations s'appuieront sur une desserte renforcée par la réalisation de la liaison viaire Dauphinot-Belges inscrite au PDU, en prolongement de la rue de Nice. Le réaménagement des friches ferroviaires et industrielles sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

### Orientations

- **Prolonger la rue de Nice vers le Nord**

La liaison automobile Faucher/Dauphinot, prévoyant le prolongement de la rue de Nice, fait partie intégrante de la rocade routière médiane inscrite au PDU. Cette liaison à caractère urbain reliera à terme la rue Léon Faucher à la route de Witry en longeant les voies ferrées pour déboucher au droit de la rue de Nice.

Elle constituera l'armature viaire sur laquelle s'appuiera la longue mutation du vaste secteur Arc-Nord-Est.











- **Créer un maillage d'échelle urbaine** : Fractionner les grandes emprises mutables pour en permettre la desserte, la constructibilité et la mise en place progressive d'un maillage viaire cohérent avec la vie urbaine.
- **Marquer la porte d'entrée de ville en créant une intensité urbaine sur l'axe avenue Jean Jaurès / route de Witry** : Offrir une véritable façade urbaine sur la route de Witry et pour cela densifier les constructions en front de cet axe viaire majeur.
- **Reconquérir progressivement ce territoire de friches pour constituer un tissu habité**

Le mélange des fonctions et la diversification de l'offre de logements (logements collectifs / logements individuels, logements en accession / logements locatifs) est un postulat pour la création sur le long terme de ce véritable morceau de ville, qui se développera sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées.

La mixité fonctionnelle pourra prendre plusieurs formes : rez-de-chaussée accueillant commerces, services ou bureaux dans les immeubles collectifs, petits immeubles d'activités mêlés à l'habitat dans les secteurs résidentiels, équipements, petite zone d'activités développée au voisinage des secteurs d'habitat...

**Schéma de principe**



- |   |                           |   |                                   |
|---|---------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Zone à vocation mixte     |  | Voirie structurante à créer (PDU) |
|  | Dominante habitat :       |  | Maillage viaire à créer           |
|  | densité décroissante<br>↓ |  | Cheminement doux à créer          |
|  |                           |  | Façade urbaine à structurer       |
|  | Dominante de commerces    |  | Façade végétale à développer      |

## 2.7. Arc Nord-Est – Rue des Bouchers

### Contexte

Le secteur de la rue des Bouchers se situe au Nord de l'Arc Nord-Est, en limite avec la commune de Bétheny.

Ce secteur de friches d'activités économiques et ferroviaires, d'environ 3ha, s'insère dans un territoire multifacettes :

- à l'Est, la voie ferrée,
- au Sud et à l'Ouest, les secteurs de la Maladrerie et de la rue des Bouchers, occupées essentiellement par des familles en grande majorité issues de familles du voyage sédentarisées. Ces zones font partie d'un Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville pour lequel des actions d'accompagnement social sont programmées.
- Au Nord, sur la commune de Bétheny, les friches économiques Lor et Pomona, propriétés des bailleurs. Un projet de reconquête urbaine débutera à court terme sur le terrain Lor pour une première phase d'environ 100 logements A noter qu'une partie des bâtiments Pomona se trouve sur Reims. Le réaménagement des friches sera conditionné à la réalisation des études environnementales et sanitaires exigées par le Code de l'Environnement et le Code de l'Urbanisme.

La desserte du site n'est actuellement pas assurée puisque la rue des Bouchers correspond en fait à une impasse. Les connexions viaires constituent donc un enjeu majeur à coordonner avec la commune de Bétheny.

L'objectif de cette OAP est d'organiser la mutation urbaine du site et d'assurer la cohérence avec les projets urbains avoisinants, en particulier en termes de maillage viaire.

### Orientations

- **Urbaniser cet îlot en cohérence avec son environnement.**

Les constructions résidentielles sous forme de maisons de ville, de logements individuels groupés seront favorisées, avec l'insertion de petits ensembles intermédiaires.

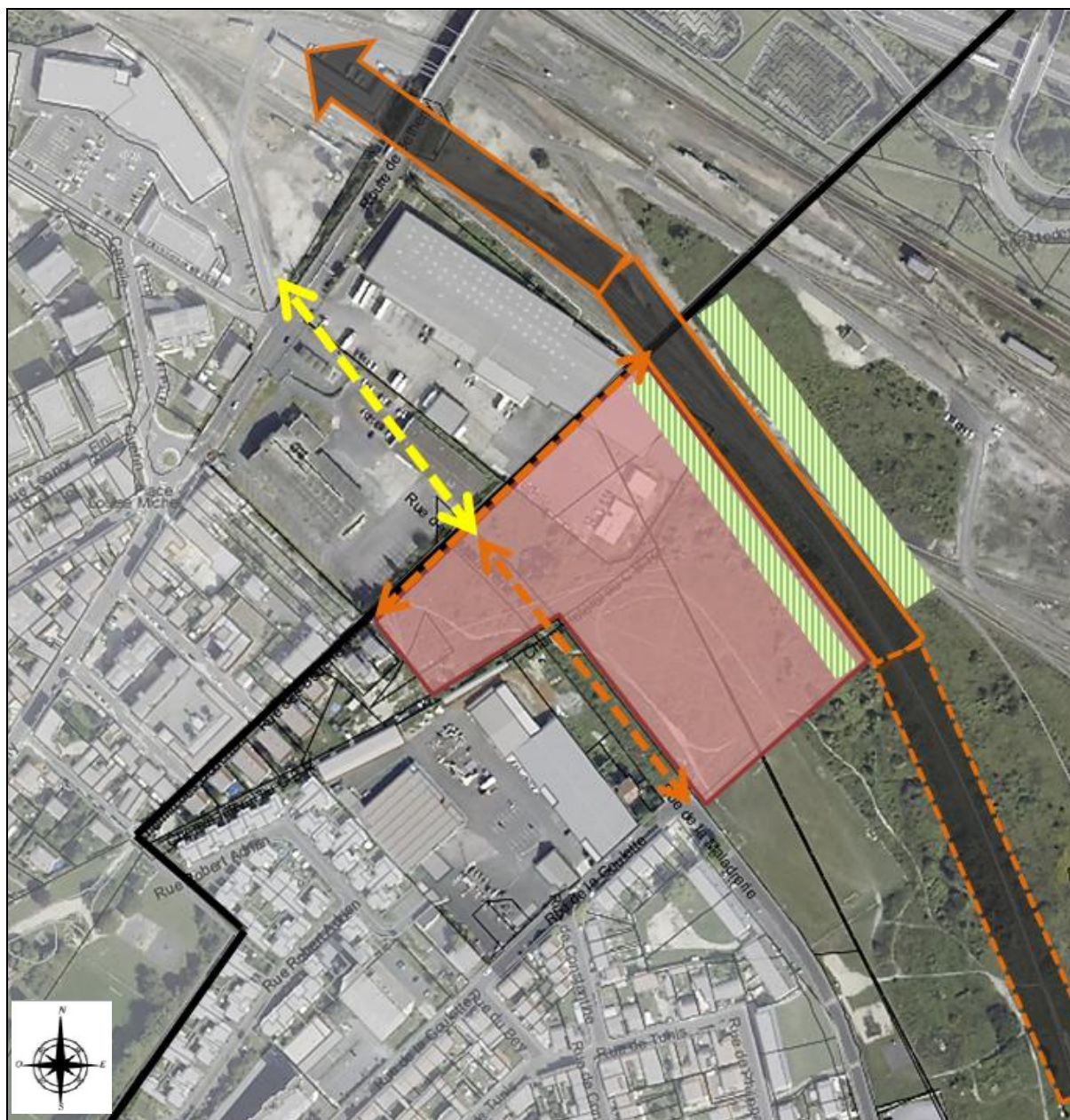
A proximité de la voie ferrée et de la future voirie structurante Faucher-Dauphinot, des logements collectifs pourront être implantés. Des solutions innovantes pourront être mises en place pour éviter les nuisances liées à ces infrastructures.






- **Permettre l'ouverture du site par la création d'un maillage apaisé** permettant sa traversée.

Il s'agit en particulier de prolonger la rue des Bouchers et d'étudier son raccordement à la rue de la Maladrerie.

- **Créer une trame verte accueillant des liaisons douces** permettant de relier le pôle commercial de la cité-jardin du Petit Bétheny.

**Schéma de principe**



-  Dominante habitat
-  Voirie structurante à créer (PDU)
-  Maillage viaire à créer
-  Cheminement doux à créer
-  Façade végétale à développer

## 2.8. Sainte-Anne / Naussonces

### Contexte

Le secteur Sainte-Anne-Naussonces, d'environ 4 ha, est situé dans le quartier Sainte-Anne, à la charnière entre le centre-ville et des quartiers de grands ensembles périphériques. Il est borné par la Chaussée Bocquaine, la rue Saint-Fiacre, la Chaussée Saint-Martin et la rue des Naussonces.

Malgré sa position géographique avantageuse, le secteur Saint-Anne-Naussonces est coupé de la ville historique par des obstacles physiques constitués par la Traversée Urbaine de Reims, la Vesle et le canal.

La présence d'anciens marais au sein du quartier puis l'arrivée de l'infrastructure et de ses nuisances ont limité le développement de logements sur le secteur. Il est occupé par des jardins familiaux, des terrains en friche et abrite quelques bâtiments dont la majorité vétuste.

Les voies irriguant le secteur sont de qualité variable, et caractérisées par la faible place laissée aux piétons et cyclistes. La chaussée Saint-Martin est marquée par des problèmes ponctuels de stationnement sauvage, notamment les jours de célébrations religieuses à la Grande Mosquée toute proche.

Des lignes de transport en commun se trouvent à proximité du site, desservant le faubourg Sainte-Anne à l'Est et les équipements majeurs constitués par le lycée Chagall et le complexe sportif René Tys à l'Ouest.

Le site présente une topographie perturbée par de fortes ruptures de pente.







Les enjeux de sa reconquête sont de retisser des liens entre ce secteur et la ville habitée, d'y développer un programme à vocation principale de logements dont la morphologie s'insère harmonieusement dans le tissu, de désenclaver l'îlot tout en offrant des parcours doux.

### Orientations

- **Favoriser la mixité et la diversité des modes d'habiter**
  - Mixité programmatique : logements accompagnés d'espaces verdoyants, services et commerces éventuellement, dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées.
  - Hétérogénéité des densités et des modes d'habiter : mixer les logements collectifs, intermédiaires et individuels.
- **Préserver le caractère de faubourg, son échelle de vie, son paysage**
  - Maintenir les jardins familiaux existants dans et à proximité du site de projet.
  - Donner une identité paysagère de qualité au futur quartier.
  - Assurer la transition urbaine et architecturale avec le faubourg traditionnel : alterner les éléments bâtis et non bâtis, marquer les fronts de rue et varier les hauteurs.
- **Hiérarchiser les flux automobiles tout en redonnant une véritable place aux mobilités douces**
  - Restructurer et rénover la chaussée Saint-Martin et si possible augmenter l'offre en stationnement.
  - Organiser une desserte équilibrée et intime du futur quartier. Proposer des pistes cyclables et sentes dédiés aux cheminements doux, étudier la création de voies pacifiées.

**Schéma de principe**



- |   |                             |   |                          |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|
|  | Zone à vocation mixte       |  | Voie à restructurer      |
|  | Façade urbaine à structurer |  | Maillage existant        |
|   |                             |  | Maillage à créer         |
|   |                             |  | Cheminement doux à créer |

## 2.9. La Husselle

### Contexte

Le secteur de la Husselle, d'environ 18ha, est localisé au Nord de Reims, en limite avec la commune de Bétheny. Il est enclavé par des voies ferrées : la voie Reims-Laon, la voie des Ardennes et le by-pass entre les deux. Cet enclavement a été renforcé par la réalisation du boulevard des Tondeurs dans les années 1990.

La mise en service en 2010 de l'avenue du Berceau de l'Aviation, reliant la rue Léon Faucher au boulevard des Tondeurs, a optimisé son accessibilité et en a fait une entrée de ville, localisée à moins de 1 500m de la gare centre.

La maîtrise foncière est en quasi-totalité assurée par Reims Métropole.

Ce site a fait l'objet dans les années 1980 d'un pré-verdissement réalisé par les paysagistes A. Chemetoff et M. Massot. Le secteur abrite aussi des jardins familiaux dits « du Maroc » et de « la rue du docteur Calmette ».

La réalisation sur la partie béthenyate en 2013 d'une première phase d'aménagement d'un parc d'activités à vocation artisanale portée par Reims Métropole a donné une nouvelle orientation à ce secteur. Il s'agit de prolonger l'aménagement du parc d'activités sur le secteur rémois de la Husselle.

### Orientations

- **Développer un parc d'activités dans le prolongement du parc existant sur Bétheny**

Dans la continuité des aménagements réalisés sur la commune de Bétheny par Reims Métropole, l'orientation donnée pour ce secteur est tournée vers la création d'un parc d'activités dédié principalement aux activités industrielles, artisanales et commerciales avec une intégration paysagère et environnementale de qualité. Il se développera sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées.

- **Organiser le maillage viaire**

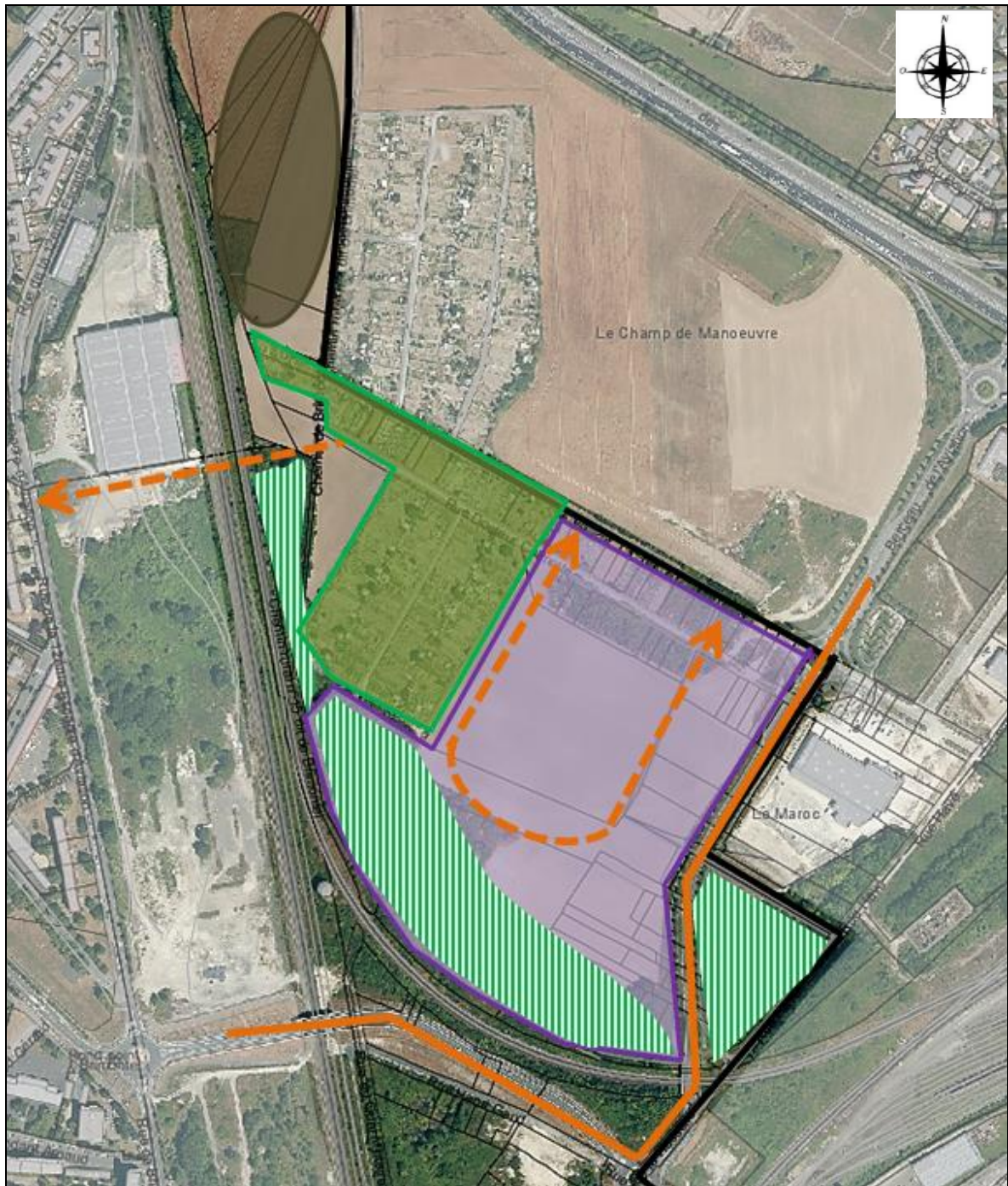
La desserte du site s'organisera en articulation avec les aménagements réalisés sur la commune de Bétheny, l'unique accès se faisant à partir du giratoire central de l'avenue du Berceau de l'Aviation.






- **Préserver les caractéristiques paysagères**

Le maintien ou la relocalisation sur site des jardins familiaux existants devra être privilégié dans le cadre de l'aménagement envisagé de même que la sauvegarde du pré-verdissement, ceinturant les voies ferrées, réalisé par les paysagistes A. Chemetoff et M. Massot.

Une attention devra notamment être portée sur l'insertion paysagère de l'ouvrage d'assainissement à créer.

**Schéma de principe**



- |   |  |  |                              |
|---|--|--|------------------------------|
|  | Dominante d'activités                          |  | Maillage structurant         |
|  | Jardins existants à préserver ou à relocaliser |  | Maillage à créer             |
|  | Ouvrage d'assainissement à créer               |  | Frange paysagère à préserver |



## 2.10. Les Perches

**Le secteur des Perches est concerné par un périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG), instauré pour une période de cinq ans à compter de l'approbation de la modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme de Reims, soit jusqu'au 15/12/2027.**

**Les constructions et les installations dont la surface de plancher ou l'emprise au sol est supérieure à 20 m<sup>2</sup> sont interdites.**

**Les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont autorisés sous réserve d'être conformes au règlement et compatibles avec les OAP.**

### Contexte

Le secteur des Perches se situe en entrée de ville Nord-Est.

Il accueille actuellement, sur le secteur de la Croix des Meuniers, la zone d'activités Nord-Est, occupée par des entreprises commerciales, artisanales ou industrielles ainsi que par un centre de formation.

Il bénéficie d'une desserte de qualité en bordure de la route de Witry, du boulevard des Tondeurs et à proximité de l'autoroute A34. Un projet, inscrit au PDU, visant au bouclage des itinéraires de rocade, permettra de relier le boulevard des Tondeurs directement à l'autoroute A34, améliorant d'autant l'accessibilité de la zone.

Il s'agit de valoriser les terrains, représentant une surface d'environ 12ha, localisés dans le prolongement de la zone d'activités existante et au Sud de cette future infrastructure, dans la logique de prolongation de l'existant.

### Orientations

- **S'inscrire en continuité de la zone d'activités existante**

A partir de l'armature de la future infrastructure routière structurante, la zone d'activités existante sur le secteur de « la Croix des Meuniers » sera étendue, avec l'accueil d'activités industrielles, artisanales et commerciales principalement. Elle se développera sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées.

- **Organiser et hiérarchiser le maillage viaire**

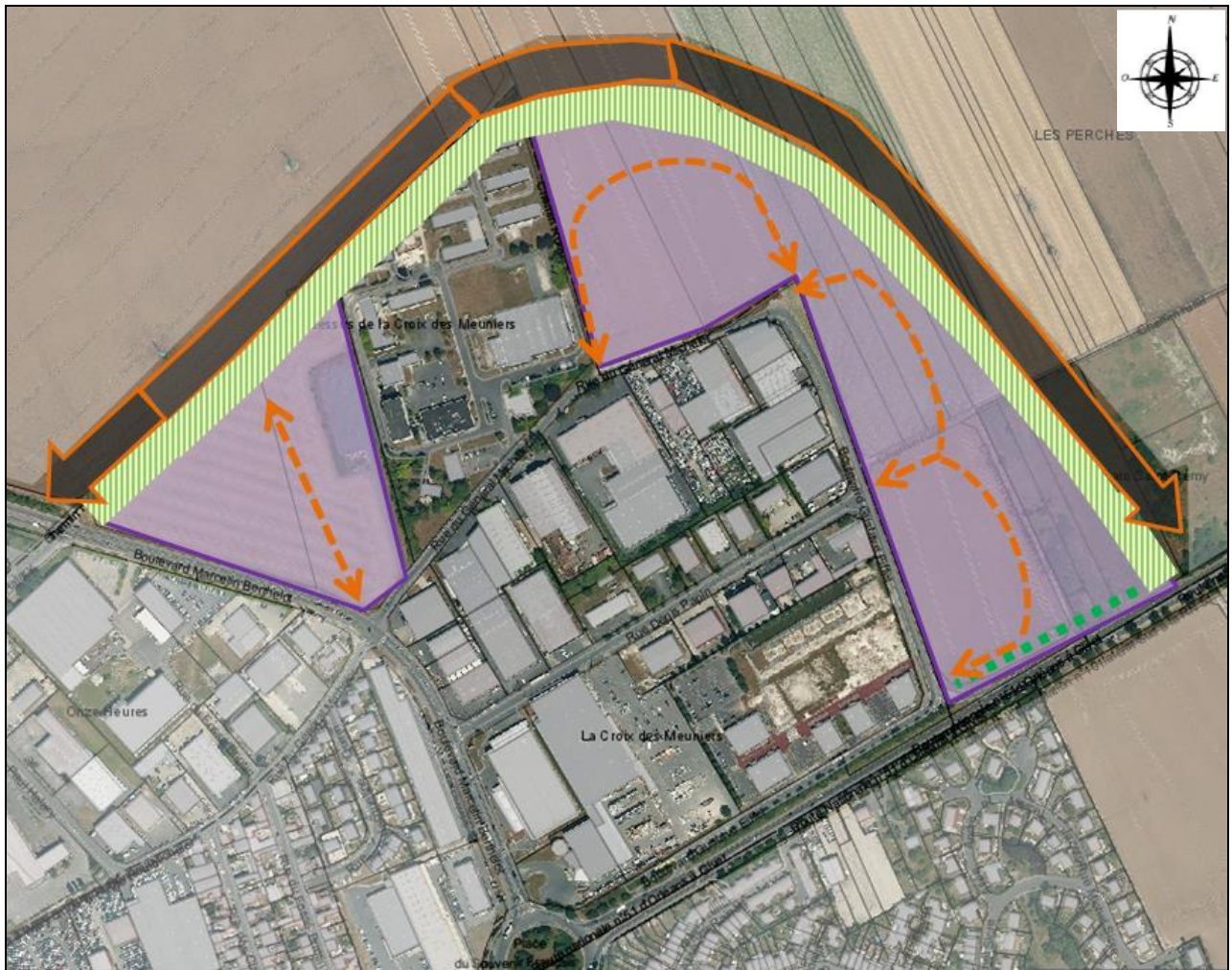
Le tracé prévisionnel de la voie structurante en route à 2x2 voies permettra de relier le boulevard Marcelin Berthelot (fin du boulevard des Tondeurs) à l'autoroute A34.

Le maillage viaire interne sera à organiser indépendamment des liaisons structurantes existantes ou à venir aux abords du site. Il s'agira d'organiser une hiérarchisation des voiries et de desservir les futures activités à partir des différents points de raccordements possibles sur les rues existantes : rue du Général Micheler, Boulevard Gustave Eiffel notamment.

- **Développer Favoriser l'insertion paysagère des constructions**

La qualité paysagère du projet d'aménagement devra être traitée au regard notamment de sa position en entrée de ville. Un aménagement type merlon paysager ou rideau végétal pourra être réalisé en bordure de la future liaison structurante Tondeurs-A34 et des plantations pourront être implantées le long de la route de Witry.

**Schéma de principe**



- |   |                              |   |                                   |
|---|------------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Dominante d'activités        |  | Voirie structurante à créer (PDU) |
|  | Façade végétale à développer |  | Maillage à créer                  |
|  | Plantations à favoriser      |   |                                   |

## 2.11. Les Hauts de Cernay

### Contexte

Ce secteur d'environ 12 ha, occupé aujourd'hui par des terres agricoles, est situé entre le quartier des Epinettes au Nord et la route de Cernay au Sud. Il inclut des terrains situés au lieu-dit La Saboterie, voués à permettre la desserte du site depuis la route de Cernay.

Le secteur des Hauts de Cernay sera ouvert à urbanisation dans un délai de cinq ans maximum à compter de l'approbation de la modification n°2 du PLU de Reims.

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte, mettant en œuvre de manière phasée des programmes de logements et une offre d'activités et de commerces dans une optique de développement durable. Il devra s'inscrire dans la continuité du projet de renouvellement en cours sur le quartier des Epinettes et son liaisonnement, si ce n'est physique mais tout du moins visuel avec l'Ecoquartier Rémavert, sera un enjeu majeur.

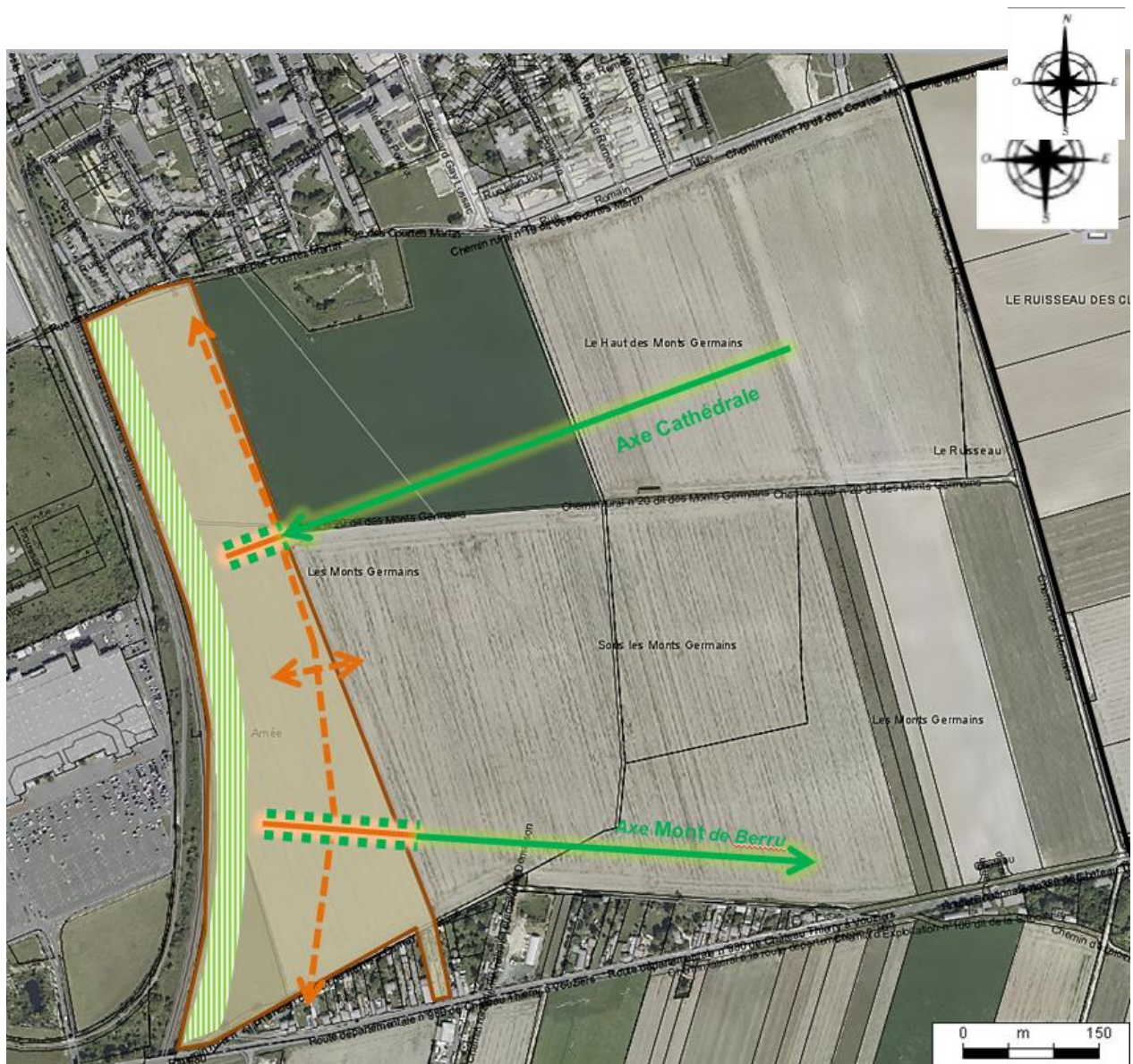
La desserte de ce secteur agricole est aujourd'hui inexistante, le secteur étant bordé au Nord par le chemin des Courtes Martin et au Sud par la route de Cernay. Il s'agira de s'appuyer sur un accès depuis la route de Cernay.

### Orientations

- **Créer un nouveau quartier de couture urbaine répondant aux objectifs de mixité des quartiers durables** : il s'agit, dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble ou de constructions groupées, d'y assurer la diversité des formes urbaines dans un contexte paysager de qualité, tout en répondant aux objectifs de mixité :
  - mixité morphologique et typologique, en mêlant logements individuels superposés, petits collectifs...
  - mixité sociale, en y développant des logements locatifs, des logements intermédiaires, des logements en accession libre et en accession sociale, conformément aux objectifs du PLH,
  - mixité générationnelle en prévoyant des logements pour personnes âgées, pour jeunes couples, pour familles...
  - mixité d'usages : logements, commerces, activités, équipements, promenades, espaces verts...

Une réorganisation urbaine du lieu-dit de La Saboterie est à prévoir.
- **Assurer des transitions paysagères et organiser le bâti**
  - Exploiter les possibilités de vue vers la cathédrale Notre Dame et le relief environnant (Mont Berru).
  - Prévoir une façade végétale et paysagère isolant la voie ferrée, pouvant comme sur l'Ecoquartier Rémavert, inclure des jardins partagés.
  - Créer des façades urbaines sur les axes principaux par des alignements de bâti de qualité pouvant reprendre les caractéristiques rémoises d'alignement.
- **Garantir des déplacements performants et adaptés au territoire**
  - Créer l'accessibilité par un maillage viaire interne, en limitant les points de raccordement à la liaison périurbaine du bloc de contournement Est.
  - Organiser les mobilités en développant les modes alternatifs à la voiture et en favorisant les espaces de rencontre.
  - Prévoir des aménagements cyclables structurants.
- **Optimiser le stationnement** en développant une réflexion globale sur le secteur, notamment sur les possibilités de mutualisation.

**Schéma de principe**



Façade végétale à développer



Mail paysager à créer



Maillage viaire à créer



Vue à mettre en valeur

## 2.12 Les Eaux Vannes / La Folie

### Contexte

Située au Nord de Reims, la zone dite des Eaux-Vannes / La Folie est localisée le long d'infrastructures majeures : le boulevard des Tondeurs, l'autoroute A26 et le canal, mais n'est elle-même desservie que par un chemin rural.

L'espace d'environ 14 ha au total, réparti sur deux parcelles (cf. plan ci-après), est actuellement occupé par des terrains en friche ainsi que par des activités de ferrailage et par la plate-forme de stockage des boues de la station d'épuration de l'agglomération de Reims.

Dans la continuité des entreprises déjà implantées, l'objectif est d'y développer un parc d'activités dédié au recyclage des déchets et aux entreprises du BTP. Le secteur étant à l'écart de l'urbanisation, l'accueil de telles activités serait peu nuisible pour l'environnement immédiat.

L'insertion paysagère est un enjeu majeur pour l'avenir du secteur Les Eaux Vannes / La Folie, inséré entre le paysage agricole et les abords verdoyants du canal.

### Orientations

- **Développer une zone pour des activités spécifiques**

Plus précisément, les activités à y implanter porteraient notamment sur le recyclage, le dépôt, la valorisation ou le traitement des déchets, généralement considérées en tant qu'installations classées et à risques ainsi que consommatrices de surfaces foncières importantes.

- **Améliorer les accès**

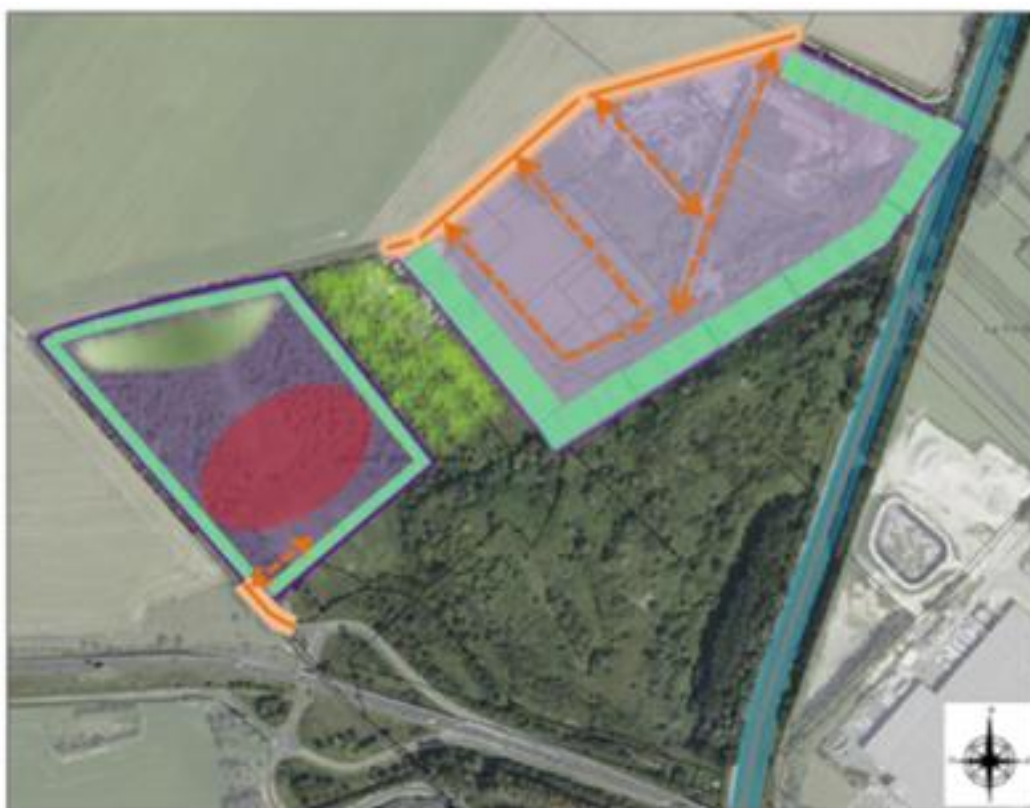
L'accès pour la partie nord de l'OAP se fera à partir du chemin rural n°71 dit de la chaussée, ce dernier étant à aménager en conséquence par rapport aux nouveaux flux de circulation générés par les nouvelles activités à implanter.








Pour la partie sud, elle se fera via un raccordement à la RD 944. Une faible portion de la voie principale sera à restructurer afin de permettre les nouveaux de circulation.

- **Assurer une transition paysagère**

Afin de masquer ces activités, un merlon paysager devra être réalisé dans le cadre d'aménagement envisagé sur chacun des deux sites de l'OAP.

**Schéma de principe**



-  Dominante d'activités
-  Voirie principale à restructurer
-  Maillage à créer
-  Merlon paysager à créer
-  Zone bâtie dans le secteur Ouest
-  Zone tampon : milieu naturel en devenir
-  Espaces verts dans le secteur Ouest