



PARTIE 5 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

Les grands enjeux du diagnostic

Les explications des choix du PADD

Les explications des choix du DOO

LES GRANDS ENJEUX DU DIAGNOSTIC

LES DEFIS À RELEVER

Un projet répondant aux défis identifiés

La première phase des travaux de révision du SCOT de la région rémoise (SCoT2R) s'est conclue sur la mise en évidence d'un système d'enjeux détaillés et complexes. D'où la nécessité de hiérarchiser et de rechercher un équilibre entre les enjeux.

Pour assurer la cohérence du projet de SCoT, le PADD doit être abordé dans un 1er temps de manière thématique puis dans un 2d temps par une approche transversale (contenus, grands objectifs, axes politiques et limites du PADD).

En s'inscrivant dans le respecter 3 principes généraux du code de l'urbanisme à savoir :

- L'équilibre entre aménagement et protection,
- La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans une stratégie de cohérence
- La gestion économe des espaces, la maîtrise des besoins de déplacements, le respect de l'environnement

Pour rappel, le PADD énonce le PROJET du territoire qui fédère les élus. Il explicite les objectifs politiques partagés, décline en grandes orientations les objectifs poursuivis, la stratégie du territoire et il doit être concis, clair et spatialisé.

Les arbitrages et la recherche de l'équilibre optimal entre ces enjeux s'inscrit dans la nécessaire cohérence du projet pour apporter la meilleure réponse au territoire du bassin rémois.

Il a été proposé de regrouper les différents enjeux issus du diagnostic en TROIS GRANDS DÉFIS :

DEFIS A RELEVER	AMBITIONS
Répondre aux besoins résidentiels et économiques en modérant la consommation des espaces	Bassin de vie solidaire
Définir un équilibre entre un développement métropolitain comme de proximité et un fonctionnement écologique du territoire	Bassin de vie attractif
Articuler les choix de développement et la maîtrise des mobilités	Bassin de vie responsable

Ces défis permettent de mettre en perspective les choix, arbitrages et équilibres qui devront être recherchés dans le cadre de l'élaboration du projet politique du SCOT, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Ces défis ont pour ambition de fournir un cadre à la fois souple et structuré aux réflexions et aux débats d'élaboration du PADD. En regroupant des domaines parfois opposés ou traités séparément,

ils contribuent à favoriser une approche transversale des questions d'urbanisme, de développement urbain et de préservation de l'environnement qui fondent tout Schéma de Cohérence Territoriale.

Une construction collégiale du projet

En termes d'élaboration des grandes lignes du PADD, la méthode mise en place s'est articulée sur une implication territoriale dans la démarche de SCoT qui s'est traduite par :

- La volonté de contribuer collégalement à la production d'un projet de territoire adapté
- La nécessité d'une plus grande cohérence et coordination des politiques publiques d'aménagement et de planification
- L'exigence d'allier les stratégies de développement métropolitain et de proximité
- L'obligation de faire mieux avec moins compte tenu du contexte financier tendu

Lors des travaux sur la révision du SCoT2R, il a été constaté une convergence de points de vue et sont reconnus par l'ensemble des communautés :

- Les grands enjeux de modération de la consommation des espaces tout en permettant un développement adapté
- Le positionnement nécessaire de la Métropole au niveau interrégional
- Les secteurs stratégiques de développement économique
- Le maillage du territoire en matière de parcours et de développement résidentiels
- La préservation des secteurs sensibles constitutifs d'un cadre de vie qualitatif
- L'articulation entre urbanisation et mobilité
- La préservation des espaces agricoles
- La nécessaire coopération entre territoires dans le cadre du SCoT (cadre de cohérence et de référence) en valorisant la diversité

Les objectifs proposés en réponse aux enjeux

DEMOGRAPHIE - HABITAT	
ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Comment diversifier et équilibrer l'offre en logement dans l'urbain et le périurbain ? • Quelle adéquation entre les besoins et l'offre en logements existants ou produits ? • Comment agir sur la diversité de l'offre dans la mesure où le volume de production de logement semble répondre aux besoins ? • Comment mettre en œuvre les outils de lutte contre l'étalement urbain ? • Comment accompagner l'habitat par une offre en transport collectif tous modes ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre aux besoins en logements des populations dans leurs diversités et favoriser la mixité sociale • Adapter l'offre aux nouveaux enjeux socio-démographiques (augmentation du nombre de ménages, la production de structures adaptées aux jeunes et aux seniors, jeunes ménages ...) • Maintien des personnes âgées sur les territoires, les secteurs (parcours résidentiel tout au long de la vie) • Localiser une offre spécifique pour les personnes âgées en fonction de la proximité des équipements et des services. • Poursuivre l'effort engagé sur la construction de logements sociaux notamment dans les bourgs centres et en privé dans l'agglomération • Répartir l'effort de construction de logement sur l'ensemble du territoire de façon proportionnée et économe énergétiquement et en matière foncière • Favoriser l'accession sociale à la propriété • Rééquilibrer l'individuel et le collectif (densité raisonnée) • Développer et favoriser la mixité fonctionnelle dans les pôles de l'armature urbaine (bourgs, quartiers, communes) • Encourager la mixité fonctionnelle dans les quartiers neufs et les opérations de renouvellement urbain... • Donner la priorité au renouvellement urbain et à la réutilisation des dents creuses • Encourager la réhabilitation ou la rénovation des parcs public et privé existants. • Limiter la consommation foncière par des densités raisonnées • Favoriser et organiser la densité dans les secteurs desservis par les transports en commun (TER, cars, bus, transports à la demande avec rabattement) • Préparer les mutations ultérieures des territoires (friches, évolution du bâti ...)

EQUIPEMENTS

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Comment optimiser la politique menée en matière d'équipements ? • Comment proposer une offre d'équipements de proximité ? • Comment optimiser les équipements d'enseignement et de recherches en l'intégrant à un projet urbain accessible ? • Comment faire du SCoT un territoire d'excellence ? • Comment développer un maillage culturel sur le territoire ? • Comment valoriser le patrimoine et renforcer l'attractivité touristique du territoire en tant que destination ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir voire renforcer l'armature actuelle en équipements • Mener une politique d'équipements de proximité (quartiers, bourgs centres ...) • Proposer une localisation cohérente des grands équipements (coûts de centralité) • Favoriser les alliances entre recherche, enseignement, développement, entreprises • Développer les pôles et filières d'excellence (médicale, agro-industrie, ICC ...) • Favoriser l'innovation agricole • Inciter à l'incubation et à l'essaimage des activités • Accompagner les équipements par le développement de politiques culturelles • Faire de la culture un vecteur de dynamique urbaine • Devenir un territoire touristique et de loisirs de premier ordre (patrimoine bâti, Reims, paysages de Champagne...) • Développer un projet touristique et de loisirs global, cohérent et plus lisible s'appuyant sur les composantes de l'espace du SCoT (vignoble, PNR, secteurs paysagers, patrimoine rural, itinéraires historiques ...) • Développer la desserte cycliste du territoire comme support du développement touristique : réseau de pistes cyclables, cyclo-tourisme, loisirs

ECONOMIE, EMPLOI

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none">• Comment développer l'attractivité et la compétitivité économiques du territoire pour conforter son rayonnement ?• Comment valoriser les parcs d'activités ?• Quels sont les leviers mobilisables pour renforcer les spécificités économiques locales ?• Comment assurer un développement économe de l'espace en matière de développement économique	<ul style="list-style-type: none">• Définir une stratégie de développement économique créatrice d'emplois pérennes sur le territoire• Favoriser l'implantation d'entreprises selon un gestion optimale et durable du foncier• Conforter le tissu d'entreprises existantes• Aménager les entrées de ville en lien avec les activités• Réintroduire de la mixité activité/habitat sur les parcs d'activités notamment par l'utilisation des dents creuses, et accompagnement par des services aux entreprises (pépinières, hôtel des entreprises, ...)• Anticiper les éventuelles mutations du bâti sur certains secteurs identifiés• Accompagner le développement de l'économie présentielle et des spécificités (agroindustrie ...)• Mettre en avant les ressources du territoire pour une « croissance verte » (filières, habitat, toutes thématiques)• Privilégier le réemploi des friches et des zones interstitielles avec des aménagements économes• Créer de la solidarité en matière de planification et d'aménagement du territoire des zones d'activités par la réalisation de zones économiques intercommunales (limiter les concurrences)• Garantir des possibilités de développement économiques à toutes les échelles en réponse aux besoins• Favoriser la concentration d'activités pour rationaliser les flux de transports de marchandises et la proximité avec les dessertes ferrées ou fluviales

AGRICULTURE

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none">• Comment valoriser l'activité agricole, agroindustrielle en accord avec le principe d'équilibre entre développement urbain et préservation des espaces ?• Comment encourager la diversification des activités et productions raisonnées compatibles avec l'équilibre du territoire ?	<ul style="list-style-type: none">• Faire de l'agroindustrie un vecteur local de développement économique (filiale amont, aval, préservation de la biomasse)• Assurer le développement et la croissance du pôle de la bioraffinerie• Préserver les surfaces de production agricole en minimisant la consommation du sol liée aux besoins des activités humaines• Inciter au développement agricole et agroindustriel qui permet la protection des ressources (terres, eau, biodiversité, air ...) dans le cadre d'une agriculture raisonnée (préservation le cadre de vie)• Développer des filières agricoles courtes et préserver les espaces proches des ensembles urbains nécessaires à l'agriculture périurbaine (agriculture de proximité, jardins familiaux ...)• Préserver les zones maraichères

COMMERCE

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none">• Comment renforcer / maintenir l'attractivité commerciale et le commerce de proximité ?• Quel équilibre et quelle régulation de l'offre commerciale en termes d'implantation ?• Comment maintenir un équilibre entre offre métropolitaine et de proximité ?• Comment accompagner des lieux de mixité et de complémentarité entre habitat / activité/équipements par des secteurs desservis en transports collectifs ?	<ul style="list-style-type: none">• Favoriser une qualité d'aménagement des projets commerciaux en cohérence avec l'armature urbaine (localisation, dimensionnement, reconversion et qualité environnementale ...)• Proportionner le développement commercial aux besoins du territoire (proximité/métropolitain)• Réfléchir à une armature et un maillage commercial optimaux pour le territoire et en matière d'incidences foncières• Favoriser une armature commerciale multipolaire (éviter les concurrences)• Rechercher la complémentarité entre les zones commerciales (existantes et en projet)• Encourager les requalifications et redynamisation des pôles commerciaux existants arrivés à maturité, fragiles et/ou obsolètes• Réemployer les friches commerciales et accompagner les mutations, préserver les zones commerciales existantes

MOBILITE

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Comment articuler l'urbanisation et la mobilité ? • Comment renforcer l'accessibilité du territoire du SCoT ? • Comment concilier les usages des infrastructures entre les navetteurs et les transports de marchandises ? • Comment organiser la desserte des centres urbains, des bourgs centres (tout mode : routier, ferré, fluvial) ? • Comment apporter une réponse en mobilité aux publics captifs et spécifiques (recherche de l'emploi, insertion ...) ? • Comment accompagner les nouveaux usages en termes de mobilités ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un maillage du transport en commun et notamment connecter les territoires périurbains aux réseaux de transports collectifs (rabattement vers les gares, transports à la demande ...) • Privilégier le développement de l'urbanisation autour territoires desservis par des gares • Penser le développement et l'aménagement des réseaux viaires existants dans la perspective de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons et cyclistes • Encourager les pratiques commerciales et d'emplois de proximité, et notamment le développement de filières agricoles courtes, pour limiter l'amplitude des déplacements d'achat • S'appuyer sur les infrastructures de dessertes interurbaines scolaires pour apporter une desserte en TC aux territoires périurbains • Améliorer les infrastructures (déviations, aménagements sécuritaires ...) et les points d'entrée d'agglomérations • Créer des interfaces avec une offre de parkings relais, • Favoriser l'intermodalité avec les transports collectifs (aux portes et à l'extérieur de l'agglomération) • Développer l'offre de transports collectifs desservant le périurbain en complément de l'offre existante (points relais intermédiaires) • Valoriser les pôles de centralité et d'équipement dans l'organisation des réseaux de transport collectif • Améliorer le réseau routier radial pour préserver le cadre de vie • Coordonner et rechercher la cohérence des mobilités InterscoT (Epernay, Châlons, Vatry, Val de l'Aisne...) et autres territoires (Rethel, ...) • Favoriser les aménagements pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite • Adapter les dessertes routières pour concilier pondéreux et la mobilité individuelle • Afficher des projets de tracés avec l'ensemble des partenaires (schéma de déplacements des marchandises en tout mode de déplacement) • Organiser des pôles intermodaux pour marchandises (ferroviaire, fluvial ...) • Articuler l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en TC sur des secteurs stratégiques à définir • Développer l'intermodalité des systèmes de transports collectifs et vers d'autres modes • Inciter au covoiturage, auto-partage ... • Favoriser le développement d'une offre ferroviaire supplémentaire par le réaménagement de haltes ou gares structurantes et une offre de services autour des gares –

	<p>commerces ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restructurer et renforcer l'offre de transports collectifs interne à l'agglomération, dans l'objectif de relier les pôles résidentiels aux grands pôles d'emplois • Améliorer l'accès des zones d'emplois aux résidents des autres secteurs du SCoT • Développer la mobilité alternative, mobilité active (vélo, piétons ...) au-delà du déplacement pour devenir une activité économique (loisirs, tourisme ...) • Développer les aménagements cyclables pour créer des réseaux cyclables structurant à l'échelle communale et intercommunale
--	--

NUMERIQUE

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Comment lutter contre la fracture numérique des territoires ? • Doit-on créer des lieux du Très Haut Débit (pôles publics...) dans les secteurs où la couverture de la population est très faible ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagner les collectivités dans le déploiement de la fibre et la montée en débit sur l'ensemble SCoT de Reims (équité d'accès au numérique) • Conditionner l'ouverture à l'urbanisation de secteurs en respectant des critères de qualité en matière d'infrastructures de communications électroniques (à définir en fonction des secteurs) • Articuler la mise en place de réseaux électroniques d'initiative publique avec les réseaux des opérateurs privés • Créer des lieux de THD notamment à destination du développement économique et des services mais également pour les bâtiments publics (télémédecine, télétravail, ...)

CONSOMMATION D'ESPACES / PRESERVATION DES RESSOURCES

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none"> • Comment limiter l'étalement urbain ? • Comment équilibrer les stratégies foncières ? • Comment pérenniser les espaces agricoles ? • Comment pérenniser les espaces naturels ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Modérer la consommation des espaces en fonction de la satisfaction des besoins au service des populations et des entreprises, des capacités des territoires à offrir une gamme diversifiée en logements, services ... dans l'intérêt général du territoire du SCoT (supracommunal) • S'appuyer sur l'armature spatiale (secteurs desservis et maillage du territoire ...) ? • Développer des formes urbaines résidentielles moins consommatrices du sol • Inciter à l'utilisation des dents creuses, friches et reconversion • Définir des densités minimales avec une ventilation dans certains cas et/ou certains secteurs • Dimensionner le développement de nouvelles zones économiques en fonction de la vocation (métropolitaine, locale et de desserrement ...) • Mutualiser les zones d'activités économiques en termes de cohérence d'aménagement, d'urbanisation et d'accessibilité • Ne pas obérer par l'urbanisation le potentiel de développement viticole (AOC élargi) • Rechercher une cohérence entre les consommations foncières et l'obligation de qualité paysagère des aménagements et des constructions (végétalisation, noues, parking) • Valoriser le patrimoine par une intégration dans le bâti existant ..., la préservation des ressources naturelles, la trame verte et bleue ... • Avoir une approche intercommunale des consommations d'espaces pour l'ensemble des vocations (équipement, économie, habitat ...) • Ventiler les objectifs de consommation des espaces en fonction des besoins identifiés à l'échelle inter-supracommunale

STRUCTURATION TERRITORIALE

ENJEUX	OBJECTIFS
<ul style="list-style-type: none">• Comment organiser le développement pour une modération de la consommation de l'espace ?• Sur quelle armature urbaine articuler le développement territorial de demain ?	<ul style="list-style-type: none">• Consolider l'armature urbaine voire la compléter sur les territoires offrant un gamme diversifiée de logements, de services et desservis par plusieurs modes de déplacement• Faire le choix de la polarisation et du maillage pour limiter la consommation des sols• Favoriser l'articulation entre habitat/activités et transports• Développer les réseaux urbains et le maillage territorial (à partir de la Ville, des bourgs centres)• Rechercher la complémentarité entre les bassins ou micro bassins de vie• Dimensionner les extensions en fonction des besoins réels des territoires pour éviter la surconsommation des espaces agricoles et naturels• Favoriser préférentiellement les développements sur les pôles de vie• Articuler les densités avec les niveaux d'armature urbaine (en prenant en compte les continuités écologiques, lisières, franges urbaines ...)

CHOIX ENTRE 3 SCENARI

LOGEMENT		
Scénario au fil de l'eau	Scénario de concentration sur un pôle urbain renforcé	Scénario de connexions et de réseaux
<p>Stagnation de la population</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de ménages • Vieillesse et dépendance de la population • Baisse des ménages solvables • Dynamique démographique en augmentation hors des frontières des SCoT 	<p>Une centralité renforcée</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conserver sur le territoire les populations et maintien des actifs • Le périurbain devient « une banlieue résidentielle » attirant les jeunes ménages • Les activités se polarisent sur l'agglomération élargie • Accueil de population sur la ville centre voire de l'agglomération 	<p>Accompagner le parcours résidentiel par un dimensionnement de l'offre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Répondre aux besoins en logements des populations dans leurs diversités et favoriser la mixité sociale • Adapter l'offre aux nouveaux enjeux socio-démographiques
MOBILITE		
Scénario au fil de l'eau	Scénario de concentration sur un pôle urbain renforcé	Scénario de connexions et de réseaux
<p>Dépendance aux infrastructures routières</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dégradation des conditions de mobilité (territoires enclavés, baisse des investissements ...) • Saturation de certains axes • Maintien d'une forte dépendance à l'automobile • Une mobilité alternative dont l'organisation n'est pas optimale 	<p>Intermodalité limitée à l'urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le périurbain dépendant de l'automobile • L'urbain offrant une alternative en termes de mobilité • Une obligation de report modal (privilégier les TC) 	<p>Politique volontariste en matière de transports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptation du réseau routier (structurations et hiérarchisation des infrastructures ex : radiales ...) • Connexion des réseaux de transports en commun et articulation avec l'urbanisation • Densifier autour des gares et haltes ferrées • Organiser les rabattements vers les gares (parcs de covoiturage, TAD, TC)

ECONOMIE et COMMERCE

Scénario au fil de l'eau	Scénario de concentration sur un pôle urbain renforcé	Scénario de connexions et de réseaux
<p>Mutation de l'économie locale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une économie présentielle implantée • Une économie agricole avec des débouchés variés 	<p>Une économie basée sur les filières d'excellence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une concentration économique à proximité des territoires desservis à haut niveau de service • Spécialisation économique du territoire • Industrialisation (agro-industrie, logistique, déconstruction-recyclage ...) • Fin des développements commerciaux en périphérie 	<p>Progression du nombre d'emplois</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer des secteurs d'activités à forte valeur ajoutée • Accompagner la diversification économique • Accompagner le développement de l'économie présentielle comme facteur d'attractivité (services à la personne) • Pérenniser les zones commerciales existantes en adaptant à la marge • Pas de création de nouvelles zones commerciales de type métropolitain

LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

Scénario au fil de l'eau	Scénario de concentration sur un pôle urbain renforcé	Scénario de connexions et de réseaux
<p>Maintien du cadre de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ralentissement de l'étalement urbain • Extension urbaine au gré des opportunités et de l'attractivité • Des densités raisonnées pour l'habitat et moins proportionnées pour l'activité • Risque de dégradation des paysages donc du cadre de vie et de l'attractivité 	<p>Attraction forte voire exclusive du pôle urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sous-consommation foncière (densité renforcée, recyclage urbain) • Une armature urbaine privilégiant essentiellement le centre du territoire du SCoT • Concentration des besoins fonciers sur l'agglomération et ses franges • Fin de l'étalement urbain • Réutilisation des friches et dents creuses • Des densités renforcées pour toute extension 	<p>Maitrise de l'urbanisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au sein de structures urbaines existantes alternant espaces urbains, espaces naturels et agricoles • Localiser préférentiellement le développement sur les polarités à même de l'accueillir et le valoriser • Inciter à une meilleure utilisation des espaces • Valoriser le patrimoine et les paysages • Réutilisation des friches et dents creuses (densité renforcée, recyclage urbain) • Créer des limites franches à l'urbanisation (ceinture, coupure dans l'urbanisation ...)

Chacun de ces trois scénarios était, pris indépendamment l'un de l'autre, insatisfaisant. Le projet retenu, exposé ci-après, les a donc adaptés, modifiés, combinés, rejetant les éléments indésirables aux effets inadaptés inclus dans l'un ou l'autre pour aboutir au final au scénario du PADD, exposé ci-après.

Accompagner le parcours résidentiel par un dimensionnement de l'offre

- Répondre aux besoins en logements des populations dans leurs diversités et favoriser la mixité sociale
 - Adapter l'offre aux nouveaux enjeux socio-démographiques
-

Mener une politique volontariste en matière de transports

- Adapter le réseau routier (structurations et hiérarchisation des infrastructures ex : radiales ...)
 - Connecter les réseaux de transports en commun et articulation avec l'urbanisation
 - Densifier autour des gares et haltes ferrées
 - Organiser les rabattements vers les gares
-

Favoriser la progression du nombre d'emplois

- Développer des secteurs d'activités à forte valeur ajoutée
 - Accompagner la diversification économique
 - Accompagner le développement de l'économie présentielle comme facteur d'attractivité (services à la personne)
 - Pérenniser les zones commerciales existantes en adaptant à la marge
 - Ne pas créer de nouvelles zones commerciales de type métropolitain
-

Maitriser l'urbanisation

- Mieux organiser l'urbanisation au sein de structures urbaines existantes alternants espaces urbains, espaces naturels et agricoles
 - Localiser préférentiellement le développement sur les polarités à même de l'accueil et le valoriser
 - Inciter à une meilleure utilisation des espaces (« qualité urbaine plutôt que quantité urbaine »)
 - Réutilisation des friches et dents creuses (densité renforcée, recyclage urbain)
 - Créer des limites franches à l'urbanisation (ceinture, coupure dans l'urbanisation ...)
-

Créer un cadre de vie renforcé, attractif et identifiable

- Concilier développement et espaces de respiration
- Introduire la nature dans les aménagements urbains
- Valoriser le patrimoine et les paysages

LES EXPLICATIONS DES CHOIX DU PADD

OBJECTIF 1 : PROMOUVOIR UN BASSIN DE VIE ATTRACTIF

Concrétiser le destin métropolitain et assurer le rayonnement et élargir l'aire d'influence des grands équipements et services

Pour tenir son rôle entre Paris et Strasbourg, le bassin rémois s'inscrit dans une dynamique d'attractivité qui révèle toute l'importance en particulier de l'économie. Si l'économie présentielle, la redistribution locale de richesse joue son rôle, notamment sur les divers niveaux de l'armature territoriale, la présence aujourd'hui encore marquée de l'agro-industrie dans l'économie locale plaide pour une poursuite et un accroissement du développement économique notamment par exemple vers la bio-économie ou la santé. Bien sûr, le SCoT ne s'est pas limité à ce seul élément, même s'il constitue un point très important de son projet économique.

Le développement des services, de la logistique, du commerce, de nouveaux domaines d'activités, l'accueil de nouvelles entreprises sont aussi visés par le projet de territoire.

Les externalités qui sont nécessaires ont aussi été pointées comme autant d'objectifs complémentaires (réseaux de communication, de déplacement, connectivité au point nodal de déplacement Nord-Sud et vers Paris).

L'un des choix du SCoT est d'articuler le projet économique du bassin sur ses spécificités, qui est un atout concurrentiel par rapport aux territoires métropolitains limitrophes. Ce choix privilégie les ressources locales, ce qui est un gage de permanence sur le territoire.

Le rayonnement et l'attractivité territoriale s'appuient sur le développement des externalités, on l'a vu, tels les réseaux de communication et de déplacement, la création d'une offre foncière attirante et diversifiée, une offre de logement diversifiée pour les salariés et les actifs, un développement de l'offre de logement pour maintenir également un solde migratoire positif, même si les ambitions restent raisonnées et raisonnables en la matière, et ce, d'autant plus que la crise est venue interrompre plusieurs décennies de croissance quasi sans rupture. Le cadre de vie, l'offre d'équipement, dans tous les domaines de la vie et des loisirs, accompagnent, au même titre que le respect et la mise en valeur de la qualité paysagère, cette vision de développement économique dans un ensemble cohérent et coordonné.

Le diagnostic a montré que cette vision n'est pas déconnectée des réalités territoriales : le territoire bénéficie d'un environnement économique favorable, pour peu qu'il sache jouer de ses atouts : une bonne connexion avec Paris et le Grand est (LGV), la présence d'un pôle universitaire et de santé importants, de pôles d'excellences, des entreprises fleurons de leur secteur, une desserte ferroviaire qui place le territoire à une très grande proximité du bassin parisien, un réseau routier de bonne qualité même si des améliorations (certaines en cours) sont encore nécessaires (contournement, radiales). Les chiffres confortent le projet du territoire, le bassin rémois représente un pôle majeur du département.

Lors du diagnostic, nous avons pu observer que l'évolution des migrations domicile-travail, indicateur s'il en est des échanges entre territoires, on voit que le SCoT est attractif, il draine des actifs en provenance de territoires limitrophes (Aisne, Ardennes, Epernay, Châlons-en-Champagne ...). Ce sont donc des échanges très intenses qui marquent la capacité d'attractivité du bassin rémois, capacité que le projet du SCoT entend conforter et renforcer.

Ainsi, les éléments de diagnostic et les débats de l'élaboration du SCoT ont montré que le développement économique du bassin rémois, du point de vue d'un document d'urbanisme, tient pour l'essentiel en trois grands points, hiérarchiser, diversifier et maîtriser l'offre de foncier économique.

Le PADD fait le choix de s'appuyer sur les éléments d'excellence du territoire : sa main-d'œuvre qualifiée, la force de son secteur industriel, agricoles et artisanales mais également dans le domaine de la santé, de l'innovation et des fonctions métropolitaines, ses ressources naturelles, son paysage, sa situation à proximité du bassin parisien et dans le Grand Est, la qualité de sa desserte... Dans la compétition territoriale, la présence de ces atouts sont autant de vecteurs pour le succès de sa politique économique, autant d'éléments qui peuvent l'aider à se différencier pour retenir l'attention d'investisseurs potentiels.

Dans son champ de compétence, le SCoT propose de hiérarchiser l'offre économique en veillant à prendre en compte deux éléments :

- offrir à chaque niveau de territoire une part du potentiel de création de foncier économique, de façon à équilibrer sa répartition spatiale ;
- hiérarchiser cette offre pour maintenir la capacité des pôles urbains principaux, mieux desservis, à tirer le développement vers le haut.

Intensifier les relations avec les territoires limitrophes

Le diagnostic a montré le fort potentiel du patrimoine paysager, naturel, historique, archéologique, architectural et urbain considérable sur le bassin de vie rémois. Le développement touristique y trouvera naturellement ses racines et le SCoT veille à préserver ces ressources et à encourager ces activités. Ceci se traduit par des mesures en faveur du développement du tourisme vert notamment, susceptible de contribuer à valoriser les productions agricoles locales, mais aussi par l'intégration des projets touristiques (conditionnés toutefois par le souci de préserver les milieux naturels supports de ces projets) et en lien avec les territoires limitrophes (PNR de la Montagne de Reims, inscription UNESCO des coteaux, maisons et caves de Champagne, Epernay, Châlons-en-Champagne ...).

Ce choix pousse à l'usage de ressources endogènes, non délocalisables, susceptible de conforter l'image et donc l'attractivité du grand Reims. C'est aussi un outil de développement d'activités et de qualification d'espaces par ailleurs faiblement dotés en activités non présentes. En tant que vecteur de rééquilibrage entre territoires, c'est un secteur sur lequel le SCoT a posé des objectifs ambitieux.

Éviter la banalisation des paysages, lutter contre les entrées de ville et de village standardisées, préserver et mettre en valeur le petit patrimoine non reconnu par quelque classement, ces objectifs.

En cela, le SCoT rejoint d'ailleurs, sur le territoire qui leur est commun, les ambitions de la charte du Parc naturel régional.

Le potentiel de cette activité touristique est encore loin d'être totalement mobilisé, et si l'accessibilité se renforce, elle est, elle aussi, encore loin d'être optimale, notamment en transport collectif et via les modes actifs (piétons/cyclistes). L'un des enjeux est de passer d'un tourisme de loisirs à un tourisme de séjour, en renforçant les possibilités de développement de l'hébergement, en accroissant et en structurant l'offre, et en développant la mise en valeur des sites les plus emblématiques afin qu'ils jouent pleinement leur rôle de locomotive touristique.

Renforcer la compétitivité et garantir l'excellence économique

La confortation et la diversification de l'activité économique est un aspect de la stratégie mise en place par le SCoT.

Le diagnostic a mis en évidence les forces mais aussi les faiblesses de l'économie du bassin de vie rémois et souligné la nécessité de diversifier ses activités. Le territoire reste dépendant de quelques grands employeurs, ce qui peut s'avérer une fragilité et le tertiaire notamment reste en deçà du potentiel démographique et d'emplois. A partir de ces enjeux, le PADD trace quelques objectifs essentiels :

- faciliter l'accueil de nouvelles entreprises, et donc offrir le foncier nécessaire tant en zone d'activité que dans le tissu urbain existant ou à travers la réurbanisation des friches quand le contexte urbain et la nature des activités le permettent ;
- diversifier les secteurs d'activités pour élargir son socle économique tout en préservant les spécificités existantes par exemple dans l'agro-industrie (pôle de compétitivité ...).

La diversification concerne le développement et le renforcement de l'activité tertiaire et de service, mais également le souci de fournir un foncier lui aussi diversifié, permettant aussi bien d'accueillir des activités industrielles que de fournir aux artisans les conditions d'implantation et de croissance dont ils ont besoin. Dans le même esprit qu'une offre diversifiée de logements doit permettre le parcours résidentiel des ménages, le bassin de vie rémois doit détenir et rendre disponible une offre foncière à même de répondre aisément à l'ensemble des besoins raisonnablement imaginables des activités présentes et futures.

Participe aussi de cette volonté de diversification l'attention portée au développement des activités liées aux énergies nouvelles et renouvelables, au premier rang desquelles figurent naturellement l'éolien voire le photovoltaïque sur les Rives de la Suippes constitue une première mise en application. La recherche de l'efficacité

A côté du souci de diversification de l'économie et du développement d'une offre foncière adaptée, le projet de territoire attache une grande importance à la structuration et la hiérarchisation du développement économique. On l'a vu, la logique qui sous-tend l'armature territoriale vise à rendre lisibles le projet de développement et ses priorités.

Le SCoT dans son PADD affirme fortement que c'est aux trois premiers niveaux de l'armature territoriale de porter le développement économique. Effets de levier, synergies, aménités positives,

autant de principes qui sont derrière ce choix. Celui-ci facilite également la mise en œuvre de réseaux publics eux aussi priorités et hiérarchisés.

Car ce sont ces polarités qui sont aussi les mieux desservies, celles sur lesquelles la puissance publique a le plus investi en moyens et équipements. Disperser l'activité sur une multiplicité de points d'appui territoriaux, à tous les niveaux du territoire sans considération de taille, aurait eu de nombreux inconvénients : on l'a vu, cela aurait obligé à disperser les investissements dans les réseaux, qu'ils soient de déplacement ou de communication, généré un accroissement des déplacements domicile-travail susceptibles de saturer des axes routiers pas nécessairement prévus pour de telles charges et provoqué des concurrences territoriales accrues, chacun pouvant légitimement, en l'absence de structuration claire, aspirer à l'accueil de pôles d'emplois sur son territoire. Cette approche n'est pas celle du PADD, et s'avère par bien des côtés irréalistes en des temps d'optimisation de l'investissement et de ressources.

Ce choix, en créant au final plus de richesses par la concentration des activités que n'en auraient créées les mêmes activités si elles s'étaient dispersées, a aussi vocation à tirer le développement des autres parties du bassin de vie rémois sans pour autant que les autres niveaux de l'armature ne soient oubliées.

Le second grand principe du PADD, c'est d'offrir en parallèle des capacités de développement à chacun, selon son rôle et ses possibilités d'animation du territoire. Ce qui signifie que chacun des autres niveaux de l'armature, y compris les communes urbaines et rurales, doit avoir un potentiel de développement économique susceptible de répondre à ses besoins et à son échelle d'animation territoriale.

Si l'agriculture a façonné le territoire et joue un grand nombre de fonctions agro-environnementales, elle reste avant tout une activité économique. Et c'est sous cet angle qu'elle a été abordée dans les choix d'élaboration du PADD.

La principale mesure mise en œuvre par le SCoT réside dans son objectif de limitation de la consommation foncière. Pour autant, les scénarios étudiés ont souligné la nécessité de prévoir une partie du développement sous forme d'extensions urbaines dont on sait qu'elles seront prélevées sur les terres agricoles, première ressource des exploitants et ressource non renouvelable.

Le premier enjeu s'est porté sur l'équilibre à trouver entre les besoins nécessaires à l'urbanisation et leur quantification en termes d'enveloppe.

Le second étant la préservation de ce capital dont une partie peut être constructible mais strictement limitée pour répondre aux besoins nécessaires et propres aux exploitations, selon leurs filières.

Au-delà de ce principe général, le PADD entend répondre aux enjeux spécifiques soulignés dans le diagnostic à savoir :

- préserver le vignoble, ressource économique importante doublée d'un capital patrimonial et paysager qui contribue très largement à l'image de la Champagne et à son attractivité touristique (inscription à l'UNESCO, grands crus, cépages sélectionnés, route touristique du Champagne etc.)

- favoriser la pérennité des exploitations en veillant à ce que les documents locaux d'urbanisme rendent possible des initiatives permettant aux exploitations de développer des sources complémentaires de revenus comme des points de vente directes, de restauration ou d'hébergement touristique mais dans un souci permanent de préservation des paysages et des ressources naturels. L'enjeu est ici d'ancrer plus fortement les exploitations sur un territoire, et dans la vie locale qu'elles contribuent à dynamiser, entretenir (sur le plan paysager et foncier) et rendre attractif
- constituer des surfaces permanentes enherbées contribuant au maintien de la biodiversité et constituant des zones d'échanges entre milieux ouverts et milieux forestiers

D'où l'enjeu d'urbaniser en priorité les dents creuses, friches et surfaces bâties avant de chercher des extensions.

Construire des territoires à vivre et assurer la solidarité dans le parcours résidentiel

Les grands objectifs en matière d'habitat et de logements du PADD s'articulent autour de plusieurs items qui justifient le scénario de développement choisi par les élus du SCoT. Il s'agit de :

- développer et diversifier l'offre en habitat en fonction des niveaux de l'armature territoriale
- adapter et équilibrer l'offre en logement aidé, en locatif tout comme en accession voire en accession sociale
- répondre aux besoins des populations et en particulier au vieillissement, à la décohabitation, et aux capacités contributives des ménages

Le scénario de développement et donc le projet du bassin de vie rémois se fondent sur les enjeux mis en exergue dans le diagnostic et s'articule avec les autres domaines du PADD, notamment le développement économique et celui de la mobilité. L'objectif du PADD se justifie par une volonté d'équilibrer le développement résidentiel du territoire et d'offrir le « choix d'habiter » aux populations. Pour éviter notamment que l'accession à la propriété ne soit possible que dans les communes que pour certaines catégories de population capable d'investir dans la propriété, ce qui conduit notamment à des problématiques pour loger les jeunes ménages, les familles recomposées ou les seniors qui n'auraient pas les capacités financières de trouver un produit habitat adéquat à leurs revenus

Le diagnostic ayant mis en évidence des déséquilibres de l'offre diversifiée en logement contribuant à un parcours résidentiel parfois complexe dans son évolution. Le PADD cherche donc à conserver, voire à accroître la part des jeunes ménages au sein de la population et des centralités. Cette frange de la population est essentielle dans le fonctionnement des équipements scolaires, le dynamisme du tissu associatif, du lien social qui l'accompagne mais également un potentiel de ressources et de valeur ajoutée pour les entreprises.

Il en est de même pour les populations plus âgées, de plus en plus nombreuses parfois isolées et nécessitant de services de proximité. L'évolution du niveau de revenu des retraites fait qu'une part de plus en plus importante de ces ménages se trouve en difficulté pour entretenir un bien devenu trop grand, vétuste et consommateur d'énergie. Problématique qui est appelée à s'amplifier avec le vieillissement de la population et de l'évolution à la hausse du prix de l'énergie. Hors on constate une pénurie marquée de petits logements dans les communes urbaines et rurales voire dans les polarités. On rencontre des problématiques similaires pour les familles monoparentales ou les familles recomposées qui peinent à trouver un bien autre que la maison individuelle.

L'absence de variété de logements dans les territoires se traduit par tension forte sur le parc de logements de la ville et des pôles secondaires, et en particulier les logements aidés qui, bien qu'abondants sur Reims, Tinquieux et autres polarités urbaines, ne peuvent couvrir l'ensemble des besoins du territoire. Il en résulte une surabondance du parc de logements locatifs aidés sur l'urbain et qui n'a plus sa fonction de turn-over permettant de fluidifier le parcours résidentiel en tant qu'étape vers l'accession à la propriété.

En résulte dans le PADD les priorités suivantes :

- diversifier le parc de logement à tous les échelons de l'armature territoriale pour offrir des produits diversifiés
- accroître la production de logements aidés, en priorité dans les pôles, pour que les habitants de ces logements puissent disposer des emplois, équipements et services sans avoir à utiliser leur voiture, où qu'ils puissent utiliser les transports collectifs pour accéder à d'autres centralités, bassins d'emplois
- développer le parc de logements locatifs publics et privés, à tous les échelons de l'armature pour réduire les disparités entre les villes et les communes.

Sachant, par ailleurs, que les logements collectifs ou intermédiaires, plus sobres en terme des consommation d'énergie et de consommation de sol, s'adaptent mieux que la maison individuelle aux formes de logements.

La somme de ces enjeux répond à une plus grande aspiration à la mixité sociale et générationnelle. En d'autres termes, la mixité du parc de logement fluidifie les parcours résidentiels.

Créer des espaces de proximité

L'articulation entre le développement et les déplacements est au cœur des choix du SCoT. La maîtrise des déplacements individuels motorisés et de leurs rejets sont un des enjeux environnementaux majeurs, aux côtés de la préservation des milieux et des corridors écologiques de même que la maîtrise de la consommation foncière. Le SCoT dans son PADD et son DOO renforce l'accessibilité des polarités desservies par les transports collectifs (TC ou train) donc celles qui accueillent la plus grande part du développement du territoire. En y concentrant activités, commerces, services, logements, équipements, on permet aux habitants de se déplacer plus aisément par des modes alternatifs à l'usage solitaire de l'automobile.

Ce renforcement s'appuie, hors de l'agglomération urbaine, sur l'infrastructure ferroviaire. Le diagnostic a montré que le territoire bénéficie d'une bonne couverture par le réseau ferré.

Ce choix s'impose de lui-même étant donné, d'une part, la densité de population sur le territoire et le maillage des polarités et, d'autre part, la qualité préexistante des réseaux de déplacements collectifs. A défaut, c'est vers une prééminence de la voiture que le SCoT aurait dû se tourner, ce qui n'était pas envisageable en raison de son impact environnemental, ou vers un scénario de l'hyper-concentration qui, tout en favorisant les déplacements actifs, aurait laissé le territoire face à une obsolescence programmée entraînant à terme l'injection de transferts de solidarité pour maintenir un niveau d'équipement et de cadre de vie compatible avec les attentes légitimes des habitants. Cet objectif se décline à travers divers éléments la valorisation et le rabattement vers les gares ou haltes ferrées, et le maintien des emprises existantes afin de limiter les consommations foncières et les coûts de réalisation de nouvelles infrastructures.

Le corollaire du développement de l'armature territoriale, dans les choix effectués, est bien d'assurer une desserte de qualité par les transports en commun. Outre l'offre ferroviaire, le PADD prévoit de développer le réseau de transports collectifs routiers au cœur du bassin de vie rémois et pour les

secteurs où la densité urbaine n'est pas suffisante, leurs dérivés que sont le transport à la demande et le covoiturage.

Quelle que soit la volonté de promouvoir les modes actifs (piétons cycles) ou les transports collectifs, la majeure partie des déplacements se fait et va continuer à se faire par le réseau routier. La qualité du réseau et la rapidité d'accès au réseau régional ou national est d'ailleurs un facteur d'attractivité important pour les activités et les entreprises.

A quelques exceptions près, ce réseau n'appelle plus de grands développements nouveaux. Un seul point apparaît comme ayant une importance forte à l'échelle du SCoT. Il s'agit du complément du réseau permettant de contourner le centre-ville et les radiales au sein du bassin de vie rémois. En effet, le diagnostic a montré que bons nombres de déplacements restent tributaires d'une traversée de Reims, ce qui surcharge son réseau intérieur et engendre par ailleurs des niveaux de pollution de l'air peu acceptable pour le développement du cœur de ville. Or ce développement urbain, grâce aux formes urbaines denses, est un atout dans la recherche d'économie du foncier, la localisation de l'urbanisation à proximité du pôle des gares et le renforcement de l'usage des transports collectifs. Le PADD affiche un objectif d'amélioration de ce réseau. Ce qui n'exclut pas les opérations de voie nouvelle d'intérêt local dès lors qu'elles satisfont aux orientations et conditions posées par le DOO.

Une partie des déplacements est générée par le transport des marchandises nécessaire à l'activité économique. Ce transport des marchandises est aujourd'hui consubstantiel à l'activité. C'est pourquoi le PADD intègre les déplacements de marchandises. Il n'entend pas proscrire ces transports de marchandises, nécessaires à son volet économique, et se positionne plus dans une optique de développement durable et de long terme. Sans méconnaître les avantages concurrentiels actuels de la route sur le rail, le PADD pose comme jalon la nécessité, pour l'aménagement des zones ou l'organisation des activités de prendre en compte les possibilités offertes par la présence du rail ou le fluvial comme alternatives aux transports de marchandises par la route. Et par la même occasion, cet objectif du PADD permet le maintien ou la création d'un foncier adapté aux entreprises qui souhaiteraient demain se localiser en fonction de cette capacité de desserte ferroviaire voire fluviale.

La connexion à un réseau Haut Débit est devenue aujourd'hui un enjeu prioritaire d'aménagement du territoire. Alors que des zones blanches (zones sans connexion possible à un réseau Haut Débit) subsistent, le Très Haut Débit, via la fibre optique, fait l'objet de toutes les convoitises. En effet, le débit accessible est désormais un facteur d'attractivité tant pour les entreprises que pour les populations.

C'est la raison pour laquelle le PADD consacre modestement une orientation avant tout relevant de l'équipement en infrastructure, avec la nécessité de financements et d'opérateurs spécifiques, avec lesquels le document d'urbanisme n'a pas nécessairement vocation ou habilitation à interférer.

C'est pour le PADD un outil indispensable du développement des territoires, un facteur d'attractivité. L'ensemble des usages, devenus quotidiens pour de nombreuses entreprises ou individus, consomment de plus en plus de débit. La connexion simple à un réseau Haut Débit, type ADSL, ne

suffit plus toujours à répondre à ces besoins et l'arrivée de la fibre optique devient ainsi stratégique pour le développement de certaines activités.

Pour le SCoT, c'est un outil de développement et de rééquilibrage vers des territoires par ailleurs moins attractifs, ainsi qu'un accompagnement nécessaire au développement des polarités. Le télétravail peut également être un facteur limitant les besoins de déplacement et fait partie des objectifs des politiques publiques en la matière.

La volonté de hiérarchisation de l'armature territoire se retrouve également dans la capacité à créer des surfaces commerciales. Le PADD renforce les vocations des différents niveaux de l'armature en fonction de leur rôle sur le territoire. Le lien entre ce choix et les déplacements est très direct. Cette hiérarchisation permet le développement d'un maillage cohérent répondant aux besoins de la population, dans l'optique d'offrir à proximité un accès aux achats courants, et de ne s'éloigner vers les grands centres urbains que pour les achats moins banals. Plus la masse de population existante ou potentielle à desservir est importante, plus les possibilités de création seront importantes. Le SCoT prévoit ainsi de renforcer les bassins existants tout en préservant l'appareil commercial de proximité.

C'est donc dans une logique d'appareillement entre les rôles des niveaux de l'armature territoriale et ceux de l'équipement commercial que le PADD, du DOO et du DAC répartit les fonctions commerciales sur le territoire. Ce lien entre bassin de clientèle et capacités de desserte par les réseaux de déplacements, notamment collectifs. Parallèlement, le PADD affirme la nécessité d'un commerce fort sur le territoire, à toutes les échelles de l'armature, mais en veillant à cette hiérarchisation des vocations car, en limitant l'évasion commerciale, on entend notamment limiter les déplacements qui l'accompagnent le plus souvent.

Le diagnostic a souligné que le territoire disposait d'un bon niveau d'équipements publics. La concertation avec chacune des communes, et les échanges avec les autres collectivités et les partenaires institutionnels, ont permis d'identifier quelques manques en équipements structurants (centre aqualudique, salle évènementielle ...)

Les grands objectifs du PADD s'inscrivent donc autour de grands axes stratégiques :

- maintenir a minima, le niveau global d'équipements en permettant l'extension, ou la création, de nouveaux équipements en accompagnement du développement urbain. Et donc de veiller à ce que ce développement n'engendre pas de manques ou de dysfonctionnements. Cet objectif rejoint le principe d'une concentration de l'urbanisation et d'une hiérarchisation de l'armature territoriale autour de polarités. L'implantation des équipements rayonnants ou exceptionnels (comme une salle de spectacle ...) doit s'opérer en priorité dans le pôle majeur urbain pour bénéficier au plus grand nombre d'utilisateurs dans un rayon géographique élargi (notamment au niveau métropolitain régional), de sorte que l'accès à ces équipements soit facile et puisse se faire autrement qu'en voiture. Cette logique n'exclue pas les autres polarités à partir du moment où ceux-ci peuvent se rabattre sur des arrêts de transports collectifs et disposer, à leur tour, d'un accès autre que l'unique solution de devoir prendre une voiture. Les équipements de rayonnement supracommunal s'implantent dans les pôles de proximité, dans une logique de mutualisation des services qui seraient sous-utilisés ou trop coûteux à maintenir dans les communes.

- optimiser l'usage des équipements dans un contexte de crise des finances publiques. Maintenir un maillage d'équipements, quel que soit sa catégorie, suppose d'en mutualiser l'usage, afin qu'un maximum de personnes puissent en profiter, plutôt que multiplier des équipements sous-utilisés avec le risque d'engendrer des concurrences, qui sont autant d'éléments coûteux pour les finances publiques.

L'accessibilité aux équipements existants, et la répartition des équipements futurs, vise un objectif de mixité fonctionnelle et de lutte contre la ségrégation spatiale des fonctions urbaines. Le principe consistant à privilégier des choix d'implantation dans le tissu urbain plutôt qu'en extension vise à réduire les distances que doivent parcourir ses usagers, en desservant cet équipement par les modes actifs et en veillant à ce qu'il soit facilement accessible depuis les transports collectifs. Autrement dit l'enjeu est d'offrir la possibilité de s'y rendre à pied ou en vélo, modes non polluants par excellence. La mutualisation de plusieurs fonctions au sein d'une même structure milite aussi contre le rejet d'équipements spécialisés en périphérie ou la multiplication d'aires dédiées, se traduisant par la multiplication d'emprises consommatrices de foncier, dans le cas des équipements commerciaux nouveaux par exemple. Derrière l'enjeu d'accessibilité pointe l'enjeu d'animation urbaine, car une grande partie des équipements publics sont le support d'un tissu associatif témoignant du dynamisme de la vie locale. En plaçant les équipements dans une logique de proximité, au plus près des usagers, le SCoT entend créer des synergies avec le commerce de proximité, la qualité des espaces publics, la vie associative, la présence d'un patrimoine, etc. En d'autres termes, autant de facteurs d'animation territoriale dont la proximité peut favoriser les initiatives locales et contribuer à la qualité de vie qu'offre le territoire.

Cette synergie ne se limite pas à l'échelle locale mais doit se concevoir à l'échelle plus globale du territoire pour créer des synergies entre certains événements d'ampleur (journées du patrimoine, festivals locaux etc.), et des équipements structurants ou des événements locaux. Bien que les capacités d'un SCoT soient limitées en la matière, l'idée défendue par le PADD est de mettre en résonance événements et équipements, pour amplifier leur attractivité afin de créer des solidarités et dynamiser la vie locale.

Valoriser le capital nature des territoires

Les espaces naturels sont souvent considérés comme des espaces non occupés, réinterrogés en permanence par l'urbanisation. D'où les enjeux de leur préservation pour le maintien des milieux naturels.

Mais il serait réducteur d'aborder ces espaces comme uniquement un stock à assortir de règles visant à garantir la préservation d'une certaine proportion. L'impact de l'urbanisation ne se résume pas à une simple consommation foncière : en fragmentant des espaces non bâtis, elle contribue à l'appauvrissement de certains milieux qui ne sont pourtant pas à son contact direct.

A l'inverse, l'urbanisation n'est pas nécessairement opposée aux espaces de nature et peut, à travers le traitement de ses lisières urbaines (*parcs, jardins, espaces publics...*) devenir à son tour un espace perméable à la circulation des espèces. Le SCoT a abordé la question des espaces naturels non sous l'angle de la contrainte mais sous l'angle d'une vision intégrative cherchant à mettre en cohérence sites à protéger, terres agricoles, tissus urbains et espaces de loisirs pour faire émerger des stratégies d'acteurs autour de la multiplicité des services rendus par ces espaces.

Le SCoT décline à son échelle les stratégies régionales pour la biodiversité avec la volonté affirmée de préserver la fonctionnalité des milieux naturels pour préserver les espèces qui les composent et leur offrir, à l'échelle du territoire, les conditions favorables à leur maintien et leur expansion. Le SCoT :

- traduit à son échelle le Schéma Régional de Cohérence Ecologique qui lui-même traduit les grands couloirs de biodiversité
- prend en compte le Schéma de gestion des eaux
- et intègre les objectifs et les principes de la Charte du PNR de la Montagne de Reims.

Le PADD pose pour principe la préservation des noyaux de biodiversité déjà protégés par l'essentiel mais aussi les continuités permettant aux espèces de circuler entre les réservoirs par la définition d'une armature naturelle (trame verte et bleue) préservée de l'urbanisation.

L'armature naturelle et paysagère est loin de se limiter à la seule problématique de préservation. Sa fonction première est d'accroître la qualité de vie et l'attractivité du territoire aussi bien par ses fonctions paysagères (écran, perception des espaces de nature, patrimoine...), ses fonctions écologiques (échanges entre milieux, îlots de fraîcheur, gestion des risques naturels...) que son cadre propice au bien vivre ensemble (tourisme, œnotourisme, accessibilité aux espaces de nature, diversité des pratiques de loisirs, déplacements en modes actifs...).

Proposer un modèle de développement urbain maîtrisé et équilibré

Le choix du PADD s'explique par la volonté de créer une armature territoriale et de l'articuler pour organiser un développement cohérent, équilibré et durable de l'espace.

Cette armature territoriale assure un développement polycentrique, elle offre à chaque territoire une centralité « de proximité », puis, en remontant les niveaux, la satisfaction de besoins plus spécialisés, sans concentration excessive. La répartition spatiale des ensembles urbains permet une bonne couverture de tout le territoire de la région rémoise, minimisant ainsi les distances à parcourir pour satisfaire aux besoins fondamentaux des ménages : emplois, logements, achats, loisirs, espaces naturels et récréatifs. Il s'agit de rationaliser et optimiser, au travers de cette armature territoriale, l'architecture des réseaux de déplacement, notamment de transport collectif, qui doit la sous-tendre.

Conforter l'armature du territoire a été un des choix fondamentaux du SCoT autour duquel se sont déclinés de nombreux objectifs ; les élus ont fait le choix de ne pas disperser l'urbanisation et engendrer une consommation foncière importante. Le PADD opte donc pour un renforcement de l'armature territoriale dont la constitution s'est imposée d'elle-même en recherchant à canaliser le développement sur des polarités émergentes ou existantes plutôt que de chercher à consommer des espaces pour créer ailleurs des développements non maîtrisés et équilibrés.

Le choix de cette armature repose sur le croisement de multiples constats issus du diagnostic : la répartition et le niveau d'équipement, le poids démographique des territoires, la répartition des emplois et des entreprises mais également leur niveau de desserte en transports (dont les transports collectifs).

Cette armature territoriale ne repose pas exclusivement sur des critères ou des seuils, mais sur un consensus politique bâti autour de la capacité des communes à travailler ensemble pour structurer des bassins de vie et créer un maillage de développement. Cette capacité de structuration est soit actuelle ou qu'il s'agisse de perspectives de collaboration sur le long terme. La solidarité territoriale a été un enjeu permanent dans le choix des élus pour éviter toute fragmentation du territoire et notamment entre urbain, périurbain et rural en dépassant les simples frontières des intercommunalités issues de la réforme des collectivités territoriales de 2010.

De fait, cette armature territoriale s'est constituée autour de la centralité urbaine, en s'appuyant sur la notion de continuité de l'urbanisation plutôt que sur les limites d'un ban communal et de polarités en fonction de leur participation à l'armature territoriale mais toujours dans une logique de diffusion et de maillage équilibré du bassin de vie rémois. Ainsi, nous pouvons retrouver plusieurs types de polarités, à titre d'exemple, la polarité du Nord rémois constitué en conurbation d'Isles sur Suipe à Bazancourt en passant par Warmeriville ou de binômes de polarité comme Pontfaverger-Monronvillers et Bétheniville. En s'affranchissant des découpages administratifs, ce principe de continuité urbaine ou de complémentarité n'est pas sans poser des difficultés pour le suivi statistique de certaines orientations du SCoT. Mais ce choix traduit une fonctionnalité vécue au quotidien par les habitants privilégiant le cadre de vie de l'habitat et les dynamiques économiques qui ignorent où commence une commune et où finit l'autre. Cette approche légitime également l'existence de vraies polarités, existantes ou qualifiée d'émergentes.

A partir de ces principes, l'armature territoriale se décline sur 6 niveaux : pôle majeur, pôles secondaires, bourgs structurants, bourgs d'appui, communes urbaines et communes rurales. Ces territoires prennent chacun une place à part entière dans le futur projet métropolitain tout en affichant des objectifs différenciés et des orientations de développement qui leur sont propres :

- la polarité majeure participe pleinement à la promotion d'une métropole rayonnante et accessible, de proximité
- les franges urbaines ou polarités secondaires, composées des espaces agglomérés, intensifient pour leur part les dynamiques urbaines et économiques existantes dans une perspective de territoire polarisé, performant et apaisé, et dans une logique de rentabilisation des investissements existants ou programmés, participant ainsi pleinement aux objectifs de valorisation de l'aire métropolitaine rémoise
- les territoires périphériques (communes urbaines et rurales) participent aussi pleinement à la construction métropolitaine et s'organisent autour d'un réseau de polarités hiérarchisées (bourgs structurants et bourgs d'appui) et d'une armature paysagère structurante.

Si il pourrait être reproché au SCOT2R de ne pas détailler ses orientations par communes ou communautés existantes à l'époque de son approbation, c'est délibérément que les élus ont fait le choix de la fonctionnalité des espaces plutôt que de son organisation administrative et institutionnelle ce qui a conduit à identifier des secteurs de développement au sens d'une armature territoriale alliant développement urbain et économique au sein d'un environnement naturel et agricole. Il s'agit d'affirmer l'existence de vrais pôles de vie quotidienne ignorant les simples limites communales pour se positionner sur une communauté de destin territorial solidaire. C'est une manière d'inviter au dialogue entre les territoires, que ce soit autour des enjeux de développement résidentiels, économiques, commerciaux, agri-viticoles ou naturels, d'offre de mobilité ...

Le renforcement de l'armature territoriale a pour priorité de concentrer le développement sur des polarités définies, cohérentes et complémentaires dans le cadre d'un maillage équilibré du développement. En effet, ces polarités ont pour mission et responsabilités de rationaliser et porter le développement du bassin de vie rémois. Afin de privilégier l'installation de nouvelles populations mais également l'implantation d'activités économiques et touristiques. En d'autres termes de rapprocher les habitants des emplois, commerces et équipements dont les centralités sont pourvues, dans une logique de proximité tout en facilitant l'accessibilité via des transports collectifs performants (bus, car, TER, transports à la demande ...). L'ambition de cette organisation se justifie par la volonté de conforter le poids économique et démographiques de ces centralités « locomotives » qui assurent le développement et sa diffusion sur l'ensemble du bassin de vie du SCOT2R.

En fonction du niveau de l'armature territoriale, les obligations de concentration du développement urbain différé pour créer un ensemble cohérent, maîtrisé et maillé. Les diverses composantes de l'armature viennent en accompagnement pour accueillir des services, commerces, zones d'activités ou d'équipements à vocation supracommunale. De sorte à ce que ces centralités créent une forme de synergie qui bénéficie aux communes, villages proches et optimise les investissements des politiques publiques, plutôt que procéder à un essaimage sur le territoire. Ceci passe, par exemple, par la mise en place de conditions favorables à la production de logements plus variés que la seule réponse par l'accession à la propriété sous forme de maisons individuelles. Le succès du projet de territoire du SCOT repose en partie sur l'organisation maîtrisée de la croissance des communes. Sans encadrement, la diffusion de cette croissance conduirait inévitablement à une périurbanisation. En d'autres termes :

- un étalement du bâti, fortement consommateur d'espace et destructeur de paysages, de trames écologique et source de fragilisation des exploitations agri-viticoles
- avec pour corollaire une sur-utilisation de la voiture individuelle contribuant à la saturation des réseaux routiers et une congestion accentuée des accès aux secteurs urbains
- ainsi qu'une baisse de l'attractivité des pôles urbains se traduisant à son tour par une sous-utilisation de leurs commerces, services et équipements dont le maintien serait coûteux pour les politiques publiques ;
- politiques publiques qui seraient par ailleurs en incapacité de répondre aux besoins apparaissant un peu partout sur le territoire

Cette maîtrise du développement des communes pour éviter les phénomènes de résidentialisation et de périurbanisation, ne doit pas être entendue comme un gel de leur développement. Les communes ont un rôle fondamental dans le développement de ce territoire dont une large partie est considérée comme rurale par ses habitants et les nombreux visiteurs attirés par ses paysages. L'objectif du SCoT est de veiller à ce que leur développement soit en proportion des besoins de leurs habitants, actuels ou futurs, et en prenant compte des spécificités qui fondent leur identité et leur caractère rural, ou perçu comme tel car parfois relevant plutôt de caractéristiques périurbaines . Pour ce faire, sa stratégie propose de limiter leur expansion spatiale en privilégiant le réemploi de zones bâties ou de dents creuses, associé à une meilleure utilisation du foncier, permettant aussi de varier les formes de logements et se traduisant par une densité un peu plus forte et plus proche des formes de constructions compactes de cœur de village. Le tout dans un souci permanent d'intégration harmonieuse dans le paysage urbain, naturel ou agri-viticole.

L'armature territoriale est l'outil privilégié de répartition des objectifs et de leur différenciation entre niveaux territoriaux. La logique sous-tendue est celle d'éviter de développer des compétitions territoriales inutiles car coûteuses, destructurantes, nuisant à la lisibilité du projet de territoire dans les champs qui sont les siens.

Plutôt que de reconstruire ailleurs les conditions du développement, le SCoT a choisi de soutenir et de renforcer le développement déjà préexistant.

Cette trame s'articule sur celle identifiée par le diagnostic et précédemment reconnue dans le document approuvé en 2007.

C'est aux polarités de porter le développement, appuyées et relayées par les centralités-relais. Pour elles, ce n'est pas une option mais une obligation, et leurs politiques doivent prendre en charge cet aspect-là du projet territorial.

C'est à cette condition que le relais pourra se faire sur les transports collectifs (pour l'essentiel ferrés), que l'on développera les poids démographique et économique à même de tirer l'ensemble du territoire et de permettre la pérennité des investissements publics consentis dans les équipements et les réseaux.

Les pôles d'équilibre n'ont pas d'obligation de croissance, mais s'ils choisissent de s'y engager, ils devront veiller à ce que l'une ou l'autre des fonctions urbaines ne prennent pas le pas sur les autres pour ne pas déstructurer les équilibres auxquels ils participent. Accaparer le développement

démographique et laisser le développement économique à d'autres, tout comme l'inverse, ne leur est pas possible.

Cette logique prévaut aussi, avec une ampleur et des capacités plus limitées, pour les pôles émergents.

Les communes rurbaines et rurales, les plus nombreuses, doivent avoir un développement proportionné à leur rôle sur le territoire. Leur développement est légitime, comme écrit précédemment, mais à hauteur des besoins de leur population propre. Pas plus que les pôles émergents n'ont vocation à supplanter les pôles structurants ou a fortiori les niveaux supérieurs, les communes rurales voire rurbaines n'ont pas vocation à se développer au point de supplanter les polarités existantes.

Cette logique pyramidale peut paraître rigide et limiter les ambitions solitaires de l'une ou l'autre commune, mais c'est le fruit d'une réflexion et de choix collectifs, appuyée sur les capacités des réseaux de transports collectifs et les possibilités de les développer, sur les conditions nécessaires au maintien et au développement du commerce, sur les synergies et les effets de levier des emplois (une activité dispersée créée moins de richesses et donc d'emplois qu'une activité concentrée).

Sans parler des besoins d'équipements collectifs que la dispersion de la croissance urbaine démultiplierait ou de la consommation foncière générée, plus importante dans un modèle dispersée que dans un modèle concentré.

Sur ce dernier point, un hectare consommé en polarité pour répondre aux besoins de logements des habitants économise plusieurs hectares de foncier ailleurs et avec l'augmentation des densités bâties préconisées par le SCoT, ce ratio d'économie ne pourra que progresser à l'avenir.

Le succès de ce scénario de développement repose en partie sur la maîtrise du développement des communes rurales et rurbaines, car ne pas encadrer leur développement conduirait inévitablement à une situation parfaitement connue :

- la poursuite d'une forte dispersion sur le territoire de la croissance résidentielle, de la périurbanisation, et surtout étalement du bâti ;
- les pôles structurants ou relais (ainsi que leurs services, commerces et équipements) qui ne tirent pas parti de la croissance du territoire ;
- la croissance anarchique des déplacements automobiles avec leur corollaire de rejets de polluants et de nuisances, sans capacité financièrement acceptable d'organiser une offre alternative en transports en commun ;
- la destruction du principal capital du territoire, son paysage et son activité agri-viticole.

Interdire le développement des communes serait toutefois techniquement injustifié, voire dangereux à terme pour l'équilibre du territoire. En conséquence, le SCoT propose, en complément aux objectifs de développement des pôles urbains, plusieurs orientations qui limitent les effets potentiellement les plus dé-structurants d'un développement anarchique des villages :

L'armature territoriale est un outil pratique pour répartir les objectifs de développement entre les différents niveaux territoriaux.

Le SCoT n'a pas voulu systématiquement s'appuyer sur ces intercommunalités pour distribuer les rôles sur le territoire. En effet, cette organisation politico-administrative est d'une part en évolution régulière, comme le territoire en a fait l'expérience depuis 2013 et cette évolution n'est peut-être pas achevée. Utiliser l'intercommunalité comme unité de base aurait donc pu poser des problèmes ultérieurs d'application du SCoT.

Toutefois, notamment dans ses objectifs de développement économique, le SCoT n'a pas ignoré les forces de regroupement et de cohésion administratives à l'œuvre, puisque les pôles identifiés, notamment dans les niveaux supérieurs, sont aussi des pôles de proximité structurant de sous territoires. Le SCoT complète cette organisation par des objectifs plus transversaux, liés à la satisfaction des besoins des habitants du territoire et à la cohérence des politiques des différentes entités administrativo-politiques.

Le contenu du PADD est essentiellement tourné vers le territoire du SCoT lui-même mais aussi en prenant en compte son positionnement vis-à-vis des territoires voisins. En effet, certaines polarités ont un rayonnement dépassant le seul territoire du bassin rémois, c'est le cas par exemple de la ville centre mais également d'autres territoires comme Cormicy, Fismes par rapport aux axonais, Bazancourt pour les ardennais ...

Assurer la sobriété des ressources

Cela se traduit par la nécessaire conciliation entre développement et préservation de la qualité des ressources, ce qui explique les objectifs assignés au PADD.

L'Etat Initial de l'Environnement a démontré à plus d'un titre que la qualité de l'eau et son abondance sont des données d'entrée essentielles dans un territoire. Si la nappe est suffisante voire abondante pour alimenter les villes et les communes, des tensions pourraient apparaître dans l'alimentation par les captages. La stratégie retenue dans le PADD est triple. D'une part, elle porte sur la préservation de ces captages ; et d'autre part elle veille à ce que l'urbanisation soit proportionnée à leur capacité à alimenter les habitants en eau potable. Principe qui vaut également pour les capacités de traitement et d'élimination des déchets. Enfin, son dernier objectif serait d'interconnecter les réseaux afin de réduire les risques.

Le PADD milite également pour que les eaux de ruissellement soient traitées le plus possible in situ, au plus près du cycle naturel de l'eau, afin de recharger les nappes et éviter la surcharge des réseaux collecteurs en cas de fortes pluies. La prise en compte des zones humides contribue à cette stratégie globale visant à ne pas tarir les captages tout en améliorant la qualité de la nappe.

Le PADD aborde les nuisances et le risque notamment de pollution de l'air à travers plusieurs objectifs visant à produire une urbanisation plus compacte, qui n'étire pas les distances à parcourir, et plus en phase avec les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Une urbanisation qui puisse offrir des choix aux usagers en limitant autant que possible le fait que la croissance urbaine se traduise automatiquement par une croissance des flux voitures, même si ce phénomène est inexorable. Objectif en grande partie partagé avec ceux visant à accroître la sobriété énergétique du territoire. Un des principes qu'il défend est de veiller à écarter l'urbanisation des voiries dédiées au transit pour en limiter les nuisances sur les secteurs habités.

La problématique de la pollution des sols est un enjeu d'importance dans un territoire qui compte de nombreuses friches industrielles, militaires et ferroviaires. Le SCoT se retrouve néanmoins limité à des injonctions de principe, par son échelle et ses compétences de document planificateur. Car s'il pointe à son niveau les principaux sites susceptibles d'être pollués, il ne peut conduire un recensement exhaustif des pollutions et de leur nature.

La France a pris des engagements en matière climatique, relayés à l'échelon régional, que le PADD a souhaité reprendre et transposer à son échelle pour participer aux efforts en faveur de la lutte contre ces changements climatiques. C'est par le biais de l'organisation territoriale qu'il met en place que passe l'essentiel des capacités d'action du SCoT.

Sous cet angle de la lutte contre le changement climatique, le PADD a regroupé toute une série d'objectifs déjà formulés par ailleurs, afin d'affirmer au passage leur intérêt dans cette lutte. Il les complète par des objectifs plus spécifiques comme :

- le développement des transports en commun,
- la maîtrise de la consommation foncière, ce qui limite aussi les distances de déplacement,
- le développement des énergies renouvelables et non polluantes.

A ces éléments, viennent s'ajouter des préoccupations en faveur de l'amélioration énergétique des bâtiments, tournées vers les politiques d'habitat autant que d'urbanisme, des espaces publics pour faciliter les déplacements piétons et cycles.

Dans le même esprit que la préoccupation précédente, le PADD entend rappeler autour du thème des déchets que l'urbanisation génère des rejets et que ceux-ci doivent être plus étroitement pris en compte dans les projets de développement. En effet, le territoire n'a pas une capacité extensible à l'infini d'absorption sans conséquence des déchets.

L'Etat initial de l'environnement n'a pas détecté de préoccupation majeure en la matière et les capacités d'élimination sont aujourd'hui jugées suffisantes par les acteurs.

Mais en fonction de l'évolution des normes et de l'urbanisation, cette situation pourrait être amenée à évoluer ; aussi le PADD entend-il rappeler cet objectif de nécessaire coordination entre projet d'urbanisation, volume de déchets généré et capacités de traitement, afin que cela soit correctement pris en compte par les projets et les documents d'urbanisme locaux.

LES EXPLICATIONS DES CHOIX DU DOO

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) constitue le volet prescriptif du SCoT. S'agissant d'un document d'orientation à caractère général, il ne fixe pas pour chaque commune de prescriptions particulières. En revanche, il traite de l'ensemble des questions qui doivent être abordées à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification (Plans locaux d'Urbanisme Intercommunaux, Plans Locaux d'Urbanisme, Cartes communales, Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains ...) et indique le sens qui doit être donné aux réponses formulées dans le cadre de l'élaboration de ces documents. L'organisation du DOO correspond à l'obligation de satisfaire aux dispositions des articles L141-5 et suivants du Code de l'Urbanisme et sa compréhension fait appel à une double lecture du DOO et du PADD.

L'orientation présentée dans le présent DOO, constitue :

- les ambitions et les perspectives assignées par le SCoT afin d'infléchir ou conforter les tendances
- les éléments de cadrage des politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement durable du territoire
- les interpellations des acteurs et des collectivités dont les politiques impactent le fonctionnement territorial selon la diversité des échelles d'intervention

Les objectifs présentés dans le présent DOO, constituent :

- des orientations et des objectifs qui relèvent des champs de compétences reconnus au SCoT par le code de l'urbanisme
- les modalités d'application des objectifs dont la compatibilité doit être recherchée par les communes et les intercommunalités dans leurs actions en matière d'urbanisme et des politiques publiques d'aménagement durable du territoire
- la traduction des orientations et des objectifs exposés dans le PADD dans le respect des textes en vigueur et du principe de subsidiarité car il ne s'agit pas d'établir un « super-PLU/i » mais bien de préciser le sens de l'action publique relevant du SCoT en matière d'aménagement du territoire

Il est rappelé que conformément au code de l'urbanisme, les « compétences » légales d'un SCoT et en particulier du DOO concernent l'expression d'objectifs et d'orientations. Aucune disposition législative ou réglementaire ne lui permet d'exprimer des prescriptions et notamment des prescriptions d'inconstructibilité, ce qui serait entaché d'excès de pouvoir. Il en est de même pour les recommandations qui ne relèvent pas plus des compétences d'un SCoT qui n'auraient strictement aucun effet juridique.

Le DOO est donc un guide pour la mise en œuvre des orientations et des objectifs du PADD et s'applique selon le principe de compatibilité et non de conformité, c'est-à-dire que les règles des documents inférieurs doivent être compatibles avec le SCoT. Ces dernières ne devront pas être contradictoires avec les orientations du DOO mais concourir à leur mise en œuvre et non à leur remise en cause conformément à la jurisprudence en la matière.

Pour ce faire, le DOO propose un « nouveau MODELE » de développement urbain mettant en synergie des RESEAUX sur un bassin de 1300 km² de surface réunissant 126 communes :

- Réseau urbain : support d'une urbanisation équilibrée et économe en espaces
- Réseau économique et commercial : facteurs de dynamisation et d'attractivité territoriale
- Réseau agricole : facteur de compétitivité locale
- Réseau vert et bleu : vecteur de préservation des ressources naturelles et valorisation du cadre de vie
- Réseau de mobilité : support d'une urbanisation interconnectée

Les justifications exposées, pour une facilité de lecture, ci-après reprennent de manière synthétisée les chapitres dans l'ordre du DOO.

OBJECTIF 1. Réseau urbain : support d'une urbanisation équilibrée et économe en espaces

Affirmer le rôle de chaque territoire dans l'armature du territoire en tant que cadre de référence des politiques publiques d'aménagement

L'équilibre du développement territorial traduit les choix des élus pour tisser une armature territoriale sur tout le territoire afin d'éviter qu'un clivage ne s'opère entre la ville et la campagne. Il rend opposable le fait qu'appartenir à l'un des trois principaux échelons (repartis en 6 niveaux) de cette armature offre des capacités de développement (détaillées dans les différents chapitres du DOO), ainsi que des responsabilités en terme d'accueil de populations, d'entreprises et d'offre en équipements et en transports. Ce développement maîtrisé par le SCoT s'inscrit dans un souci de maîtrise de la consommation foncière, de lutte contre les nuisances et les risques et de prise en compte de l'environnement afin de répondre à un projet de territoire cherchant la résilience.

L'armature territoriale du SCoT se traduit spatialement en trois groupes pour conserver une lecture la plus simple et la plus claire possible du territoire permettant la déclinaison du PADD. Ces groupes se déclinent en 2 niveaux chacun prenant en compte leurs spécificités afin de structurer le développement maillé du bassin de vie rémois.

- Le groupe « pôles urbains » comprend le pôle majeur et les 6 pôles secondaires
- Le groupe « pôles relais » comprend les 14 bourgs structurants et les 11 bourgs d'appui
- Le groupe des « communes-villages » comprend les 35 communes rurbaines et les 59 communes rurales.

Ce point rappelle l'objectif du PADD de recentrer le développement, en priorité, sur les pôles urbains puis les pôles relais et enfin les communes-villages ; assorti de la nécessité d'optimiser le foncier déjà urbanisé plutôt que les extensions urbaines.

A ce titre, le DOO pose pour principe que les collectivités mettent en œuvre une stratégie foncière. Celle-ci est d'autant plus importante que le marché privé peine à développer des logements autres que des maisons individuelles en accession depuis la crise du logement voire à développer de l'activité économique avec une offre en immobilier adaptée. La constitution de réserves foncières

publiques est une première réponse à cette crise, certes longue à mettre en œuvre mais néanmoins essentielle pour maîtriser une partie du développement. La maîtrise du foncier se traduit directement par une maîtrise de son prix de sortie, élément déterminant en particulier pour une politique de logements aidés efficaces. Le DOO ne définit pas plus avant cette politique, laissant la charge aux collectivités de choisir la solution qui leur semble la plus appropriée.

Les pôles urbains

Ces pôles sont constitués du pôle majeur et des 6 pôles secondaires affirmés dans le DOO. Comme le souligne le DOO, les pôles urbains ont pour vocation de canaliser en priorité le développement et donc de doter leurs politiques publiques des moyens nécessaires à la mise en œuvre de ce développement. L'ensemble des leviers du DOO concourent à renforcer cet échelon qui présente aujourd'hui la plus forte masse d'emplois, d'habitants et d'équipements (au sens large, incluant les transports). En recentrant le développement sur ces pôles, le SCoT entend accroître leur rayonnement, diversifier et amplifier leurs fonctions économiques et urbaines.

Par ailleurs, comme le diagnostic l'a souligné et le PADD l'affirme, le pôle majeur de Reims n'est pas de même nature que celui des pôles secondaires d'agglomération ou sur le bassin. Le premier a une plus forte capacité à se développer par rapport à son rôle dans l'armature métropolitaine alors que le second correspond davantage à un rayonnement tourné vers le bassin de vie rémois.

Cet échelon a pour vocation d'accueillir les zones d'activités de rayonnement supracommunal ou départemental voire régional. A ce choix correspond l'idée que la concentration d'entreprises produit plus de richesses, génère moins de déplacements et peut dynamiser les pôles commerciaux et la vie locale en se concentrant sur ces pôles plutôt qu'en s'éparpillant et en multipliant les mises en concurrence de territoires. Cela ne signifie nullement que l'implantation d'équipements rayonnants, de tertiaire, de bureau ou de commerces ou encore de logements collectifs (parmi les éléments ciblés sur les pôles) soit interdite dans les autres échelons ; mais elle doit s'opérer en priorité dans les pôles urbains si ces derniers n'en sont pas suffisamment pourvus, avant de se diffuser dans les autres échelons.

Présentant le plus fort niveau d'emploi, de services et de population, ces pôles urbains sont néanmoins les lieux privilégiés de développement des pôles tertiaires. Ce qui ne signifie pas que la réalisation de bureaux ou l'implantation de services est interdite ailleurs, mais pas sous la forme d'opérations spécifiquement dédiées. Il y a un effet de seuil.

L'idée portée par le DOO, c'est que s'il doit se réaliser une zone dédiée à l'immobilier d'entreprise, elle ne doit pas être implantée ailleurs qu'à ces niveaux de l'armature, les mieux desservis, et donc les plus à même de capitaliser sur ces implantations pour les faire résonner dans d'autres domaines économiques, par effet de levier ou d'entraînement, et d'en limiter les effets sur les déplacements automobiles.

Encore une fois, ça ne s'oppose nullement à la réalisation de bureaux, de services ou de commerces aux autres niveaux de l'armature urbaine, mais à la condition qu'ils ne fassent pas l'objet d'une opération dédiée.

Dans le même esprit, les grandes extensions à vocation économique doivent s'implanter à ces niveaux de l'armature. Il s'agit de respecter un principe de proportionnalité, pour veiller à cette répartition équilibrée de l'emploi et du logement, pour ne citer que ces deux fonctions.

Le DOO étend aux grands équipements structurants à l'échelle du bassin métropolitain rémois l'obligation donnée aux grandes zones d'activités de s'implanter dans les pôles majeur et secondaires. Par grands équipements, il faut entendre ceux ayant un rayonnement et une attractivité correspondant de façon usuelle à l'ensemble du bassin métropolitain rémois ou au-delà. Il ne s'agit pas de brider les autres niveaux, mais de réserver ces équipements aux niveaux qui pourront le mieux en tirer parti, à tout point de vue, y compris celui de qualité de la desserte en transports en commun : grande salle, équipement d'accueil de congrès, grand équipement sportif spécialisé à rayonnement régional ou plus large, etc. Voici ce que recouvre cette orientation.

Les équipements d'échelle et d'envergure supracommunale ou a fortiori communale, qu'ils soient sportifs, culturels, éducatifs, ... ne sont pas concernés et restent bien évidemment réalisables aux autres niveaux de l'armature, en fonction de leur rôle et de leur vocation dans le projet territorial du SCoT.

Les effets de concentration recherchés, tel que le DOO les évoque, permettent au plus grand nombre des nouveaux ménages de devenir des usagers des transports collectifs et par la même de renforcer, les capacités de desserte de ces modes de transports. En d'autres termes, les pôles urbains ont pour vocation de devenir des points majeurs du territoire pour rejoindre rapidement, et avec une bonne fréquence, les autres villes voisines comme Epernay, Châlons-en-Champagne, Laon, Reims, Soissons Ces « têtes de ponts » forment les piliers des réseaux de transports collectifs afin qu'ils organisent un rabattement gradué desservant l'ensemble du territoire.

Encore une fois, donner la priorité au développement de ce niveau de l'armature territoriale suppose, ici plus qu'ailleurs, de mettre en œuvre une politique foncière telle qu'évoquée plus haut. Les pôles urbains sont en effet les communes les plus contraintes sur le plan foncier, avec des réserves rares au regard du développement attendu. Ce fait oblige les collectivités à capitaliser sur leurs tissus urbains en friche ou leurs tissus urbains sous-utilisés, avant de chercher à s'étendre par des extensions.

Il est également important d'apporter une forme de souplesse dans le phasage du développement en permettant à des communes de se développer pendant que d'autres constituent des réserves nécessaires au développement prochain du pôle.

Les pôles relais

Ces pôles sont constitués de bourgs structurants (au nombre de 14) et de bourgs d'appui (au nombre de 11) affirmés dans le DOO. Comme le souligne le DOO, les pôles relais ont pour vocation de créer à proximité et diffuser le développement par un maillage territoriale.

Le DOO précise un certain nombre d'orientations complémentaires au gré des différents chapitres qui le constituent. A ce niveau du document, il énonce les objectifs du PADD en orientant les politiques publiques sur les principes de localisation d'articulation entre urbanisation, préservation et desserte en transports collectifs.

L'idée n'est pas de doter le SCoT d'une grille décrivant avec précision quels types d'équipements, de commerces ou de services implanter, ou ne pas implanter à un échelon donné. C'est la réduction des concurrences entre communes qui a guidé ce choix, les élus du territoire lui préférant un maillage de fonctions, dans la mesure où les périmètres de vie des habitants ou des usagers se superposent en ignorant les limites administratives.

Les pôles relais ont donc vocation à se positionner pour accueillir des opportunités en matière de fonctions économiques, d'équipements ou de services qui ne pourraient se développer dans des villages. Mais ils n'ont pas vocation à accueillir de nouveaux équipements, parcs d'entreprises ou de commerces qui rayonneraient sur l'ensemble du territoire, cette fonction étant dévolue en priorité aux pôles urbains. Ils sont en quelque sorte des « facilitateurs » d'implantation de projets locaux, à l'échelle d'un bassin de vie couvrant plusieurs villages. En termes d'habitat, par exemple, ils permettent d'offrir des produits qui trouveraient difficilement leur place dans les villages sinon sous forme d'opérations ponctuelles. Les pôles relais offrent des gammes de logements plus variées et plus attractives pour des ménages dont les besoins ne correspondraient pas aux produits proposés dans les villages.

Les pôles relais sont soumis aux mêmes attentes que les pôles urbains en matière d'accueil de population, d'entreprises, d'urbanisation en lien avec les transports collectifs, etc. A la différence que ces attentes sont proportionnées à un niveau de développement et une attractivité plus locale, qui se traduisent par des exigences de développement moindres dans les orientations du DOO en termes de densité et de production de logements aidés.

Le SCoT porte une attention particulière à la relation entre le développement des pôles relais et leur desserte en transports collectifs (tant en terme de localisation, de qualité, de capacité de rabattement et d'offre en transports collectifs existants et futurs) car cet échelon fait office de pivot entre les communes-villages (par essence peu ou non équipés en transports collectifs) et les pôles urbains.

Les pôles relais qui sont des pôles d'équilibre, peuvent se développer, mais n'en ont pas l'obligation. Ils correspondent à une vocation territoriale d'équilibre, comme leur nom l'indique bien, permettant d'organiser des fonctions et des rayons de déplacement cohérents avec leur position géographique, leurs dimensions et leur niveau de desserte.

L'idée est de démontrer que dans les objectifs de développement dont se doteraient les pôles relais, ils se sont donnés les moyens d'atteindre ces objectifs, de par la programmation des logements, leur rythme de réalisation envisagé, à travers les surfaces et les destinations imaginées pour les pôles d'activités, ...

Pour mémoire, les enjeux du SCoT en termes de développement économique, sont

- la maîtrise de la consommation foncière
- la réduction de la concurrence entre les territoires
- et une meilleure lisibilité pour les acteurs économiques.

C'est l'une des raisons pour lesquelles le SCoT a décidé de répartir les capacités de développement selon les niveaux de l'armature territoriale.

Pour les pôles relais, il s'agit de leur donner les moyens de leur croissance et du développement de leur rôle sur le territoire du bassin de vie rémois, sans toutefois concurrencer outrancièrement les niveaux supérieurs, mieux armés pour porter les développements économiques de grande ampleur. Lors des discussions autour de l'élaboration du SCoT entre 2005 et 2007, l'équilibre avait été trouvé avec une armature territoriale émergente pour lutter les risques de développement anarchique de zones d'activité multiples au sein d'une même intercommunalité

Pour autant, les débats de la révision se sont orientés vers une réduction du potentiel et ce qui a été jugé nécessaire pour répondre aux enjeux d'accueil et de développement économiques. C'est vers une régulation globale du rythme de la consommation foncière (6, 12 et 20 ans et en fonction des secteurs géographiques), comme on le verra plus avant dans les explications du DOO, que se situent les évolutions de contenu du SCoT sur la régulation du rythme de la consommation foncière.

Les bourgs d'appui constitués ou émergents ont un rayonnement sur les communes-villages proches dont ils constituent le pôle de proximité immédiate. A ce titre, ils ont la capacité de conforter modérément leur croissance s'ils le souhaitent.

Ce développement doit s'accompagner, dans l'idéal, du développement des services et équipements nécessaires à la population du pôle et de ses voisins proches. Les documents d'urbanisme locaux ont donc une obligation de moyens en offrant réglementairement cette possibilité, et les politiques publiques d'aménagement, par leur programmation et leur répartition des équipements collectifs sur le territoire notamment, devront veiller à conforter cet équilibre du développement urbain.

Les communes-villages

Les communes-villages comprenant les 35 communes urbaines et les 59 communes rurales. Le DOO n'a pas fait le choix de limiter les extensions potentielles de chaque échelon ou de chaque commune en établissant une correspondance entre population et droit à construire. Il a pris le parti d'assortir ces limitations d'un nombre de principes privilégiant le réemploi des espaces urbanisés et leur densification. Le lien direct entre projection de population et besoins fonciers en extension était délicat à établir sur le plan technique, dans un territoire composite tel que celui-ci où il existe une multitude de typologies urbaines ; et où les situations spécifiques d'un village à l'autre peuvent conduire à des stratégies de développement différentes par bien des aspects.

Si le DOO rappelle que le développement des communes-villages doit se poursuivre et qu'il est nécessaire à l'équilibre global du territoire, il en fixe certaines limites : le développement spatial doit y être contenu et mesuré. Pour faciliter dans le cadre de cette révision l'application et la mise en œuvre de cette mesure, le DOO a choisi de quantifier ces extensions potentielles, après avoir rappelé que le mode privilégié de développement doit être la reconquête et le développement des parties déjà urbanisées, qu'elles soient anciennes ou plus récentes.

Le SCoT ne ferme pas la porte à l'accueil d'activités à cette échelle urbaine, mais préconise que celui-ci doit être limité et modéré, devant correspondre, dans l'esprit, aux besoins de desserrement des activités existantes.

La possibilité pour une commune de rejoindre et d'accompagner une entreprise sur son projet de développement in situ sans imposer sa délocalisation, toujours complexe voire traumatisante pour la collectivité. Et si ce projet s'accompagne, dans l'optique d'une rationalisation de la viabilisation du

site et d'une logique d'optimisation des investissements publics de quelques ares de disponibles supplémentaires, ce n'est ni de nature à ouvrir la voie à une consommation foncière outrancière ni susceptible de remettre en cause le modèle de développement hiérarchisé voulu par les élus du territoire et traduit dans le PADD.

La question des extensions spatiales dédiées à la fonction résidentielle est plus complexe. Dans les communes urbaines et rurales, les secteurs ouverts à l'urbanisation à des fins résidentielles doivent être limités. Dans l'esprit du document, il s'agit de permettre le maintien d'un développement démographique modéré, en complément du développement au sein des tissus agglomérés. La notion de proportionnalité aux besoins générés par le poids démographique de la commune, tels ceux liés à la décohabitation ou au maintien des conditions de fonctionnement des équipements et services communaux de base, encadre de facto le développement spatial de ces communes. En tout état de cause, ces secteurs ne devraient pas dépasser, par communes, des ordres de grandeur en pourcentage, selon la taille d'origine de la collectivité (enveloppe urbanisée existante qui s'entend comme la partie actuellement urbanisée dont l'appréciation relève du code de l'urbanisme pour les communes non dotées de document d'urbanisme et en fonction des circonstances locales pour les communes dotées d'un document d'urbanisme conformément à la jurisprudence en la matière. Sont ainsi retenus des indices liés notamment à la configuration des parcelles, le nombre des constructions présentes et l'état des équipements ...).

C'est toujours l'appréciation de ses besoins en logements qui doit guider la collectivité, sur la base d'une analyse de ses perspectives démographiques, intégrant le besoin de fonctionnement des équipements, des écoles, du périscolaire, des milieux associatifs et la réponse aux besoins en logements des ménages tels qu'ils peuvent se déduire de la pyramide des âges.

Une fois évalués le nombre et la typologie des logements nécessaires, la collectivité procède normalement à l'analyse de la façon dont elle entend répondre à ces besoins, en privilégiant très explicitement toutes les solutions de réemploi et de densification des parties déjà urbanisées : dents creuses, démolitions-reconstructions, division parcellaire, réemploi des bâtiments et des volumes existants, toutes les pistes doivent être explorées et intégrées dans la stratégie de réponse de la collectivité.

Et ça n'est qu'ensuite que l'on évalue les besoins d'extension restant nécessaires pour répondre à ces besoins en logements, à un horizon temporel raisonnable et prévisible, tout en conservant à l'esprit que le Code de l'urbanisme ne fixe toutefois pas d'horizon temporel prédéterminé et que le temps de l'aménagement et de l'urbanisme est un temps long. Il n'est pas déraisonnable de penser le développement sur 20 ans ou plus, dès lors que les dispositifs de suivi et de bilan, au plus tard tous les 3, 6 et 9 ans désormais pour les PLU, permettent en chemin d'ajuster les contenus à l'évolution du réel.

Le SCoT n'entend pas créer une échelle opposable de correspondance stricte et fine entre poids démographique et superficie d'extension, nous sommes bien, conformément au Code de l'urbanisme, dans un rapport de compatibilité entre le SCoT et les documents d'urbanisme ou de planification locaux.

Le poids démographique et les scénarii de son évolution vont entraîner la définition de besoins sur lesquels les collectivités devront faire des choix, en réponse à l'évolution prévisible de leur solde

naturel et de leur solde migratoire (dans une optique de développement nécessairement très modéré, eu égard à la vocation déterminée des communes-villages même si une différence est à opérer entre les communes urbaines et les communes rurales, ces dernières constituant le niveau le plus bas de l'armature urbaine).

La traduction spatiale de ces besoins en logements supplémentaires est, elle, beaucoup plus théorique. Les situations d'un village à l'autre peuvent en effet conduire à des choix tous rationnels, mais sensiblement différents. Telle commune aura des capacités de mobilisation du potentiel de densification de l'existant restreintes, alors même qu'elle est de petite taille, et devra donc mobiliser une surface proportionnellement plus importante que la commune plus peuplée, avec des besoins en logements plus importants, mais dotée d'un potentiel de réemploi de l'existant beaucoup plus élevé. Le projet de DOO est donc un projet de développement adapté en fonction des réalités territoriales et spatiales des communes qui composent le bassin de vie rémois et en lien avec les autres niveaux de d'armature territoriale afin de créer un maillage et un équilibre des solidarités de développement.

Une première réponse quoique partielle, pour l'appréciation de ce besoin d'extension, les conditions de 2016 ne sont plus celles de 2007. La loi impose désormais aux documents d'urbanisme locaux d'effectuer une analyse de la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis. Elle impose également, en cas d'ouverture à l'urbanisation d'une zone, de motiver cette ouverture par la démonstration que le projet ne peut raisonnablement pas être réalisé autrement. L'objectif de ces mesures est explicitement de modérer la consommation foncière et s'applique à toutes les collectivités. Cette analyse rendra donc normalement plus explicites et plus transparents les potentiels et les choix effectués, ce qui permettra de juger de leur pertinence au regard de l'objectif du SCoT d'un développement raisonné et d'une extension spatiale qui doit l'être tout autant.

Cette posture, choisie en connaissance de cause par les élus en charge du territoire, ne facilite pas la mise en œuvre du SCoT et son suivi. Mais elle a le mérite d'être souple et de cadrer le développement par des principes plutôt que par des chiffres issus de projections. Même si les tailles et profils des communes du bassin de vie rémois varient beaucoup, c'est l'ordre de grandeur entre leur population actuelle et leur population future qui importe pour le projet de territoire porté par ce SCoT : aussi variés que soient les villages du territoire, tous ont en commun de ne pas être soumis à l'injonction de développement des pôles urbains et des pôles relais et de ne pas être les supports prioritaires du développement urbain du territoire. Et c'est l'orientation fondamentale à retenir ici.

Les principes de localisation des grands équipements

Le code l'urbanisme assigne au DOO de fixer les objectifs des politiques publiques culturelles, depuis les textes issus du processus du Grenelle de l'environnement. S'agissant d'un sujet neuf, sur lesquels les capacités d'un document de planification demeurent limitées, le diagnostic a montré qu'il s'agissait moins de programmer des équipements manquants (à l'exception du centre aquatique, de la grande salle événementielle et la rénovation de certains équipements, URCA, Science Po ...) que de mettre en synergie des gammes d'équipements et de manifestations existantes. Les enjeux des politiques publiques culturelles portent donc davantage sur l'animation et la coordination des acteurs qui permettraient à certains sites ou certains événements de rayonner plus largement, avec pour bénéfice de renforcer l'attractivité du bassin de vie rémois.

La loi confère également au DOO une responsabilité dans le déploiement des équipements sanitaires et de santé. Là encore, le diagnostic a montré le bon niveau d'équipements public et privé sur le territoire sans identifier, en l'état actuel des connaissances, un manque en infrastructure lourde (mais plutôt une réorganisation des équipements existants comme l'hôpital, clinique ou autre). Le choix retenu est donc de permettre l'évolution des équipements existants en lien avec les besoins des futurs habitants ; le tout en donnant la priorité au pôle urbain aggloméré pour renforcer son rayonnement sur l'ensemble du territoire.

Par équipements structurants, le SCoT désigne les équipements publics rayonnants sur une échelle géographique large (a minima métropolitaine, départementale voire supérieure) par opposition aux équipements locaux, dit « de proximité » dont l'usage se limite au quartier, à la commune voire à de rares communes proches (comme une école fonctionnant en regroupement scolaire). Cette désignation se limite aux équipements publics, sachant que les équipements privés (à l'exception des équipements de tourisme) privilégient les contextes urbains denses pour bénéficier du grand nombre d'utilisateurs, comme c'est le cas des regroupements médicaux de la Clinique sur Bezannes par exemple.

Le principe d'implantation des équipements publics est similaire à celui des grands sites d'activités. Les équipements structurants s'implantent en priorité dans les pôles urbains puis dans les pôles relais lorsque les premiers en sont déjà pourvus. L'idée n'est pas de limiter les autres échelons mais de réserver ces équipements aux terrains qui offrent les meilleures capacités pour les accueillir et optimiser ou pérenniser leur fonctionnement ; parce que disposant de transports collectifs efficaces pour les desservir ; parce que concentrant une population d'utilisateurs potentiels à proximité ; etc.

Dans la même logique, les équipements rayonnant davantage à l'échelle d'un bassin de vie (équipements supracommunaux, comme une médiathèque ou un collège par exemple) s'implantent soit dans les pôles urbains soit dans les pôles relais.

Le SCoT a écarté l'idée de dresser une grille d'inventaire des équipements devant la profusion de catégories, la multiplicité des usages et la façon dont ils répondent à un contexte souvent plus fin que l'échelle territoriale d'un SCoT. Son choix privilégie des orientations générales qui puissent servir de cadre pour l'implantation d'équipements ayant un niveau de rayonnement supracommunal ou supérieur, sur la base des principes de proportionnalité et de confort des utilisateurs qui sous-tendent l'armature territoriale.

Le réseau des équipements de proximité

Les équipements destinés à des usages locaux se développent dans tous les échelons de l'armature, avec pour objectif de couvrir à terme l'ensemble du territoire : soit par leur présence sur la commune, soit par la facilité à y accéder lorsqu'ils existent sur une commune voisine. Le SCoT met en place les conditions pour optimiser l'usage des équipements de proximité mais n'a pas vocation à les définir en lieu et place des politiques publiques des collectivités et de leurs documents locaux de planification.

Un des premiers principes retenus en matière d'équipements de culture, de sports et de loisirs a été le choix de la mutualisation et du regroupement plutôt qu'un essaimage des équipements publics. Ce choix vise à optimiser l'utilisation des équipements existants en cherchant à multiplier les activités pour multiplier le nombre d'utilisateurs, plutôt que construire des équipements dédiés et accroître les

budgets nécessaires à leur entretien. L'enjeu se situe davantage sur l'accès à un panel de pratiques sur sa commune ou les communes proches, d'où le principe de mettre en réseau les équipements que ce soit physiquement (cheminement depuis le centre-ville par des pistes cyclables et des espaces publics confortables, parkings publics et mutualisés avec d'autres fonctions urbaines, signalétique...) ou en termes d'animation et de programmation (équipement dédié aux sports en salle modulable pour accueillir des évènements culturels par exemple, etc.). Ce principe général vise à optimiser l'usage des équipements publics mais n'exclue en rien la construction d'un équipement spécifique dédié. En ce cas, le principe développé dans le DOO est de localiser un tel équipement en priorité dans les pôles urbains ou les pôles relais, accessibles au plus grand nombre et pourvus en transports collectifs, plutôt que dans un village dès lors que cet équipement n'exploite pas une ressource locale, non délocalisable.

Les équipements, en particulier ceux liés à la culture, aux sports et aux loisirs, sont des vecteurs de la vie associative locale et de l'animation territoriale.

Un certain nombre d'entre eux (terrains de sports, salles des fêtes) se localisent en périphérie des villes et villages en raison de leurs emprises ou de nuisances sonores peu compatibles avec les tissus résidentiels. Le choix qui a conduit aux orientations du DOO était d'éviter que ces équipements soient des éléments isolés, se limitant à leur fonctionnalité, mais que l'on puisse les mettre en réseau, dans une logique d'itinéraire : par exemple un élément signal sur une boucle cyclable, etc. Ces éléments peuvent conforter une armature naturelle et paysagère en s'appuyant sur le paysage lors de leur implantation et du traitement de leurs espaces extérieurs et devenir des articulations entre les espaces bâtis et les espaces naturels ou agricoles (comme par exemple un parcours de santé dans un bois voisin d'une halle des sports, etc.).

Le diagnostic a souligné un risque spécifique en matière d'équipements et de services de santé publique. Si le territoire a un bon niveau en équipements structurants de cette catégorie, l'enjeu se situe plutôt dans l'accès à la santé au quotidien, en particulier dans les villages qui compte peu de médecins et qui pourrait devenir une « sorte » de désert médical par cessation de leur activité. Si le SCoT n'a pas de prérogative sur l'implantation des professions de santé, les élus ont retenu le principe de mutualisation afin que les documents locaux d'urbanisme facilitent l'ouverture de maisons de santé, regroupant les praticiens dans des sites accessibles depuis les villages. Ce choix est une réponse à la couverture homogène du territoire qui permettrait, en s'implantant dans les pôles relais, de limiter les distances à parcourir pour se rendre rapidement et facilement chez un praticien. Par ailleurs, le propos du SCoT n'est pas de délocaliser ces équipements en périphérie car les professions de santé, comme les autres services ou les commerces de proximité, participent largement à l'animation territoriale. Leur délocalisation peut avoir des effets néfastes à l'extérieur des centres au regard du vieillissement de la population et de la difficulté croissante que l'on rencontre dans ses déplacements quotidiens en avançant dans l'âge. D'où la priorité du SCoT à les implanter dans les cœurs de villes ou de villages.

Optimiser les ressources foncières

L'un des enjeux environnementaux issus du diagnostic et de l'Etat initial de l'environnement, et du Projet d'aménagement et de développement durables dans la partie Enjeux et choix, c'est l'économie du sol.

Cette partie du DOO énonce les conditions nécessaires pour atteindre cet objectif.

En premier lieu, les pôles urbain et relais étant le vecteur principal du développement territorial aux yeux du SCoT, ces niveaux portent une responsabilité particulière. Leur développement se doit d'être vertueux, d'autant qu'il est et doit être quantitativement le plus important à poids de population équivalent. Pour cela, ils doivent développer une politique de production de logement particulièrement attentive à l'économie du sol. C'est pourquoi le DOO leur demande de développer préférentiellement du logement collectif et de l'habitat intermédiaire, moins consommateurs d'espace que le logement individuel pur à production égale. S'agissant de l'habitat intermédiaire, cette obligation est transformée en une incitation lorsqu'elle est étendue à tous les niveaux de polarité de l'armature territoriale.

Il est donc attendu des documents locaux d'urbanisme qu'ils favorisent ces formes bâties, notamment l'habitat intermédiaire. Il ne s'agit pas de proscrire l'habitat individuel, mais de faire en sorte que les secteurs d'extension ou de renouvellement urbain comportent aussi d'autres formes bâties. Même l'habitat individuel devra être pensé en tenant compte de cette volonté d'économiser le foncier.

On pourra, par exemple, jouer sur les marges de recul, souvent inutilement surdimensionnées dans les tissus urbains, sur les marges d'éloignement par rapport aux voisins, surtout si l'on sait que ces marges sont les principaux obstacles à une reconversion ultérieure du tissu urbain ou à sa densification. La hauteur autorisée est aussi un facteur de consommation foncière non négligeable, et les secteurs où ne sont autorisés que les volumes en simple rez-de-chaussée avec combles devraient être limités aux secteurs où l'insertion dans le paysage ou le tissu bâti environnant est particulièrement sensible.

S'agissant des pôles urbain et relais, la proportion de logements collectifs et de formes urbaines intermédiaires ne s'analyse pas à l'échelle de l'opération, où elle n'aurait guère de sens, mais à l'échelle de la production d'ensemble et au niveau des programmations des grandes opérations d'aménagement, lorsqu'il en existe. Elles pourront utilement être transcrites dans les documents de planification pour être rendues lisibles aux acteurs, mais le DOO ne saurait en faire une obligation juridique en tant que telle, le recours aux orientations d'aménagement et de programmation étant optionnel pour les PLU.

Le DOO fait peser une obligation de diversification des formes urbaines sur toutes les opérations d'extension et de réurbanisation à vocation résidentielle. A titre exceptionnel, cette obligation ne pèse pas sur les secteurs d'extension de faible superficie destinés à achever l'urbanisation d'un îlot ou d'une fin de secteur - du moins tant que l'on n'est pas sur la dernière tranche d'un secteur d'extension préexistant, mais bien sur une frange de l'urbanisation historique.

Et encore faut-il que l'absence de diversification soit justifiée par un souci très prégnant d'insertion paysagère et suivant les objectifs du DOO relatifs aux densités minimales à réaliser dans les secteurs d'extension.

A cette diversité des formes urbaines, le DOO impose la diversification des statuts d'occupation : les politiques d'habitat et les programmations des opérations importantes ou inscrites aux documents d'urbanisme doivent veiller à ce qu'on trouve aussi bien des locataires que des propriétaires, et,

lorsque le niveau de l'armature territoriale le justifie, du locatif social ou de l'accès sociale à la propriété pour apporter une réponse aux capacités financières des différents segments de la population.

Toutes les formes de statut d'occupation possibles ne sont naturellement pas indispensables opération par opération au regard du DOO. Mais à l'échelle du secteur d'extension, les exigences du DOO ne seront satisfaites que si plusieurs statuts au moins sont éventuellement programmés et à tout le moins réalisés.

Le foncier économique est de plus en plus complexe à rendre disponible et à aménager, et de plus en plus onéreux. Les compensations environnementales et demain agricoles accentuent la pression sur l'impérieuse nécessité d'être économe.

C'est pourquoi le DOO, aux côtés des potentiels de développement qu'il continue de rendre possibles, impose de faciliter et d'encourager, au moyen des outils de l'aménagement susceptibles d'apporter leur concours et du champ réglementaire, l'économie de ce foncier économique.

Restructurer l'existant, optimiser le sol déjà urbanisé, encourager et faciliter le maintien et l'extension des activités économiques sur place sans besoins fonciers supplémentaires, voilà autant de pistes qu'il conviendra aux documents locaux d'urbanisme d'explorer avec attention et persévérance.

Sont plus particulièrement visés les reculs et les espaces verts dont le prétexte serait purement esthétique et qui ne correspondent pas à un souci de sécurité ou de perméabilité des sols, ou encore de maintien d'espaces de nature ou de biodiversité en ville.

De même pour les espaces de stationnement. Dans l'idéal, une réflexion sur leur mutualisation devrait être engagée à l'occasion de chaque mise en chantier d'une nouvelle aire économique, et dans les zones existantes, une réflexion sur leur restructuration et leur optimisation mériterait tout autant, la plupart du temps, d'être engagée. Le SCoT le traduit par la nécessité de rechercher des solutions de foisonnement ou de parkings partagés ainsi qu'une politique efficace de desserte par les transports collectifs, y compris grâce au choix de localisation du foncier économique vis-à-vis de ces modes de déplacement et au rabattement vers les espaces stratégiques de développement.

Cette préoccupation est étendue aux équipements collectifs, aux infrastructures nouvelles qui n'échappent pas à cette nécessité d'économiser le sol impacté par leur réalisation.

Fixer un ratio, n'aurait pas grand sens face à la diversité des cas de figures potentiels : comment définir par avance les besoins d'une nouvelle voirie et d'un équipement sportif ou ludique, voire scolaire ? Les contingences et les besoins à satisfaire sont par trop différents, les normes qui s'y appliquent tout autant. Mais tous doivent avoir en tête cette volonté d'économiser le foncier. Il n'y a pas en la matière de petites économies, juste l'économie du sol dans toutes ses dimensions.

Optimiser les espaces consommés vient compléter les conditions de développement. Elle développe un peu plus la volonté du DOO vis-à-vis de l'obligation de faciliter le développement des activités in situ, en répétant les intentions vis-à-vis des reculs, mais aussi, et c'est plus novateur, vis-à-vis de la hauteur permise.

En effet, même si les entreprises trouvent souvent plus simple et moins onéreux de s'étendre à plat, la troisième dimension est un moyen de limiter l'usage extensif du sol. C'est pourquoi le DOO préconise aux documents d'urbanisme locaux de faciliter l'usage de la hauteur comme mode d'économie du sol pour les entreprises dès lors, naturellement, que les conditions d'insertions paysagères le permettent (le paysage et sa qualité sont aussi une préoccupation du SCoT qu'il faut prendre en compte dans un équilibre subtil).

L'un des grands principes régissant les extensions urbaines, c'est la nécessité de leur continuité avec l'existant. On le retrouve également pour les équipements et les zones d'activités.

Les implantations isolées ou séparées des noyaux urbains ont comme constante de faciliter le mitage, l'allongement des réseaux, le délitement du sentiment d'appartenance à une communauté humaine, sans même parler des effets paysagers dans une région marquée par l'habitat compact depuis des siècles. C'est aussi la formation de réseaux viaires en grappe, et globalement une surface soustraite aux espaces à vocation agricole ou naturelle supérieure aux seuls espaces occupés, l'existence d'interstices non bâtis ouvrant la voie à la rétention foncière dans l'espoir d'un classement ultérieur en zone de développement.

Le SCoT et son document d'orientation et d'objectifs en fait donc une condition très forte à la création d'extension urbaine. Le corollaire positif, c'est l'obligation de rechercher la continuité des réseaux, la continuité des structures de déplacement afin de rendre les quartiers perméables aux déplacements de toutes natures, dont prioritairement les déplacements piétons et cyclistes. On y gagne une réduction des distances parcourues et donc un encouragement assez direct aux modes alternatifs à l'automobile. Sans compter le maintien d'un paysage plus conforme aux traditions paysagères du bassin rémois.

Cette continuité ne doit pas être prise pour autant comme une obligation de contiguïté en tous points de l'extension avec l'existant. Il faut pouvoir s'adapter au contexte, la présence d'une voirie et le maintien d'une coulée verte ou d'un corridor de déplacement des espèces n'est pas illégitime entre urbanisation nouvelle et ancienne, pour peu que cet espace de séparation soit conçu comme un espace rassembleur. Il doit alors être aisément franchissable et, si les conditions de sensibilité environnementale le permettent, servir de support à l'organisation des déplacements piétons ou cyclistes, voire, pour les espaces les plus vastes, ils peuvent être traversés par l'une ou l'autre voie automobile. Un fossé, un alignement de haies ... ne forment pas une rupture de la continuité urbaine, pour peu que les principes qui accompagnent cette recherche de continuité dans le DOO soient mis en œuvre :

- continuité des réseaux viaires de toute nature,
- optimisation des distances de déplacement,
- liens physiques vers les centres d'intérêt voisins (équipements, points de desserte par les transports en commun),
- etc.

La notion de continuité s'affranchit des limites communales. C'est-à-dire qu'une extension du tissu bâti peut s'effectuer sur la commune voisine, pour peu que celle-ci l'ait prévue. Et une commune voisine d'un espace aggloméré peut y accrocher ses propres extensions. Toutefois, si la commune qui accueille l'espace aggloméré est une polarité d'un rang supérieur à celui de la commune qui souhaite

s'étendre, ce sont les conditions du rang supérieur de densité, de formes urbaines, de développement de logements sociaux, etc. qui devront alors s'appliquer.

Le DOO a le souci de privilégier le réemploi des zones urbaines existantes, à toutes les échelles urbaines et tout particulièrement à celle des communes.

Une priorité très claire est donnée par le DOO au réemploi des friches, au comblement des délaissés dès lors qu'ils ne participent pas aux continuités environnementales, au remploi des bâtiments ou des volumes et formes urbaines traditionnels.

C'est un impératif pour les politiques d'urbanisme locales. La traduction doit se trouver dans le contenu réglementaire, lequel ne doit pas comporter de dispositions écartant ces possibilités, mais bien au contraire faciliter leur réalisation. Depuis la disparition des coefficients d'occupation des sols (COS), ce sont dorénavant les exigences d'espaces de stationnement qui s'avèrent être le facteur limitant le plus souvent la densification. Les politiques locales d'urbanisme doivent donc minimiser leurs exigences en la matière, en conséquence de l'obligation qui leur est faite de privilégier l'optimisation de l'existant et donc limiter les normes de stationnement qui deviendraient excessives non justifiées et qui conduiraient exclusivement à créer artificiellement une taille minimale de parcelle pour construire.

Le DOO fixe comme objectif de ré-urbaniser les friches. Il ne méconnaît toutefois pas les difficultés et la durée d'une telle tâche et n'en fixe ni le terme ni les conditions, d'autant que c'est une tâche qui n'a pas nécessairement de fin. De nouveaux espaces inoccupés ou mal occupés peuvent en effet apparaître au gré des aléas économiques, là où jusqu'ici rien ne le laissait présager. C'est une sorte d'ardente obligation qu'impose le DOO aux politiques d'aménagement et d'urbanisme. Elles doivent privilégier ce réemploi plutôt que les extensions chaque fois que les conditions en sont raisonnablement réunies. Selon la localisation des friches, le DOO distingue leur destination à privilégier.

En ville, il est préférable de s'orienter vers du tissu mixte ou résidentiel. Les coûts de retraitement nécessitent souvent une plus-value urbaine importante pour permettre ce réemploi, notamment en termes de densité de logements ou de bâti.

Les friches isolées et situées en dehors des noyaux urbains sont plutôt vouées à l'activité. L'idée est d'éviter d'installer des habitants dans des sites isolés des noyaux urbains, pour les mêmes motifs que l'on ne veut pas d'extensions résidentielles hors de la continuité urbaine. Le principe de continuité voulu par ailleurs par le SCoT ne trouve toutefois pas ici à s'employer. Il ne s'agit pas de réaliser une extension nouvelle, mais de réemployer un site déjà existant.

Rien n'interdit de restituer cet espace aux vocations agricole ou naturelle (par exemple avec la ferme 112) ; mais force est de constater que les coûts de remise en état, sans même parler d'une éventuelle dépollution, sont généralement excessifs, pour ne pas dire hors de proportion, au regard de cet objectif-là.

En complément, le document d'orientation et d'objectifs demande que soient favorisées et encouragées, dans les documents locaux d'urbanisme, les formes urbaines qui permettront, d'ici à quelques décennies, une évolution aisée vers plus de densité.

La limitation des extensions urbaines et l'injonction d'y pratiquer des densités minimales est une partie d'une stratégie globale qui consiste d'abord et avant tout à privilégier le développement au sein des espaces urbanisés d'une part ; et d'autre part d'accroître la part de logements collectifs dans un parc largement dominé par l'habitat individuel. Ces deux objectifs concourant à limiter les extensions.

Le réemploi des volumes agricoles, à défaut du bâti lui-même, est un exemple parmi d'autres de cette capacité d'encourager les formes urbaines alliant insertion paysagère et économie du foncier. Il en est de même du bâti en ordre continu, où l'absence de vis-à-vis direct permet de densifier sans problème de voisinage dans de bonnes conditions, à l'instar de ce qui se fait aujourd'hui dans les tissus anciens de certaines grandes agglomérations.

Le réemploi des zones urbaines existantes est clairement exprimé comme une priorité du DOO, pour toutes les collectivités du territoire, quelle que soit leur position au sein de l'armature territoriale du SCoT. Cette disposition vise aussi bien à recycler les friches (urbaines, industrielles, militaires, ferroviaires) qu'à combler les espaces délaissés lorsqu'ils ne contribuent pas aux continuités environnementales de la Trame Verte et Bleue. Sont également visées les réutilisations de bâtiments ou des volumes et formes urbaines traditionnels, avec ou sans changement d'affectation.

Les politiques locales d'urbanisme doivent impérativement répondre à cette priorité en la traduisant dans les volets règlementaires de leurs documents de planification. Ces derniers ne doivent pas comporter de dispositions écartant ces possibilités mais, au contraire, mettre en place des dispositifs facilitant la réutilisation de foncier urbanisé ou de bâtiments.

Concernant les études de densification mentionnées au code de l'urbanisme, et en raison de la taille du territoire et de la pluralité des morphologies des 126 communes qui le composent, le DOO a fait le choix de cibler des catégories de tissus urbains et d'espaces bâtis que les documents locaux d'urbanisme analysent en priorité :

- les tissus pavillonnaires, au parcellaire faiblement densifié
- les tissus de faubourg
- les espaces proches des gares ou haltes ferrées, en particulier dans les polarités
- les friches quelque soient leurs natures, dont les emprises généralement larges et enclavés dans le tissu pour les plus anciennes, ne peuvent être ignorées dans le cadre d'études de densification
- Les bâtiments agricoles inclus dans le tissu urbain, dont une partie sont des reliquats d'une activité de production aujourd'hui disparue (ou qui les sous-occupe), du fait de la diminution du nombre d'exploitations ; en particulier dans les villages du vignoble et de la Montagne de Reims.

Si elle cible les espaces bâtis à enjeux à l'échelle du SCoT, cette liste n'est pas exhaustive et ne saurait constituer un cahier des charges ou une limite des tissus et espaces bâtis à étudier à l'échelle d'un document local d'urbanisme.

Le DOO inscrit comme principe que les extensions urbaines s'opèrent en appui d'un tissu existant. Ainsi, il n'admet pas le développement de secteurs urbanisés créés *ex-nihilo*, sans rattachement physique à un tissu existant. Ce principe de continuité vaut pour les fonctions résidentielles, comme

pour les zones d'activités, les zones commerciales ou les équipements. L'enjeu qui le sous-tend est d'empêcher le mitage des espaces agricoles et naturels, ainsi que l'utilisation de hameaux comme support d'un développement urbain disproportionné au regard des réseaux et des bâtiments existants. Les constructions isolées ou écartées des noyaux urbains dénaturent la perception du paysage en multipliant les focales sur des éléments bâtis au sein d'espaces non bâtis.

Les conséquences directes de ces phénomènes de diffusion de l'urbanisation se traduisent par un allongement des réseaux engendrant un surcoût en aménagement et en entretien pour les collectivités, ainsi qu'une diffusion de la pression foncière sur les espaces agricoles (*en particulier les espaces compris entre les zones urbanisées et les zones d'urbanisation diffuse*).

Le principe de continuité urbaine a pour avantage de chercher la continuité des réseaux mais aussi des espaces publics et à travers eux les infrastructures de déplacement des modes actifs. C'est donc un encouragement à la perméabilité des tissus résidentiels d'autant que les espaces publics sont des vecteurs d'interaction sociale (*à la différence des voiries routières*); et que la qualité de leur aménagement et leur accessibilité contribuent à l'animation urbaine et au sentiment de chacun d'être inclus dans l'espace urbain.

Chiffrer la consommation économe des espaces

Le SCoT s'est orienté vers une limitation du foncier à urbaniser par un quota maximal d'hectares consommables sur une période et à l'échelle de secteurs géographiques. Cette solution s'est opérée de manière logique et " naturelle " dans l'élaboration des scénarios et des débats entre les élus du fait que la cohérence et l'équilibre entre les territoires était une préoccupation majeure, largement partagée. Par ailleurs, le diagnostic a souligné l'importante diversité des contextes et des dynamiques de développement des communes de ce territoire composite. Le choix d'une distribution d'hectares à la commune a été écarté au profit d'un système de régulation supracommunale à l'image du suivi de la consommation foncière adopté par le SCoT.

Cette approche, moins directive, ne peut se faire sans un suivi régulier de la consommation foncière efficace à l'échelle des territoires. Le SCoT a opté pour la méthode d'analyse de consommation foncière qui s'appuie sur les sources fournies par les fichiers fiscaux MAJIC II et les fichiers cadastraux à savoir l'outil VIFIFONCIER de la SAFER. Elle permet de mesurer pour l'année N le foncier consommé par rapport à l'année précédente (N-1), en distinguant le foncier utilisé en fonction des vocations de l'occupation et de l'utilisation des sols : habitat, économique ou mixte.

Il s'agit par ailleurs d'un suivi de la consommation foncière effective, issue des déclarations fiscales et non d'un suivi d'un foncier potentiel, tel qu'inscrit dans les documents locaux d'urbanisme.

Le premier principe qui a guidé ce choix de méthode s'est porté sur la réduction progressive du rythme de la consommation foncière. D'une part en dotant le SCoT d'objectifs moindres par rapport à la consommation constatée sur les périodes antérieures à son approbation, mais également en réduisant ce rythme sur 3 périodes (6, 12 et 20 ans) par le foncier à vocation résidentielle et à vocation économique. Ce principe de réduction correspond pour partie aux objectifs chiffrés de consommation foncière exigés par la loi. Mais les orientations de densité, de mixité des formes de logements (collectifs, habitats intermédiaires...) selon les échelons de l'armature territoriale contribuent tout autant à développer en priorité les polarités pour lutter contre l'étalement urbain,

au sens du code de l'urbanisme. L'ensemble de ces dispositions font écho aux objectifs du PADD, en tant que système global. Ces mesures ne sont donc pas à considérer isolément. Le SCoT se donne les moyens et fixe les conditions pour atteindre ses objectifs de consommation foncière et atteindre l'équilibre exigé par le code l'urbanisme consistant à trouver le meilleur compromis entre une réponse aux besoins des populations actuelles et futures, et les besoins de préservation de l'environnement (entre autre fonciers). Pour autant, si le SCoT fixe les objectifs des politiques publiques, il n'est pas assujéti à une obligation de résultat des dites politiques.

Justification des enveloppes foncières à vocation résidentielle

L'estimation des besoins fonciers en extension pour l'habitat part de l'objectif minimal de production de 1200 logements par an, que le SCoT s'est assigné.

Cet objectif de production est un levier permettant de renforcer l'équilibre et la cohérence du territoire. Le diagnostic ayant souligné que le développement des logements s'étant opéré de manière différente entre les secteurs géographiques et montre un certain déséquilibre dans la production de logements neufs.

La seule vertu de l'exercice est de rappeler que la tendance à l'œuvre est au déséquilibre, d'où la nécessité de doter le territoire d'un projet volontaire en matière de cohérence et de solidarité entre les secteurs qui le constituent.

Cet objectif est associé à un rééquilibrage du développement urbain du territoire en fonction de l'armature territoriale. Mais avec un nombre de ménages en augmentation et donc corrélativement une nécessaire production de logements pour affronter la décohabitation avec une hypothèse de 2,05 personne par ménage (selon les projections Omphale de l'INSEE). Ainsi, sans croissance démographique la production de logements doit permettre de répondre aux besoins de décohabitation estimés à de 350-400 logements supplémentaires par an.

La répartition de ces logements neufs doit se faire selon les priorités assignées aux échelons de l'armature territoriale en fonction des secteurs géographiques.

Il s'agit des objectifs de production et de densification pour chaque commune au sein des divers niveaux de l'armature urbaine

Structure de l'armature urbaine	Part prise dans la production nouvelle (enveloppe urbanisée existante) * (dans un rapport de compatibilité)	Part de logements aidés** (dans un rapport de compatibilité)	Objectif de densité (dans un rapport de compatibilité)
Pôle urbain	45%	30%	40-80 log/ha
Pôles secondaires	25%	25%	25-30 log/ha
Bourgs structurants	15%	15%	20-25 log/ha
Bourgs d'appui	10%	10%	16-20 log/ha
Communes urbaines	7%	5%	16-20 log/ha
Communes rurales	5%	En fonction des besoins	12-16 log/ha

*** s'entend comme la partie actuellement urbanisée dont l'appréciation relève du code de l'urbanisme pour les communes non dotées de document d'urbanisme et en fonction des circonstances locales pour les communes dotées d'un document d'urbanisme conformément à la jurisprudence en la matière. Sont ainsi retenus des indices liés notamment à la configuration des parcelles, le nombre des constructions présentes et l'état des équipements ...**

**** comprend le logement social (public et privé) et l'accès sociale à la propriété**

Avec le développement résidentiel dans les villages, cette répartition constatée sur la période précédente ne répond pas complètement au scénario retenu et exprimé à travers les objectifs du PADD dont le propos est de recentrer le développement sur les polarités. Il convient de rééquilibrer cette répartition, en recentrant progressivement l'urbanisation sur les polarités du territoire en tenant compte de la morphologie des communes. Par recentrage, le SCoT préconise que les polarités (pôles urbain et relais) canalisent une part importante du développement. L'objectif chiffré de ce « recentrage » n'a pas été retenu comme orientation dans le DOO en raison de sa nature abstraite et la difficulté à se voir traduire dans les outils d'urbanisme et d'aménagement des collectivités. Mais il permet d'estimer une répartition souhaitée, en adéquation avec la hiérarchie de l'armature avec des pourcentages en termes de production de logement, de typologie de produits et de densité et ceci dans un rapport de compatibilité pour la production de logements neufs.

Cette ventilation théorique ne permet pas d'estimer précisément la répartition des 1200 nouveaux logements par échelon de l'armature territoriale.

En effet, l'analyse de la consommation foncière à travers les fichiers fiscaux a montré que les logements en extension représentaient une part non négligeable des logements neufs créés sur le territoire. Les logements restant se répartissant entre les mutations et la densification de zones urbanisées. Et c'est précisément sur cette part de logements que le SCoT peut réduire les enveloppes de foncier en extension pour favoriser un nombre croissant de logements neufs réalisés en renouvellement et intensification urbains.

L'analyse des modes de consommation foncière montre que le renouvellement urbain a été important durant les précédentes périodes : une part importante des logements neufs ont été réalisés par densification au sein de l'enveloppe urbaine ou par mutation de bâti existant sur les territoires les plus denses et agglomérés. Certaines collectivités, comme la ville de Reims par exemple, ont recyclé une majeure partie des friches et des dents creuses pouvant être mobilisables. Comme le souligne l'analyse de la consommation foncière (voir le diagnostic), rien ne permet d'estimer si le stock de friches ou de bâtiments à rénover peut maintenir l'ampleur des logements créés par mutation dans les décennies à venir.

Le scénario retenu dans le projet de territoire estime que les polarités devraient réaliser une part des logements neufs dans l'enveloppe urbaine. Le prolongement de cette tendance constatée sur la précédente période représente un réel effort dans les communes qui ont valorisé les espaces non bâtis au sein de leur tissu et voient leurs capacités d'extension modérées. A l'autre bout du spectre cette injonction représente un effort important de valorisation du potentiel de renouvellement urbain pour les communes qui se sont urbanisées par extension.

Concernant les pôles urbains, le projet de territoire estime qu'au moins la moitié des logements neufs devraient se réaliser dans l'enveloppe urbaine (55%). Soit une volonté forte de maintenir l'enveloppe urbaine mais avec 45% d'extension, cela pourrait apparaître comme un paradoxe par rapport aux enjeux de limitation de la consommation foncière dans le SCoT. Plusieurs facteurs ont été pris en compte pour viser un objectif le plus réaliste possible :

- les pôles urbains ou les pôles relais sont, en proportion, les communes qui ont le moins construit en extension de logements en comparaison des autres niveaux de l'armature territoriale. D'où l'injonction forte de privilégier son développement dans le SCoT (et pas uniquement sur le plan résidentiel), sortie de responsabilités tant en matière d'accroissement du parc de logements et que sa diversification sous forme de logements aidés ou de logements locatifs, etc.
- ce sont les communes qui ont produit les plus fortes densités en renouvellement urbain, du fait des capacités limitées en termes de foncier non bâtis ou recyclable au sein de leur tissu urbain.
- ce sont les collectivités les mieux pourvues en emplois, services, transports collectifs et équipements. D'où leur responsabilité à produire les plus fortes densités afin qu'un maximum d'usagers potentiels puissent bénéficier de l'ensemble des fonctions urbaines.

Reporter à l'échelle des secteurs, la répartition représenterait des enveloppes foncières maximale de l'ordre :

Répartition des enveloppes foncières par période et par typologie (en hectare)			
Habitat	2016-2022	2022-2028	2028-2036
Nord	27,3	27,30	36,4
Ouest	27	27	36
Est	7,8	7,8	10,4
Sud	13,5	13,5	18
Centre	134,4	134,4	179,2
SCoT – habitat 700 ha	210	210	280

Sachant que ces objectifs reposent sur des estimations, les élus ont opté pour fixer un ordre de grandeur plutôt qu'un seuil aussi arbitraire qu'abstrait. L'enveloppe foncière maximale inscrite au Document d'Orientation et d'Objectifs correspond au foncier qui sera consommé par urbanisation et non le foncier inscriptible dans les documents locaux d'urbanisme. Les enveloppes foncières maximales sont fixées à l'échelle des 5 secteurs géographiques. Ainsi, il est possible ponctuellement qu'une commune n'ait pas d'autres choix que se développer par extension et que d'autres se développent davantage par renouvellement urbain. La limitation des logements neufs en extension ne doit donc pas se traduire dans les documents locaux d'urbanisme comme un « droit de tirage » de foncier à urbaniser mais doit s'appréhender en termes d'équilibre et de solidarité territoriale, à l'échelle intercommunale.

Le SCoT a identifié une enveloppe foncière destinée à la réalisation d'équipements structurants mais avec toute les précautions nécessaires pour la dimensionner, qui se traduirait par des hectares à consommer sur une période donnée. En effet, soit ces équipements sont déjà inscrits dans les programmes d'équipements des collectivités (et le SCoT se limiterait à prendre acte et additionner

leurs superficies), soit ces équipements structurants sont inconnus, et le SCoT n'est pas en capacité de les estimer sur le plan foncier. Pour autant, le SCoT n'a pas exclu les équipements de sa réflexion sur l'économie foncière puisque les orientations du DOO visent à les implanter dans un souci d'optimisation de leurs surfaces (comme par exemple les orientations visant à mutualiser les parkings plutôt qu'avoir des parkings dédiés, ou leur proximité aux gares pour limiter les stationnements, ou encore les orientations relatives aux contournements urbains, etc.).

Les équipements de proximité ou de desserte de faible ampleur sont inclus dans les surfaces dédiées aux extensions résidentielles et sont observés au sein de ce type de consommation. Le SCoT n'est pas en capacité de fixer un chiffre ou un ratio étant donné la variété des besoins que couvrent les équipements locaux et la multiplicité des solutions d'aménagement pour y répondre. L'implantation de ces équipements futurs doit cependant répondre à l'impératif d'économie foncière.

Justification des enveloppes foncières à vocation économique

Le projet politique est fortement axé sur le constat que le développement économique doit tirer la croissance du territoire et maintenir son attractivité, à laquelle contribuent son bon niveau d'équipement et la qualité du cadre de vie.

Le diagnostic a souligné combien la consommation foncière à vocation économique occupait une part importante de la consommation foncière globale sur le territoire et que son rythme a été soutenu certaines années (qui s'explique par l'aménagement de ZAC de longue dates par exemple à Bezannes, Thillois ...).

Cette offre foncière a été un des leviers de l'attractivité du territoire. Il n'en demeure pas moins que le développement économique de type commercial métropolitain arrive aujourd'hui au bout de ses capacités foncières. Les différents scénarios étudiés ont montré que le territoire n'était plus en capacité d'ouvrir de nouveaux sites d'activités commerciales de rayonnement métropolitain, comme par le passé. Le SCoT a donc prit le parti d'optimiser les réserves foncières inscrites dans les documents locaux d'urbanisme et mettre en œuvre, en parallèle, des orientations visant à rompre avec les pratiques d'urbanisation des décennies précédentes, plutôt que prospecter de nouveaux sites à urbaniser. Ainsi, les extensions à partir de l'existant sont possibles pour les activités commerciales de rayonnement métropolitain. Le cumul des réserves foncières inscrites aux documents d'urbanisme ou potentiellement inscriptibles et libre de toute contrainte semblaient excessives.

Ces capacités relèvent d'un recensement effectué à partir de la Base de Données POS/PLU, affiné par un travail d'inventaire des potentiels d'urbanisation par photo-interprétation aérienne et à partir de VIGIFONCIER.

Répartition des enveloppes foncières par période et par typologie (en hectare)

Activités	2016-2022	2022-2028	2028-2036
Nord	69,6	69,6	92,8
Ouest	19,8	19,8	26,4
Est	1,6	1,6	2
Sud	7,2	7,2	9,6
Centre	165,84	165,84	221,12
SCoT – activités 880 ha	264,04	264,04	351,92

Si le SCoT polarise le développement des zones d'activités sur les échelons supérieurs de l'armature territoriale, il n'interdit pas la création ou le développement de zones d'activités très limitées, nécessaires aux besoins des entrepreneurs locaux (délocalisation d'une activité nuisante, besoins de locaux plus grands pour un artisan ou de locaux de stockage pour une PME, etc). D'où l'inscription dans le DOO de la possibilité pour chaque commune de développer des potentiels mais en fonction des besoins et modérés en fonction de pourcentage de l'enveloppe urbaine cumulée avec le logement. Le principe de cette orientation n'est en aucun cas de chercher à doubler la capacité foncière du SCoT en inscrivant un potentiel venant s'ajouter aux ha réservés aux zones d'activités à rayonnement. Pas plus que cette possibilité ne constitue un droit « de tirage » à inscrire dans les documents locaux d'urbanisme.

Cette disposition a été conçue en ayant comme objectif de permettre aux collectivités d'apporter une réponse ciblée aux besoins particuliers d'un artisan ou d'une entreprise locale afin de lui permettre de se développer et éviter qu'elle soit contrainte de cesser son activité ou se délocaliser. L'enjeu est de maintenir et développer l'emploi local. Et si ce projet s'accompagne de quelques ares supplémentaires, dans une logique de rationalisation des investissements publics (coût des réseaux par exemple), ce n'est ni pour ouvrir la voie à une consommation foncière outrancière, ni de nature à remettre en cause le modèle de développement hiérarchisé voulu par les élus à travers leur PADD.

Par ailleurs, et pour éviter toute surconsommation foncière, les superficies utilisées par les zones d'activités locales seront à déduire de l'enveloppe urbaine globale.

Il faut également garder à l'esprit que le DOO fait référence aux surfaces consommées, réellement urbanisées (et suivies, notamment, par les fichiers fiscaux). Et non des surfaces inscrites dans les plans de zonages des documents locaux d'urbanisme.

Il est important de garder à l'esprit que les activités économiques comprennent également les activités touristiques qui peuvent nécessiter la consommation d'espaces et dont les conditions d'implantation doivent intégrer la nécessaire accessibilité au développement de ce type d'activités. Il s'agit non seulement de conforter mais aussi de développer le rayonnement des sites touristiques et

diversifier la gamme de sites de sports de plein air et des loisirs ou d'établissements d'hébergement et de restauration, dans des proportions modérées.

La maîtrise temporelle de l'urbanisation

Outre la réduction du foncier consommé, l'enjeu de SCoT est donc d'encadrer le rythme de cette consommation, tout en prenant compte des besoins du territoire en foncier mobilisable rapidement. Mais aussi de donner le temps aux documents locaux d'urbanisme de s'adapter et rompre avec des pratiques anciennes basées sur les extensions.

Le scénario retenu propose d'encadrer cette consommation en limitant l'ouverture à l'urbanisation selon 3 périodes à 33,6 % de cette enveloppe pour une première tranche de 6 ans, correspondant à la période de bilan des SCoT, exigée par la loi. Soit 574 ha environ. Puis une seconde période de 6 ans ouvrant 33,2% de cette enveloppe (environ 567 ha) et enfin 33,2 % jusqu'à horizon du SCoT (soit environ 563 ha pour une période suivante de 8 ans).

Ce système a été conçu pour que si les surfaces ne sont pas utilisées dans la période, les potentialités foncières de la période suivante ne sont pas augmentées du « *reste à consommer* » de la période précédente, même si ponctuellement des adaptations sont possibles afin de parer au décalage entre la réalisation des projets et le constat effectif de leur consommation foncière. Si tel est le cas, des justifications en fonction des besoins locaux et spécifiques des espaces locaux devront être apportées pour pouvoir ouvrir la tranche suivante. En effet le fichier fiscal MAJIC ne pointe la consommation du sol qu'une fois le bâtiment réalisé et relié au système de taxation, peu importe si la zone a été aménagée bien des années avant.

Répartition des enveloppes foncières par période (en hectare)			
Secteurs du SCoT	2016-2022	2022-2028	2028-2036
Nord	115,2	115,2	153,6
Ouest	53,7	53,7	71,6
Est	9,4	9,4	12,4
Sud	21	21	27,6
Centre	312,3	312,3	416
SCOT : <i>env. 1704 ha sur 20 ans</i>	511,54	511,54	681,2

Guider et accompagner le parcours résidentiel pour répondre aux besoins locaux

Les orientations de ce chapitre découlent des obligations légales faites aux SCoT qui « déterminent les conditions permettant d'assurer [...] la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat [...] ». Le SCoT a donc une obligation de résultats voire de moyens, traduit par la

détermination des conditions permettant d'atteindre les objectifs qu'il se fixe et d'autre part que la réponse qu'il apporte et qui couvre l'ensemble des modes d'habitat afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

Diversifier l'offre de logements pour fluidifier les parcours résidentiels est une obligation qui est faite aux collectivités par le législateur de répondre à l'ensemble des besoins en logements, besoins qu'ils doivent identifier avec les moyens qui leurs sont propres.

Les orientations du DOO font réponse aux enjeux du diagnostic qui a souligné que le parc de logements était déséquilibré, fortement spécialisé, entre des villages proposant essentiellement de grands logements en accession, sous forme de maisons individuelles et peu de logements locatifs et de logements aidés ; ces derniers se concentrant dans les pôles urbains et de relais et principalement sur la Ville de Reims. D'où la nécessité de diversifier le parc de logements et le rééquilibrer entre ville et campagne, mais aussi et surtout entre les échelons de l'armature territoriale.

Les objectifs en matière d'habitat du PADD sont déclinés par le DOO à chaque niveau de l'armature urbaine. Si l'effort est particulièrement affirmé pour les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, le développement des autres formes de réponses aux besoins en logements des populations actuelles et futures ne se résume pas à ces seuls niveaux.

Le DOO étend donc la volonté de diversifier les réponses entre les différents modes d'habiter à tous les niveaux de l'armature urbaine, sur la base de l'analyse de leurs besoins.

Les centralités intermédiaires produisent insuffisamment de logements locatifs et aidés. Elles doivent donc faire un effort particulier en faveur de ces réponses spécifiques. C'est cohérent avec la volonté des élus du SCoT d'apporter à travers leur SCoT et son DOO une réponse au plus près géographiquement des besoins identifiés.

Les orientations du DOO visent à accroître l'offre locative privée par le biais de conventionnements avec l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH). La réalité est que le SCoT, comme les autres politiques publiques, a peu d'emprise sur la réalisation effective d'un parc de logements appartenant au secteur privé, dans un contexte où les lois de fiscalisation se recentrent davantage sur les métropoles et les grandes agglomérations. La part de logements locatifs privés à atteindre dans les logements neufs tient donc du cap et de l'objectif, et ne saurait être interprété comme un facteur limitatif aux opérations de logements.

A travers ses orientations, le SCoT met en œuvre l'objectif de mixité sociale qui vise une production annuelle de logements aidés. Au sens du SCoT la notion de logements aidés regroupe l'ensemble des logements, et pas seulement les logements sociaux, faisant l'objet d'aides ou dispositifs pour être financièrement abordables aux ménages à revenus modestes. Ils regroupent les logements locatifs comme les logements en accession à la propriété.

À court terme, le niveau de réponse attendu doit permettre l'exécution de la Convention de délégation des aides à la pierre qui définit avec précision la répartition des besoins en logements à couvrir, la taille et la nature de ces logements, ainsi que le dispositif d'aide dont ils dépendent.

Le diagnostic a souligné les difficultés que les jeunes ménages, et à l'autre bout du spectre les personnes âgées, peuvent avoir à se loger du fait du manque de logements de petites tailles, adaptés

à leurs besoins. Il a montré par ailleurs que le volume de production de logements aidés était inégalement réparti. Le DOO a donc fait le choix d'exiger qu'une partie minimale des logements neufs soient réalisés sous forme de logements aidés, et d'autre part que chaque échelon de l'armature en produise à hauteur de ses besoins et responsabilités afin d'éviter que la production ne se concentre seulement sur les pôles urbains. C'est en partie de ces leviers que le territoire pourra répondre aux besoins des catégories de populations et tout spécialement les jeunes ménages qui sont un des moteurs de la croissance du territoire et qui contribuent dans la durée au fonctionnement de nombreux équipements et à l'animation de la vie locale et associative.

Il convient par ailleurs de relativiser sur l'importance de la construction de logements aidés qui n'est qu'une part de la production de logements ; les logements neufs n'étant eux-mêmes qu'une part modeste du parc global de logements. Compte tenu de la faible part de logements aidés dans certaines communes, on peut espérer de ce levier un rééquilibrage progressif de la répartition de l'offre même si quantitativement les masses en jeu sont peu importantes.

La part minimale de logements aidés n'est pas exigée pour les opérations portant sur quelques logements, donc en dessous de ce seuil, mais ne serait être une invitation à dégager les collectivités de leurs obligations. Par ailleurs, les documents d'urbanisme peuvent adapter localement en fonction des besoins et dans leur recherche de rapport de compatibilité avec le SCoT : ces objectifs sont à apprécier à l'échelle du secteur d'extension ou du périmètre de renouvellement urbain considéré.

Les proportions prescrites ne sont jamais qu'une compatibilité qui n'interdit pas aux opérateurs d'amplifier cette offre, pas plus que ces valeurs ne se substituent aux obligations légales issues du code de la construction et de l'habitation si certaines villes franchissaient ces seuils dans l'avenir.

Les 5% retenus dans les communes rurbaines illustrent le fait que les besoins en logements aidés sont réels mais que les capacités d'extension de cet échelon sont limitées, et donc le volume exigé à produire limité aussi. Cet objectif de production minimale s'appréciera au terme du SCoT (2036). Il en est de même pour les communes rurales où la production de logements aidés se fera en fonction des besoins locaux.

De plus, la mise en œuvre de la réhabilitation d'anciens logements, croisée avec les objectifs de diversification des formes urbaines promues par le SCoT, devrait contribuer à réduire la consommation foncière puisque les logements locatifs sont le plus souvent des logements groupés ou collectifs, moins consommateurs d'espace que les logements individuels.

Le portage foncier est un levier stratégique pour la production de logements aidés. La maîtrise de terrains à bas coût, ressource première pour la construction, est un moyen efficace pour attirer les bailleurs et les investisseurs immobilier tout tenant compte du plafonnement des coûts inhérents aux logements aidés. Le DOO souligne à ce niveau la nécessité que les collectivités se dotent d'une politique foncière et d'outils permettant de contrôler le prix de sortie des terrains alloués aux logements aidés.

Concernant les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, la stratégie retenue par le SCoT est de permettre leur maintien le plus longtemps possible dans leur domicile.

En privilégiant une organisation urbaine plus compacte, où l'accès direct aux services, commerces et équipements mais également en favorisant le transport collectifs, les orientations du DOO

contribuent à préserver le plus longtemps possible la mobilité des séniors et repousser leur perte d'autonomie. Le traitement des espaces publics participe à l'amélioration des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite. En complément des dispositions relatives à l'organisation urbaine, le DOO cible les actions que les collectivités peuvent mettre en œuvre pour adapter les logements existants. Il se fixe également un objectif de politique publique de réhabilitation dans le parc privé, en lien étroit avec des financements en relativisant le fait que le SCoT n'a pas de prise sur le parc privé ni sur la pérennité des dits financements.

Les hébergements, collectifs ou non, répondant à une perte d'autonomie doivent se réaliser dans la même logique générale de réponse diversifiée permettant à chacun d'avoir un parcours résidentiel et de pouvoir bénéficier de choix dans les recours aux transports. L'objectif général est donc de localiser ces hébergements au plus près des autres fonctions urbaines et de limiter les localisations plus excentrées ou en périphérie aux établissements de repos ou accueillant des personnes totalement dépendantes lorsque ces établissements ne trouvent pas à se localiser en position centrale.

Concernant l'accueil des gens du voyage, le DOO se fixe comme objectif de mettre en œuvre le schéma départemental arrêté par l'Etat et qui doit trouver une traduction dans les documents locaux d'urbanisme des communes ciblées par ce schéma.

Concernant les foyers d'accueil et les structures d'hébergement d'urgence, le DOO se fixe comme objectif de mettre en œuvre le Plan Départemental d'Action pour l'Hébergement et le Logement des Personnes Défavorisée (PDAHLPD) en les localisant prioritairement dans le pôle majeur voire urbain disposant des conditions urbaines les plus favorables en terme d'accès aux transports collectifs, équipements, emplois et services.

La réhabilitation du parc de logements existant et sa restructuration participent à la réponse aux besoins en logements, en complément de la production de logements neufs.

Le DOO préconise aux collectivités, à travers leurs politiques d'habitat et les outils et financement à leur disposition, de résorber les poches d'habitat insalubres que leurs documents locaux d'urbanisme ou d'autres documents sectoriels (comme les PLH) identifieraient à leur échelle.

Même si le SCoT encourage par ses orientations la production de logements plus sobres en énergie, le DOO n'a pas retenu la fixation de critère de performances énergétiques renforcées comme condition à l'ouverture à l'urbanisation de secteur d'extension jugeant que les normes issues de la réglementation en vigueur encadreraient déjà les nouvelles constructions. C'est la raison pour laquelle il privilégie de traiter en priorité les logements anciens les plus énergivores, sur lesquels les gains d'une intervention seront les plus significatifs en rapport des coûts engagés et au regard des budgets disponibles.

Dès son origine, le SCoT s'est attaché à promouvoir l'idée d'une consommation vertueuse du foncier, à travers un dispositif simple, efficace et compréhensible de densité de logements à l'hectare dans les secteurs d'extension.

La mesure de cette densité s'effectue sur les grands secteurs de renouvellement urbain ou d'extension. La notion de secteur d'extension comporte ce qui sera inscrit en zone d'urbanisation future (ou en secteur constructible nouveau dans les cartes communales), mais aussi les espaces

attenants aux parties déjà urbanisées et classées en zone urbaine qui ne seraient pas physiquement urbanisées.

Prenons l'exemple d'une densité de 25-30 logements par hectare, correspondant à ce qui est demandé aux pôles secondaires identifiées par le SCoT. Une opération d'aménagement «diversifiée» comportera sans aucun doute encore des habitations individuelles, cette demande figurant à toutes les échelles urbaines au sein des ménages.

Pour une densité de 30 logements par hectare, qu'une opération d'aménagement bien pensée peut parfaitement comporter des secteurs d'habitat pavillonnaire (individuel et/ ou accolé) dès lors qu'elle comporte aussi un ou deux projets de «petit collectif». Ce ou ces petits collectifs ne seront d'ailleurs pas nécessairement plus hauts, voire plus volumineux que certains «gros» pavillons, dès lors que le SCoT évoque bien des «logements» par hectare, sans préjuger de la taille ou de la nature de ces logements.

Or, le diagnostic concernant l'habitat montre la prédominance très nette des grands logements, en particulier dans les territoires les moins urbaines, alors même que la taille moyenne des ménages est nettement plus faible et va continuer à diminuer. On assiste donc progressivement à une forme de sous-occupation des logements qui ne correspond pas nécessairement à une volonté des ménages et qui dans certains cas peut être subie, faute de trouver localement une offre mieux adaptée au besoin.

Il est toutefois clair que si l'on raisonne uniquement en termes «pavillonnaire» (même accolé), 30 logements par hectare pourraient difficilement être atteints ; mais, a contrario, cela ne signifie absolument pas «l'impossibilité d'aménager des maisons individuelles». Il ne faut pas négliger le fait que l'indicateur de densité de 30 logements/hectare ne tend pas seulement à limiter l'expansion urbaine et l'étalement urbain : il doit aussi contribuer à la diversification indispensable du parc de logements : envisager 30 logements/hectare dans les communes des pôles secondaires prises comme exemple est aussi un outil puissant d'incitation des collectivités publiques compétentes à faire réaliser, y compris dans leurs secteurs d'extension, dans leurs secteurs d'extension, des logements de taille plus modeste (du studio au T3) permettant de répondre à de réels besoins de logements qui ne sont que très mal pris en compte actuellement.

Le raisonnement tenu pour l'indicateur de 30 logements/hectare pour les pôles secondaires et les explications données sont largement transposables aux autres niveaux de l'armature territoriale et à leur indicateur de densité respectif, toutes proportions gardées. Des outils de transcription plus ou moins directe de ces indicateurs de densité existent aujourd'hui dans la panoplie des dispositifs du Code de l'urbanisme, mais la généralisation de leur usage ne fait pas partie des objectifs du DOO.

Les proportions retenues sont des ordres de grandeur que les documents locaux d'urbanisme peuvent adapter à la marge en lien avec leur recherche de compatibilité, au regard en particulier de leurs besoins identifiés et des capacités de densification et de mobilisation des parties déjà urbanisées de leur territoire. Elles s'apprécient à l'échelle du secteur d'extension considéré, mais en cas d'opérations multiples par tranche, le document d'urbanisme doit pouvoir s'assurer que la disposition ne sera pas contournée. L'idée doit rester celle de la mixité urbaine, ce qui suppose un minimum de mélange des typologies de logements au sein des opérations.

La méthode s'appuie sur le scénario de l'INSEE, sur le choix politique raisonné et raisonnable d'un scénario migratoire assis sur les perspectives tendanciennes et sur des évolutions très probables d'évolution de la taille des ménages.

Les scénarii basés sur des migrations fortes ou sur une politique très volontariste de création de logements ont été jugés politiquement et techniquement peu réalistes et écartés.

Sur la base des hypothèses et de la méthode exposée, les chiffres de production annuelle moyenne de logements permettant de répondre aux besoins de la population actuelle et à ses évolutions démographiques futures ont été quantifiés à hauteur de 1200 logements. Le chiffre précédent était de 1500 logements/an dans le SCoT de 2007, ce qui démontre le réajustement en fonction des besoins.

Si l'on devait synthétiser le raisonnement mené lors de l'élaboration du SCoT pour arriver à ces objectifs, il pourrait se décomposer de la façon suivante :

- La population du bassin de vie rémois connaît une légère croissance
- Le nombre de ménages connaît une croissance continue, plus élevée que celle de la population, du fait de la diminution de la taille des ménages, des divorces, du vieillissement, ... et les besoins en logements sont bien entendu directement fonction du nombre de ménages
- Les perspectives économiques sont plutôt bonnes et le projet du SCoT est bien de faire du développement économique un élément phare de sa stratégie territoriale pour en faire un territoire attractif

Ce sont ces éléments qui ont été à la base des perspectives tracées par le Projet d'aménagement et de développement durables et qui permettent, en les associant aux scénarii de croissance démographique, d'arriver aux objectifs de production de logements posés par le DOO.

Parmi les interrogations qui ont émergé à l'occasion des réflexions autour du SCoT et du DOO figurait le décalage entre les objectifs du SCoT et le volume de réalisations de logements par le marché privé ou public.

Depuis 2007 et la définition des objectifs du SCoT, la production en logement a chuté. Dès lors, la question s'est posée d'adapter les objectifs de production à la réalité constatée. Ce choix a été écarté. D'abord, la baisse résulte d'une crise économique et immobilière qui n'a pas sa source dans le bassin rémois, et les mêmes causes exogènes qui ont entraîné cette chute pourraient connaître à nouveau un revirement dans un futur plus ou moins lointain.

Mais surtout, la réponse principale à cette question tient dans l'objectif poursuivi lui-même : il s'agit d'un objectif permettant de répondre aux besoins de la population actuelle et future et non d'un objectif correspondant à la contribution actuelle du marché.

Et si le marché au sens large ne répond pas pour le moment aux besoins de la population, ces besoins n'en demeurent pas moins réels et l'obligation faite au SCoT par le Code de l'urbanisme de se donner les moyens permettant la réalisation de ces objectifs demeure également

Si on fait un comparatif, la situation locale ne diffère d'ailleurs pas de la situation nationale : les objectifs nationaux de production de logements affichée par la Ministère ne sont pas plus atteints que ceux fixés par le SCoT, mais la réponse aux besoins demeure tout autant nécessaire et ces objectifs ne sont pas réduits à la production nationale pour autant.

Avec ces mesures vis-à-vis du développement de stratégies foncières et du renforcement de l'armature territoriale, du développement économique..., le SCoT a posé les conditions permettant d'atteindre ces objectifs, pour peu que les paramètres exogènes reviennent vers la croissance.

En outre, compte tenu des garde-fous posés sur l'utilisation du foncier, via notamment les objectifs de densités à réaliser et ce, tant dans le tissu urbain que dans les extensions, il n'existe pas de risques de dérapage de la consommation du foncier en lien avec des objectifs de production non atteints.

Le DOO rappelle que parmi les critères de localisation à privilégier, figurent la présence des équipements collectifs, des transports en commun, des services à la population ainsi que celle de structuration du bassin de vie et en fonction de l'armature territoriale.

C'est une façon synthétique de rappeler les enjeux que doivent intégrer les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement et les opérations d'aménagement, dans l'esprit des grandes priorités du SCoT : renforcer l'armature territoriale, limiter le recours à l'automobile et faciliter par la proximité les déplacements piétons et cyclistes.

OBJECTIF 2. Réseau économique et commercial : facteur de dynamisation et d'attractivité territoriales

Assurer un développement économique équilibré et diversifié

Le DOO s'applique à définir la vision d'un développement économique (et pour l'essentiel du développement d'un foncier à vocation économique), coordonné et hiérarchisé. C'est la condition d'une lisibilité du projet territorial par l'ensemble des acteurs, institutionnels comme économiques.

Sans possibilité réelle de l'imposer en l'absence d'habilitation législative, le DOO formule néanmoins le vœu d'une coordination politique des zones de développement économique. Présente à l'échelon supracommunal, elle gagnerait à être mise en place à une échelle plus vaste, que ce soit celle du SCoT, voire des territoires limitrophes (Rethel ...). Les concurrences inutiles et coûteuses entre les territoires, le nomadisme des entreprises à la recherche d'avantages fiscaux (même s'il n'est pas extrêmement développé) s'en trouveraient notablement diminués.

Le développement économique se coordonne avec l'armature territoriale. Le DOO rappelle ici brièvement le rôle de chacun des niveaux de l'armature dans ce domaine et les limites qu'il pose aux superficies potentiellement développables à chacun des niveaux. Ce sont, sous l'angle de la maîtrise du développement économique, très exactement les mêmes dispositions que dans la première partie du DOO à propos de l'armature territoriale.

On retrouve pour les pôles urbains ce souci de les voir se doter d'une politique foncière en adéquation avec leur projet politique et leur devoirs vis-à-vis du SCoT, tandis que les pôles relais et les communes-villages doivent veiller à l'équilibre de leur développement entre résidentiel et économie.

Et en dernier lieu, le DOO rappelle qu'il s'affranchit des limites communales mais s'appuie sur la notion d'espace bâti aggloméré. Sur cette base, une commune peut être le réceptacle d'un développement économique dès lors que ce développement est dans la continuité urbaine d'une polarité voisine.

Le diagnostic a montré combien la place de l'agri-viticulture, de l'agroindustrie et de l'économie présentielle était importante. Le PADD fait du maintien et du développement de des secteurs d'activités un volet de son projet économique, à côté de la nécessaire diversification de l'activité.

Le DOO, en toute logique, s'empare donc lui aussi du sujet. Le champ du document d'urbanisme, c'est de préparer les conditions nécessaires à ces implantations économiques, de quelque nature qu'elles soient, d'ailleurs. S'agissant de l'industrie, ses implantations sont majoritairement en zone d'activités, et sur du foncier adapté par sa superficie à ses besoins. Il faut donc que les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement anticipent ces besoins et dote le bassin de vie rémois d'une offre foncière à même de répondre aux besoins de ce secteur d'activité.

Le maître mot est disponibilité. Le temps de l'économie n'est pas celui de l'aménagement du territoire. On sait que pour franchir le cap des études, de la maîtrise foncière, des compensations, et arriver à un foncier cessible viabilisé, il peut s'écouler de nombreuses années. Or pour capter les implantations économiques, il faut être bien plus réactif. Disposer d'une offre abondante et

diversifiée est donc une des composantes essentielles du projet du SCoT que le DOO ne fait que traduire en objectifs.

Cette approche et la réalisation de foncier d'économie adapté doivent être particulièrement portées aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. Cela signifie deux choses : d'une part que la présence de foncier dans des zones dédiées est essentielle, d'autre part que ces zones sont des points de concentration de l'emploi avec, en accompagnement, la nécessité d'une desserte adaptée et rapide aux grands réseaux de déplacements, en particulier routiers, mais aussi d'une desserte par les transports en commun. Et c'est bien à ces niveaux que cette desserte est la plus adaptée aux déplacements des actifs.

L'industrie et l'agro-industrie n'est pas le seul vecteur de développement retenu et le DOO pose ensuite toute une série d'objectifs pour les autres champs de l'activité économique. Développer le tertiaire, notamment dans les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, pour diversifier les sources d'emploi, et en particulier en direction du tertiaire supérieur. Et le DOO enjoint à nouveau les politiques publiques à se doter d'une stratégie et d'une action foncière pour favoriser ces implantations.

Cette stratégie ne doit d'ailleurs pas concerner uniquement les extensions urbaines, mais aussi les tissus existants, lieu privilégié de l'accueil du tertiaire diffus, moins dépendant de l'existence d'une offre en zone d'activité, composé de plus petites unités qui s'accommodent assez bien d'implantations dans l'existant, leur impact sur le voisinage étant particulièrement indolore, à la différence des grands sites industriels qui suscitent régulièrement des interrogations pour leur voisinage résidentiel.

Le dernier champ d'activité, celui qui compose majoritairement l'économie présentielle, c'est le domaine des services de proximité, y compris artisanaux, essentiellement en direction des particuliers et parfois aussi des entreprises. Le SCoT et son DOO les voient plus particulièrement insérés dans le tissu urbain. Le DOO en fait d'ailleurs une localisation prioritaire, et ce, à tous les niveaux de l'armature territoriale.

Commerces, artisans de proximité, etc., les politiques publiques doivent veiller à faciliter leur insertion dans le tissu urbain, en pensant leur implantation afin d'en tirer parti en termes d'animation urbaine et en adaptant les normes réglementaires afin de limiter les contraintes qu'elles font peser sur ces activités à ce qui est nécessaire pour la qualité de vie, la sécurité ou le paysage urbain.

Là encore, le stationnement est souvent la disposition limitante et l'adaptation de la norme de stationnement aux besoins réels et aux capacités parallèles du domaine public doit présider aux réflexions. L'inventaire des possibilités de stationnement dans les parcs publics, rendu obligatoire par la loi ALUR du 24 mars 2014 pour tout PLU dès sa prochaine révision, doit permettre d'éclairer aussi ces réflexions.

Les documents locaux d'urbanisme doivent s'interroger sur les possibilités offertes sur le domaine public et sur celles des autres politiques publiques autour du stationnement : zone bleue, voire stationnement payant, réalisation de poches de stationnement public à proximité des centres d'animation urbains, concession sur le domaine public... autant de voies possibles pour accompagner

malgré tout ces implantations, tout en gérant correctement les besoins de stationnement qui leur sont inhérents. A l'usage, seuls les cas les plus complexes ou nécessitant d'importantes surfaces de parking s'avèrent totalement impossibles à prendre en compte.

Si le développement dans les tissus existants de ces activités doit être priorisé, il ne faut toutefois pas y lire une interdiction parallèle de développement d'une offre foncière et/ou bâtie en périphérie ou en extension. En effet, et en particulier pour les implantations qui ne parviennent pas à trouver leur place dans les parties déjà urbanisées des communes, cette offre s'avère indispensable.

Renforcer qualitativement les zones d'activités économiques (ZAE)

Il est nécessaire de rappeler les grands principes d'équilibre contenus dans le DOO pour accompagner et renforcer le rayonnement économique du bassin de vie rémois. A savoir :

- un principe de proportionnalité consistant à hiérarchiser les créations et les extensions des zones d'activités et de commerces selon les échelons de l'armature territoriale, par en accroître l'accessibilité et la lisibilité auprès des institutions, des acteurs économiques et des porteurs de projets.
- un principe d'optimisation du foncier, en privilégiant la densification et la réutilisation des sites de commerces et d'activités existants plutôt qu'en privilégiant un développement par extension, le foncier mobilisable étant limité sur le territoire.

Les grandes emprises bâties, ainsi que leurs aires de stockage et de stationnement, imperméabilisent de grandes superficies qui sont autant de terres ne jouant plus leur rôle dans la rétention des eaux de ruissellement, collectées et expédiées dans les réseaux d'assainissement provoquant parfois leur saturation. Le DOO demande aux documents locaux d'urbanisme et aux projets qu'ils encadrent, de prendre des mesures pour limiter cette imperméabilisation.

Le premier enjeu est de ré-infiltrer les eaux de pluie in situ, au plus près du cycle naturel de l'eau en s'assurant qu'elles ne soient pas porteuses de pollution ; et en les traitants sur place par des systèmes de filtration ou de décantation si c'était le cas.

L'autre enjeu, complémentaire au premier, est de permettre la mise en œuvre de dispositifs retardant les écoulements tels que, par exemple, les toitures végétalisées, la plantation d'arbres dans les parkings ou encore le recours à des matières semi-perméable comme les stationnements en ever-green. Sans oublier le stockage sur site, qui permet de faire tampon lors d'un épisode orageux (bassin de rétention planté, noues, citernes enterrées etc.). Les sites d'activité jouent un rôle important dans la qualité de la ressource en eau par leur niveau de consommation et les rejets qu'ils induisent.

Le DOO rappelle aussi les principaux éléments dans le traitement du paysage emblématique (comme la préservation des lignes de crêtes, des fonds de vallées, etc.) et en particulier les entrées de villes, qui concernent la majorité des sites d'activités et des zones commerciales du territoire. Il est également nécessaire d'insister sur le traitement des parkings dont la végétalisation permet d'insérer plus aisément un site d'activité dans son contexte, en prolongeant des trames ou des motifs végétaux par exemple, ou encore en masquant les clôtures pour en atténuer la présence, etc. Les stationnements couvrent de grandes superficies dans les zones d'activité et l'enjeu de leur paysagement croise de multiples autres enjeux comme la rétention et l'évaporation des eaux de

ruissellement, la pénétration de la nature en ville et la circulation des espèces, ou encore le rafraîchissement de zones couvertes d'enrobés amplifiant la chaleur par réverbération avec pour conséquence d'engendrer une surconsommation d'énergie pour les véhicules et les bâtiments climatisés, etc.

Préciser les localisations préférentielles des commerces

Le DOO traduit la volonté de « développement équilibré du commerce » du SCoT en la déclinant à travers son armature commerciale pour conforter le rayonnement métropolitain de l'équipement commercial des pôles et sur ses franges tout en proportionnant l'offre commerciale au plus près des besoins de chaque commune. Ainsi, le commerce est une composante essentielle des fonctions urbaines d'une collectivité que le DOO entend développer à tous les échelons de son armature. En effet, le commerce est une fonction génératrice de déplacements et son déploiement équilibré sur le territoire participe activement à limiter les distances parcourues. D'où la première volonté du SCoT de développer en priorité le commerce de proximité et le maintenir dans les cœurs de villes et de communes.

Il convient cependant de relativiser car l'objectif du SCoT n'est de développer tout type de commerces partout sur le territoire, mais de localiser préférentiellement un équipement commercial selon son bassin de chalandise en l'appuyant sur l'armature urbaine au principe que plus le type de commerce rayonne, plus il doit se localiser dans les échelons supérieurs de l'armature et renforcer ainsi leur attractivité et leur rayonnement métropolitain et départemental.

La notion de centre-ville fait ici référence à la centralité et s'applique aussi bien au cœur des villages qu'au centre des villes proprement dites.

Les dispositions du DOO sur ce sujet confortent les autres orientations visant à densifier le tissu urbain plutôt que l'étendre, pour mettre en place les conditions favorables à une vie « dans la proximité » où le recours à la voiture ne soit plus imposé. D'où son rappel sur les enjeux de requalifier le tissu urbain, les espaces publics et localiser préférentiellement l'installation de commerces au voisinage des équipements et des services afin de créer des synergies propices à l'animation urbaine ; facteur entrant à son tour dans le recours aux modes actifs.

Le DOO encourage les implantations commerciales en centre-ville à tous les niveaux de l'armature urbaine et préconise aux documents locaux d'urbanisme de définir des périmètres destinés à accueillir des centralités commerciales au sein du tissu urbain et en position « centrale », permettant de desservir la population la plus nombreuse, dans un rayon de proximité. Lorsqu'une localisation centrale est impossible, les implantations commerciales doivent se faire en lien direct avec le centre-ville : c'est-à-dire être facile d'accès pour les transports collectifs, piétons et cycle, depuis le centre-ville (une distance réduite, des espaces publics confortables, la présence d'équipements publics ou de services sur l'itinéraire, etc). En effet, la délocalisation du commerce de proximité en périphérie est à la fois préjudiciable à l'attraction qu'exercent les centres-villes par dissociation de la fonction commerciale des autres fonctions de service. Et par ailleurs parce qu'il restreint à une minorité les populations susceptibles de s'y rendre facilement en transports collectifs ou à pied, donc contraint la majorité de la population à s'y rendre autrement, et en général en voiture. Ce qui génère des déplacements motorisés et des besoins en stationnement, l'un entraînant l'autre. La mise en œuvre de ces polarités doit privilégier :

- l'accessibilité, car une des premières clés de succès d'un commerce de proximité est la facilité avec laquelle les habitants peuvent s'y rendre, si possible à pied depuis leur domicile.
- la mixité des fonctions d'où l'orientation du DOO visant à ce que les documents locaux d'urbanisme permettent l'installation de commerces et services en pieds d'immeuble, lorsque la densité du tissu urbain le permet. Sont ciblés davantage les pôles urbains et les pôles relais, sans toutefois exclure les communes. Bien entendu, tous les rez-de-chaussée n'ont pas vocation à accueillir du commerce mais les politiques publiques d'urbanisme peuvent jouer sur plusieurs leviers pour faciliter l'émergence de pieds d'immeuble commerçants : des règles et une gestion du stationnement qui peut faciliter ou dissuader les implantations commerciales, la qualité de traitement des espaces publics et assortie d'éventuelles concessions pour des terrasses, des implantations du bâti au droit de l'espace public (et qui favorise par ailleurs l'optimisation du foncier par rapport à des marges de recul), etc.
- Enfin, partout sur le territoire, le DOO se fixe pour objectif de faciliter et développer le commerce itinérant et les marchés qui sont des événements qui participent à l'animation urbaine. Les politiques d'aménagement doivent veiller à prévoir la tenue du commerce itinérant sur des espaces publics adaptés, si possible au plus près des centres villes lorsque l'accessibilité et le tissu urbain le permet. Cet enjeu est d'autant plus prégnant dans les communes urbaines ou rurales qui n'ont pas, ou peu, de commerces.

Le SCoT donne la priorité au commerce de proximité en position centrale, en limitant fortement les implantations en périphérie. Les commerces majeurs ou spécialisés, ou les commerces majeurs, qui ne peuvent s'établir en centre-ville par leur dimensionnement ou les volumes de flux d'approvisionnement et de clientèle qu'ils engendrent, ne peuvent s'implanter qu'au sein de zones commerciales dédiées, que le SCoT qualifie d'espaces polarisés ou périphériques.

Ces espaces commerciaux correspondent aux zones commerciales en fonctionnement sur le territoire. Le diagnostic ayant souligné la qualité de l'appareil commercial du territoire, le SCoT a fait le choix de concentrer l'installation des commerces futurs de type métropolitain (*qui ne soient ni de proximité, ni intermédiaires*) sur ces zones commerciales plutôt que d'en créer de nouvelles. Ce qui n'exclue pas, comme le DOO le précise, que de nouvelles polarités stratégiques soient inscrites après révision du SCoT. Par ailleurs, le DOO n'écrit pas qu'il circonscrit les pôles commerciaux stratégiques à leur périmètre actuel : ces secteurs peuvent s'agrandir sous réserve des conditions respectant l'aménagement durable du territoire et donc la lutte contre l'étalement urbain.

Définir le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)

La définition de l'armature commerciale du SCoT consiste à traduire les vocations par un encadrement de seuils de surfaces de vente (et non de surfaces de plancher ou de surface commerciale utile), proche d'une norme au sens des documents locaux d'urbanisme. Cette seule disposition de seuils a été jugée insuffisante pour traduire la volonté d'équilibre du SCoT, d'où son croisement avec des vocations commerciales faisant plus directement référence à des types de commerces et donc des types de bassins de chalandise. La définition de ces types de vocation, au sens du SCoT, s'est voulue la plus générique possible au regard du polymorphisme du commerce et de ses évolutions rapides. Ceci afin de broser une armature « commerciale » positionnant le SCoT

comme un document stratégique le plus lisible possible selon les typologies de commerces et les seuils qui leur sont associés.

Le pôle de proximité et d'hyperproximité répond à la satisfaction des besoins courants, comme l'alimentation, se traduisant par une fréquence de l'ordre du quotidien. Il correspond au commerce traditionnel de centre-ville, de l'ordre d'une centaine de m² de surface de vente ou moins. Exemple : pharmacie, boulangerie, boutique de vêtements, tabac-presse, boucherie, épicerie et commerce de détail, etc.

Le pôle intermédiaire répond lui aussi à la satisfaction de besoins courants, avec des fréquences d'ordre hebdomadaire. Il se distingue du commerce de proximité, et un rayonnement correspondant à la commune pouvant s'étendre aux communes proches. Exemples : librairie-papeterie, superette, quincaillerie, magasin de décoration, commerce de produits surgelés, etc.

Le pôle majeur ou spécialisé correspond au commerce de grandes surfaces dont le bassin de chalandise est d'envergure supracommunale, à l'échelle d'un bassin de vie. Le supermarché en est l'illustration la plus parlante. La fréquentation est d'ordre hebdomadaire dans le cadre de commerces alimentaires, voire occasionnelle dans le cas de commerces spécialisés. Exemples : supermarché, magasin de chaussures et vêtements, petite surface de bricolage, boutique et réparation d'électroménager, carrossier avec hall de d'exposition, etc.

Le pôle majeur métropolitain correspond au commerce de très grandes surfaces généralistes et aux magasins spécialisés. Leur fréquentation est hebdomadaire à mensuelle, voire plus ponctuelle dans le cas de commerces spécialisés. Mais c'est avant tout l'étendue de son bassin de chalandise, de niveau métropolitain, départemental voire régional, qui le caractérise. Exemple : grande enseigne de sport, grande enseigne de bricolage et dépôt de matériaux, hypermarché, grande enseigne de produits culturels et de loisirs, concessionnaire automobile, etc.

Le DOO limite l'installation de commerce métropolitain aux pôles urbains et limitent l'ampleur des déplacements que ces commerces engendreraient si on les localisait de manière diffuse sur le territoire.

Concernant les espaces périphériques, le DOO permet l'installation de commerces « majeurs ou spécialisés » et de commerces « intermédiaires » dans la limite de seuil de surface de vente afin de ne pas dévitaliser le commerce de centre-ville par le déséquilibre qu'engendreraient des surfaces plus grandes. Ce seuil correspond par ailleurs à la vocation de ces espaces à rayonner sur un bassin de vie local et non à concurrencer les espaces polarisés. Compte tenu des niveaux de développement attendus, le DOO ne s'oppose pas à ce que les commerces majeurs existants évoluent; mais il proscriit la création de commerces métropolitain *ex-nihilo*, pour les motifs d'équilibre exposés ci-dessus.

Les communes ont vocation à accueillir du commerce de proximité que le DOO définit considérant que le bassin de chalandise peut difficilement être considéré comme « local » au-delà de ce seuil.

En complément des prescriptions évoquées ci-dessus, le DOO traduit certaines orientations sous l'angle de commerce mais aussi de l'organisation urbaine.

Le premier point rappelle le principe de continuité urbaine, visant à éviter que l'installation de commerces ne devienne un élément diffus de l'urbanisation et ne concoure à accroître les distances

à parcourir d'autant qu'il est lui-même une fonction urbaine fortement génératrice de déplacements. L'extension de zones dédiées au commerce ne peut se faire qu'en lien direct avec un tissu urbain existant, sachant par ailleurs que le DOO limite le commerce en fonction du niveau de l'armature commerciale.

Le second point : les commerces, quel que soit leur nature ou leur taille, soient desservis par des espaces publics ou des cheminements et non par une desserte exclusivement routière. Ceci, y compris, pour des commerces de biens qui nécessitent un acheminement par véhicule, mais dont la clientèle vient en général visiter une à plusieurs fois avant l'acte d'achat effectif. Concernant la question des stationnements, le DOO vise à limiter les emprises qui leurs sont dévolues au motif à la fois d'économiser le foncier et de rationaliser les investissements consentis sur les transports collectifs. Le principe de réduction de de plafond édictés par le code de l'urbanisme a pour but d'inciter les aménageurs et les opérateurs commerciaux à mutualiser les stationnements au sein d'une zone commerciale plutôt qu'individualiser des parkings pour chaque unité de commerce. Ces parkings doivent par ailleurs être traités pour faciliter l'insertion paysagère des zones commerciales et contribuer aux enjeux de nature en ville.

Enfin le troisième point concerne l'implantation des unités commerciales sur leur parcelle et vis-à-vis des espaces publics. La limitation des bandes de recul (autre que pour des raisons de sécurité, que d'économie du foncier ou d'insertion paysagère et environnementale), que ce soit en zone urbaine ou en zone commerciale, permet d'économiser de l'espace en évitant des délaissés fonciers. Elle permet aussi la construction de bâtiments mitoyens, plus faciles à faire évoluer que lorsqu'ils sont posés isolément sur leur parcelle. Enfin, la morphologie des bâtiments créés doit tenir compte de l'évolutivité de l'activité commerciale et de sa reconversion éventuelle pour d'autres fonctions urbaines. Par exemple, si les grandes surfaces ont des structures rapides à démonter, elles reposent sur de vastes de dalles dont la destruction, même partielle, s'avère très onéreuse dans une opération de renouvellement urbain.

OBJECTIF 3. Réseau agricole : facteur de compétitivité locale

Reconnaitre et valoriser la multifonctionnalité de l'agri-viticulture

En complément des dispositifs d'économie foncière relatifs aux extensions urbaines, économiques ou résidentielles, le DOO pose le principe d'une vigilance à apporter aux espaces agri-viticoles. Ces espaces sont à préserver au titre de la sensibilité environnementale qu'ils représentent mais également pour leur fonction productive et économique, essentielle pour le maintien des emplois locaux et l'émergence de filières de qualités souhaitées par le SCoT.

Le principe de cette orientation est de rappeler les enjeux sur les terres agri-viticoles les plus fragiles au regard de l'urbanisation. Le SCoT, avec son périmètre de 126 communes, considère qu'il n'est pas l'échelle la plus optimale pour identifier les terres agricoles à enjeux qui ne résultent pas seulement de la qualité des sols mais aussi des enjeux des filières, des structures d'exploitations, etc La bonne échelle serait la MarnArdAisne. Elle se limite donc aux grands principes que les documents locaux d'urbanisme relayeront à travers leur élaboration et leur mise en œuvre. Cette vigilance porte sur :

- le morcellement des terres exploitées, pour préserver un accès facile aux exploitations. Et plus généralement pour éviter la circulation des engins dans des zones habitées et éviter que des parcelles ne perdent de la valeur en se retrouvant enclavées, ou que leur exploitation soit sources de nuisances
- la préservation des terres mécanisables qui participent au maintien de l'ouverture du paysage mais, surtout, sont stratégiques pour de nombreuses exploitations alors qu'elles sont bien souvent les premières à être convoitées par les extensions urbaines
- la préservation des secteurs de maraîchages, espaces généralement au contact de l'urbanisation, offrant un réel potentiel de pénétration de la nature en ville et constituent des espaces agricoles stratégiques dans des logiques de valorisation de circuits courts et de production locale ; et sont fragilisés dans leur intégrité par leur parcellaire réduit et la multiplicité des propriétaires;
- la préservation des vignes par ailleurs protégées par l'AOC.

Le DOO indique les conditions que les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent respecter, pour prendre en compte les besoins des exploitations agricoles. Et en particulier la prévision de secteurs agricoles constructibles qui tiennent compte des sensibilités paysagères, comme les lignes de crêtes ou encore de la sensibilité des milieux et des risques.

L'idée générale derrière les différentes orientations pointées dans ce volet par le DOO, est de partir des besoins des exploitants existants ou en anticipation de leurs besoins futurs. Par « besoins des exploitants », le SCoT considère des éléments aussi divers que la présence de réseaux (assainissement, électricité...) et leur capacité à être étendu, la fonctionnalité des bâtiments existants ou leur coût de réaménagement ou d'extension, les remboursements réalisés, les circulations d'engins rendus complexes par des infrastructures, les sorties d'exploitations, etc.

Le DOO prend en compte la viabilité des espaces agricoles et non des exploitations dont les conditions de viabilité reposent sur des investissements et des stratégies qui relèvent du droit privé. Par viabilité il entend aussi bien leur valeur productive que leur accessibilité ou la fonction qu'une

terre peut jouer dans la chaîne de production (épandage, fauche pour l'hivernage, ...). En revanche les points évoqués par le DOO (enclavement, secteurs constructibles, impacts sur l'environnement ou le paysage, etc.) peuvent avoir des effets négatifs s'ils ne sont pas encadrés dans les documents locaux d'urbanisme, conduisant à la dégradation de milieux ou au délaissement de terres arables au profit de l'urbanisation ou de friches.

Faire de l'espace agri-viticole une composante éco-paysagère

Le DOO reconnaît la valeur du vignoble qui constitue une signature économique et touristique très importante à l'échelle régionale voire internationale. C'est la raison pour laquelle le DOO entend conserver la protection par inconstructibilité du vignoble en A.O.C. et les composantes paysagères permettant de s'inscrire dans la dynamique du classement UNESCO.

Cependant, une préservation stricte des vignobles en AOC pourrait aller à l'encontre d'orientations fondamentales du SCoT telle que la nécessité de privilégier le renouvellement urbain et la densification du tissu. Ces cas de figure sont rares et ponctuels, mais le DOO fait le choix d'un assouplissement rédactionnel qui ne remette pas en cause son orientation générale de préservation du vignoble à l'échelle du territoire. Cet assouplissement se limite à des cas très particuliers de communes ou sites à l'échelle d'une parcelle répondant à des enjeux locaux et étudié au cas par cas avec la profession agri-viticole. Les exceptions sont de deux ordres :

- permettre d'urbaniser des dents creuses classées en AOC ou de sites inclus dans le tissu urbain. Afin d'éviter toute interprétation pouvant engendrer un mitage, le SCoT conditionne leur urbanisation à la notion de continuité avec des espaces bâtis à sa date d'approbation. Le DOO ne fixe pas de seuil pour qualifier «une superficie limitée et mesurée», laissant les documents locaux en décider en concertation avec les acteurs du monde agri-viticole qui sont étroitement associés à l'élaboration et la révision de ces documents.
- permettre de construire mais uniquement en continuité de bâtiments existants. Cette restriction vise à prémunir le vignoble de toute forme de mitage.

Le dernier cas de figure, très spécifique, est l'exception visant les communes n'ayant d'autres recours pour se développer ailleurs que sur leur vignoble ou les espaces forestiers, en raison de contraintes de risques ou d'enjeux écologiques majeurs. Le SCoT considère que le gel du développement d'un village aurait des effets bien plus préjudiciables à l'échelle du territoire (pertes de population et d'emploi, coûts croissants des investissements publics...) que la disparition de frange de vignoble. Le DOO ne fixe pas d'ordre de grandeur maximal, que les documents locaux d'urbanisme préciseront, dans la mesure où l'ensemble de ces orientations concourent à limiter d'éventuelles extensions dans le vignoble (enveloppes foncières maximales, densités, principes d'aménagement des extensions urbaines, etc.)

OBJECTIF 4. Réseau vert et bleu : vecteur de préservation des ressources naturelles et valorisation du cadre de vie

Valoriser le cadre de vie par des aménagements de « cœurs nature »

Le traitement des lisières et franges urbaines

Le traitement des franges urbaines est un levier important pour améliorer l'intégration des villes et villages dans leur contexte paysager ; contexte paysager qui a été identifié dans l'Etat Initial de l'Environnement comme une des grandes richesses du territoire et un capital à valoriser sur le plan du tourisme et de la qualité de vie.

La continuité urbaine est une première orientation pour préserver le paysage du mitage et s'assurer de la cohérence des ensembles bâtis. C'est la raison pour laquelle ce principe de continuité se retrouve appliqué à toutes les formes bâties, y compris pour le tourisme ou l'agriculture. En découle les principes d'aménagement des lisières et dans lesquelles on retrouve fortement la prise en compte des réseaux existants pour créer des continuités fonctionnelles (notamment pour les modes actifs) et que l'on étend aux formations paysagères, aux cortèges végétaux ou aux réseaux naturels ou agricoles (réseaux de fossés, continuité de haies...) que l'on propose d'articuler avec les espaces publics (rues plantées, choix d'essences en harmonie avec la flore environnante, etc.) afin de faire pénétrer la nature en ville.

Les éléments évoqués dans le DOO sont complémentaires aux principes de coupures à l'urbanisation et de maintien de corridors écologiques fonctionnels. Le principe de lisière urbaine n'est pas d'ériger un front bâti qui opposerait espaces bâtis et non-bâtis. L'enjeu de traitement paysager est de permettre des porosités et des traitements architecturaux ou volumétriques (par exemple des hauteurs dégressives, des matériaux des façades ou des clôtures, la plantation des parcelles, la disposition du stationnement, etc.) qui favorisent une intégration harmonieuse. Au vue de la diversité des paysages et des contextes, le SCoT se limite à rappeler un principe que les documents locaux d'urbanisme seront plus à même de traduire à leur échelle dans leur Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi qu'avec les outils règlementaires qui sont les leurs.

Un des principaux enjeux derrière le façonnage de lisières urbaines consiste à délimiter une frontière claire entre le tissu urbain et ses éventuelles extensions, et les zones non-bâties à préserver sur le long terme. C'est précisément sur ce point que le traitement des lisières urbaines rejoint le principe de maîtrise des extensions, en constituant des réserves foncières dont on différenciera celles qui sont rapidement mobilisables et celles qui sont destinées à une urbanisation à long terme. Au-delà de l'insertion paysagère des franges de l'urbanisation, appuyer les lisières urbaines sur des structures paysagères ou fonctionnelles (une route, un ruisseau, un ensemble boisé, un chemin agricole...) et une manière de matérialiser une limite au-delà de laquelle l'urbanisation n'est pas souhaitable à horizon du SCoT. Sous réserve que cette limite perdure dans le temps.

A l'inverse, essaimer des constructions de part et d'autre de ces dites limites fragilise les argumentaires visant à démontrer pourquoi certains terrains bénéficient de droits à construire et pas leurs voisins dont les caractéristiques sont semblables sauf lorsque les infrastructures sont d'une

telle envergure et ayant conduit à des investissements publics importants permettant de desservir des zones d'activités en franges du centre urbain aggloméré.

Si ce chapitre s'attache aux orientations spécifiques au paysage, le DOO rappelle que les orientations relatives à l'organisation urbaine, à la préservation de la Trame Verte et Bleue, et au contrôle de son développement par extension sont autant de leviers contribuant à la préservation de ce capital qui fait du bassin de vie rémois un territoire attractif.

Le diagnostic a souligné la diversité et la richesse du patrimoine, que le DOO regroupe en grandes catégories pour leur assigner des orientations de préservation et de mise en valeur.

Les lignes de crêtes cadrent fortement les perceptions aussi bien en plaine, avec les coteaux viticoles et la Montagne de Reims et les buttes témoins ou massif. Toute construction sur la partie sommitale peut être vue de très loin et contribuerait à brouiller l'image naturelle et forestière très forte, car très homogène sur cette partie du massif. Bien entendu, cette orientation ne vaut pas pour l'extension des villages perchés (Verzenay par exemple) et des sites patrimoniaux historiquement bâtis sur les hauteurs (phare, moulin de Verzenay par exemple).

Concernant la réalisation de projets isolés qui dérogeraient au principe de continuité, le DOO rappelle que leur localisation doit privilégier les sites de moindre impact paysager. Les localisations « signal » ou en rupture avec leur environnement (qu'il soit naturel ou bâti) sont à éviter au bénéfice d'une insertion soignée, gage d'une préservation du paysage et d'un respect de l'environnement qui sont autant de valeurs ajoutées pour un projet touristique. C'est ce même principe qui prévaut quant à l'orientation visant à prendre en compte la covisibilité des sites et veiller à ce qu'un aménagement ne les impactent pas au point d'en dégrader la perception.

Le principe défendu par le SCoT, est de lutter contre une urbanisation exclusivement linéaire se servant de la route comme support. Cet objectif ne vise pas la réalisation ponctuelle d'une construction ou d'un terrain à bâtir, mais bien la mise en œuvre d'un « urbanisme en tuyau », dont l'impact est aussi lourd sur le paysage que sur la consommation foncière et les politiques publiques d'aménagement. En étirant le tissu urbain, il a respectivement pour effets négatifs : d'ériger un continuum bâti qui brouille la perception entre l'espace urbain et l'espace non-bâti, de promouvoir une occupation dilatée et peu dense de l'espace et d'aménager des réseaux et les entretenir avec un coût croissant à son étirement car ne pouvant être desservis par la route qu'ils longent, les bâtiments ainsi créés doivent être desservis par une voirie parallèle. Ceci sans parler des effets de barrières qu'il génère pour les circulations des espèces, ni de l'exposition aux nuisances de ses habitants.

L'enjeu de préserver des coupures s'inscrit dans la même logique que le maintien de coupure entre zones d'urbanisation, de traitement des lisières urbaines ou de préservation de corridors écologiques entre les milieux non bâtis.

Le traitement des fonds de vallée

Les fonds de vallées sont par ailleurs le socle historique de nombreuses villes et villages du territoire. Le principe défendu par le SCoT de préserver ces fonds de vallées sur le plan paysager contribue à préserver plus largement la fonctionnalité du réseau hydrographique, en évitant d'urbaniser dans le lit mineur et en maintenant autant que possible l'inconstructibilité de ces fonds de vallées lorsqu'ils ne sont pas encore urbanisés. L'objectif recherché est à la fois de préserver les vues sur les rivières et

maintenir les continuités écologiques de ses espaces, et des zones humides qu'ils accueillent et relient entre elles et qui jouent un rôle essentiel dans la rétention et la gestion des crues, afin de ne pas impacter la qualité de l'eau mais aussi de conserver la capacité de divagation des écoulements au regard de gestion des risques de crue. A ce titre, sont privilégiés d'un point de vue paysager la plantation d'essences locales plus à même de s'acclimater et de s'adapter aux sols lorsqu'il s'agit de compléter ou renforcer une ripisylve et maintenir la signature paysagère des lieux.

Le SCoT exige des extensions urbaines :

- qu'elles privilégient la compacité plutôt qu'un étirement le long d'axes existants. L'objectif visé se recoupe avec celui qui vise à écarter l'urbanisation des axes de transit
- qu'elles tiennent compte de leur impact sur le paysage et cherchent à le limiter à travers les dispositions des Orientations d'Aménagement et de Programmation des documents locaux d'urbanisme ou de leurs règlements, tout comme dans la conception opérationnelle des projets
- que la continuité ne soit pas seulement abordée du point de vue urbain (*réseaux, continuités bâties...*) mais aussi sous celui de la mise en relation d'espaces non-bâties de manière à assurer des échanges entre les milieux naturels, agricoles et urbains

Le traitement des entrées de ville

Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville est également un axe du DOO. Par entrées de villes, le DOO entend les espaces soumis au code l'urbanisme, mais également tous les espaces de transitions entre espaces urbains et espaces naturels.

Les orientations du DOO sur ce point renvoient en grande partie aux enjeux de lutte contre les effets d'une urbanisation « en tuyau » et d'une urbanisation diffuse, exposés précédemment. Elles renvoient à l'impératif commun d'offrir une lisibilité claire de ce qui démarque l'espace construit de l'espace non-construit (par exemple les lisières urbaines). Outre le principe de continuité urbaine, le DOO impose que la localisation des extensions urbaines (et donc les entrées de villes qu'elles sont susceptibles de générer ou de déplacer) s'opèrent en priorité dans les secteurs les moins sensibles sur le plan paysager.

La dimension paysagère des entrées de villes participe à la sécurité des circulations. Une voie surdimensionnée, un front bâti mal inséré donnant un sentiment de couloir, ou à l'inverse des bâtiments disjoints et trop éloigné de l'axe, sont autant de facteurs qui entretiennent une ambiance « insécure » propice à des comportements incivils et des vitesses excessives.

La volonté traduite par le DOO de réussir l'intégration urbaine des entrées de villes, soumises ou non au code de l'urbanisme vise à la fois à l'aménagement des dépendances, des stationnements et des voies, mais aussi à la sécurité des usagers. En ce sens marquer clairement la délimitation entre la ville et l'extérieur de la ville, qui peut s'accompagner d'un aménagement spécifique qui permet de réguler d'autant plus facilement les vitesses si l'utilisateur a pleinement conscience que l'ambiance change et qu'il entre dans un « système urbain ». A ce titre, le DOO préconise que les secteurs d'entrée de ville doivent être traités sur un mode urbain (trottoirs, éclairage, séparations claires entre espace public et privé) et qui sont autant de prescription que les documents locaux d'urbanisme traduiront dans leurs règlements.

La somme de ces éléments doit contribuer à instaurer une ambiance urbaine, de rue, de boulevard ou d'avenue, par opposition à une ambiance routière propre aux voies de transit et de contournement.

Le DOO entend une insertion des entrées de villes dans le grand paysage. Outre le fait de chercher à s'appuyer sur des limites physiques ou naturelles, les extensions urbaines doivent tenir compte des caractéristiques paysagères existantes (structures végétales, élément de patrimoine, volumétries des bâtiments proches, perspectives et cônes de vue à préserver sur un élément urbain ou une fenêtre paysagère, etc.). Les fronts bâtis sont des éléments structurants pour encadrer une voie mais l'enjeu ici tient avant tout à la lisibilité de l'axe et au sentiment d'évoluer dans un espace urbain comme évoqué précédemment. Les fronts bâtis ne sont pas non plus à concevoir pour créer des effets de couloirs : ils doivent faire l'objet d'un traitement architectural et paysager pour assurer une transition entre bâti et non bâti en évitant une rupture brutale, et favoriser la perméabilité des circulations entre des secteurs urbanisés.

Plus globalement, l'enjeu est de composer avec l'ensemble des éléments qui permettent d'instaurer ou de renforcer une transition paysagère entre bâti et non bâti : qu'il s'agisse de la qualité des matériaux, de l'implantation sur le parcellaire pour encadrer l'espace public et pour retourner les parkings et les dépendances en arrière-plan, le traitement des espaces de transition entre emprises privées et espaces publics, etc.

La préservation des continuités et de la biodiversité

Le PADD s'est donné pour objectif de valoriser la richesse écologique en maintenant sa diversité. Il veille à la fois à la préservation des milieux naturels les plus riches (dont les milieux servant d'habitat aux espèces emblématiques ou menacées), ainsi qu'au maintien des continuités entre ces milieux afin d'éviter leur morcellement. Morcellement qui se traduirait par leur appauvrissement en espèces, à terme. Pour ce faire, le SCoT s'appuie sur la stratégie nationale pour la biodiversité, traduite par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), qu'il décline à son échelle.

Sauf circonstances locales particulières le justifiant, la survie des espèces prioritaires repose aujourd'hui sur la présence de nombreux sites naturels faisant l'objet de protections telles que les sites Natura 2000, les arrêtés de protection de biotopes, les réserves biologiques, complétées par les sites d'inventaires (ZNIEFF). Dans le respect des Directives Européennes pour l'Habitat, le DOO réaffirme l'enjeu de préserver ces espaces afin de conserver la présence des habitats et des espèces qui leur sont inféodées.

La préservation de ces réservoirs se traduit par leur inconstructibilité dans les documents locaux d'urbanisme. Le SCoT exclut tout développement urbain ou aménagement au sein des sites Natura 2000 et prend les dispositions nécessaires pour éviter les incidences indirectes que pourraient avoir des aménagements à proximité de ces sites (intégration paysagère, fonctionnalité hydraulique et écologique, etc.). Les dispositions générales précisent et limitent les conditions d'aménagement de ces réservoirs.

Si il appartient aux documents locaux d'urbanisme de préciser les contours des réservoirs de biodiversité, l'enjeu global étant d'assurer la fonctionnalité écologique des milieux qui composent soit assurée (richesse, qualité) ; éléments que les documents locaux d'urbanisme préciseront en cas de constructibilité à proximité de ces espaces à enjeu.

Les lisières forestières sont des zones particulières. Elles sont le lieu d'échange entre deux types de milieu. Leur qualité et leur préservation va donc renforcer la biodiversité tant des milieux forestiers que des milieux ouverts ou semi-ouverts qui sont à son contact. Le DOO impose donc que cette interface avec la forêt soit préservée des atteintes de l'urbanisation en raison et dans les limites de ce rôle. Il en résulte deux éléments importants pour une bonne traduction dans les documents d'urbanisme locaux : d'une part, si cette fonction d'échange n'existe pas en raison de la préexistence de l'urbanisation, imposer à ces zones déjà bâties un recul des constructions n'aura généralement pas grand sens du point de vue du fonctionnement écologique entre milieux forestiers et milieux ouverts, sauf circonstances particulières, et d'autre part, cette zone d'échange doit être appréhendée dans sa globalité : restreindre l'urbanisation aux abords d'un massif forestier dont la lisière fait quelques centaines de mètres de longueur n'a pas la même incidence sur la qualité des milieux concernés que si cette lisière fait plusieurs kilomètres. Et l'incidence enfin ne sera pas la même si cette interface se situe dans une continuité écologique ou en dehors.

C'est donc bien au sens du fonctionnement écologique que l'on doit appréhender cette notion de lisière. Elle peut aussi, dans le cas des communes jouer un rôle paysager, auquel cas, l'enjeu étant de nature différente, la traduction sur la planification urbaine et les documents réglementaires devra être adaptée aux circonstances locales.

Parmi les ensembles et sites à fort intérêt pour la biodiversité, ils sont pris en charge par un site NATURA 2000 et les zones humides remarquables. Le SCoT entend qu'ils soient préservés des atteintes de l'urbanisation. La notion de préservation au sens du SCoT est précisée ci-après, mais cette disposition n'impose pas en tant que telle une préservation intégrale des sites. Le DOO assujettit le niveau de protection à l'importance du site considéré pour le fonctionnement global du réservoir et la capacité de déplacement et de fonctionnement des espèces. Selon les configurations existantes à proximité immédiate, le site naturel devra soit être conservé s'il est isolé et remplit un rôle important au sein du réservoir, soit il pourra être détruit et remplacé par une compensation à proximité remplissant peu ou prou le même rôle pour le réservoir, dès lors que dans l'intervalle cette destruction ne compromette pas le fonctionnement du réservoir des sites naturels.

La notion de préservation se distingue au sens du SCoT de celle de protection, cette dernière sous-tend l'idée d'une sanctuarisation.

- Lorsqu'il s'agit de noyaux centraux comme les massifs forestiers, la notion de préservation consiste à pérenniser leur fonction de réservoir de biodiversité, c'est-à-dire à assurer les conditions nécessaires au maintien des espèces qu'ils abritent (maintien des fonctions d'habitat, de reproduction, de nourrissage...). Il s'agit notamment de maintenir globalement les surfaces boisées et d'éviter un morcellement important qui serait de nature à remettre en cause leur fonction de noyaux central.
- La notion de préservation globale de la lisière forestière consiste au maintien de sa fonction de zone d'échange naturelle entre forêt et espace ouvert.
- Lorsqu'il s'agit de corridors écologiques, la notion de préservation vise pour l'essentiel le maintien des capacités de déplacements des espèces (fonction de circulation).
- Pour les rivières, la notion de préservation couvre à la fois la continuité dans la rivière (éviter les obstacles de type seuils, prises d'eau, rectifications...) et le long de la rivière (maintien du cortège végétal).

- Zones humides :** Comme évoqué précédemment la notion de préservation n'est pas assimilable ou équivalente à celle de protection. La première admet, sous condition, des atteintes, des adaptations, dès lors qu'on en assure la limitation des conséquences, voire si possible leur suppression, là où la « protection » tend plutôt à une sanctuarisation. C'est bien la première qui est utilisée tant par la loi que par le SCoT s'agissant des zones humides. Leur niveau de préservation dépend de leur fonction. Les zones humides au sens du Code de l'environnement sont préservées « *dans la mesure nécessaire à une gestion équilibrée de la ressource en eau* » (fonctionnement hydraulique global et épuration de l'eau) et lorsqu'elle présente un intérêt écologique remarquables, à fort enjeux.

La préservation des zones humides remarquables du point de vue écologique consiste à assurer les conditions nécessaires au maintien des caractéristiques écosystémiques (présences d'espèces protégées, de milieux protégés,...) qui fondent leur caractère remarquable.

Cette différenciation se retrouve dans la façon de traduire la présence des zones humides dans un document d'urbanisme local.

 - Dès lors que l'on est en présence d'une zone humide au fonctionnement écologique remarquable, les choix d'urbanisme ou d'aménagement doivent veiller à éviter de porter atteinte à ce fonctionnement et à les compenser dès lors qu'ils sont impossibles à éviter;
 - Lorsque ces zones humides présentent un fonctionnement écologique dégradé, les choix d'urbanisme ou d'aménagement doivent préserver ce fonctionnement et le restaurer dans la mesure du possible.
 - Lorsque l'on est en présence de zones « *simplement* » humides, sans caractéristiques écologiques particulières (telles que zones de culture intensives, milieu urbain), leur préservation est assurée au seul titre de la qualité et de la quantité de la ressource en eau, ce qui ne fait pas nécessairement obstacle à leur urbanisation, dès lors que les choix effectués évitent les conséquences sur cette qualité et cette quantité de la ressource (par exemple au travers de mesures appropriées telles l'infiltration sur place ou à proximité immédiate des eaux de pluies, etc).
- Pour les milieux-relais, la notion de préservation vise cette fois à garantir la perméabilité biologique, en assurant le maintien d'un semis d'espaces favorable au déplacement des espèces.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a donné une lecture fine des principes de ce fonctionnement écologique. Le SCoT reprend les dispositions en les traduisant dans un document d'urbanisme, en distinguant entre maintien et restauration des corridors. Le SCoT entend que ces corridors de déplacement des espèces soient préservés.

Selon le principe de subsidiarité, le SCoT renvoie localement aux documents d'urbanisme locaux qui sont désormais dotés d'outils juridiques qui viennent compléter leur arsenal :

- L'identification des espaces à protéger, à restaurer ou à mettre en valeur en tant qu'ils participent à la préservation, au maintien ou à la remise en état des continuités écologiques et édicter les prescriptions les concernant. Quand il s'agit d'espaces boisés, ces prescriptions ne sont toutefois pas libres, elles sont définies par le Code de l'urbanisme ;
 - Les documents d'urbanisme locaux peuvent aussi identifier les espaces inconstructibles qui sont nécessaires au maintien des continuités écologiques ;

- Ils peuvent aussi inscrire des emplacements réservés au nom de ces continuités écologiques.
- Il s'agit des outils spécifiquement prévus par le Code de l'urbanisme, mais ils ne sauraient constituer la seule voie possible de traduction des intentions et des objectifs du DOO du SCoT. Les orientations d'aménagement et de programmation ou les autres leviers du règlement, par exemple, sont tout autant légitimes pour donner une traduction de ces corridors (ou des réservoirs, d'ailleurs).

En tout état de cause, le SCoT ne définit pas les moyens à utiliser qui restent du domaine du niveau local, mais bien l'objectif à atteindre.

La valorisation de la qualité paysagère

Le PADD préconise dans sa vision du développement économique du territoire de s'appuyer sur ses ressources propres et sur le tourisme. Parmi les vecteurs d'un développement touristique figurent notamment le patrimoine architectural et urbain vernaculaire et le petit patrimoine non reconnu par un classement.

La géographie et le patrimoine sont des éléments constitutifs de l'identité d'un territoire. C'est ce qui fait qu'on est ici et pas ailleurs, ce qui permet à tout un chacun, investisseurs économiques inclus, de se reconnaître dans le territoire.

Dans cet esprit, le DOO encourage la préservation de ce patrimoine d'intérêt local ainsi que celle de leurs abords. Le choix des moyens est laissé aux communes, il peut aller par exemple de l'interdiction pure et simple de démolir ou à sa mise sous condition, jusqu'à leur intégration comme support même des aménagements à venir, mais toujours dans un souci de mise en valeur.

Le tissu ancien et patrimonial, constitutif de la signature paysagère bâtie, doit aussi être préservé. Il ne s'agit pas ici d'empêcher toute évolution de ce bâti, mais plutôt d'affirmer la nécessité d'une attention spécifique à ce paysage, qui peut aisément être détruit, quand bien même subsisteraient quelques constructions anciennes isolées. Il s'agit plus de préserver l'esprit des lieux que la lettre d'un bâti vernaculaire, au travers par exemple des formes urbaines, de la disposition et de la répartition de ce bâti sur les parcelles, etc.

Dans cet esprit de préservation des paysages, le DOO a ciblé les grandes infrastructures et les réseaux. Par leur ampleur et leurs dimensions, ils ont généralement un impact important sur le paysage, aussi doivent-ils s'inscrire dans le respect de celui-ci. On jouera en particulier sur les lignes de force paysagère, relief, présence végétale pour minimiser les atteintes.

Les centres anciens ont une qualité paysagère bien à eux. Le SCoT entend que celle-ci soit préservée. Parmi les atteintes assez faciles à corriger, il y a les réseaux aériens. Ils forment encore à certains endroits une toile d'araignée qui impose une forme de modernité intrusive, banale et agressive aux paysages de rue anciens. Le DOO demande donc aux politiques publiques d'urbanisme de mener leur enfouissement, par exemple à l'occasion de la réfection des voies ou de celle des réseaux eux-mêmes, en détaillant les conditions d'application de cette prescription.

Pour préserver ce véritable capital qu'est le paysage, plusieurs angles d'approche ont été retenus. La continuité urbaine entre extensions et parties urbanisées existantes est le premier principe. La caractéristique majeure du paysage, c'est de correspondre à un habitat groupé. Tout ce qui concourt

à faire essaimer inutilement l'urbanisation et porter atteinte à la qualité paysagère issue d'un mode d'occupation millénaire doit être combattu, que ce soient les développements agricoles, touristiques, à vocation économique ou résidentielle, et même les équipements publics n'échappent pas à cette préoccupation de compacité urbaine.

Dans l'optique d'éviter l'étalement urbain le long des voies, le principe de coupures d'urbanisation est posé. À vocation paysagère, ces coupures concernent en priorité les grands axes routiers, mais elles sont d'application générale. Elles peuvent, selon les circonstances territoriales, jouer en parallèle un rôle dans le développement et le maintien de corridors écologiques, même si ce n'est pas leur vocation première. La mise en place de ces coupures vise tout autant les extensions à vocation d'activité que celles à vocation résidentielle.

L'urbanisation linéaire est consommatrice de foncier et déstructure les paysages bâtis traditionnels. Le DOO entend en limiter fortement la réalisation. Les extensions linéaires, formées d'une seule épaisseur de parcelles à bâtir le long des voies, doivent donc être limitées. L'objectif ne vise pas la réalisation ponctuelle d'une construction ou d'un terrain à bâtir, mais bien la mise en œuvre en tant que principe d'aménagement d'un urbanisme que l'on qualifie souvent «d'urbanisme de tuyau», fortement préjudiciable à la qualité paysagère, en plus d'être fortement consommateur de foncier, malgré les apparences.

En effet, il génère des volontés d'urbanisation de second rang souvent importantes, l'urbanisation le long des voies ayant valeur d'incitation pour les propriétaires fonciers voisins. Et cela nécessite alors, pour pouvoir réaliser cette deuxième épaisseur de bâti, de déployer des longueurs de voie et de réseaux considérables, le maintien de possibilités d'accès vers l'arrière n'étant que rarement observé.

Des exceptions ont été intégrées au DOO pour tenir compte des circonstances locales cas où l'urbanisation s'est historiquement réalisée sous la forme de village-rue mais l'opportunisme des développements ne doit pas l'emporter sur la cohérence des aménagements.

S'agissant de sites touristiques, ceux-ci pouvant être déconnectés de l'urbanisation existante, le DOO rappelle que leur localisation doit aussi privilégier les sites de moindre impact paysager. Les localisations «signal» ou en rupture paysagère avec leur environnement, naturel ou bâti, doivent soigneusement être évitées au bénéfice d'une insertion soignée, gage de durabilité et de respect de l'environnement (dont le secteur de développement touristique tire d'ailleurs une partie de son attractivité).

Empêcher la prolifération des boisements qui nuisent à la perception paysagère des villages, tout en préservant les milieux relais et les éléments de végétalisation propices aux déplacements de la faune, voilà le challenge posé par le DOO.

On retrouve aussi la volonté de préserver les crêtes, en tant qu'éléments significatifs du paysage, sauf quand l'urbanisation traditionnelle les occupe déjà. Ce qui est plus particulièrement visé, ce sont les constructions isolées.

Dernier ensemble paysager sensible, les abords de rivière forment une partie significative de la signature paysagère. Le SCoT s'attache à les préserver, d'autant que leurs fonctions paysagères se

doublent d'une fonction écologique et même d'une fonction hydraulique, puisque la végétation rivulaire est susceptible de jouer un rôle ralentisseur des écoulements lors des épisodes de crue.

D'un point de vue paysager, sont privilégiées pour les compléments ou les restaurations de ripisylve les espèces vernaculaires, mieux à même le plus souvent de résister aux conditions pédologiques et climatiques, mais aussi de maintenir la signature paysagère des lieux.

La mise en valeur des entrées de ville

S'agissant des entrées de ville, le SCoT pose les principes et les objectifs qui doivent guider leur aménagement. La volonté traduite par le DOO de réussir l'intégration urbaine de ces espaces d'entrée de ville, soumis ou non au Code de l'urbanisme, vise à la fois ces problématiques d'aménagement des dépendances de la voie, le paysage créé aux abords de la voie et les formes urbaines, mais aussi la sécurité des usagers. En obligeant l'urbanisation à être cohérente avec les voies qui la bordent, on améliore la sécurité des usagers, pour peu qu'un aménagement d'entrée de ville ait été réalisé au droit de la future limite effective de la ville. En effet, de par les accès et l'ambiance urbaine obtenue (surtout si le bâti est réalisé en ordre plus ou moins continu), l'usage de la voie est régulé, les vitesses contenues et l'ambiance «incertaine» d'une voie mal insérée, propice à des comportements incivils et des vitesses excessives se trouve éradiquée grâce à cette obligation.

Pour permettre une meilleure insertion dans le grand paysage, les extensions urbaines s'appuient sur des limites physiques ou naturelles.

Toujours par rapport aux extensions urbaines, enjeu paysager majeur, le SCoT précise les objectifs d'insertion pour modérer les fronts bâtis surgissant par trop brutalement dans le paysage. Ceci se traduit par la nécessité d'organiser la transition, au moins du point de vue paysager, que ce soit d'ailleurs en agissant sur le bâti ou sur la végétalisation des abords. Cette végétalisation, outre un rôle paysager, pourra jouer, au passage, un rôle de milieu relais.

La transposition des dispositions pertinentes de la Charte du PNRMR

Le Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR) décline des orientations en faveur de la préservation des paysages et des patrimoines naturels et culturels. Le SCoT a transposé dans son DOO les dispositions pertinentes de la charte du Parc, permettant de préserver de l'urbanisation les espaces utiles à la mise en œuvre des objectifs du Parc.

Certaines orientations de la charte font appel à des mesures de gestion ou se déclinent à l'échelle du projet, et ne sont donc pas du ressort du SCoT (hors de son champs d'habilitation législative). Ces orientations n'ont donc pas été transposées dans le SCoT. On peut citer par exemple la promotion de mesures de gestion adaptée des équipements et de l'espace public ...

Par ailleurs, les dispositions cartographiques en faveur de l'environnement, contenues dans la charte sont transposées dans la carte de la Trame verte et bleue du SCoT, ses dispositions en faveur de l'environnement étant, elles, reprises dans les orientations du DOO (par exemple les dispositions concernant la restauration de la continuité écologique des cours d'eau, la prise en compte des corridors écologiques à préserver et à restaurer...).

Concernant les autres mesures cartographiques localisées par la charte du Parc, le DOO les a préconisées à l'ensemble des communes du SCoT (ex. les dispositions concernant la lutte contre le

mitage, traduit par les coupures paysagères, la requalification paysagère d'entrée de ville ou de villages). Leur cartographie dans le DOO n'a donc pas de nécessité pour qu'elles soient transcrites au titre de la compatibilité par les documents d'urbanisme locaux.

Le territoire du Parc naturel régional de la Montagne de Reims présente une sensibilité paysagère très particulière, notamment en raison du caractère de ses paysages. Le DOO a donc choisi d'insister sur certaines dispositions lorsqu'elles s'appliquent sur le territoire du PNRMR. On retrouve ainsi la volonté de ménager des coupures d'urbanisation, qui rejoint celles établies pour tous les espaces interstitiels entre les noyaux urbains ou encore, plus spécifiquement, la limitation de l'urbanisation sur les versants, qui s'ajoute à la préservation des paysages.

Sur ce territoire du PNRMR encore plus qu'ailleurs, les sites de développement touristiques doivent s'implanter en choisissant une logique de moindre impact paysager ; on a vu qu'il s'agit d'ailleurs d'une disposition qui a valeur pour tout le territoire du SCoT.

Protéger et gérer durablement les ressources

Sécuriser l'approvisionnement en eau potable

Afin de s'assurer de la disponibilité de la ressource en eau, le SCoT prévoit la prise en compte des captages qu'ils fassent ou non l'objet d'une protection institutionnelle par le biais d'une Déclaration d'utilité publique et d'un arrêté préfectoral.

Il insiste également sur la nécessité de prendre en compte la sensibilité du milieu lors des choix de mode de gestion des eaux pluviales, afin de vérifier la compatibilité des choix d'assainissement pluvial avec le maintien de la qualité de la ressource en eau.

Les mesures de préservation peuvent bien sûr aller jusqu'à l'interdiction de certaines natures d'occupation du sol, lorsqu'elles sont susceptibles de présenter un risque vis-à-vis des captages prévus.

Gérer les eaux pluviales

Le SCoT a pour objectif global de limiter les rejets dans les réseaux afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement *in situ*, au plus près du cycle naturel de l'eau.

L'enjeu principal vise la réduction et la maîtrise des écoulements de surface en veillant à ce qu'ils n'engorgent pas les réseaux de collecte et ne perturbent le fonctionnement des stations d'épuration suite à des épisodes orageux. Episodes dont l'occurrence devrait être de plus en plus marquée à l'avenir, dans un contexte de changement climatique. D'où les orientations du DOO visant à lutter contre l'imperméabilisation. Cet objectif se retrouve dans les orientations de lutte contre l'étalement urbain, les conditions d'aménagement des zones commerciales et des zones d'activités, les fonctions que jouent la nature en ville à travers les espaces végétalisés, etc.

Le DOO laisse les politiques publiques d'urbanisme choisir les outils les plus appropriés au contexte pour favoriser l'infiltration, lorsque la qualité des ruissellements le permet sans engendrer de risques de pollution. Les moyens sont nombreux et ne sauraient se limiter aux quelques exemples qui suivent, mais l'on peut citer : la végétalisation des aires de stockage et de stationnement, les toitures végétalisées, l'intégration des systèmes d'arrosage alimentés par récupération des eaux de toitures

en amont d'un projet, les bassins de décantation sur sites d'activités, l'imposition d'un pourcentage minimal d'espaces perméable par opération, etc.

Dans le même objectif, et en lien étroit avec les orientations relatives au paysage et à la circulation des espèces, le DOO demande aux documents locaux d'urbanisme d'identifier les structures végétales à préserver comme les réseaux de haies, les ripisylves et autres cortèges, dont les capacités d'absorption participent à l'infiltration à la rétention des eaux de ruissellement.

Gérer les déchets

L'Etat Initial de l'Environnement n'ayant pas diagnostiqué de besoins en la matière, le DOO ne prévoit pas de déchèterie ou autre équipement à court ou moyen terme, ce qui n'en exclue pas la possibilité de création pour répondre aux besoins du territoire à terme.

La valorisation des déchets pour produire de l'énergie peut être une orientation en fonction des circonstances locales. Enfin, fidèle à ses principes de proximité et de compacité, il rappelle que l'organisation spatiale promue par le SCoT favorise la mutualisation des points de collecte et de tri.

Préparer la transition énergétique

Les économies d'énergie font partie des préoccupations du SCoT. L'une des grandes sources de consommation, c'est le logement, aux côtés des déplacements. C'est pourquoi le DOO porte une attention aux règles d'urbanisme susceptibles de favoriser la réalisation de ces logements. On peut citer les règles d'implantation, qui facilitent ou contraignent les apports solaires dans les choix de sites du règlement graphique des PLU, la lutte contre les îlots de chaleur à travers les règles d'emprise au sol et de végétalisation par exemple pour diminuer les besoins de climatisation, les règles d'aspect extérieur des constructions qui ont une influence sur les matériaux utilisables, etc.

C'est aussi une disposition en direction des politiques d'habitat qui, au travers de leurs décisions de financement par exemple ou leurs priorités, vont favoriser la réalisation de logements économes en énergie. Le SCoT n'a pas retenu la fixation de critères de performances énergétiques renforcés pour l'ouverture à l'urbanisation de zones nouvelles, jugeant que les normes issues de la réglementation thermique apportaient en la matière un encadrement suffisant.

On retrouve aussi cette préoccupation énergétique à travers l'objectif de développement de l'approche bioclimatique. Il s'agit de favoriser les choix de matériaux minimisant l'usage d'énergie grise, de réfléchir en amont du projet aux performances visées et d'adapter le projet aux conditions d'ensoleillement, ... du site d'implantation en essayant d'en tirer le meilleur parti possible. Le SCoT n'est pas en mesure d'imposer la prescription unique répondant à tous les cas de figure. C'est donc plus une démarche, une approche qu'il impose qu'une mesure spécifique qui serait comparable à une norme.

Avec le réchauffement climatique en cours et les épisodes caniculaires qui peuvent en résulter, avec leurs effets sur la santé publique, le DOO impose aux politiques publiques et aux documents d'urbanisme locaux d'intégrer dans leurs préoccupations cet objectif spécifique de lutte contre les îlots de chaleur, en veillant à favoriser le rafraîchissement naturel des secteurs urbanisés, en poussant à des choix d'orientation du bâti et des voies qui facilitent la circulation d'air et le rafraîchissement, en choisissant des matériaux qui ne stockent pas la chaleur pour les aménagements publics extérieurs, etc.

Le SCoT porte également une attention aux énergies renouvelables. Les mesures en faveur de la densité doivent permettre, pour les grandes opérations, de favoriser la réalisation de réseaux de chaleur. Le DOO favorise le recours à l'énergie solaire, que ce soit pour la production d'eau chaude ou pour la production d'électricité.

Le choix de s'appuyer sur l'armature territoriale et de la renforcer plutôt que de jouer un scénario de dispersion du développement est une autre facette de cette volonté d'économiser l'énergie. C'est en effet ce choix en faveur de l'armature territoriale qui permet de développer une stratégie crédible de maîtrise des déplacements, en facilitant la mise en place progressive d'un réseau de transports collectifs ou de transport à la demande. Tout ce qui facilite et encourage le recours aux transports en commun permet une économie d'énergie.

Les mesures en faveur de la densification de l'habitat et des activités dans les extensions urbaines ou autour des arrêts de transports collectifs facilitent le développement de ces modes de déplacement et donc l'économie d'énergie. De même, les mesures du DOO sur l'organisation du réseau viaire dans les extensions urbaines facilitent et encouragent aussi, les modes alternatifs à l'automobile, tout comme les mesures sur les pistes cyclables, le tout ayant aussi un effet bénéfique sur la consommation énergétique du territoire.

Réduire l'exposition de la population aux nuisances et pollutions

Les objectifs du DOO en matière de prise en compte des pollutions et des nuisances ont pour principales motivations la préservation des personnes et la santé publique.

De nombreuses réglementations particulières existent en matière de pollutions et de nuisances, que ce soit vis-à-vis du bruit, de la pollution des sols ou des rejets par exemple.

La préoccupation de la pollution des sols est un enjeu non négligeable sur un territoire au passé industriel, datant d'époques où les normes et les préoccupations environnementales n'étaient pas aussi développées qu'aujourd'hui, et qui dispose encore de friches ou en contact de tissus urbains. L'Etat Initial de l'Environnement rappelle l'inventaire des sites pollués issus de la base de données BASOL. Mais la base recensée dans ce document ne doit pas être prise comme définitive car elle évolue au fur et à mesure du traitement des sites et de leur réaménagement. D'où l'injonction du DOO faite aux politiques publiques d'identifier les risques de pollution pour prendre les mesures nécessaires à leur traitement dans les projets locaux ainsi que les mesures visant à ne pas implanter d'établissements accueillant un public sensible sur le plan sanitaire.

Le DOO aborde les enjeux de nuisances sonores et de qualité de l'air à travers les critères de localisation des extensions urbaines dont il entend limiter l'implantation aux abords immédiats des grands axes de transit ,évitant ainsi d'exposer les populations aux nuisances sonores, olfactives et aux particules fines, en particulier les populations sensibles comme l'évoque le dernier point du DOO.

Les orientations visant à limiter l'étalement urbain vise également à réduire « les surfaces de contact » entre tissus urbains et grands axes de transit. Le SCoT escompte par ces mesures réduire les nuisances sonores subies par les nouvelles populations d'une part ; et réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air, de l'autre.

Le renforcement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs est une mesure complémentaire à la précédente pour réduire les émissions des véhicules par un accroissement de la part modale des transports collectifs. Les orientations relatives à la localisation et l'accessibilité des nouvelles zones d'activités ou/et de leurs extensions répond également aux objectifs du SCoT en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Enfin, la compacité et la densification de l'urbanisation vise la mise en place de solutions mutualisées (par exemple de chaufferies) et d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments neufs qui sont autant de leviers pour réduire les émissions des gaz à effet de serre (GES). Le développement des espaces végétalisés dans le tissu urbains, à travers les orientations visant à faire pénétrer la nature en ville, contribuent elles-aussi à l'épuration et à la circulation de l'air

Se prémunir face aux risques majeurs

La prévention des risques fait partie des obligations imposées par le Code de l'urbanisme au SCoT, quelle que soit la nature de ces risques : naturels, technologiques.

Prévenir les risques d'inondations

Le SCoT est soumis à la compatibilité de ses contenus avec les orientations fondamentales en la matière issues du SDAGE approuvé. C'est donc en référence à ce document qu'il instaure l'essentiel de ses prescriptions et de ses motivations.

Les dispositions du SCoT n'ont pas vocation à se substituer aux réglementations de rang supérieur au tout du moins à les territorialiser lorsque les circonstances locales l'exigent. Une volonté de préserver les cours d'eau et le réseau hydrographique de surface : le maintien de la dynamique naturelle, des dispositions en faveur de la lutte contre les crues, mêmes si elles ont aussi leur source dans des objectifs paysagers ou environnementaux. Cette attention aux phénomènes de crues s'étend par extension au fonctionnement et à la préservation de la totalité du réseau hydrographique. L'idée n'est pas de protéger intégralement le réseau, mais bien de préserver lorsqu'elles existent leur double fonction, hydraulique et écologique.

La limitation des rejets d'eau pluviale va également dans le même sens, celui de limiter tout ce qui pourrait contribuer à aggraver les crues.

Les choix effectués par le DOO dans ses prescriptions sont de minimiser les effets, de prévenir, dans la mesure de ses moyens, les causes, les effets pervers de l'imperméabilisation des sols et la diminution des champs d'expansion de crue sous l'effet de l'urbanisation.

C'est pourquoi les zones naturelles susceptibles d'être inondées doivent être préservées de l'urbanisation et reclassées le plus rapidement possible en zones non urbanisables lorsqu'elles avaient fait l'objet d'un classement en zone d'urbanisation future.

Depuis que le lien de compatibilité directe entre les documents de rang inférieur au SCoT et le SDAGE, ou demain le PGRI, a été remplacé par un lien avec le seul SCoT, il est apparu nécessaire de reprendre les grandes orientations pour assurer, en l'absence de Plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRNI), leur applicabilité au territoire.

Prévenir les coulées et les mouvements de terrains

S'agissant des coulées d'eaux boueuses, le SCoT n'ayant pas la capacité d'intervenir sur ces usages des sols, il préconise, au nom du principe de précaution, de tenir à l'écart des secteurs de risques les nouvelles opérations d'urbanisation, que ce soit en sommet de pentes, pour ne pas accroître le risque par les rejets pluviaux, ou en bas de pente, pour éviter de subir les effets des coulées de boues. L'implantation des nouvelles constructions, voiries et cheminements devra tenir compte des talwegs temporaires et des exutoires de bassin d'érosion.

A défaut d'intervenir à l'origine du risque, le DOO réduit l'exposition des biens et des personnes en aval, écartant les nouvelles urbanisations des secteurs à risques modérés ou élevés et demandant aux documents locaux d'urbanisme de prendre des dispositions pour éviter que ces nouvelles constructions n'aggravent à leur tour ce risque, notamment par l'imperméabilisation des sols.

Le SCOT fait référence aux cartes de risques de coulées boueuses figurant dans le porté à connaissance transmis aux collectivités en charge de l'élaboration de documents locaux d'urbanisme, et non aux éléments cartographiques figurant dans l'Etat Initial de l'Environnement figurant au rapport de présentation du SCoT.

Concernant les mouvements de terrain dont le gonflement et la rétractation des argiles, le DOO limite le risque en demandant aux documents locaux d'urbanisme d'éviter autant que possible de construire dans les secteurs soumis à ce risque et d'en tenir compte dans les volumes et les hauteurs des constructions. Pour autant, la réponse à ce type de risque passe davantage par des prescriptions techniques de construction que des règles d'urbanisme.

Prévenir les risques industriels

Le DOO rappelle le principe d'isoler les établissements soumis à des risques industriels des autres fonctions urbaines. La compatibilité entre un établissement et les tissus urbains voisins est une condition à l'urbanisation que l'on retrouve dans les zones d'activités, l'artisanat ...

OBJECTIF 5. Réseau de mobilité : support d'une urbanisation interconnectée

Les orientations du DOO rassemblées dans ce chapitre s'attachent à maîtriser la part des déplacements automobiles dans l'ensemble des déplacements quotidiens, à travers une organisation urbaine plus compacte et davantage dans une échelle de proximité, afin de réduire les distances et privilégier ainsi le recours aux transports collectifs et aux modes actifs. La finalité de ces orientations vise à accroître la résilience du territoire face à l'augmentation du coût de l'énergie, en particulier des carburants, en offrant au plus grand nombre d'utilisateurs potentiels le choix de se déplacer autrement qu'en voiture.

Axer le développement urbain sur la mobilité durable

Les principes de la politiques de mobilité

L'essentiel des motivations du SCoT tient en deux axes : maîtriser le recours obligatoire à l'automobile et conforter les transports en commun. Ces volontés affichées par le PADD figurent en filigrane dans un grand nombre des prescriptions du DOO.

Le premier point concerne les transports en commun. Tout en ne méconnaissant pas les contraintes budgétaires qui peuvent peser sur la gestion des réseaux et leurs performances, le développement de l'usage des transports collectifs passe aussi par leur caractère pratique pour les usagers. C'est l'objectif assigné par le DOO aux transports en commun, à travers l'idée que ces transports doivent permettre de réaliser des déplacements de type domicile-travail ainsi que des déplacements sur une amplitude horaire optimale. Cette volonté de permettre des déplacements domicile-travail est donc logiquement étendue aux pôles d'emplois.

L'objectif vers lequel doivent tendre les transports en commun est de relier entre eux et aux territoires voisins les premiers niveaux de l'armature territoriale. C'est la condition du scénario retenu par le PADD en vue de conforter l'armature territoriale et la justification des objectifs qui sont assignés à ses premiers niveaux. Ce qui ne signifie pas que les pôles de l'armature doivent être recherchés à être reliés par une offre qui permette d'atteindre l'objectif de niveau de desserte.

Pour assurer la réussite du scénario retenu par le PADD et irriguer le territoire, toujours dans l'optique de faciliter les déplacements, le DOO fixe comme objectif de pouvoir bénéficier de pôle d'échange multimodal en fonction des circonstances et possibilités locales. Ce pôle d'échange doit être correctement desservi par les réseaux de déplacements piétons et cyclistes et être aisément accessible depuis le réseau routier pour assurer au mieux leur fréquentation. Dans ce même but, il doit être préférentiellement localisé en position centrale, ce qui augmentera son rayonnement.

L'information des usagers est un élément essentiel pour assurer la bonne fréquentation des réseaux de transports en commun, y compris dans leur continuité d'un mode à l'autre. Les politiques publiques de déplacement doivent donc intégrer cette composante dans leurs préoccupations.

Pour éviter de favoriser l'usage de l'automobile pour les déplacements, les améliorations du réseau routier, qui restent possibles et, en certains points, nécessaires, ne doivent pas concurrencer les transports en commun.

Les grands pôles générateurs de déplacements que sont les zones d'emplois doivent être raccordées par les modes piétons et cyclistes, dans des conditions facilitant leur usage. Ces zones d'emplois doivent également être raccordées par ces mêmes réseaux aux gares ferroviaires, points nodaux et pérennes des systèmes de déplacements. L'idée est bien d'encourager ces modes dits actifs pour limiter l'usage obligatoire de l'automobile, diminuer les pollutions, nuisances et rejets de gaz à effet de serre.

Le DOO fixe dans cet esprit toute une série d'objectifs pour le développement de ces réseaux cyclables. La volonté d'inscrire les extensions urbaines à vocation économique (ou résidentielle) dans la continuité de l'urbanisation s'explique aussi par la facilité accrue qui en découlera nécessairement dans le développement des réseaux piétons et cyclistes.

Articuler urbanisation et organisation des réseaux viaires

Autour du développement des réseaux dédiés aux modes dits actifs, piétons et cyclistes, leur développement, leur confort, leur sécurisation sont autant d'éléments qui ne peuvent que renforcer leur utilisation par les habitants ou les visiteurs. Le DOO indique ce que doivent être les objectifs qui président au développement et au renforcement de ces réseaux. En dehors du champ de l'aménagement, les politiques locales pourront utilement compléter en prenant les mesures réglementaires ad hoc, en particulier des mesures de limitation des vitesses, favorables aux usages piétons et cyclistes.

C'est aussi l'affirmation que ces réseaux ont leur place aussi bien dans les parties déjà urbanisées que dans les extensions, même s'il est souvent plus simple de les prévoir dans les futures opérations, en les dimensionnant en conséquence, que dans l'existant. Dans le champ opérationnel (hors des documents d'urbanisme) et en couplant avec une politique de réglementation de la circulation, du stationnement et des déplacements, il est possible de restituer une partie du domaine public aux piétons et aux cyclistes à peu de frais et sans grands travaux : mise en place de sens uniques à contre-sens cycliste, déploiement de zones de rencontre ou de zones à 30 km/h dans les voies des quartiers résidentiels, déploiement du marquage du stationnement hors des trottoirs, autant de moyens simples d'augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le DOO impose aux politiques d'aménagement de concevoir les extensions de façon à favoriser les circulations de et vers les équipements, les points de desserte des réseaux de transports en commun ou, de façon générale, vers les pôles générateurs de déplacement (commerce, équipements scolaires, etc.).

Les réseaux viaires doivent être hiérarchisés. C'est-à-dire que leur aménagement, leur dimensionnement et leur lisibilité doivent être en adéquation avec leur fonction. Faire des voies de desserte tertiaires (celles desservant essentiellement les domiciles) surdimensionnées n'apporte que vitesses excessives et pertes de repères quant au comportement à adopter en tant qu'automobiliste, de même que sous-dimensionner les voies structurantes entraîne une pression des nuisances du trafic sur les espaces limitrophes problématiques.

La volonté de promouvoir le développement du vélo entraîne le DOO à préconiser la réalisation d'aménagements cyclables (circulation et stationnement) lors de toute réalisation de voie nouvelle, hors impossibilité majeure tenant à la sécurité des usagers ou à caractère réglementaire.

En dehors du bouclage du contournement déjà programmé de Reims et la déviation du pôle IAR, le SCoT ne prévoit pas en tant que tels de nouveaux contournements pour les besoins de son Projet d'aménagement et de développement durables. Mais le SCoT ne préjuge toutefois pas d'une évolution imprévue du réseau et des circulations qui l'empruntent, et ne va donc pas jusqu'à interdire les contournements.

Ils doivent s'inscrire dans le schéma routier départemental (ou son équivalent si demain la compétence devait être transférée) afin de répondre à un objectif général de fonctionnement du réseau départemental.

Le DOO reconnaît la nécessité d'améliorer le réseau routier. Il s'agit d'améliorer la sécurité des usagers ou de prendre en compte des problématiques de cadre de vie et de redistribuer l'espace de la voie déviée en faveur des transports en commun, des piétons et des cyclistes.

L'amélioration des temps de déplacement est une conséquence de l'amélioration du réseau. Mais une attention particulière doit être portée car l'amélioration des temps de parcours contribue à reporter toujours plus loin la distance de confort maximale des déplacements domicile-travail. Augmenter la vitesse de déplacement ne fait qu'attirer de nouveaux automobilistes, partis se loger un peu plus loin en périphérie. Au bout de quelques années, la situation redevient critique, nécessitant de nouveaux investissements routiers, toujours plus conséquents, et sans véritable espoir de solution définitivement efficace.

Ce sont ces considérations, appuyées par des études nombreuses à l'échelon national sur les liens entre réseau routier, congestion et périurbanisation qui ont conduit le SCoT à définir cette stratégie en matière routière.

On trouve enfin des conditions liées à l'urbanisation aux abords des contournements. Celle-ci est encadrée pour ne pas recréer, à quelques années d'intervalle, les conditions initiales ayant mené à la réalisation du contournement...

En tout état de cause, les éventuels contournements sont destinés à déplacer les flux de circulation à l'écart de l'urbanisation. Afin d'éviter que, par le biais d'extensions successives, ces contournements ne se retrouvent, à plus ou moins long terme, enserrés à nouveau au sein de l'urbanisation, le SCoT sera attentif aux conditions d'extensions en direction de ces contournements. L'objectif de cette orientation du DOO est bien de garder à distance des futurs contournements l'urbanisation. Elle ne doit pas faire obstacle, dans l'esprit des auteurs du SCoT, à des extensions mineures et mesurées de l'urbanisation existante destinées à traiter une façade urbaine afin de la rendre plus cohérente.

Cette mesure doit être interprétée avec prudence et raison, afin que l'objectif qui lui est assigné ne soit pas dévoyé. Ce qu'on cherche à éviter, c'est d'installer des habitants dans les nuisances ou dans la pollution de l'air qu'engendrent généralement ces ouvrages routiers. Par contre, la zone de nuisances doit être interprétée largement. Selon la topographie et le contexte géographique, elle peut varier d'une centaine à plusieurs centaines de mètres.

L'automobile reste et restera un mode de déplacement très important, notamment pour le développement économique du territoire, l'amélioration du fonctionnement et de la lisibilité des grands axes routiers du territoire est apparue nécessaire. Outre les objectifs de sécurité routière intrinsèques à ces aménagements, le DOO fixe des objectifs à ces améliorations. La lisibilité est

entendue comme procédant de la hiérarchie des routes et des aménagements qui en découlent dans le cadre du schéma routier départemental. On retrouve, traduit dans le domaine routier, le souci des transitions entre espaces naturels ou agricoles et espaces urbanisés, ainsi que le souhait du DOO de développer et de renforcer les usages alternatifs à l'automobile pour les déplacements de courte distance. Le DOO rappelle les objectifs des améliorations du réseau routier et son souci de ne pas voir concurrencer les efforts en faveur des transports en commun. Ce qui signifie généralement d'éviter d'augmenter les capacités ou les vitesses de parcours de ces axes et de proportionner les améliorations aux besoins mesurés sur le réseau.

Le DOO ne préjuge pas du dimensionnement et du tracé définitifs qui devront être fixés lors des études propres à la réalisation de cette voie, pas plus que de sa date de réalisation pour les raisons précédemment évoquées. En revanche, le SCoT fixe les conditions auxquelles ce raccordement devra répondre, notamment pour respecter au maximum les milieux traversés et leurs contraintes spécifiques. On a vu précédemment que le PADD faisait du tourisme un élément de sa stratégie de développement du territoire. Parmi les projets qu'identifie le DOO comme nécessaires à la réussite de la stratégie développée par le PADD, il y a la coordination et la valorisation réciproque entre politiques touristiques et réseaux de déplacements.

Il s'agit bien sûr du réseau routier, mais également des réseaux de transports en commun et des réseaux cyclables et piétonniers. Il s'ensuit toute une série d'objectifs spécifiques motivés par l'idée que les réseaux de déplacement sont nécessaires aux usages touristiques et les favorisent, ainsi que les développements économiques qui les accompagnent.

Il s'agit, sans ordre de priorité, de l'interconnexion des circuits vélos, de la valorisation de la présence de la grande vitesse, du développement d'itinéraires cyclables dans et à l'extérieur des communes ainsi que le long des axes routiers où ces itinéraires rencontrent aussi des usages domicile-travail, etc.

C'est aussi pourquoi le DOO pose comme objectif la desserte des pôles touristiques sans toutefois en détailler la liste, celle-ci étant susceptible d'évolutions rapides auxquelles ces réseaux devront pouvoir s'adapter en conséquence. Les grands pôles d'attractivité touristiques, les monuments et les sites majeurs, le classement UNESCO sont notamment parmi ces pôles générateurs de déplacements.

Favoriser le développement de l'urbanisation en priorité dans les secteurs desservis par les transports collectifs

Aux abords des arrêts de transports en commun et particulièrement des gares et haltes ferrées, l'idée du SCoT est d'encourager l'usage de ces transports en commun. En conséquence, il demande aux politiques locales ainsi qu'aux plans de déplacements urbains de prendre en compte cette volonté. Pour ça, il leur enjoint de modérer les exigences de stationnement sur domaine privé, notamment par le biais des PLU. Le SCoT n'a pas voulu poser un chiffrage précis à cette modération. En effet, les paramètres à prendre en compte pour que la mesure soit efficace et non punitive tiennent au trafic, à la nature du transport collectif, aux dimensions des voies, aux disponibilités des parcs publics à proximité, etc. Le SCoT a donc formulé l'objectif, et non un chiffrage, qui se serait nécessairement retrouvé, à un moment ou à un autre déconnecté des réalités locales.

Dès lors que la puissance publique a investi dans des transports en commun, le SCoT entend que l'urbanisation soit menée en cohérence avec ces investissements. L'urbanisation doit donc se faire en

priorité autour de ces points d'arrêt. Si le choix est donné entre deux sites, dont l'un desservi, c'est celui-ci qui devrait être aménagé préférentiellement.

Le DOO rappelle à nouveau la nécessité d'un développement diversifié autour des gares, que ce soit en termes de logements (nature, taille, etc.) ou de fonctions urbaines, pour encourager et faciliter le développement des usagers de ces gares. En multipliant les fonctions utilisatrices de ces transports en commun pour le lien domicile-travail ainsi que les publics cibles des gares, on renforce son utilisation potentielle sans accroître les déplacements automobiles. Au niveau du pôle majeur voire secondaires de l'armature territoriale, les abords des gares sont aussi le lieu privilégié du développement des services et des bureaux. On relie ainsi la vocation de ce niveau au sein du territoire avec le système de transport en commun majeur.

Toujours dans l'optique de limiter les déplacements automobiles, le DOO impose aux politiques locales, en cas de développement urbain à proximité de ces gares, le développement de l'accessibilité piétonne et cycliste. L'idée est de promouvoir ces modes actifs non polluants, de limiter la pression de l'automobile d'autant sur le foncier aux abords des gares et de rendre celles-ci aisément accessibles pour tous les modes. On retrouvera cette idée également dans le développement de l'intermodalité des systèmes de déplacements.

En termes de localisation à privilégier, le DOO insiste sur la proximité qui doit exister entre grands équipements structurants et desserte en transports en commun. C'est d'ailleurs l'un des motifs de leur localisation préférentielle aux niveaux supérieurs de l'armature territoriale.

Les périmètres bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs, sont propices à la proximité entre l'habitat et les autres fonctions urbaines (*dont l'accès aux nœuds de transports*). C'est donc ici que le SCoT entend développer de manière diversifiée :

- les zones d'habitat, en favorisant des logements variés pour permettre potentiellement à chacun de trouver un logement adapté à ses besoins, proche d'une gare ou d'un arrêt transport collectif performant; et en privilégiant une densité plus importantes pour accroître le nombre de bénéficiaires.
- Des services, des équipements (dont les équipements structurants) et des commerces pour faciliter leur accès aux usagers des transports collectifs ; et permettre aux visiteurs venant en transport collectif d'accéder facilement à ces équipements et services.
- Des emplois, dans la mesure où ce qui vaut pour l'habitat vaut aussi pour l'activité en permettant aux actifs d'utiliser facilement les transports collectifs entre leur domicile et leur lieu de travail. Et donc en favorisant une densité d'entreprises.

Les zones d'activités économiques ne sont pas oubliées. Si deux sites sont en concurrence, le choix de localisation, outre les autres critères mis en avant par le DOO, sera celui qui a la meilleure desserte par les transports en communs. A cette préférence de localisation, le DOO ajoute la préservation des voies et emprises ferroviaires existantes à proximité ou dans les zones d'activités économiques (Z.A.E.). Ces emprises sont le plus souvent aujourd'hui inutilisées, les conditions économiques étant actuellement rarement en faveur du transport par le fer pour les marchandises. C'est bien d'ailleurs pour cela que la localisation des ZAE doit permettre une accessibilité directe aux grands axes routiers.

Mais ces infrastructures ferroviaires ou fluviales constituent néanmoins un potentiel pour l'avenir, fut-il lointain, et c'est à ce titre que le SCoT entend qu'elles soient préservées, de même que les possibilités de raccorder une ZAE à la voie ferrée ou fluviale qui, le cas échéant, la borde.

Ces aménagements sont par nature extrêmement coûteux. En préservant les conditions physiques de leur réalisation, le SCoT minimise toutefois ces coûts si ces aménagements devaient demain être réalisés, voire empêche leur disparition lorsqu'ils existent, afin d'éviter d'avoir à les recréer ultérieurement. Le maintien de ces emprises n'est pas une contrainte insupportable par ailleurs, ni une consommation foncière supplémentaire déraisonnable, au regard de l'intérêt de rendre possible à terme le raccordement de ces sites à l'infrastructure ferrée ou fluviale. Et ces emprises peuvent même trouver en attendant d'autres usages ou d'autres valorisations.

Le SCoT entend limiter la concurrence entre divers modes d'occupation et favoriser les fonctions urbaines plutôt que le stationnement dans les usages du sol. Il faut bien sûr du stationnement public aux abords des gares, mais celui-ci doit minimiser sa consommation foncière. Sans jamais l'exiger en tant que tel, le DOO suggère en quelque sorte que soit examinée la réalisation de stationnements en ouvrage, pour laisser le maximum de place aux autres usages possibles du sol : habitat, commerce, bureaux, etc., en particulier pour les niveaux supérieurs de l'armature territoriale où la concurrence pour l'usage de ce foncier est forte.

Le DOO préconise que les documents d'urbanisme locaux reprennent l'idée d'une modération des exigences de stationnement, mais la transforme en une exigence de véritable plafonnement vis-à-vis d'éventuels plans de déplacements urbains (juridiquement, ils sont d'ailleurs les seuls à pouvoir véritablement agir en ce sens, d'où la prescription du DOO).

Dès lors que l'on réalise des extensions urbaines d'envergure, le DOO entend que celles-ci permettent l'accueil des transports en commun. Les élus n'ont pas souhaité définir de manière précise et métrique les «extensions urbaines d'envergure» mais de laisser une marge de manœuvre au niveau local en fonction des circonstances particulières. Le DOO dispose que les extensions urbaines (qui comprennent les extensions à vocation d'activité) doivent en fonction des réalités locales, intégrer la perspective de leur desserte en transports collectifs ou de transport à la demande. Toutes les extensions urbaines d'une importance significative sont ainsi concernées, dès lors qu'il ne s'agit évidemment pas d'une extension par opération isolée de construction individuelle ou de faible ampleur.

Le DOO vise la perspective d'une desserte par les transports routiers. Le réseau viaire des extensions urbaines doit donc être conçu et réalisé en conséquence et la localisation de ces extensions tenir compte de la desserte de ces sites par les transports collectifs. L'idée n'est pas que la desserte en bus soit un préalable indispensable à l'ouverture à l'urbanisation, cela n'aurait le plus souvent aucun sens économique. En revanche, ce que le DOO entend voir mis en œuvre via cette disposition, c'est qu'à l'avenir on puisse aisément basculer la desserte de ces sites vers les transports en commun si celle-ci devenait possible ou nécessaire, sans avoir à se préoccuper du dimensionnement de la voirie ou des rayons de courbure, et donc de coûts supplémentaires liés à de futurs réaménagements possibles. Il s'agit d'augmenter la résilience du territoire aux effets du renchérissement de l'énergie et de donner la possibilité de se déplacer autrement aux habitants. Il s'agit de favoriser par la même occasion la capacité d'accueil de densités bâties et de formes urbaines plus conséquentes qui compenseront largement la consommation foncière accrue de ces voies.

Qualité des aménagements urbains, qualité des paysages de ville, desserte en transports en commun facilitée et densité urbaine encouragée et rendue possible, ce sont autant de préoccupations du DOO. Il estime que pour les communes (rurbaines et rurales), les densités de leurs extensions ne seraient pas suffisantes pour espérer y voir se développer à un horizon cohérent avec la temporalité du SCoT une desserte par les transports en commun. Il les a donc exclues du champ de ses exigences telles que découlant de cette disposition.

Organiser les conditions d'une mobilité alternative à l'autosolisme

Contribuer au développement des modes actifs dans la proximité

Comme le DOO le souligne, l'organisation urbaine est le premier levier pour rendre les transports collectifs et les modes actifs plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture. L'idée est de promouvoir le choix dans sa mobilité. D'où le rappel de l'ensemble des orientations qui militent pour réduire l'étalement urbain, donc les distances pour aller d'une fonction urbaine à une autre. Le développement des réseaux dédiés aux modes actifs, tels que les trottoirs ou les bandes cyclables, seront d'autant plus utilisés qu'ils seront accessibles à tous les usagers (dont les personnes à mobilité réduite ou les poussettes par exemple) et qu'ils seront confortables et sécurisés.

La coordination entre offre routière et offre ferroviaire se complète de sorte que l'on puisse se rabattre aisément d'un village sur un pôle, ou d'un pôle relais vers un pôle urbain. Les centralités, pour certaines, ont l'atout d'être desservies par une gare ou une halte ferrée. L'idée serait d'organiser un rabattement depuis les communes qui n'en sont pas dotés, vers la polarité la plus proche.

Les orientations privilégient la localisation des équipements structurants, générateurs de déplacements (comme une salle de spectacle ou une clinique, par exemple) à proximité de desserte de transports collectifs. Et c'est en grande partie ce principe qui justifie leur localisation dans les échelons supérieurs de l'armature territoriale. Ces orientations valent également pour les zones d'activités économiques avec la dimension supplémentaire de préserver les emprises ferroviaires ou fluviales, lorsqu'elles existent et qu'elles desservent ces zones.

La densification du tissu urbain autour des gares est un levier de valorisation et de diversification des fonctions urbaines en offrant un cadre favorable aux commerces et services en pied d'immeuble dans les polarités urbaines, renforçant ainsi l'animation urbaine, ainsi qu'au développement des activités tertiaires, dont le tertiaire de bureau et le tertiaire supérieur.

La localisation des extensions urbaines, quel qu'en soit la nature, doit prendre en compte ces orientations de sorte à limiter les distances de déplacement et de veiller à développer des espaces publics se connectant aux réseaux et espaces publics existants. Toujours dans une logique d'offrir le choix aux usagers de se déplacer par les modes actifs plutôt qu'imposer le recours à la voiture par des distances trop longues et, ou, une ambiance routière ou dissuasive.

Favoriser les transports collectifs

La politique de transports collectifs s'appuie sur une reconquête du réseau ferroviaire et le développement du transport en commun routier y compris le transport à la demande, en cohérence avec une organisation urbaine hiérarchisée, le renforcement des centres urbains existants, des pôles

d'équilibre et émergents. Il s'agit donc pour le DOO de développer l'attractivité des réseaux de transports collectifs tout en renforçant parallèlement leur potentiel de clientèle grâce aux choix d'urbanisme du territoire. C'est à ces deux conditions que l'on pourra réussir à influencer significativement sur le recours à l'automobile pour les déplacements.

L'amélioration passe par le renforcement des liens vers l'extérieur du territoire, notamment en direction des villes voisines (Rehél, Epernay, Châlons-en-Champagne ...). Elle tient aussi au maintien et au renforcement des liens avec le Bassin parisien, qui passe par le renforcement des relations sans rupture de charge vers Paris et le reste de la France (Interconnexion TGV), l'organisation de rabattements vers les gares et haltes ferrées, de même que les projets ferroviaires (halte Beine Farman).

Ces liens ne seraient pas complets si l'on ne citait aussi la nécessité d'adapter, au fur et à mesure des besoins identifiés, l'offre en transports collectifs au sein du bassin de vie rémois.

Le SCoT prévoit de compléter le réseau ferroviaire notamment par la création de la halte Beine Farman. Les conditions économiques de cette création ne sont sans doute pas aujourd'hui réunies, mais si le terme envisagé par le SCoT et le DOO pour cette ouverture est donc nécessairement lointain, la sécurisation des emprises contre l'avancée de l'urbanisation est, elle, d'utilité immédiate.

Privilégier le développement du numérique en tant qu'alternative

Avec l'évolution des technologies et des débits, c'est désormais au Très Haut Débit que doivent être impérativement raccordés les futurs sites de développement résidentiel et économique. En effet, c'est désormais un élément important de l'attractivité d'un territoire, et développer des zones sans cet outil ferait courir le risque de rencontrer des difficultés à commercialiser ces sites. En cela, le SCoT rejoint le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN).

La présence du Très Haut Débit est un facteur de localisation de certaines entreprises qui peut s'avérer très impactant et déterminant. Dans certaines régions, on a même assisté à un déplacement des entreprises parfois massif vers les sites nouvellement desservis. Afin d'éviter une concurrence inutile et le nomadisme des entreprises, qui contrarierait le projet de développement hiérarchisé et coordonné du territoire, le DOO préconise que les politiques publiques de déploiement de l'infrastructure numérique se fasse en cohérence avec l'armature urbaine.

Dans le domaine des communications numériques, la couverture par les réseaux téléphoniques est devenue quasi complète. Mais l'équipement du territoire n'est pas achevé pour autant. Les choix de localisation des antennes relais se feront en tenant compte des sensibilités paysagères et environnementales, les autres critères relevant des choix effectués à l'échelle locale.

Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de dessertes

Le DOO insiste en complément sur la nécessité d'organiser au mieux les rabattements routiers vers les gares pour renforcer leur attractivité et l'usage des transports en commun. Ces pôles permettent de répartir les rabattements sur le territoire, sans dégrader les niveaux de service globaux. Si les transports en commun lourds, de masse, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, ont été détaillés dans les objectifs assignés par le DOO, les territoires les moins densément peuplés ne peuvent espérer en

bénéficiaire, même à long terme, aux conditions d'exploitation actuelles. Le DOO insiste sur un outil qui devra se développer à savoir le transport à la demande.

Il peut jouer un rôle de substitut aux transports en commun classiques, voire de rabattement et est particulièrement bien adapté à ces territoires peu denses. Leur développement est souhaité par le DOO du SCoT. Il s'agit d'offrir une alternative, là encore, aux déplacements motorisés individuels.

Comme autre alternative, on retrouve ensuite les objectifs du DOO en faveur du développement du covoiturage. Bien adapté aux polarités moins bien pourvues en transports collectifs, le covoiturage est un levier d'action qui complète les mesures en faveur des déplacements alternatifs à l'automobile et aux transports en commun. Dans la même veine et pour les mêmes motivations, le DOO souhaite que les politiques publiques de déplacements encouragent et facilitent le développement des plans de déplacements d'entreprise, reposant souvent d'ailleurs sur le développement des pratiques de covoiturage et des modes actifs, plus exceptionnellement sur l'organisation de ramassage des salariés ou le développement de pratiques de télétravail.