



# Plan Local d'Urbanisme de CERNAY-LES-REIMS

---



**MODIFICATION N°5**

## ***Document C***

*Les  
Orientations  
d'Aménagement*



# Les Orientations d'Aménagement

PRÉAMBULE. ....p. 1

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DE CERNAY-LES-REIMS.....p. 3



# **PREAMBULE**

## **Le contexte légal des Orientations d'Aménagement**

L'alinéa premier de l'article R.123-3-1 du Code de l'Urbanisme dispose que "les orientations d'aménagement peuvent, par quartier ou par secteur, prévoir les actions et opérations d'aménagement mentionnées au troisième alinéa de l'article L.123-1".

Ce dernier précise que :

"Les Plans Locaux d'Urbanisme peuvent en outre comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics".



# LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DE CERNAY-LES-REIMS

La commune de CERNAY-LES-REIMS s'avère être celle qui comporte les potentialités les plus conséquentes de l'ancienne Communauté de Communes du Mont de Berru, situation logique au regard de sa géographie et sa proximité à l'égard de l'agglomération rémoise.

En effet, ce phénomène peut être observé depuis l'élaboration du P.O.S. approuvée le 16 décembre 1974, où des potentialités d'accueil étaient déjà inscrites au document, en l'occurrence, une trentaine d'hectare à vocation d'habitat. Une amorce de vocation d'activités apparaît dans le cadre d'une procédure de modification approuvée le 24 octobre 1979, au travers l'inscription d'un emplacement réservé pour le poste EDF au lieu dit "Les Didris".

## LES SITES À VOCATION D'HABITAT :

- Au Nord-Est et à l'Est du village (sites n°1 et n°3) un secteur fait l'objet d'aménagements en cours, les lotissements ayant été accordés.
- Au Sud-Est du village, (site n°2) un reliquat de zone d'habitat, en extrémité d'une opération relativement récente, accompagné d'une extension en flanc Sud.
- Au Nord du village, (site n°4) comporte une structure viaire à composer ou à conforter.
- Quant au secteur Sud, le plus vaste, (site n°5) il doit également faire l'objet d'un aménagement global.

## LES SITES À VOCATION D'ACTIVITÉS :

- Au Nord-Ouest du territoire, entre la RD. 151 et la A 34, au lieu dit "Les Didris" (site n°6) la zone d'activités est en partie aménagée et a fait l'objet d'une étude d'entrée de ville afin de lever l'inconstructibilité générée par les deux infrastructures. Le site n°8 est appelé à s'urbaniser prochainement et l'étude d'entrée de ville fait l'objet d'un prolongement (2<sup>ème</sup> phase) reprenant, pour être cohérent, les mêmes principes d'aménagement que le site voisin (le n°6).
- Au Nord-Est du village, (site n°7), une activité existante est en voie de développement mais ne comprend pas encore d'équipement nécessaire.
- En contiguïté Est de la zone d'activités des "Didris", une extension est envisagée (site n°8) permettant de la sorte un développement de cette dernière.
- À l'extrême Sud du territoire (site n°10) une vaste opération d'aménagement est entreprise, liée au développement économique de l'Est de l'agglomération rémoise.

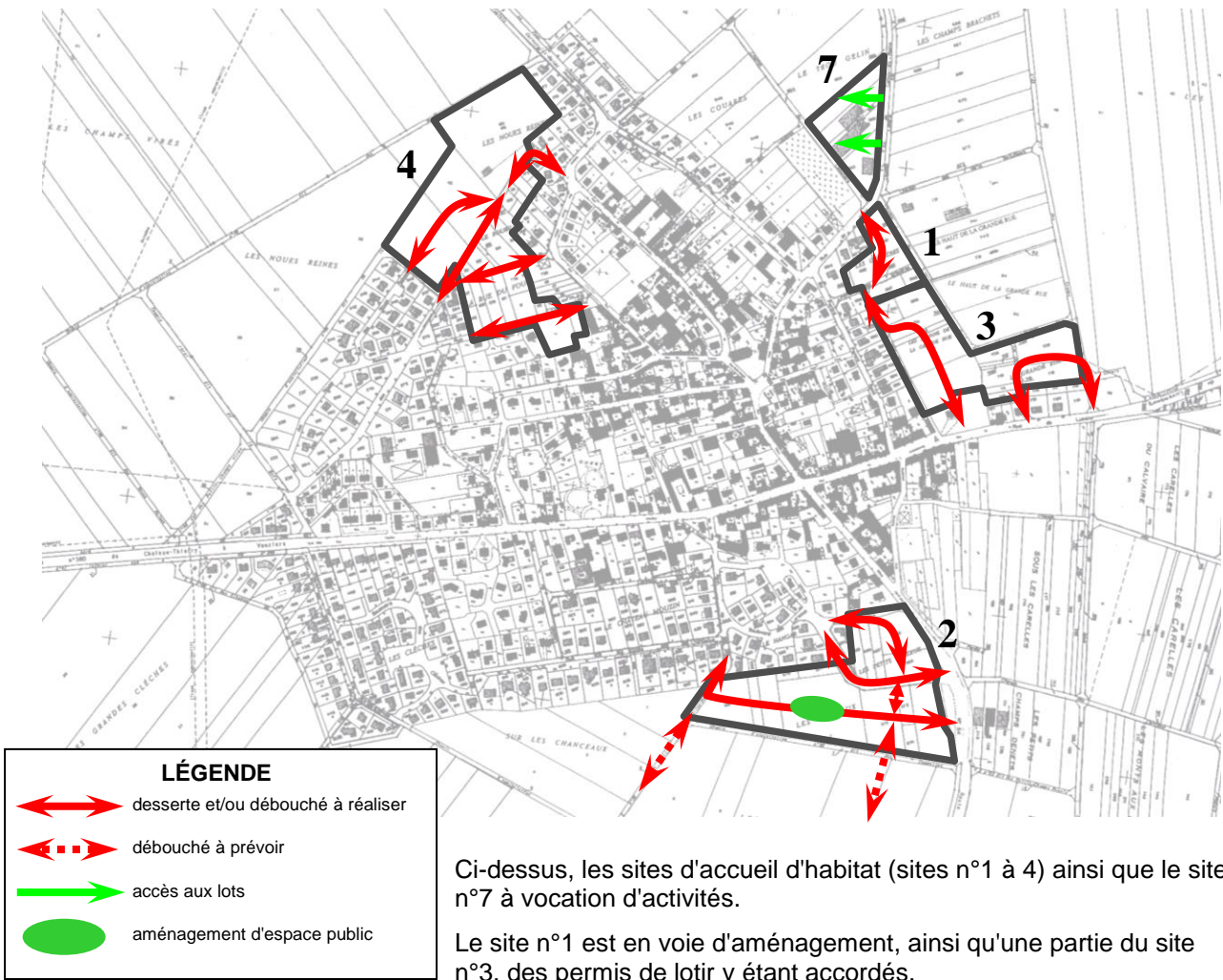
## UN DÉVELOPPEMENT QUALIFIÉ DE "MIXTE"

est envisagé à l'extrême Ouest, entre l'agglomération rémoise et la A 34 (site n°9), sa vocation n'étant pas encore bien définie. Toutefois, et pour prendre en compte les possibles risques et impacts liés notamment à la proximité immédiate des RD. 151, RD. 980 et A 34, et à sa localisation par rapport aux agglomérations proches (Reims, Cernay-les-Reims et Witry-les-Reims), son développement devra répondre aux principes de développement durable (type H.Q.E., écolabel...) et ne pourra accueillir d'installations classées soumises à autorisation, ainsi que les activités industrielles et les habitations.

Pour les sites n°5, 9 et 10, il sera nécessaire de mettre en place une procédure ultérieure pour l'ouverture à l'urbanisation. Ce principe permet à la collectivité de prolonger les réflexions nécessaires à un aménagement cohérent et de qualité. De plus, lors de la mise en place de ce type de procédure, il sera nécessaire de faire appel à une étude d'entrée de ville pour le site n°9, ce secteur étant concerné par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (dite loi Barnier) de par la présence de la RD. 151 et la A 34.



**Les zones d'habitat**

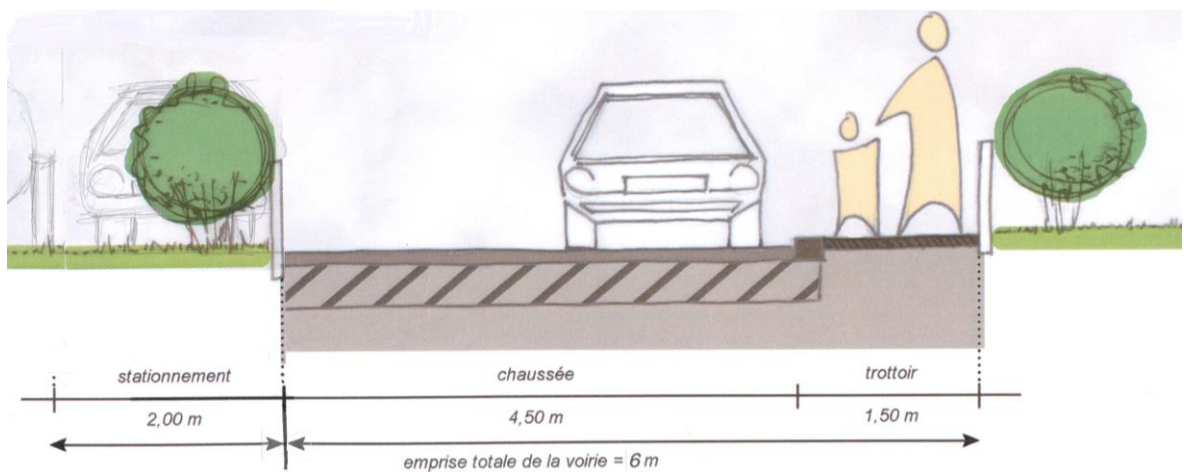


Ci-dessus, les sites d'accueil d'habitat (sites n°1 à 4) ainsi que le site n°7 à vocation d'activités.

Le site n°1 est en voie d'aménagement, ainsi qu'une partie du site n°3, des permis de lotir y étant accordés.

Le site n°2 comprendra, en partie la plus centrale possible, un aménagement d'espace public de type square, et il n'y aura pas d'accès particulier à la RD. 64.

Les sites n°1 à 4 doivent avoir des voies à réaliser et dont le profil figurant ci-dessous donne une définition de ces emprises, le domaine public étant d'au moins 6 mètres.

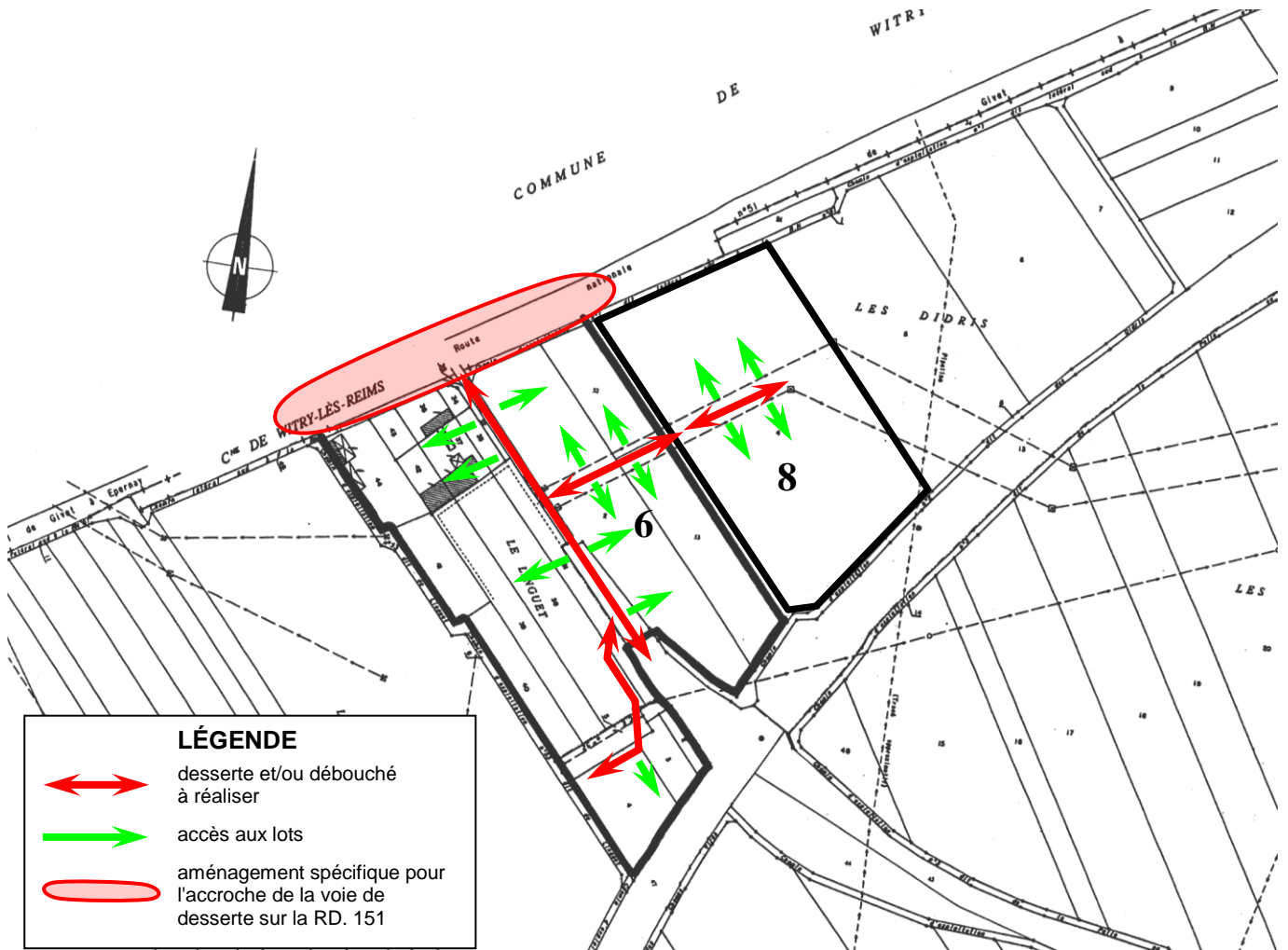


Le stationnement pour visiteurs, ou encore, stationnement ouvert au public, se situe au-delà de ces 6 mètres, et permet la réalisation de parking pour au moins un véhicule par logement, la place devant être d'au moins 2 mètres de large, évitant de la sorte l'empiètement sur la chaussée.



### Les zones d'activités

- Le site n°6 est un site où existe déjà une activité édifée de longue date dans le cadre d'un secteur spécifique inscrit au P.O.S. précédent. La voirie principale de desserte est constituée par la voie communale n°22 existante en bordure Est.
- Le site n°8, contigu au site décrit ci-dessus, s'urbanise en utilisant les mêmes principes d'aménagement que son voisin. Donc, cette extension de la zone d'activités "Les Didris" comprend une desserte se raccordant à celle du site n°6 afin de rester dans la cohérence et de déboucher sur la RD. 151 sur le seul accès prévu.
- Le site n°7 est un site où existe déjà une activité qui s'est édifée dans le cadre d'un secteur spécifique inscrit au P.O.S. précédent, en l'occurrence une zone NAX. La voie de desserte principale s'avère être la voie communale reliant la RD. 151 au village de Cernay-les-Reims.



La zone d'activités "Les Didris", bordée au Nord par la RD. 151 et au Sud par la A 34, a fait l'objet d'une étude d'entrée de ville (générée par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme) qui a notamment fait ressortir la nécessité d'aménagement spécifique au droit de la RD. 151, infrastructure de desserte principale de cette zone.

Une coordination entre les communes de Cernay-les-Reims, Witry-les-Reims et le Conseil Général (voire également avec la commune de Reims?) doit être mise en place pour étudier et réaliser l'aménagement particulier nécessaire à la sécurité routière.

Cet ouvrage, généré par le développement, donc l'accueil de nouvelles entreprises sur le site, reste à définir en fonction de l'impact sur cette infrastructure.

Il peut être constitué de bretelles de raccordement (insertion et/ou accélération) avec, si nécessaire, des tourne-à-gauche en sortie (direction Reims) ou en entrée (en provenance de Witry-les-Reims) de zone d'activités.

➤ **Secteur du parc d'activités Cernay-Lès-Reims-St Léonard (site n°10)**

La commune de Cernay-lès-Reims est concernée par le développement d'une partie du parc d'activités Cernay-Lès-Reims-St Léonard (phase 2 et une partie de la phase 3). Ce développement s'inscrit dans une Z.A.C. couvrant en tout, 145 hectares et prévoyant une programmation en 3 phases portant sur une 30aine d'années.

Les enjeux pour le développement de ce secteur sont :

- d'organiser et de programmer le développement de l'urbanisation des 87 hectares situés sur la commune de Cernay-lès-Reims.
- d'aménager le parc d'activités dans un cadre paysager et environnemental affirmé.

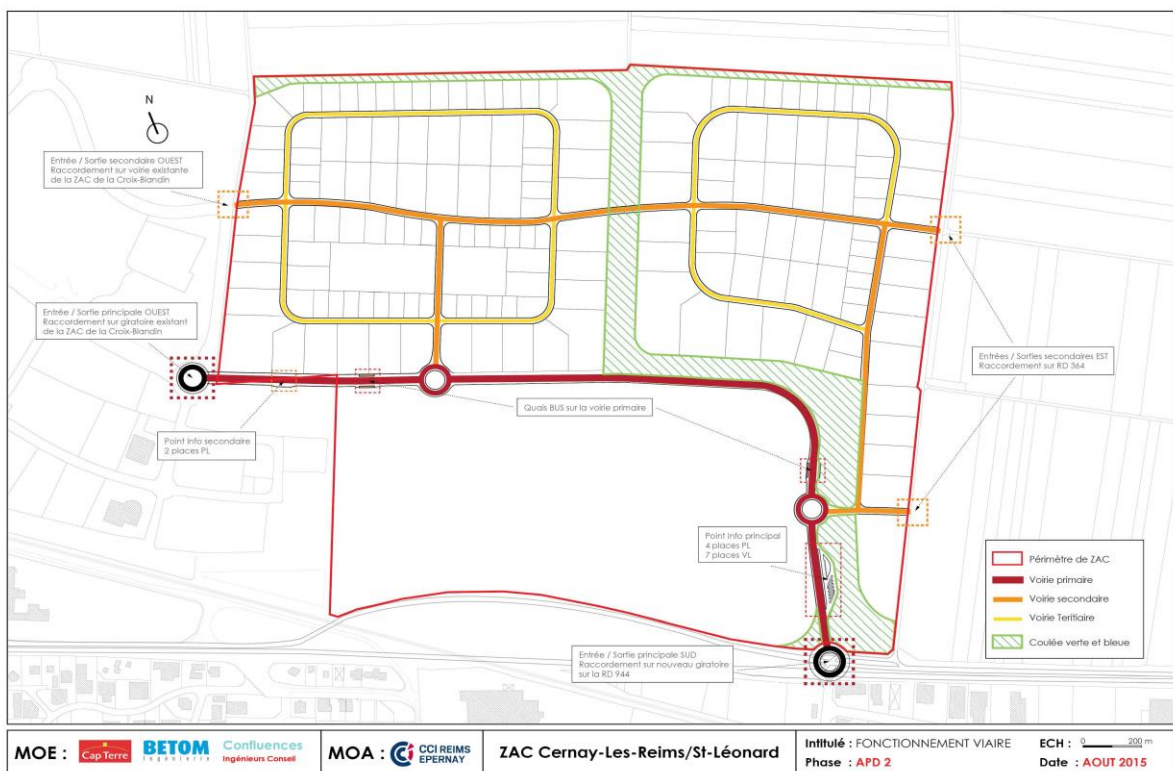
**1. Les orientations d'aménagement et de programmation retenues en matière d'aménagement, de transport et de déplacements :**

Le programme prévisionnel des équipements publics internes à la ZAC de Cernay-lès-Reims / Saint-Léonard inclut :

- La réalisation de la voirie.
- La réalisation de l'ensemble des réseaux et leurs raccordements aux réseaux existants.
- La mise en œuvre du système de gestion des eaux pluviales.
- La création des espaces verts : coulée verte et bleue, zone de compensation faunistique et floristique.

Sur les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone : Les constructions y sont autorisées lors de la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble.

Le schéma d'aménagement des principales caractéristiques des voies et espaces publics et coulée verte et bleue :



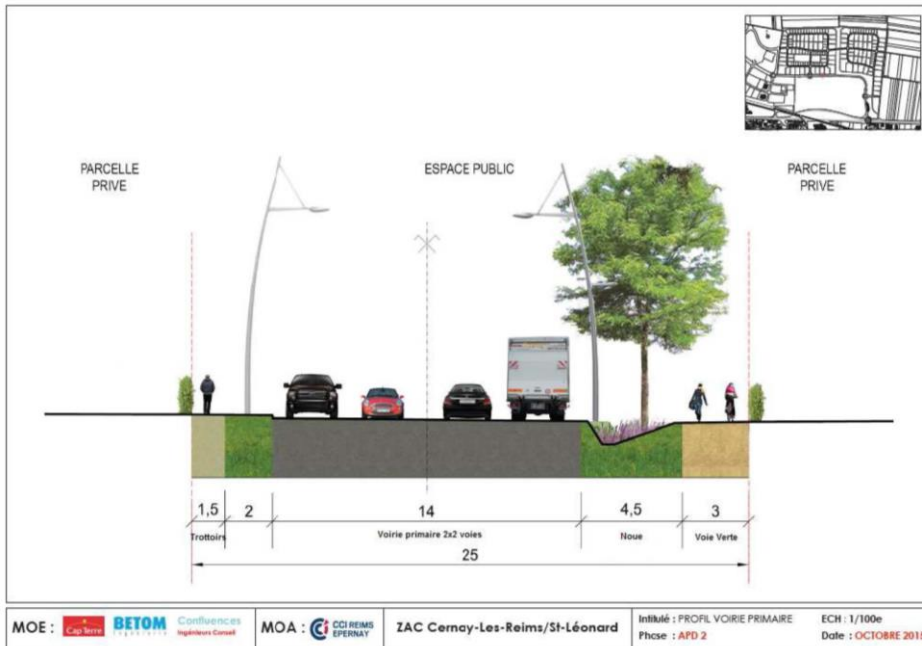
La trame viaire s'organise autour :

D'une voie primaire appelée axe nord reliant les deux entrée/sortie principales de la ZAC : l'entrée/sortie ouest située dans la continuité de l'axe principal la ZAC de la Croix-Blandin et l'entrée/sortie sud-est permettant l'accès depuis la RD944. Cet axe structurant, permettra de mailler la trame viaire de la Croix Blandin, fluidifiant ainsi le trafic et améliorant la desserte de ce

secteur par son raccordement à la RD 944. Cet axe sera un axe de transit véritable épine dorsale du parc d'activités, il ne desservira aucun lot privé.

La voirie primaire ou axe nord constitue l'axe principal du parc d'activités, l'ensemble de la trame viaire secondaire et tertiaire s'organise autour de cette voirie primaire à partir de deux giratoires.

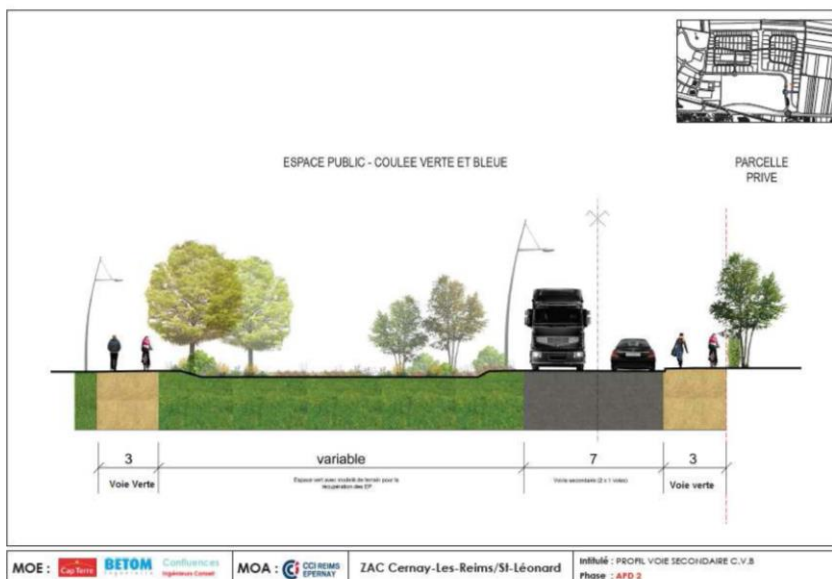
Cet axe, en 2x2 voies, d'une longueur totale 1 693 m a une largeur de 25 m sur un premier tronçon de 784 ml reliant le giratoire de la ZAC de la Croix-Blandin à la coulée verte et bleue. Puis une largeur de 17.50 m sur un deuxième tronçon de 909,44 ml longeant la coulée verte et bleue jusqu'à la RD 944. - Le long de l'Axe Nord, le stationnement est autorisé, hors poids lourds, dans la bande des 15m non constructibles à condition qu'il soit intégrés dans un traitement paysager de qualité.



D'une trame secondaire, qui constitue un maillage intermédiaire directement raccordé à la voirie primaire par le biais de 2 giratoires. Cette trame secondaire est constituée :

- d'un axe structurant Est/Ouest reliant la voirie secondaire de la ZAC de la Croix-Blandin à la RD 364,
- d'un second accès sur la RD 364 directement depuis la voie primaire,

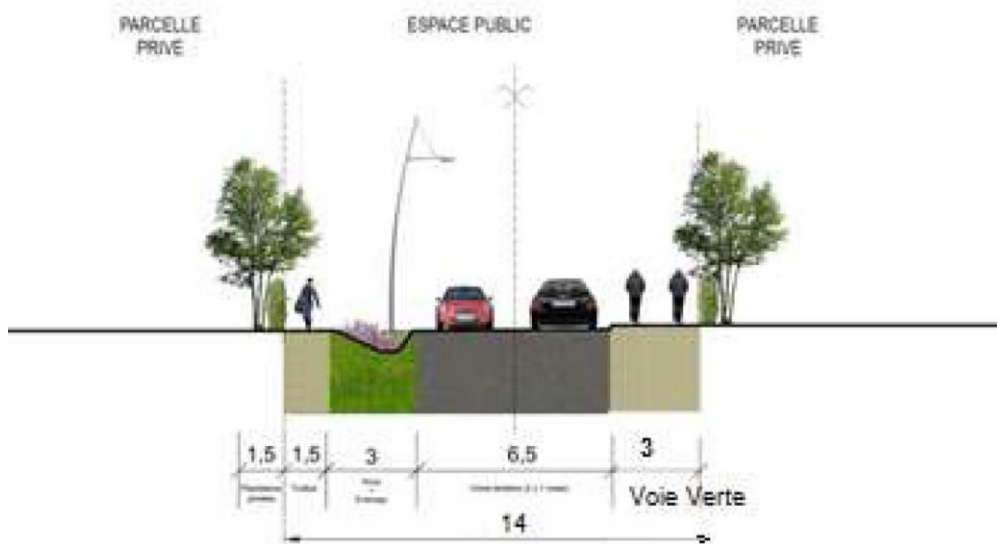
Elle permettra la desserte des lots privés. Les voies secondaires constituent le maillage intermédiaire, directement connecté à la voirie primaire par le biais des giratoires. De 14.5 m de large, elles servent à la fois à la circulation interne dans le parc et à la desserte des parcelles privées. Elles accueillent également une voie verte sur leurs emprises. Les voies secondaires concernent un linéaire d'environ 2 445 ml.



D'une trame tertiaire fonctionnant en boucle et permettant la desserte des différents lots privés. Cette voirie tertiaire peut être considérée comme une voirie optionnelle. En effet, des tronçons peuvent ne pas être réalisés ou décalés pour permettre de dégager des surfaces commercialisables  $\geq 5$  ha.

Les voiries tertiaires sont complémentaires aux voiries secondaires auxquelles elles sont reliées.

De 14 m de large elles permettent essentiellement la desserte des parcelles privées. Les voies tertiaires concernent un linéaire d'environ 3 112 ml.



#### Les principes d'aménagement des accès routiers aux parcelles et du stationnement

- Les systèmes de fermeture seront implantés à 3 mètres de l'alignement de la voie sur une largeur de 4.00m afin de ne pas gêner la circulation.
- Les accès se feront pour les véhicules légers entre deux arbres d'alignement préalablement plantés.
- Les accès seront réalisés préférentiellement en partie basse de la plateforme.
  
- Le stationnement et les aires d'évolution des véhicules (personnels, visiteurs, livreurs, ...) doivent être assurés sur l'emprise de la parcelle. Aucun stationnement sur la voie publique ne sera autorisé, et en aucun cas les bandes publiques d'espace vert accompagnant les voies ne pourront être converties en surfaces de stationnement.

#### Les principes d'aménagement pour le traitement des eaux pluviales :

Dans le cadre du projet, la perméabilité devra être réduite sur les stationnements, avec par exemple :

- la délimitation de bande de passage de roues avec engazonnement au centre
- une structure alvéolaire avec remplissage en gravillons ou gazon ;

Les noues ou ouvrages paysagers à créer seront implantés en point bas, le long de la limite de propriété. Ils seront réalisés pour un fonctionnement individuel. Le dispositif pourra être étendu aux usages mitoyens, et linéaires à l'échelle d'un îlot.



### Les principes d'aménagement de la coulée verte et bleue

Dans le cadre du projet, il sera prévu la création d'une coulée verte centrale sur le tracé du talweg existant. Cette espace devra être la structure centrale du projet. Cette coulée verte devra s'articuler en trois espaces distincts :

- Une noue rurale Nord et la partie Nord de la coulée verte, où seront localisés les habitats de substitutions. Cet espace devra présenter un faciès basé essentiellement sur les intérêts écologiques.
- Une coulée verte sud, présentant des caractéristiques éco-paysagère ambitieuse. Cet espace doit reprendre les principes définis dans la valorisation écologique : présence de prairie, de substrats graveleux, gestion différenciée ; tout en présentant une architecture paysagère bien définie.
- Une entrée de ZAC, présentant un traitement paysager fort et ne rentrant pas en compte dans les espaces de valorisation écologiques

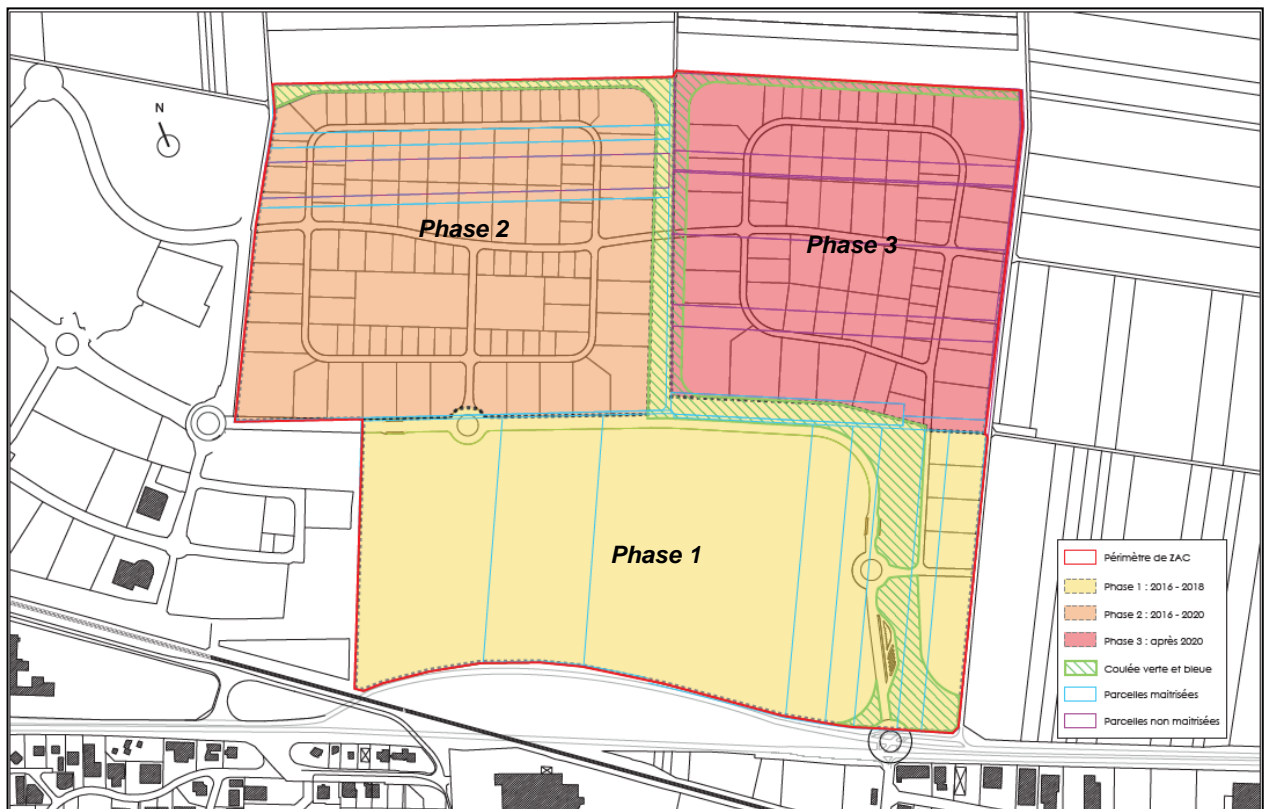
Les noues doivent être prévues dans une conception écologique. Les prescriptions écologiques des aménagements paysagers doivent respecter les contraintes suivantes :

- Un choix d'espèces adaptées aux conditions édaphiques des secteurs ; paysagers et adaptées aux exigences écologiques des espèces faunistiques et floristiques impactées par les aménagements ;
- La limitation d'introduction d'espèces végétales et/ou animales exotiques ou, le cas échéant, de choix des taxons ne présentant pas un caractère envahissant ;

### 2. L'échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants est défini de la manière suivante :

La phase 3 sera ouverte à l'urbanisation lorsque la phase 2 sera achevée.

**La phase 2 sera considérée comme achevée lorsque les équipements internes à la zone seront réalisés et les permis de construire auront été délivrés pour 75 % de la surface cessible.**

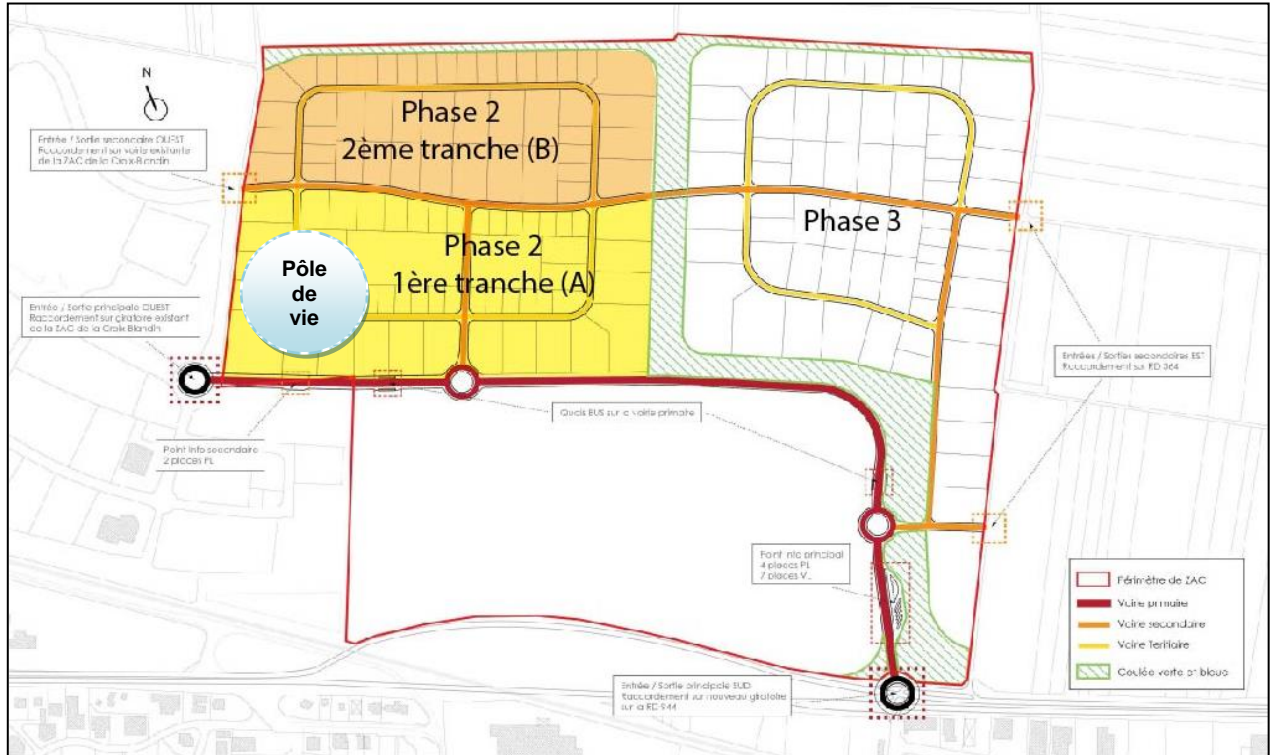




#### 4. Localisation du pôle de vie

Le pôle de vie sera implanté dans la tranche 1 de la phase 2 de la ZAC.

**Le pôle de vie figurant au schéma localise le lieu où est autorisée l'implantation des constructions à destinations d'artisanat et commerce de détail, de restauration, d'activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle, d'hébergement hôtelier et touristique.**



**4. Les orientations d'aménagement et de programmation définissant les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages :**

Les principes d'aménagement :

AFFIRMER LA VALEUR PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE AU TRAVERS DES ESPACES VERTS ET DE LA GESTION DE L'EAU :

Prendre en compte le paysage existant pour composer une trame d'espaces verts offrant des vues et liens intégrant le corridor vert tout en étant support :

- D'une gestion aérienne des eaux pluviales sous forme d'ouvrages paysagers destinés à la gestion à la source ;
- D'une trame végétale favorisant la biodiversité et limitant l'entretien (végétation locale / bocagères, formes végétales souples...). Il conviendra d'éviter les plantations mono-spécifiques et de prévoir plutôt des haies composées d'une alternance de deux ou trois espèces apportant une bonne densité de feuillage avec l'installation d'une essence persistante en alternance avec des espèces caduques. Il s'agira également de maintenir au niveau des massifs une stratification de la végétation avec la plantation de petits arbres en position centrale entourés d'arbustes de taille et d'espèces diverses assurant une couverture végétale verticale complète.
- Des liaisons douces piétons/cycles vers les communes et les équipements (coulée verte).

EN MATIERE D'INTEGRATION ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE DES CONSTRUCTIONS

Concernant l'aspect des constructions, le dessin des façades doit, à défaut d'être uni, favoriser une hiérarchie des matériaux (noble, ordinaire...) et des teintes mettant en valeur les fonctions, et la hiérarchie des espaces (partie bâtie d'accueil, de bureaux, d'atelier, de stock, ...).

**Pour les couleurs de bardage :** On cherchera à utiliser au maximum les teintes sombres des gros volumes pour une meilleure intégration dans le paysage.

**Pour les couleurs de menuiserie :** les menuiseries extérieures, appuis sur le volume principal, et tous les autres détails architecturaux, seront dans le même coloris et même matériau que la façade. Les variations de luminosité, les nuances ou les tons complémentaires sont admis.

**Pour les couleurs de toiture :** Les teintes des toitures en bardage métallique doivent être plus sombres que celles des façades et en accord avec les couleurs dominantes des couvertures.

INTEGRER LES ENJEUX EN TERMES DE COMMUNICATION NOTAMMENT DANS LA CONCEPTION DE VOIES NOUVELLES EN :

- Valoriser les abords de la RD944 pour participer à l'amélioration de l'entrée de ville ;
- Hiérarchiser les voies comprenant 3 niveaux : centrale/médiane/éloignée.
- Optimisation du transport de marchandise via l'accessibilité des ZA et ZI au réseau routier structurant.
- Encouragement des Plans de Déplacements Entreprises ;

INTEGRER LES ENJEUX EN TERMES D'ECONOMIE D'ENERGIE ET PROTECTION DE L'EAU COMME :

- Permettre une bonne orientation des constructions et des implantations favorisant les apports solaires gratuits ;
- Proposer des formes plus compactes ;
- Diminuer les pollutions ponctuelles (maîtriser les rejets...);
- Diminuer les pollutions diffuses (bonnes pratiques...);
- Réduire les pollutions par les substances dangereuses ;

- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides (maintenir ou créer des corridors écologiques...);

EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DES CONSTRUCTIONS, TRAVAUX, INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS

- L'objectif est de tendre vers la conception de constructions faisant preuve d'exemplarité énergétique ou environnementale (en termes de consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre, de taux minimal de matériaux biosourcés... )
- Et d'obtenir des aménagements et des constructions qualitatifs par l'application du label de qualité environnementale du Grand Reims.

