

# SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale  
du Pays de Châlons-en-Champagne

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS



DOSSIER APPROUVE  
en date du 08 octobre 2019



## SOMMAIRE

### CHAPITRE 1

<b>Les orientations générales de l'organisation de l'espace .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Conforter l'armature territoriale du Pays de Châlons-en-Champagne .....</b>	<b>7</b>
1.1 Organiser un développement plus équilibré et solidaire	7
1.2 Définition de l'armature territoriale	7
<b>2. Assurer un développement durable du territoire .....</b>	<b>9</b>
2.1 La ville centre	9
2.2 La zone agglomérée de Châlons-en-Champagne	9
2.3 Les villes relais	10
2.4 Les pôles émergents	10
2.5 Les communes de la vallée de la Marne	10
2.6 Les bourgs et villages	11
<b>3. Organiser un développement équilibré de l'habitat .....</b>	<b>11</b>
3.1 Répartir les logements en fonction de l'armature territoriale	11
3.2 Diversifier l'offre de logements	12
<b>4. Assurer une couverture équilibrée du territoire par les principaux équipements et services .....</b>	<b>12</b>
4.1 Structurer l'offre d'équipements en cohérence avec l'armature territoriale	12
4.2 Optimiser les conditions d'accès aux équipements	12
4.3 Développer les outils numériques sur l'ensemble du territoire	13

### CHAPITRE 2

<b>Les objectifs et les principes de la politique de l'habitat .....</b>	<b>15</b>
<b>1. Organiser l'accueil et le maintien des ménages .....</b>	<b>15</b>
1.1 Développer le parc de logements	15
1.2 Répartir les besoins en logements selon l'armature territoriale	15
<b>2. Proposer une offre de logements diversifiée .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Satisfaire les besoins spécifiques .....</b>	<b>16</b>
<b>4. Améliorer l'attractivité des logements anciens .....</b>	<b>17</b>
4.1 Adapter et réhabiliter les logements spécifiques	17
4.2 Favoriser la remise sur le marché de logements vacants	17
4.3 Poursuivre la réhabilitation du parc ancien	17
<b>5. Utiliser moins et mieux les ressources foncières .....</b>	<b>18</b>
5.1 Prioriser le renouvellement urbain et la densification pour développer l'habitat	18
5.2 Maîtriser les extensions urbaines	19
5.3 Elever la densité résidentielle	21

### CHAPITRE 3

<b>Les objectifs et les principes de la politique d'accueil des activités économiques .....</b>	<b>23</b>
<b>1. Conforter la présence des activités économiques dans le tissu urbain .....</b>	<b>23</b>
1.1 Favoriser le développement économique de proximité	23
1.2 Optimiser l'emploi des zones d'activités économiques existantes	23

<b>2. Proposer une offre foncière dédiée</b> .....	<b>24</b>
2.1 Dynamiser le développement tertiaire et les activités liées à la Défense	24
2.2. Préserver le caractère spécifique des parcs d'activités de l'aéroport Paris-Vatry	24
2.3 Organiser le développement économique en extension de l'urbanisation	25
2.4 Intégrer les impératifs du développement durable dans l'aménagement des espaces d'activités	25
<b>3. Favoriser un développement commercial équilibré</b> .....	<b>26</b>
3.1 Définition de l'armature commerciale	26
3.2 Redynamiser l'attractivité commerciale des centralités urbaines	27
3.3 Favoriser le renouvellement des pôles commerciaux périphériques	27
3.4 Limiter et maîtriser le développement commercial en dehors des centralités urbaines et des pôles commerciaux périphériques	28
3.5. Favoriser un aménagement commercial durable, fonctionnel et qualitatif	28
<b>4. Protéger et valoriser l'espace agricole</b> .....	<b>29</b>
4.1 Assurer la pérennité de l'espace agricole et prendre en compte la fonctionnalité des exploitations	29
4.2 Développer les activités agricoles et valoriser les productions	30
<b>5. Valoriser les atouts touristiques et culturels, vecteurs d'attractivité du territoire et de diversification de son économie</b> .....	<b>30</b>
5.1 Favoriser le développement d'un tourisme de découverte	30
5.2 Poursuivre les actions de mise en valeur des atouts du Pays de Châlons-en-Champagne	31
5.3 Parfaire l'accueil des touristes	31
<b>CHAPITRE 4</b>	
<b>Les orientations de la politique des transports et des déplacements</b> .....	<b>33</b>
<b>1. Optimiser l'utilisation des réseaux de transport collectif</b> .....	<b>33</b>
1.1 Conforter et améliorer l'usage de la desserte ferroviaire	33
1.2 Développer l'usage des transports collectifs	33
<b>2. Développer des solutions alternatives à l'usage individuel de l'automobile</b> .....	<b>34</b>
2.1 Répondre aux besoins de mobilité des zones les moins denses du territoire	34
2.2 Renforcer et améliorer le réseau d'aménagements pour les modes actifs	35
<b>3. Compléter et améliorer l'infrastructure routière structurante</b> .....	<b>36</b>
<b>4. Limiter la consommation d'espace liée aux infrastructures routières</b> .....	<b>37</b>
<b>5. Optimiser l'offre de stationnement</b> .....	<b>37</b>
<b>6. Conforter et valoriser la voie d'eau</b> .....	<b>38</b>
<b>CHAPITRE 5</b>	
<b>Les espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains à protéger</b> .....	<b>39</b>
<b>1. Préserver et accroître les potentialités écologiques et paysagères de la trame verte et bleue</b> .....	<b>39</b>
1.1 Protéger les réservoirs de biodiversité	39
1.2 Préserver ou restaurer la fonctionnalité des corridors écologiques	39
1.3 Préserver les spécificités des différents réseaux de la trame verte et bleue	40

<b>2. Valoriser et renforcer les capacités biologiques de l'ensemble du territoire .....</b>	<b>41</b>
2.1 Conforter l'espace agricole comme élément structurant de l'armature agroenvironnementale	41
2.2 Favoriser la présence et le maintien de la nature en « ville »	41
<b>3. Préserver et mettre en valeur les paysages urbains .....</b>	<b>42</b>

## CHAPITRE 6

**La préservation des ressources naturelles et la prévention des risques .....** **43**

<b>1. Contribuer à la durabilité de la ressource en eau .....</b>	<b>43</b>
<b>2. Intégrer les risques dans les choix d'aménagement du territoire .....</b>	<b>44</b>
2.1 Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques d'inondation	44
2.2 Prévenir les risques de mouvements de terrains	45
2.3 Maîtriser l'urbanisation par rapport aux sites et infrastructures générant des risques et des nuisances	45
2.4 Limiter l'exposition des populations aux nuisances générées par les infrastructures de transport	46
2.5 Réduire les nuisances liées aux déchets	46
<b>3. Relever le défi de la lutte et de l'adaptation au changement climatique .....</b>	<b>46</b>
3.1 Améliorer les performances énergétiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre	46
3.2 Valoriser les ressources locales en énergies renouvelables	47
3.3 S'adapter au changement climatique	48

## CHAPITRE 7

**La protection et la valorisation des paysages naturels et urbains .....** **49**

<b>1. Préserver les ambiances des grandes unités paysagères .....</b>	<b>49</b>
1.1 Préserver les paysages ouverts de la plaine crayeuse	49
1.2 Éviter la banalisation du paysage des vallées	49
1.3 Enrichir et qualifier les lisières urbaines	49
<b>2. Réussir l'intégration des extensions urbaines .....</b>	<b>50</b>
2.1 Respecter les grands équilibres entre espaces bâtis et non bâtis	50
2.2 Fixer des limites à l'urbanisation	50
<b>3. Renforcer la qualité du paysage urbain .....</b>	<b>50</b>
3.1 Valoriser les sites à forte valeur collective	50
3.2 Concevoir des espaces publics de qualité	51
3.3 Améliorer le traitement des entrées de ville et de village	51
3.4 Diversifier les formes urbaines	51

## CHAPITRE 8

**Le suivi et la mise en œuvre du SCoT .....** **53**

<b>1. Assurer un suivi régulier des effets du SCoT sur le territoire .....</b>	<b>53</b>
1.1 Mesurer et analyser l'utilisation des ressources foncières pour le développement résidentiel et économique	53
1.2 Mesurer et analyser l'efficacité des dispositions du SCoT	54
<b>2. Poursuivre le dialogue stratégique et l'approche commune des enjeux transversaux .....</b>	<b>55</b>
2.1 Animer une instance de pilotage	55
2.2 Veiller à l'articulation des échelles	55



CHAPITRE  
**1**

# LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE

## 1. CONFORTER L'ARMATURE TERRITORIALE DU PAYS DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE

### 1.1 Organiser un développement plus équilibré et solidaire

Le SCoT organise le développement du Pays de Châlons-en-Champagne à travers une armature territoriale. Cette armature est le support d'orientations différenciées entre les différents niveaux qui la composent en attribuant à chaque échelon des capacités de développement et des obligations proportionnées aux capacités des communes et à leur vocation dans l'économie globale du territoire.

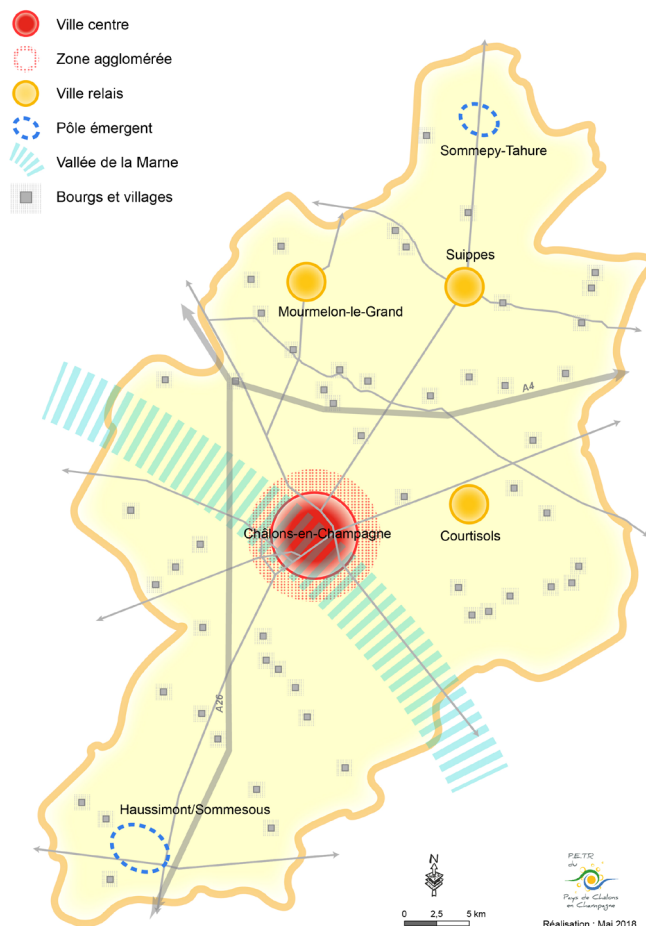
Cette organisation s'appuie sur une répartition

cohérente et équilibrée du développement territorial. Elle entend assurer l'attractivité de l'ensemble du Pays de Châlons-en-Champagne en confortant le dynamisme des polarités principales du territoire tout en maintenant la vitalité des villages et la pérennité de l'espace agricole.

Elle s'inscrit dans une perspective d'amélioration de la qualité de vie des habitants, de maîtrise de la demande de déplacements, de préservation de l'environnement et de contribution à la lutte contre le réchauffement climatique.

### 1.2 Définition de l'armature territoriale

L'armature territoriale du SCoT du Pays de Châlons-en-Champagne repose sur six niveaux :



## Répartition des communes selon le niveau d'armature territoriale

Ville centre		
Châlons-en-Champagne		
Zone agglomérée		
Compertrix	Fagnières Saint-Memmie	Saint-Martin-sur-le-Pré
Villes relais		
Courtisols	Mourmelon-le-Grand	Suippes
Pôles émergents		
Haussimont	Sommepey-Tahure	Sommesous
Vallée de la Marne		
Aigny	Juvigny	Saint-Martin-aux-Champs
Aulnay-sur-Marne	Mairy-sur-Marne	Sarry
Cheppes-la-Prairie	Matougues	Sogny-aux-Moulins
Chepy	Moncetz-Longevas	Togny-aux-Bœufs
Cherville	Omey	Vésigneul-sur-Marne
Condé-sur-Marne	Pogny	La Veuve
Coolus	Recy	Vitry-la-Ville
Écury-sur-Coole	Saint-Germain-la-Ville	Vraux
Jâlons	Saint-Gibrien	
Bourgs et villages		
Baconnes	Francheville	Saint-Jean-sur-Tourbe
Bouy	Le Fresne	Sainte-Marie-à-Py
Breuvry-sur-Coole	Les Grandes-Loges	Saint-Pierre
Bussy-le-Château	Isse	Saint-Quentin-sur-Coole
Bussy-Lettrée	Jonchery-sur-Suippe	Saint-Remy-sur-Bussy
Cernon	Laval-sur-Tourbe	Somme-Suippe
Champigneul-Champagne	Lenharrée	Somme-Tourbe
Cheniers	Livry-Louvercy	Somme-Vesle
La Cheppe	Marson	Souain-Perthes-lès-Hurlus
Coupetz	Moivre	Soudé
Coupéville	Montépreux	Soudron
La Croix-en-Champagne	Mourmelon-le-Petit	Thibie
Cuperly	Nuisement-sur-Coole	Tilloy-et-Bellay
Dampierre-au-Temple	Poix	Vadenay
Dampierre-sur-Moivre	Saint-Étienne-au-Temple	Vassimont-et-Chapelaine
Dommartin-Lettrée	Saint-Hilaire-au-Temple	Vatry
L'Épine	Saint-Hilaire-le-Grand	Villers-le-Château
Faux-Vésigneul	Saint-Jean-sur-Moivre	





## 2. ASSURER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

### 2.1 La ville centre

Elle constitue le lieu privilégié du développement résidentiel et économique du Pays de Châlons-en-Champagne en cohérence avec les politiques conduites au niveau de l'Etat et du conseil régional du Grand Est pour consolider l'attractivité des villes moyennes.

Les politiques de redynamisation du centre ville, de renouvellement de la ville sur elle-même et de reconquête des friches, notamment militaires, permettent d'accueillir le développement économique et résidentiel à l'exception des besoins d'extension du parc technologique et tertiaire du Mont-Bernard.

#### En matière de développement résidentiel,

les politiques publiques d'habitat maintiennent *a minima* le poids de population pour permettre à la ville centre de conserver son rôle de pôle multifonctionnel. La stratégie sur le logement combine une offre immobilière en rénovation et en réhabilitation du bâti pour favoriser la résorption de la vacance dans l'ensemble du parc de logements, et la mise sur le marché de produits nouveaux et attractifs à destination des jeunes actifs, des familles et des seniors.

Les politiques de construction neuve développent un patrimoine architectural innovant et porteur d'une image renouvelée et attractive pour le centre-ville et la ville.

#### En matière de mobilités et de transports,

les politiques publiques mettent en œuvre une gestion équilibrée des différents modes entre les déplacements automobiles, le développement des transports collectifs et des modes actifs. Cette politique s'appuie sur le nouvel aménagement de la gare ferroviaire en tant que pôle majeur d'intermodalité de l'agglomération et du Pays de Châlons-en-Champagne.

Le stationnement et la distribution des marchandises en ville sont optimisés afin de limiter les déplacements et les nuisances.

**En matière d'activités et d'emplois,** la ville

centre constitue le lieu privilégié pour le maintien et l'implantation de fonctions tertiaires supérieures, qu'elles soient administratives, hospitalières, de services aux entreprises, éducatives ou culturelles.

La ville centre constitue également le lieu d'implantation privilégié d'équipements métropolitains comme la « Cité de l'agriculture » ayant vocation à positionner le territoire sur l'agriculture du futur à l'échelle nationale et internationale.

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement définissent et mettent en œuvre une combinaison d'interventions destinées à redynamiser les activités commerciales du centre ville en :

- favorisant l'adaptation de l'offre foncière et immobilière pour améliorer les continuités entre les linéaires marchands,
- modernisant et diversifiant l'offre de logements,
- développant l'offre d'emplois par le maintien d'un tissu multifonctionnel,
- valorisant l'espace public et le patrimoine.

### 2.2 La zone agglomérée de Châlons-en-Champagne

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement organisent la cohérence du développement entre la ville centre et les communes de Compertrix, Fagnières, Saint-Martin-sur-le-Pré et Saint-Memmie en confortant les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs et les mieux dotés en services et en équipements.

L'accueil du développement économique et résidentiel de ces communes s'appuie sur la redynamisation des centres-villes, le renouvellement urbain, la résorption de la vacance et la reconquête des friches.

En conséquence, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- optimiser la valorisation du foncier en favorisant la diversification des formes urbaines et de l'habitat ainsi que la densification des zones d'activités et des pôles commerciaux,
- écarter tout développement résidentiel à l'est de la déviation de la RN.44,
- conforter les pôles commerciaux périphériques dans leurs contours actuels. Toutefois, le pôle artisanal et commercial de Fagnières dispose d'une capacité d'extension mobilisable après densification des surfaces existantes.

### 2.3 Les villes relais

Les communes de Courtisols, Mourmelon-le-Grand et Suippes sont des polarités importantes qui doivent relayer la ville centre de Châlons-en-Champagne sur certaines fonctions intermédiaires et limiter ainsi les besoins de déplacement.

En conséquence, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement les confortent dans un développement qui doit être équilibré entre les différentes fonctions urbaines : activités économiques, logements, services, commerces et équipements.

**En matière de développement résidentiel,** les politiques publiques d'habitat répondent aux attentes des acteurs économiques et des ménages en diversifiant les produits d'habitat pour favoriser la mixité sociale. Elles veillent notamment à moderniser le parc locatif social et à organiser l'accueil des populations vieillissantes.

**En matière de mobilités et de transports,** les politiques publiques valorisent le positionnement de Suippes sur la voie ferrée Châlons/Verdun et de Mourmelon-le-Grand à proximité de la ligne Châlons-en-Champagne/Reims. Elles sécurisent et facilitent les relations entre Mourmelon-le-Grand et la gare de Mourmelon-le-Petit par des moyens et aménagements appropriés pour développer l'usage des transports collectifs ferroviaires. Elles favorisent le maintien et l'extension éventuelle des zones d'activités embranchées ou embranchables pour développer le report modal des marchandises.

**En matière d'activités et d'emplois,** les politiques publiques confortent les fonctions d'accueil d'activités économiques, d'équipements, de services et de commerces. Elles poursuivent les actions de redynamisation de leurs centres-villes en s'appuyant sur une stratégie globale et coordonnée combinant des actions en matière d'amélioration des espaces publics, de réhabilitation du parc de logements et de renforcement de l'offre commerciale et de services.

### 2.4 Les pôles émergents

Les pôles émergents ont vocation à développer une offre d'équipements et de services de proximité dans des secteurs éloignés des principaux pôles de services au nord et au sud du Pays de Châlons-en-Champagne.

Dans la mesure où elles permettent de conforter ce rôle, des extensions résidentielles mesurées y sont donc possibles. Ce développement doit rester équilibré et s'effectuer en lien avec le développement économique et la croissance de l'emploi des secteurs considérés.

La priorité est donnée au renouvellement urbain, à l'utilisation des espaces libres au sein du tissu et à la production d'une offre de logements diversifiée en termes de typologies et de statuts d'occupation (accession – location).

### 2.5 Les communes de la vallée de la Marne

Les atouts et enjeux partagés de ces communes au niveau des activités économiques, des déplacements, des ressources naturelles et paysagères doivent guider leur développement selon les principes suivants.

**En matière de développement résidentiel,** les politiques publiques privilégient la valorisation des potentiels au sein de l'enveloppe bâtie. Les documents locaux d'urbanisme veillent à ce que l'urbanisation nouvelle s'insère harmonieusement avec le tissu existant et écartent le développement d'une « *urbanisation linéaire* » le long des axes de circulation en protégeant des coupures agricoles et paysagères entre les communes.

**En matière de services, équipements et commerces**, les politiques publiques développent les complémentarités et mutualisations dans une logique de réseau permettant d'optimiser le fonctionnement des différentes offres et de limiter les concurrences inutiles.

**En matière d'activités et d'emplois**, les politiques publiques assurent le maintien et l'extension éventuelle des implantations économiques existantes.

**En matière de mobilités et de transports**, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme assurent le développement des modes actifs en relation avec les grands itinéraires touristiques piétons et vélo existants ou en cours de déploiement le long de la vallée. L'aménagement des axes routiers traversant les communes vise en premier lieu à l'apaisement des circulations et à la réduction des nuisances.

## 2.6 Les bourgs et villages

Leur développement est nécessaire pour l'équilibre et le fonctionnement du territoire mais leur expansion spatiale est limitée. Le maintien d'une capacité de développement, modérée et proportionnée à leur rôle au sein de l'armature territoriale, permet de maintenir

des conditions correctes de fonctionnement des services et équipements, d'éviter les phénomènes de vacance au sein du bâti existant et d'affirmer le maintien d'un cadre agricole dynamique.

Les documents locaux d'urbanisme priorisent l'utilisation des potentiels bâtis et non bâtis au sein du tissu urbain, la mise en valeur des espaces centraux et une plus grande diversité dans les offres de logements.

Le développement résidentiel sous forme d'extensions urbaines correspond aux besoins d'une croissance démographique équivalente à la croissance naturelle de la population. Cette croissance peut être plus importante lorsque la commune bénéficie d'une desserte significative en transports collectifs ou pour tenir compte de besoins spécifiques d'accueil de population liés à la présence d'une activité économique structurante.

Les éventuelles extensions urbaines à vocation économique doivent répondre aux besoins de desserrement d'activités existantes ou à un développement limité d'activités nouvelles.



## 3. ORGANISER UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DE L'HABITAT

Au regard des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le Document d'Orientation et d'Objectifs met en place les conditions permettant d'encadrer la production de 3 930 logements sur la durée du SCoT soit 325 logements en moyenne annuelle.

### 3.1 Répartir les logements en fonction de l'armature territoriale

Les politiques publiques des collectivités, et en particulier les politiques sectorielles en matière d'habitat, traduisent l'objectif d'articulation de

la production de logements avec l'armature territoriale pour favoriser un développement équilibré, solidaire et durable du territoire.

L'objectif de production de logements doit être accompagné d'une intervention sur les fonctions qui participent à la qualité de vie des habitants et qui font partie d'une politique active de l'habitat, notamment en matière de création d'emplois et de confortement de l'offre d'équipements.

Cet objectif de production de logements doit être atteint dans le respect des objectifs de modération de la consommation d'espace définis au chapitre suivant.

### 3.2 Diversifier l'offre de logements

Les politiques publiques de l'habitat assurent aux différents échelons de l'armature territoriale une offre suffisamment diversifiée pour répondre à l'ensemble des besoins des populations existantes et futures.

La mise en œuvre de ces objectifs repose sur :

- la diversification de la taille des logements,
- la diversification des formes d'habitat (individuel, individuel groupé, intermédiaire, collectif),
- le développement de l'offre locative et de l'accès sociale,
- la prise en compte des enjeux du vieillissement de la population,
- la prise en compte des enjeux de lutte contre le changement climatique.



## 4. ASSURER UNE COUVERTURE ÉQUILBRÉE DU TERRITOIRE PAR LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

### 4.1 Structurer l'offre d'équipements en cohérence avec l'armature territoriale

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement assurent une couverture équilibrée du territoire par les équipements. Elles privilégient les choix de localisation en cohérence avec le rôle des communes au sein de l'armature territoriale et leur capacité à accueillir les services et équipements dans les meilleures conditions d'accessibilité selon les principes de « *juste proximité* » suivants :

- les équipements et services structurants en matière d'administration, d'éducation-formation, de santé, de loisirs-sports-culture dont le rayonnement et l'attractivité se situent au minimum à l'échelle du territoire du SCoT se localisent prioritairement dans la ville centre et sa zone agglomérée. Si un équilibre doit être recherché au sein de la zone agglomérée, la ville centre doit être confortée ;
- les équipements et services de centralité dont le rayonnement et l'attractivité se situent à l'échelle multicommunale se localisent en priorité dans les villes relais ;
- les autres échelons de l'armature territoriale accueillent des équipements à vocation locale et de proximité. Ils privilégient les logiques de complémentarité entre les communes, la multi activité au sein des équipements pour optimiser les coûts et limiter les consommations d'espaces. Toutefois, les dispositions précédentes ne font pas

obstacle au renouvellement d'équipements structurants (ex : lycées agricoles, structures d'hébergement pour personnes âgées, ...) implantés en dehors de la ville centre, de la zone agglomérée et des villes relais.

### 4.2 Optimiser les conditions d'accès aux équipements

Le niveau d'équipement du territoire doit répondre aux besoins des habitants actuels ainsi qu'aux besoins futurs compte tenu des perspectives d'évolution de la population.

#### ➔ En termes d'objectifs, les politiques publiques veillent :

- à maintenir et renforcer un maillage territorial en matière d'équipements éducatifs, sportifs et d'accueil de la petite enfance,
- à maintenir et à conforter le maillage des équipements liés à l'accueil des personnes âgées et à la santé. Au niveau de la ville centre, elles facilitent la mise en œuvre de la priorité « *hôpital 2023* » comportant la rénovation d'équipements de soins et l'amélioration des prestations d'accueil avec la rénovation, l'extension et la construction de plusieurs bâtiments. Dans les autres niveaux de l'armature territoriale, et en particulier les villes relais, elles facilitent le regroupement des professions médicales et paramédicales par des équipements appropriés de type « *maison de santé* » et aisément accessibles ;

- à aménager des espaces publics, aisément accessibles, pour faciliter l'accueil de services itinérants pouvant pallier l'absence d'équipements (commerce itinérant, bibliobus, centre de santé itinérant, etc.) ;
- à poursuivre le développement de l'enseignement supérieur dans le cadre du programme Campus 3000 ;
- à développer les fonctions d'accueil de séminaires et grandes manifestations.

➔ **En termes d'implantation, les politiques publiques privilégient les critères suivants :**

- la localisation des équipements est envisagée prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine pour contribuer au renforcement de l'attractivité des centres-villes ou centres-bourgs, diminuer les obligations de déplacements et limiter strictement les consommations foncières.

A défaut, l'implantation est réalisée en continuité de l'enveloppe urbaine et la consommation d'espace afférente est imputée, en fonction de la vocation principale de l'équipement, sur l'enveloppe à vocation résidentielle ou sur l'enveloppe à vocation d'activités.

La localisation des équipements de tourisme et de loisirs peut être envisagée en dehors des espaces urbanisés en lien avec la valorisation de ressources naturelles ou paysagères ou encore du patrimoine archéologique ou historique. Le développement de ces potentiels touristiques est conditionné par le respect du fonctionnement et de la sensibilité paysagère du lieu d'implantation. En l'absence de projet identifié à court ou moyen terme, le SCoT ne fixe pas d'enveloppe spécifique pour ces implantations et dispose que les éventuels besoins sont décomptés de l'enveloppe à vocation d'activités ;

- la localisation prend en compte le niveau de desserte par les infrastructures de transport et en particulier les transports collectifs et les modes actifs ;
- les opérations d'amélioration ou de rénovation des équipements existants situés dans des secteurs exposés au risque d'inondation, en particulier les équipements recevant du public, portent attention à la réduction de la vulnérabilité de l'équipement afin de limiter l'exposition des usagers au risque et de réduire

le coût des dommages éventuels.

### 4.3 Développer les outils numériques sur l'ensemble du territoire

Afin de favoriser le déploiement des technologies de communication numérique sur l'ensemble du territoire, les politiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- faciliter l'installation des réseaux filaires et l'implantation des antennes relais en tenant compte des hauteurs nécessaires et des incidences éventuelles en termes d'insertion paysagère et de résilience des dispositifs dans les secteurs exposés au risque d'inondation ;
- prioriser la couverture des zones d'activités économiques et des établissements d'enseignement ;
- accompagner le développement des nouveaux modes de travail en favorisant la création d'espaces de partage et de travail collaboratifs ;
- localiser les principaux équipements et services au public en ciblant en priorité les secteurs les mieux desservis par les équipements numériques.



# CHAPITRE 2 LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPES DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT

## 1. ORGANISER L'ACCUEIL ET LE MAINTIEN DES MÉNAGES

### 1.1 Développer le parc de logements

Au regard de l'ambition démographique de 104 000 habitants à l'horizon 2030, l'objectif de production de logements retenu pour le territoire est fixé à 3 930 logements à l'horizon 2030, soit 325 logements en moyenne annuelle.

Cet accroissement du parc de logements prend en compte le desserrement des ménages et permet le renouvellement de la population ainsi que l'accueil modéré de populations nouvelles. La croissance démographique envisagée se réalise en accompagnement du développement économique et de la création de nouveaux emplois.

**La production des 3 930 logements est organisée en deux phases définies au regard de la temporalité du dispositif d'évaluation du SCoT :**

- 2019-2024 : première phase portant sur une fourchette comprise entre 1 650 et 1 950 logements, soit entre 275 et 325 logements par an,
- 2025-2030 : deuxième phase portant sur environ 1 950 à 2 250 logements, soit entre 325 et 375 logements par an.

### 1.2 Répartir les besoins en logements selon l'armature territoriale

Les objectifs de création de logements sont répartis de façon équitable et proportionnée entre les établissements publics de coopération intercommunale et les différents échelons de l'armature territoriale définie par le SCoT pour consolider celle-ci et favoriser un développement équilibré, solidaire et durable du territoire.

Les objectifs de production de logements sont mutualisables dans le cadre de documents d'urbanisme intercommunaux pour un même niveau d'armature territoriale pour tenir compte de dynamiques et de contextes locaux spécifiques.

En l'absence de document intercommunal, la répartition entre les communes d'un même niveau d'armature ne doit pas avoir pour conséquence de priver les autres communes de l'EPCI du développement auquel elles doivent pouvoir répondre.

	Estimation du besoin en logements neufs	Poids dans la production de logements (en %)
<b>Pays de Châlons-en-Champagne</b>	<b>3 930</b>	<b>100</b>
Ville centre	1 820	46,3
Zone agglomérée	490	12,5
Villes relais	490	12,5
Pôles émergents	60	1,5
Vallée de la Marne	545	13,9
Bourgs et villages	525	13,4

	Estimation du besoin en logements neufs	Poids dans la production de logements (en %)
<b>CA de Châlons-en-Champagne</b>	<b>3 230</b>	<b>82,2</b>
Ville centre	1 820	46,3
Zone agglomérée	490	12,5
Ville relais	220	5,6
Pôle émergent	30	0,8
Vallée de la Marne	370	9,4
Bourgs et villages	300	7,6
<b>CC de la Moivre à la Coole</b>	<b>385</b>	<b>9,8</b>
Ville relais	105	2,7
Vallée de la Marne	175	4,5
Bourgs et villages	105	2,7
<b>CC de la région de Suippes</b>	<b>315</b>	<b>8,0</b>
Ville relais	165	4,2
Pôle émergent	30	0,8
Bourgs et villages	120	3,1

## 2. PROPOSER UNE OFFRE DE LOGEMENTS DIVERSIFIÉE

Chaque commune, quel que soit son niveau dans l'armature territoriale, met en œuvre les moyens nécessaires pour répondre à l'ensemble des besoins en logements.

Pour réaliser ces objectifs, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- permettre la diversification des typologies de logements notamment en variant la taille des logements et en misant, lorsque la dimension de l'opération le permet, sur la

diversité des formes urbaines ;

- développer une offre locative afin de parvenir à une meilleure répartition géographique sur l'ensemble du territoire. L'offre de logements aidés doit être envisagée selon les capacités de développement des communes et en fonction du niveau de services et notamment des moyens de mobilité envisageables ;
- contribuer à la mise en œuvre de la stratégie foncière définie par la collectivité.

## 3. SATISFAIRE LES BESOINS SPÉCIFIQUES

Les politiques publiques veillent à la satisfaction des besoins spécifiques pour faciliter l'accès au logement des ménages les moins aisés et

intégrer toutes les populations et notamment :

- la prise en compte des enjeux du vieillissement par une politique de l'habitat s'appuyant sur



une complémentarité d'actions adaptées aux différentes étapes du vieillissement et aux différents handicaps comprenant :

- la production d'une offre neuve qui soit cohérente en termes de localisation au sein de l'armature territoriale pour veiller à la proximité des équipements, commerces et services, en particulier de mobilité, et innovante notamment en termes de mixité générationnelle, d'évolutivité des logements et d'intégration des progrès de la domotique,
- l'adaptation des logements pour favoriser le maintien à domicile en veillant à l'accessibilité des logements de manière globale c'est-à-dire au sein du logement et le cas échéant des parties communes,
- l'anticipation des besoins de mise à niveau et de renforcement du parc de résidences pour les personnes âgées

autonomes et dépendantes.

- la poursuite des actions en faveur du logement des personnes handicapées ;
- l'accompagnement de la demande des étudiants notamment à Châlons-en-Champagne dans le cadre de la mise en œuvre d'un Campus d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation « *Campus 3000* » ;
- la poursuite de la politique d'accueil des voyageurs en lien avec le schéma départemental d'accueil des gens du voyage SDAVG portant sur les réponses à apporter aux familles en voie de sédentarisation en complément des aires d'accueil déjà réalisées ;
- la poursuite des actions en faveur du logement des personnes en difficulté sociale et économique avec notamment le dispositif « *MOUS Logement* » de la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne.



## 4. AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES LOGEMENTS ANCIENS

Les collectivités poursuivent, à travers leurs politiques d'habitat et d'aménagement, l'amélioration et la réhabilitation du parc de logements ancien tant public que privé en mobilisant la diversité des outils disponibles.

### 4.1 Adapter et réhabiliter les logements spécifiques

Les collectivités poursuivent ou engagent des politiques de réhabilitation des parcs de logements spécifiques de par leurs bénéficiaires (militaires) et/ou leurs propriétaires (institutionnels, entreprises, collectivités) pour les rendre plus attractifs. Cette politique de réhabilitation du parc de logements aidés concerne prioritairement la ville centre, la zone agglomérée et les villes relais. Dans les quartiers de la politique de la ville, l'objectif, en liaison avec le programme national pour la rénovation urbaine, est d'assurer progressivement une meilleure répartition des logements aidés en jouant notamment sur la démolition/reconstruction d'une partie du parc et de traiter, dans un même cadre, les enjeux d'amélioration des logements, des espaces et équipements

publics, de maintien des commerces et de développement économique.

### 4.2 Favoriser la remise sur le marché de logements vacants

Les collectivités, à travers leurs politiques d'habitat et d'aménagement, et tout particulièrement les actions de réhabilitation du parc ancien, veillent à maintenir le taux de logements vacants autour de 7 % (valeur Insee). Cet objectif est fixé globalement pour l'ensemble du territoire ce qui n'exclut pas qu'il puisse évoluer différemment selon les secteurs géographiques et au sein même des communes. D'une manière générale, l'objectif est, *a minima*, de stabiliser la situation notamment dans les centres-villes et centres-villages.

### 4.3 Poursuivre la réhabilitation du parc ancien

Les collectivités favorisent l'amélioration de la qualité résidentielle du parc existant en s'appuyant sur les dispositifs tels que les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), les programmes d'intérêt

général, les actions de lutte contre l'habitat indigne et insalubre, l'acquisition-amélioration et le traitement des copropriétés fragiles et en difficulté.

A partir du bilan des opérations déjà réalisées dans le cadre des OPAH couvrant l'ensemble

du territoire du SCoT, et sous réserve du maintien des dispositifs d'aide de l'Agence nationale de l'habitat et de l'existence d'un gisement logements/population cible suffisant, l'objectif annuel d'amélioration et de réhabilitation est de l'ordre de 250 logements.



## 5. UTILISER MOINS ET MIEUX LES RESSOURCES FONCIÈRES

Pour assurer à long terme la protection des espaces agricoles ou naturels et gagner en efficacité foncière dans les opérations de construction de nouveaux logements, la modération de la consommation d'espace s'appuie sur le renouvellement et la densification au sein de l'enveloppe urbaine, la maîtrise des extensions de l'urbanisation et la définition d'objectifs chiffrés de densité.

### 5.1 Prioriser le renouvellement urbain et la densification pour développer l'habitat

Le principe général est que la consommation de l'espace agricole ou naturel doit être strictement limitée. L'objectif est de répondre aux besoins actuels et futurs en termes de logements en utilisant en priorité le potentiel susceptible d'être mobilisé à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante.

Cet objectif de lutte contre l'étalement urbain s'appuie sur la valorisation des ressources en termes de bâtiments pouvant être réhabilités ou transformés et d'espaces potentiellement constructibles à l'intérieur de l'enveloppe urbaine afin que **3 nouveaux logements sur 4 soient produits dans l'enveloppe urbaine et seulement 1 logement sur 4 soit situé en extension de l'urbanisation.**

Ce principe de répartition, défini de manière globale à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCoT, est différencié selon les échelons de l'armature territoriale afin de tenir compte de contextes spécifiques.

**Dans la ville centre et dans les communes de Saint-Martin-sur-le-Pré et de Saint-Memmie, 100 % des logements nouveaux doivent être produits à l'intérieur de l'enveloppe urbaine délimitée par la déviation de la RN. 44.** Cela

répond au principe de protection de l'espace agricole en évitant que l'urbanisation à vocation résidentielle ne se développe à l'est de la déviation de la RN. 44.

**Dans les autres communes, l'objectif est de tendre, à l'échelle du SCoT, vers une répartition des logements nouveaux à 50 % en renouvellement/densification et à 50 % en extension de l'enveloppe urbaine.**

Cet objectif global ne constitue pas une valeur guide à appliquer de manière systématique à l'échelle communale. Il doit être défini par les documents locaux d'urbanisme dans le cadre de l'analyse des capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis. A l'issue de cette analyse, les documents locaux d'urbanisme définissent et justifient de la proportion de logements considérée comme réellement réalisable au sein de l'enveloppe urbaine et, par voie de conséquence, la surface de zone d'extension qui reste éventuellement nécessaire à programmer compte tenu des perspectives de construction arrêtées et des densités envisagées. Cette répartition peut donc, selon les caractéristiques du tissu urbain, être inférieure ou supérieure à 50 %.

La caractérisation du potentiel de renouvellement/densification doit s'intéresser en priorité :

- aux constructions non utilisées,
- aux principaux vides laissés à l'intérieur de l'enveloppe urbaine,
- aux friches industrielles, commerciales et institutionnelles,
- aux bâtiments mutables et notamment les bâtiments agricoles compris dans l'enveloppe urbaine,
- aux espaces de l'enveloppe urbaine qui ne sont plus utilisés par l'agriculture.

L'évaluation du potentiel de renouvellement/densification tient également compte :

- de la qualité urbaine, paysagère et environnementale des villes, bourgs et villages à préserver (aménagement d'espaces publics, maintien ou confortement de la trame verte, cône de vue...),
- de contraintes environnementales (topographie, cycle naturel des eaux pluviales, risques...),
- des conditions de fonctionnement des exploitations agricoles,
- de critères fonciers et notamment de la faisabilité en matière d'aménagement et de libération du foncier (prise en compte du coefficient de rétention foncière).

Parallèlement, les documents locaux d'urbanisme favorisent le réemploi des espaces bâtis et la densification. A travers leurs dispositions, ils favorisent la diversification des formes urbaines et optimisent l'implantation des constructions en évitant les espaces perdus et en permettant l'évolution ultérieure des bâtiments.

Afin de faciliter la mobilisation du potentiel en renouvellement/densification, les collectivités mettent en œuvre des stratégies foncières volontaires et inscrites dans la durée, par exemple en utilisant dans leurs documents d'urbanisme les dispositifs permettant d'assurer une maîtrise du foncier dans les secteurs identifiés comme les plus propices en termes de mutation et de libération du foncier.

Ces stratégies concernent en priorité :

- la reconquête des friches situées au sein des tissus urbanisés pour lesquelles les documents d'urbanisme privilégient, au titre de leurs dispositions, la diversité et la mixité des fonctions et des formes urbaines ;
- les « zones aménageables privilégiées » correspondant aux espaces où la densité est maîtrisable c'est-à-dire les secteurs identifiés par l'analyse de densification de plus de 5 000 m<sup>2</sup> dans lesquels il convient de rechercher une mixité des formes bâties.

## 5.2 Maîtriser les extensions urbaines

Afin de réduire la consommation d'espace et de lutter contre l'étalement urbain, le SCoT définit un objectif de modération de la consommation d'espace agricole, naturel ou forestier de 60 hectares à destination de l'habitat pour l'ensemble du territoire.

Cette consommation d'espace maximale est définie à compter de l'entrée en vigueur du SCoT. Les espaces ayant fait l'objet d'une viabilisation avant l'entrée en vigueur du SCoT ne sont pas comptés dans la consommation d'espace.

### Répartition de l'enveloppe globale de consommation de l'espace pour l'habitat par EPCI et niveau d'armature territoriale

	Estimation du besoin en logements	Surface de consommation foncière (en ha)
<b>Pays de Châlons-en-Champagne</b>	<b>3 930</b>	<b>60</b>
Ville centre	1 820	0
Zone agglomérée	490	6
Villes relais	490	13
Pôles émergents	60	2
Vallée de la Marne	545	17
Bourgs et villages	525	22

### Répartition de l'enveloppe globale de consommation de l'espace pour l'habitat par EPCI et niveau d'armature territoriale

	Estimation du besoin en logements	Surface de consommation foncière (en ha)
<b>CA de Châlons-en-Champagne</b>	<b>3 230</b>	<b>36,5</b>
Ville centre	1 820	0
Zone agglomérée	490	6
Ville relais	220	5,5
Pôle émergent	30	1
Vallée de la Marne	370	11,5
Bourgs et villages	300	12,5
<b>CC de la Moivre à la Coole</b>	<b>385</b>	<b>13</b>
Ville relais	105	3
Vallée de la Marne	175	5,5
Bourgs et villages	105	4,5
<b>CC de la région de Suippes</b>	<b>315</b>	<b>10,5</b>
Ville relais	165	4,5
Pôle émergent	30	1
Bourgs et villages	120	5

S'il apparaît, au vu de l'analyse des capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis par les documents locaux d'urbanisme, que le potentiel mobilisable en renouvellement/densification au sein de l'enveloppe urbaine est insuffisant pour répondre aux besoins estimés et donc que des extensions urbaines sont nécessaires, ces dernières sont considérées comme de la consommation d'espace agricole, naturel ou forestier et sont soumises aux dispositions du SCoT en termes de surface, de localisation et de densité dans une relation de comptabilité.

La surface des zones à urbaniser n'est pas nécessairement assimilable à la surface de consommation foncière. Elle ne comprend pas les espaces déjà aménagés ou urbanisés et les espaces qui ont vocation à conserver un caractère naturel, paysager ou fonctionnel (ex : coulée verte, traitement paysager des interfaces, traitement des eaux pluviales, etc.) à condition que ces aménagements aient

une dimension et un caractère structurants.

Les enveloppes d'urbanisation en extension sont mutualisables dans le cadre de documents d'urbanisme intercommunaux pour un même niveau d'armature territoriale. En l'absence de document intercommunal, la répartition entre les communes d'un même niveau d'armature ne doit pas avoir pour conséquence de priver les autres communes de l'EPCI du développement auquel elles doivent pouvoir répondre.

**Les documents locaux d'urbanisme organisent les extensions urbaines en cohérence et en continuité immédiate avec l'enveloppe urbaine** pour optimiser l'accès et la desserte par les réseaux et éviter la création d'espaces interstitiels. Ainsi, les documents d'urbanisme mettent en œuvre les principes suivants :

- éviter l'urbanisation linéaire le long des axes de communication,

- préserver les hameaux dans leurs contours actuels, où seules les constructions à l'intérieur des enveloppes urbaines existantes peuvent, le cas échéant, s'implanter,
- ne pas entraver le fonctionnement des exploitations agricoles,
- mettre en valeur les paysages et préserver les équilibres écologiques,
- assurer l'accès aux équipements publics et favoriser l'accès aux transports collectifs et l'usage des modes actifs.

### 5.3 Elever la densité résidentielle

Afin d'assurer une urbanisation économe en espace, les documents d'urbanisme prévoient, en cohérence avec le niveau d'armature territoriale considéré, la densification dans les extensions de l'urbanisation et dans les « zones aménageables privilégiées » identifiées par l'analyse de densification au sein de l'enveloppe urbaine (cf. 5.1 Prioriser le renouvellement urbain et la densification pour développer l'habitat).

Le SCoT définit, pour ces urbanisations nouvelles, des objectifs chiffrés de densités différenciées en fonction de l'armature territoriale.

#### Objectif moyen minimum brut de logements à l'hectare selon l'armature territoriale

	Estimation du besoin en logements	Surface de consommation foncière (en ha)	Nombre de logements à l'ha
Ville centre	1 820	0	35/25
Zone agglomérée	490	6	25/20
Villes relais	490	13	25/20
Pôles émergents	60	2	20/16
Vallée de la Marne	545	17	20/16
Bourgs et villages	525	22	16/12

Ces densités correspondent à une densité brute intégrant les voies et espaces publics. Elles constituent des moyennes modulables à l'échelle de la commune pour tenir compte des contextes locaux tels que la plus ou moins grande proximité du centre-ville ou de grands équipements, y compris de transports collectifs, et des contraintes éventuelles du site d'urbanisation liées aux paysages ou à l'environnement.

L'objectif n'est pas d'obtenir une densité uniforme pour chaque opération mais plutôt une diversité des logements avec des typologies résidentielles variées à même de répondre aux différents besoins des ménages et pouvant combiner de l'individuel, de l'individuel groupé et des petits collectifs.



# CHAPITRE 3

## LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPES DE LA POLITIQUE D'ACCUEIL DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

### 1. CONFORTER LA PRÉSENCE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LE TISSU URBAIN

#### 1.1 Favoriser le développement économique de proximité

Les politiques publiques favorisent l'implantation d'une trame d'activités diffuses au sein des tissus urbains à tous les niveaux de l'armature territoriale en lien avec le maintien des différents services de proximité à la personne et aux entreprises.

Elles veillent notamment à limiter une trop grande spécialisation de l'espace et à mettre en œuvre une stratégie d'intégration des activités économiques dans le tissu urbain pour y développer la densité d'emplois en :

- valorisant les atouts des centres-villes et centres-bourgs pour les activités, équipements et services qui ne sont pas dépendants d'une implantation périphérique,
- mobilisant les friches et les espaces mutables près des centres-villes ou villages et des équipements structurants tels que les gares,
- limitant l'usage, dans les documents locaux d'urbanisme, de règles trop restrictives à l'installation d'activités économiques dans les quartiers d'habitat,
- favorisant la mixité des usages au sein des ensembles urbains et des constructions (utilisation des rez-de-chaussée pour des activités professionnelles, changement d'affectation, etc.),
- proposant une offre de lieux permettant l'accueil des nouveaux usages professionnels liés à Internet (tiers lieux, espaces de travail partagé, etc.).

Le développement des activités artisanales est possible à tous les niveaux de l'armature territoriale pour répondre à l'objectif de maillage du territoire dans une logique de

proximité avec la clientèle. Les politiques publiques privilégient l'implantation de ces activités au sein de l'urbanisation existante dès lors qu'elles sont compatibles avec les autres fonctions urbaines et résidentielles. La création des zones artisanales est réalisée en continuité du tissu urbain en évitant le développement linéaire le long des axes de circulation.

Les superficies envisagées en extension ou en création par les documents locaux d'urbanisme sont décomptées des enveloppes foncières en extension attribuées par le SCoT pour les activités économiques aux différentes intercommunalités.

Afin de limiter le risque de dispersion de l'offre générateur de consommation non maîtrisée de l'espace, les politiques publiques doivent porter une attention particulière aux possibilités de mutualisation des zones artisanales et tenir compte du remplissage effectif des sites existants de même vocation sur les communes voisines.

#### 1.2 Optimiser l'emploi des zones d'activités économiques existantes

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme privilégient l'utilisation des espaces disponibles au sein des parcs d'activités et favorisent leur densification. Elles portent également attention au renouvellement des zones d'activités économiques existantes avec pour objectif général de « *reconstituer de l'économie sur de l'économie* » sans toutefois faire obstacle à un éventuel changement d'usage. Cette politique de redynamisation des sites existants concerne en priorité les parcs d'activités pour lesquels des manques ou des signes d'obsolescence sont observés et/ou qui comportent des espaces mutables.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent l'optimisation de l'implantation des constructions, des espaces de stockage et des aires de stationnement en évitant les espaces perdus.

En complément des dispositions permettant de favoriser la densification du foncier, les politiques publiques portent attention aux actions permettant d'améliorer la mobilité des salariés et de réduire les besoins en espaces de stationnement et qui consistent notamment à :

- favoriser l'accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs,
- inciter à la mise en œuvre de plans de déplacements au sein des entreprises ou entre les entreprises.



## 2. PROPOSER UNE OFFRE FONCIÈRE DÉDIÉE

### 2.1 Dynamiser le développement tertiaire et les activités liées à la Défense

Châlons-en-Champagne constitue le lieu privilégié du développement des activités tertiaires publiques et privées. Pour renforcer le rayonnement et le positionnement de la ville centre, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme veillent au développement d'une offre tertiaire qui soit :

- échelonnée dans le temps et modulée en termes de surfaces et de typologies pour s'adapter aux attentes des entreprises et à leur cycle de vie,
- diversifiée en termes de localisations en recherchant une complémentarité entre des produits patrimoniaux valorisant les atouts de centralité et d'image du cœur de ville, et la recherche d'un optimum en termes d'accessibilité à l'exemple du secteur gare.

Les implantations d'activités tertiaires contribuent en priorité à la politique de reconquête des friches militaires et des espaces mutables à proximité du quartier gare. Cet objectif ne s'oppose pas à la définition d'une capacité d'extension du parc tertiaire et technologique du Mont-Bernard.

Afin de faciliter la mobilisation du potentiel en renouvellement/densification, les collectivités mettent en œuvre des stratégies foncières volontaires et inscrites dans la durée, par exemple en utilisant dans leurs documents d'urbanisme les dispositifs réglementaires permettant d'assurer une maîtrise du foncier dans les secteurs identifiés comme les plus propices en termes de mutation et de libération du foncier.

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement confortent les activités économiques, et notamment la présence des camps militaires dans les villes relais, par leurs actions dans les domaines du logement, des services à la personne, des activités culturelles et sportives et de la mobilité.

### 2.2 Préserver le caractère spécifique des parcs d'activités de l'aéroport Paris-Vatry

Les politiques publiques valorisent l'offre trimodale des parcs d'activités de l'aéroport et son positionnement à un niveau de rayonnement territorial dépassant très largement le périmètre du SCoT du Pays de Châlons-en-Champagne.

Afin d'asseoir ce rayonnement, les documents locaux d'urbanisme :

- organisent les conditions d'implantation des grands projets logistiques et industriels,
- permettent l'implantation d'activités économiques complémentaires répondant aux besoins des entreprises et de l'accueil des passagers,
- confortent son image de marque en veillant à la qualité architecturale des constructions et de l'aménagement des espaces non bâtis.



### 2.3 Organiser le développement économique en extension de l'urbanisation

Le développement économique nécessite un foncier qui répond à plusieurs objectifs :

- proposer une offre foncière aux activités qui ne trouvent pas leur place dans le tissu urbain et nécessitent des fonctionnalités et un environnement spécifiques,
- proposer une offre foncière et immobilière diversifiée permettant l'évolution des entreprises existantes,
- permettre l'accueil d'implantations économiques nouvelles liées aux filières de croissance ciblées dans la stratégie de redéploiement économique du territoire,
- resserrer l'offre autour d'un nombre de sites plus réduit, mieux qualifiés et plus opérationnels pour sortir de la logique du foncier réservé sans projet d'aménagement ni stratégie de développement économique.

De l'ordre de 160 hectares sur 12 ans apparaissent nécessaires pour répondre aux différents besoins existants et futurs en matière d'artisanat, d'industrie, d'activités tertiaires, de logistique, de commerce... Les documents locaux d'urbanisme organisent la définition des zones d'activités dans le respect de l'enveloppe foncière définie pour chaque EPCI selon la répartition suivante :

- Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne : 130 hectares,
- Communauté de communes de la Moivre à la Coole : 10 hectares,
- Communauté de communes de la région de Suippes : 20 hectares.

Cette consommation d'espace maximale est définie à compter de l'entrée en vigueur du SCoT. Les espaces ayant fait l'objet d'une viabilisation avant l'entrée en vigueur du SCoT ainsi que les sites de carrières ne sont pas comptés dans la consommation d'espace. Ne sont pas non plus comptées les surfaces de la plateforme Paris-Vatry, c'est-à-dire les zones d'activités existantes et les réserves foncières attenantes à l'aéroport Paris-Vatry compte tenu de sa dimension extra territoriale. Ces surfaces ne peuvent pas faire l'objet d'une relocalisation ailleurs sur le territoire.

La localisation de l'offre nouvelle s'opère en priorité en continuité des parties déjà urbanisées et privilégie les sites permettant un raccordement avec le réseau ferroviaire.

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à organiser la répartition temporelle des extensions. L'ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle tranche d'extension est conditionnée par le remplissage à 60 % de la tranche précédente en considérant le critère de l'équipement des terrains en voiries et réseaux et la commercialisation effective des parcelles.

La priorité donnée à l'extension en continuité concerne tous les types de zones à l'exception des :

- sites d'activités destinés à accueillir des activités à fortes nuisances potentielles ou reposant sur l'exploitation de ressources non déplaçables,
- zones d'activités existantes ne répondant pas au critère de continuité qui peuvent faire l'objet d'une extension,
- entreprises implantées en dehors d'une zone d'activités et non continues avec le tissu urbain qui peuvent faire l'objet d'une extension.

### 2.4 Intégrer les impératifs du développement durable dans l'aménagement des espaces d'activités

Dans le souci de limiter la consommation d'espace et afin de limiter les éventuels impacts sur l'environnement et les paysages, les politiques d'aménagement et d'urbanisme organisent la requalification des sites existants et la production de l'offre nouvelle en mettant en œuvre les principes suivants :

#### ➔ Limiter la consommation d'espace

Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement :

- proposent une offre foncière et immobilière diversifiée pour tenir compte des différentes logiques patrimoniales des entreprises et de l'intérêt pour la collectivité de conserver une certaine maîtrise foncière ;

- organisent les espaces publics et équipements publics de voirie, d'espaces verts et de gestion des eaux pluviales en visant un objectif de modération de la consommation d'espace ;
- favorisent la densification de l'espace à travers les règles de volume, de hauteur et de gabarit des bâtiments ;
- minimisent les espaces inconstructibles dans la gestion des règles de recul par rapport au domaine public, aux voies de desserte et aux limites de parcelles dans la seule mesure d'impératifs de sécurité ou pour tenir compte de la préservation d'éléments de paysage ou de continuités écologiques ;
- limitent l'emprise des stationnements en favorisant les solutions de mutualisation, et en valorisant les possibilités de desserte en transports collectifs et l'usage des modes actifs.

#### ➔ Limiter les impacts environnementaux

Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement :

- définissent des schémas viaires permettant d'assurer un fonctionnement sécurisé pour les différents flux de circulation et notamment les modes actifs ;
- prennent en compte l'organisation des liaisons depuis les secteurs d'habitat environnants et les connexions éventuelles au transport collectif ;

- prennent en compte la circulation des engins agricoles à proximité de la zone comme dans son franchissement ;
- organisent des espaces de stationnement prenant en compte l'usage du vélo, l'incitation au covoiturage et l'électrification du parc automobile ;
- limitent l'imperméabilisation et favorisent l'infiltration des eaux pluviales ou à défaut leur stockage pour faire tampon ;
- facilitent le recours aux dispositifs de production d'énergie renouvelable et à la récupération des énergies ;
- favorisent la gestion collective de l'environnement pour développer des synergies entre les entreprises et les échanges de flux.

#### ➔ Limiter les impacts sur le paysage

Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement :

- favorisent l'insertion paysagère des bâtiments, des installations de stockage et des aires de stationnement en harmonie avec les principales caractéristiques de leur environnement ;
- garantissent la végétalisation des espaces publics et privés et notamment des aires de stationnement ;
- prennent en compte le traitement paysager des lisières en lien avec l'espace environnant.



### 3. FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ÉQUILIBRÉ

Afin de maintenir un développement commercial équilibré et cohérent avec l'armature territoriale, le SCoT définit trois objectifs :

- conforter et redynamiser les activités commerciales des centralités urbaines,
- maîtriser le développement commercial des pôles commerciaux de périphérie,
- favoriser un aménagement commercial durable, fonctionnel et qualitatif.

#### 3.1 Définition de l'armature commerciale

**Le SCoT définit deux types de localisations préférentielles pour l'accueil des implantations**

**commerciales :**

- les centralités urbaines, caractérisées par la mixité des fonctions,
- les pôles commerciaux périphériques, caractérisés par une vocation commerciale dominante.

Selon les caractéristiques de l'équipement commercial (fréquence d'achat, rayonnement, modes d'accès privilégiés, besoins fonciers, contribution à l'animation urbaine, etc.), les centralités urbaines ou les pôles commerciaux périphériques accueillent l'implantation des commerces dans une logique de complémentarité entre centralité et périphérie.

### 3.2 Redynamiser l'attractivité commerciale des centralités urbaines

Le SCoT identifie **trois niveaux de centralités urbaines** dans l'armature commerciale du territoire :

- **une centralité urbaine majeure** correspondant au cœur historique de la ville centre dont le rayonnement s'exerce sur l'ensemble du SCoT pour différents types et fréquences d'achats et se conjugue étroitement avec l'offre touristique et culturelle.

Identifiée comme ville moyenne conjointement par l'Etat et la région Grand Est, Châlons-en-Champagne bénéficie du programme « *action cœur de ville* » décliné en cinq axes d'intervention multithématiques<sup>1</sup> destiné à redynamiser l'attractivité commerciale du centre-ville.

- **des centralités urbaines secondaires** correspondant aux centres des villes relais qui constituent des pôles complémentaires à la centralité urbaine majeure pour des achats quotidiens et hebdomadaires et dont le rayonnement est d'échelle intercommunale. Ces centralités peuvent combiner une offre de centre-ville et des polarités commerciales qui se sont développées dans les franges ou en entrée de ville afin d'accueillir des moyennes surfaces alimentaires et parfois d'autres commerces spécialisés.

- **des centralités urbaines de proximité** correspondant aux quartiers de la ville centre et de sa zone agglomérée et à l'offre de communes de la vallée de la Marne et de certains bourgs et villages. Ces centralités peuvent regrouper des commerces traditionnels, parfois portés par une supérette alimentaire ou un supermarché, et répondent aux achats quotidiens et de proximité qu'ils assurent à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou de plusieurs communes.

Les trois niveaux de centralités urbaines sont identifiés comme les localisations préférentielles pour l'implantation de tous les types d'équipements commerciaux ou ensembles commerciaux dont le fonctionnement et les caractéristiques, notamment en termes de besoins fonciers et de flux de circulation, sont compatibles avec le milieu urbain.

Afin de ne pas créer de déséquilibre dans l'armature territoriale, le rayonnement de l'implantation commerciale et la fréquence d'achat correspondante doivent être compatibles avec le niveau de la centralité urbaine considérée.

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme prévoient les conditions d'accueil favorables aux équipements commerciaux des centralités urbaines par :

- l'amélioration des espaces publics en faveur de l'accessibilité et notamment du confort d'usage des piétons et des cyclistes,
- la réalisation de projets mixtes associant offre de logements, commerces et services,
- la mise en place de règles d'urbanisme créant des conditions favorables au développement du commerce par exemple en termes d'implantation des constructions, de volumétrie et de stationnement,
- le confortement des continuités commerciales par la mise en œuvre d'une stratégie foncière et immobilière permettant par exemple de répondre aux besoins de remembrement parcellaire et de résorption de la vacance.

Dans les centralités urbaines secondaires et de proximité, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme doivent contribuer à densifier le tissu urbain, à diversifier les fonctions urbaines et à animer la commune ou le quartier. Pour cela, les implantations dans le tissu urbain ancien mixte (cœur de ville ou village) sont privilégiées par rapport aux implantations en entrée de ville ou de village. Les implantations commerciales dans les polarités existantes des franges ou des entrées de ville doivent être cohérentes avec la fonction commerciale de la centralité et privilégier une offre complémentaire à celle des cœurs de ville ou de village.

### 3.3 Favoriser le renouvellement des pôles commerciaux périphériques

Le SCoT identifie **six pôles commerciaux périphériques** rayonnant à l'échelle du SCoT qui ont vocation à accueillir essentiellement les activités commerciales dont les contraintes ne leur permettent pas de s'insérer en milieu

<sup>1</sup> Réhabilitation et restructuration de l'habitat – développement économique et commercial – accessibilité et mobilité – espace public et patrimoine – accès aux équipements et services publics.

urbain notamment au regard des emprises foncières nécessaires, des conditions d'accessibilité et des flux de véhicules générés :

- Croix Dampierre – Mercuria, à Châlons-en-Champagne/Saint-Memmie,
- Voitrelle à Saint-Memmie,
- Les Escarnotières à Châlons-en-Champagne,
- Le Centre-Ouest à Fagnières,
- Le Mont-Héry à Châlons-en-Champagne/Saint-Martin-sur-le-Pré,
- La Porte des Crayères à Châlons-en-Champagne.

La création de nouveaux pôles commerciaux périphériques n'est pas prévue dans le cadre du présent SCoT, qui prend cependant en compte le projet d'extension du pôle Centre Ouest engagé antérieurement à la finalisation du SCoT en lien notamment avec la démarche expérimentale nationale « *Territoires économiques* ».

### **Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme favorisent la densification des pôles commerciaux périphériques.**

La densification s'entend comme l'accueil de nouveaux commerces par agrandissement ou restructuration de surfaces de vente, réinvestissement des friches et optimisation des surfaces de stationnement et de leur usage. Elle permet également l'implantation d'activités secondaires compatibles avec la fonction commerciale dominante.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent la densification de l'espace à travers :

- les règles de recul et d'implantation des constructions en évitant les espaces perdus et en permettant l'évolution ultérieure des bâtiments,
- l'optimisation des stationnements en favorisant les solutions de mutualisation,
- l'amélioration de l'accessibilité en transports collectifs et par les modes actifs.

Dans le cas du pôle commercial du Centre Ouest, l'extension doit faire l'objet d'un phasage après densification de la partie commerciale existante. La réalisation de l'extension comprend également la recherche d'une mixité permettant l'accueil d'activités complémentaires notamment artisanales.

## **3.4 Limiter et maîtriser le développement**

### **commercial en dehors des centralités urbaines et des pôles commerciaux périphériques**

Afin de limiter la consommation d'espace et d'éviter la dispersion des activités commerciales, les politiques publiques priorisent les implantations commerciales dans les centralités urbaines et les pôles commerciaux périphériques.

En dehors de ces localisations préférentielles, les développements commerciaux doivent respecter les conditions suivantes :

- être dimensionnés par rapport à un besoin avéré des populations et ne pas mettre en cause les objectifs de revitalisation des centralités urbaines et les équilibres au sein de l'armature territoriale,
- ne pas générer de difficultés en termes de flux et de sécurité des circulations,
- s'insérer au sein de l'enveloppe urbaine ou en continuité immédiate de l'enveloppe urbaine,
- être aisément accessibles par les transports collectifs.

Les documents locaux d'urbanisme organisent l'encadrement des implantations commerciales en dehors des centralités urbaines et des pôles commerciaux périphériques et veillent notamment à :

- l'implantation raisonnée des « *drive* » et des points d'enlèvement du « *e-commerce* »,
- la réservation des zones d'activités économiques aux activités de production en dehors des activités accessoires à une activité de production ou répondant aux besoins des personnes travaillant à l'intérieur de la zone,
- l'organisation de l'accueil des commerces itinérants dans les communes ne disposant pas d'un commerce alimentaire ou d'une offre multiservices.

## **3.5 Favoriser un aménagement commercial durable, fonctionnel et qualitatif**

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à ce que les implantations commerciales soient économes en emprise foncière, contribuent à l'optimisation des déplacements et répondent aux enjeux de qualité en termes d'insertion urbaine, de traitement paysager et de transition environnementale.

Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement prennent en compte :

• **Les objectifs de modération de la consommation foncière à travers :**

- l'amélioration significative du rapport entre la surface bâtie et les espaces dédiés aux accès et aux stationnements,
- l'adaptation des exigences en matière de stationnement au regard du niveau de desserte par les transports collectifs,
- la mutualisation des espaces de stationnement entre plusieurs équipements commerciaux,
- la définition de règles d'urbanisme permettant une certaine mixité fonctionnelle et réduisant les espaces interstitiels non valorisés.

• **Les objectifs de desserte aisée et multimodale à travers :**

- le renforcement de l'accessibilité par les transports collectifs et la sécurisation des cheminements depuis les arrêts jusqu'à l'entrée des commerces et entre les commerces,
- le développement de l'accessibilité par les modes actifs en sécurisant et rendant plus lisibles les itinéraires et en développant des stationnements dédiés aux deux roues.

• **Les objectifs de qualité environnementale à travers :**

- le recours aux dispositifs de production d'énergie renouvelable et à la récupération des énergies pour l'éclairage et les besoins de chauffage et de refroidissement,
- la plantation d'arbres destinés à ombrager les places de stationnement,
- l'implantation d'installations permettant la recharge des véhicules électriques sur les aires de stationnement,
- l'intégration des enjeux de la collecte et du recyclage des déchets.

• **Les objectifs de qualité urbaine et architecturale à travers :**

- le traitement des fronts urbains commerciaux dans une logique de cohérence et en lien avec les espaces contigus,
- la conception d'un traitement architectural et paysager adapté aux différentes fonctionnalités des espaces.



## 4. PROTÉGER ET VALORISER L'ESPACE AGRICOLE

### 4.1 Assurer la pérennité de l'espace agricole et prendre en compte la fonctionnalité des exploitations

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme prennent les dispositions adaptées pour assurer la préservation des terres agricoles et prendre en compte la fonctionnalité des exploitations.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme :

- fixent les limites de l'espace urbain et des espaces agricoles, naturels et forestiers par une délimitation et un classement appropriés en veillant notamment à limiter l'enclavement des bâtiments d'exploitation ;
- prévoient les conditions relatives à la création et à l'extension des bâtiments d'exploitation et d'habitation pour éviter le mitage des espaces agricoles ;
- définissent, en tant que de besoin, des

secteurs spécifiques permettant de regrouper les bâtiments agricoles pour tirer parti d'équipements de desserte existants ou faciliter leur installation en tenant compte du fonctionnement de l'ensemble urbain considéré et de ses extensions éventuelles ;

- prennent en compte les contraintes de circulation des engins agricoles dans les aménagements urbains et routiers pour répondre aux différents besoins logistiques entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements amont et aval (aires de stockage, zones d'épandage, silos, points d'eau, etc.) ;
- encadrent les projets en matière de production d'énergies renouvelables pour éviter le mitage des espaces agricoles et veiller à leur insertion paysagère et architecturale ;
- valorisent, par un classement approprié, les espaces relevant de l'agriculture urbaine et soumis à des pressions particulières

du fait de leur localisation au sein ou à proximité immédiate du tissu urbain comme les parcelles dédiées au maraîchage et aux jardins familiaux/jardins partagés ;

- délimitent éventuellement des espaces agricoles bénéficiant d'une protection renforcée via des outils spécifiques.

## 4.2 Développer les activités agricoles et valoriser les productions

Les politiques publiques confortent les capacités de diversification et de valorisation des productions agricoles à des fins alimentaires ou non alimentaires.

Afin d'accompagner le développement des circuits courts de proximité, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme

favorisent le maintien des espaces d'agriculture périurbaine par leurs documents de planification.

Pour accompagner le développement de l'économie agricole, les documents locaux d'urbanisme :

- prévoient les capacités d'accueil des activités de valorisation des productions dans le cadre des dispositions définies par le présent document pour le développement économique en privilégiant les localisations bénéficiant d'une accessibilité routière et ferroviaire ;
- prévoient les capacités d'accueil nécessaires à l'implantation d'une « Cité de l'agriculture ».



# 5. VALORISER LES ATOUTS TOURISTIQUES ET CULTURELS, VECTEURS D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET DE DIVERSIFICATION DE SON ÉCONOMIE

## 5.1 Favoriser le développement d'un tourisme de découverte

Les politiques publiques confortent le développement des formes de tourisme qui privilégient la découverte du patrimoine et les modes de déplacement permettant de mieux apprécier les richesses des territoires traversés.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- favoriser la pratique des randonnées en développant les itinéraires de grande et petite randonnée le long des vallées et en organisant la connexion des différents tracés dans la perspective d'un maillage du territoire en recherchant :
  - la valorisation des chemins existants pour limiter les impacts éventuels sur les milieux naturels, la ressource en eau et les paysages. Lorsque ces itinéraires empruntent des secteurs potentiellement inondables, il convient d'assurer une bonne information des usagers,

- les solutions de connexion avec d'autres infrastructures ou équipements comme le réseau cyclable de la ville centre et de sa zone agglomérée, les aires de stationnement et les sites destinés à l'accueil du tourisme fluvial comme les haltes et relais nautiques.

- permettre l'achèvement de la véloroute V 52 le long du canal latéral à la Marne ;
- conforter les actions visant à mettre en valeur les itinéraires de grande randonnée en termes de services d'accueil et de découverte du patrimoine bâti et en particulier les monuments classés par l'Unesco au titre des « chemins de Saint-Jacques »<sup>2</sup> ;
- poursuivre les actions en faveur du développement du tourisme fluvial en prévoyant la création ou l'extension des équipements permettant aux plaisanciers d'accoster et de faire une escale, et en recherchant la mutualisation des équipements avec d'autres flux touristiques (ex : itinéraires de randonnées piétons et vélos, stationnement des camping-cars, ...).

<sup>2</sup> Collégiale Notre-Dame-en-Vaux à Châlons-en-Champagne et Basilique de L'Epine.

## 5.2 Poursuivre les actions de mise en valeur des atouts du Pays de Châlons-en-Champagne

Afin d'évoluer d'un tourisme de passage vers un tourisme de découverte, les politiques publiques organisent la préservation et la mise en valeur des principaux sites et éléments de patrimoine du territoire et veillent à :

- favoriser la « mise en tourisme » de l'ensemble du Pays de Châlons-en-Champagne en tirant parti de son capital territorial.

Les documents locaux d'urbanisme valorisent les éléments ou ensembles d'éléments naturels ou bâtis représentatifs du patrimoine local ou petit patrimoine (hydraulique, agricole, religieux, commémoratif, ...) notamment dans le cadre de l'aménagement d'itinéraires touristiques ;

- développer le tourisme de mémoire notamment dans la partie nord du SCoT avec la présence de champs de bataille historiques et de sites funéraires et mémoriels de la Grande guerre<sup>3</sup>. Les documents locaux d'urbanisme permettent l'implantation d'équipements nécessaires à la mise en valeur de ces sites en lien avec l'armature territoriale, notamment en matière d'hébergement ;

- contribuer à la valorisation et à la préservation du patrimoine agroindustriel lié au Champagne en lien avec l'appartenance de Châlons-en-Champagne à la zone dite d'engagement, complémentaire au classement au patrimoine mondial de l'Unesco des coteaux, maisons et caves de Champagne.

Les documents locaux d'urbanisme veillent à organiser la préservation et l'accessibilité des linéaires de caves de la ville centre ;

- améliorer la qualité du cadre urbain en tant que valeur partagée à la fois par les visiteurs et les habitants.

Les documents locaux d'urbanisme assurent la lisibilité :

- de la trame urbaine par des aménagements adaptés des espaces publics et la mise en valeur les repères architecturaux,
- de la nature en ville en assurant la préservation des éléments de végétation,
- des entrées de ville par un traitement qualitatif des fronts bâtis et la préservation des coupures

paysagères entre les communes,  
- du réseau hydrographique en organisant l'accessibilité des berges et en protégeant les éléments de patrimoine spécifiques aux cours d'eau et canaux.

## 5.3 Parfaire l'accueil des touristes

Le SCoT souligne la nécessité de poursuivre les actions en faveur d'un développement quantitatif et qualitatif de l'offre d'accueil afin de proposer une gamme complète et complémentaire sur le territoire.

### ➔ Améliorer l'offre d'hébergement touristique

Pour faciliter la dynamique de renouvellement et de diversification de l'offre d'hébergement, les documents locaux d'urbanisme :

- privilégient l'implantation des hôtels et des gîtes au sein des enveloppes urbaines en s'appuyant, dans la mesure du possible, sur la valorisation et la réhabilitation du patrimoine bâti existant ;
- prévoient la possibilité de développer des offres alternatives et insolites d'hébergement sous réserve de limiter les impacts éventuels sur les milieux naturels et les paysages.

Les aménagements envisagés pour favoriser l'accueil des touristes sont implantés prioritairement dans l'enveloppe urbaine ou en continuité de l'enveloppe et favorisent l'accessibilité aux commerces et services. Les aménagements éventuellement réalisés en dehors de l'enveloppe urbaine (cf. chapitre 1 § 4.2) doivent assurer :

- la stricte préservation de la biodiversité et de la ressource en eau notamment en limitant au maximum les terrassements et l'imperméabilisation des sols,
- la prise en compte des risques et des objectifs de préservation soumis à une protection réglementaire,
- la qualité de l'insertion paysagère.

<sup>3</sup> ex : tumuli de Bussy-le-Château, « Camp d'Attila », Nécropoles et ossuaire de Souain-Perthes-lès-Hurlus, Cimetière et chapelle russe de Saint-Hilaire-le-Grand, patrimoine commémoratif, villages détruits, ...

### ➔ Intégrer l'accueil des touristes dans la réflexion globale sur la circulation et le stationnement

Afin de faciliter le rayonnement des touristes à partir des principaux points d'intérêt, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- développer, au sein de l'armature territoriale, une offre structurée de stationnement des camping-cars en portant attention à l'intégration paysagère et environnementale des sites,
- faciliter le stationnement sécurisé à destination des cyclotouristes,
- faciliter l'accessibilité des équipements et services touristiques aux réseaux numériques.

### ➔ Veiller à l'articulation avec les offres des territoires voisins

Les politiques publiques valorisent au mieux les atouts du territoire champenois dans le cadre d'une approche globale des grands flux touristiques.

A ce titre, elles veillent à :

- assurer la coordination des itinéraires de randonnée avec les territoires voisins pour valoriser la proximité de sites touristiques majeurs comme par exemple le vignoble champenois, le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims et le Lac du Der ;
- faciliter le développement du « *covoiturage touristique* » et à tirer parti des aires de covoiturage pour développer l'information touristique,
- faciliter l'accès et l'orientation dans les transports collectifs en portant notamment une attention aux modes ferroviaire et aéroportuaire et aux connexions au sein du réseau cyclable avec les grands itinéraires des schémas départementaux, régionaux et nationaux.



# LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DES DÉPLACEMENTS

## 1. OPTIMISER L'UTILISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

### 1.1 Conforter et améliorer l'usage de la desserte ferroviaire

Les politiques publiques de déplacement, d'aménagement et d'urbanisme préservent et valorisent la desserte ferroviaire du territoire en :

- développant les capacités de transport combiné notamment par l'implantation d'une plateforme rail route tirant parti des installations de l'ancien centre de triage ferroviaire de la ville centre et de sa zone agglomérée ;
- privilégiant l'extension des zones ou parcs d'activités desservis par la voie ferrée et en prenant en compte les possibilités de raccordement dans leur aménagement ;
- assurant le maintien et l'amélioration du réseau ferré capillaire en lien avec la desserte des sites économiques et agricoles ;
- permettant la remise à niveau de la voie ferrée entre Châlons-en-Champagne et Troyes, notamment sur le tronçon Châlons-en-Champagne/aéroport Paris-Vatry, afin d'offrir les caractéristiques requises pour atteindre des performances satisfaisantes tant en niveau de trafic qu'en rapidité.  
A ce titre, les documents locaux d'urbanisme prennent des mesures conservatoires aux abords des faisceaux ferroviaires dans l'optique de faciliter la remise à niveau de la voie ferrée. Ils organisent le développement éventuel de l'urbanisation en extension avec un éloignement suffisant dans la perspective d'un accroissement des nuisances sonores lié à une augmentation du trafic passager et fret ;
- organisant le rabattement et l'intermodalité sur les gares grâce à des aménagements adaptés. A ce titre, les documents locaux

d'urbanisme veillent à faciliter et à sécuriser les liaisons entre la ville relais de Mourmelon-le-Grand et la gare de Mourmelon-le-Petit ;

- rappelant auprès des autorités organisatrices que le maintien et le développement de l'offre ferroviaire sont nécessaires à la réussite des orientations du SCoT. En lien avec les politiques régionales, ces améliorations doivent permettre de consolider les solidarités et réciprocités entre les collectivités marnaises. Vers l'extérieur du territoire, elles concernent prioritairement le renforcement des services en direction des régions Ile-de-France et Grand Est.

### 1.2 Développer l'usage des transports collectifs

Les politiques publiques de déplacement, d'aménagement et d'urbanisme favorisent l'accès des transports collectifs au plus grand nombre d'usagers en :

- organisant le développement urbain à proximité des espaces les mieux desservis par les transports collectifs en termes de fréquence. L'amélioration de l'offre de services des transports collectifs étant corrélée à l'augmentation de sa fréquentation, les politiques d'urbanisme et d'aménagement priorisent l'implantation des projets urbains structurants en matière de création d'emplois, de construction de logements et de réalisation de grands équipements aux abords des gares et dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs.  
Dans ces périmètres, les documents locaux d'urbanisme veillent à organiser la mixité des fonctions, à privilégier une densité élevée tant pour le logement que pour les activités, et à favoriser les accès aux réseaux de transport collectif par la qualité des aménagements des espaces publics en faveur des liaisons

piétonnes et cyclistes ;

- favorisant une meilleure articulation entre les offres de mobilité (train, bus urbains et interurbains, utilisations mutualisées de la voiture et autres mobilités alternatives). A ce titre, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme favorisent le développement du report modal autour des gares en adéquation avec leur fréquentation et leur rôle au sein de l'armature.

Dans la ville centre, la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal permet :

- d'assurer un accès aisé à la gare pour les usagers du transport collectif,
- d'articuler les différentes offres de transport collectif sur un même point pour favoriser les correspondances,
- d'optimiser l'information des voyageurs en lien avec le développement des outils numériques,
- de donner accès à d'autres offres et services de mobilité et par exemple : covoiturage, autopartage, vélo en libre service, bornes de rechargement de véhicules électriques, ...
- de faire de la gare une porte d'entrée du territoire attractive et valorisante.

Sur les autres gares et points d'arrêt du territoire (ligne Châlons-en-Champagne/Reims), où les dessertes en transport collectif ne permettent pas systématiquement ou facilement d'envisager une chaîne complète

et intégrée de déplacements, les politiques publiques favorisent la pratique du covoiturage et des modes actifs. A ce titre, elles veillent notamment à organiser les stationnements nécessaires ;

- renforçant l'attractivité du réseau de transport urbain de la Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne. Cette stratégie d'amélioration doit notamment concerner :

- la fréquence et la régularité du service sur les lignes les plus structurantes et les plus fréquentées du réseau comme par exemple l'axe gare ferroviaire/centre-ville de Châlons-en-Champagne,
- le réaménagement du nœud d'échange de l'îlot Notre-Dame à Châlons-en-Champagne prenant en compte le renforcement de la sécurité des usagers et la mise en valeur de la Collégiale classée au patrimoine mondial de l'Unesco,
- l'incitation à la réalisation de plans de mobilité à l'échelle des administrations et des entreprises pour mieux connaître les besoins de déplacements et envisager les moyens d'améliorer les déplacements liés aux activités professionnelles,
- l'intégration croissante de l'écosystème numérique et ses incidences sur l'évolution des flottes, des fréquences et des dessertes notamment en lien avec les perspectives de développement des véhicules autonomes.



## 2. DÉVELOPPER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À L'USAGE INDIVIDUEL DE L'AUTOMOBILE

### 2.1 Répondre aux besoins de mobilité des zones les moins denses du territoire

Les politiques publiques de déplacement, d'aménagement et d'urbanisme mettent en œuvre les solutions les mieux adaptées dans les secteurs et niveaux d'armature où les lignes régulières « classiques », sous réserve des évolutions pouvant résulter à moyen terme du développement des systèmes autonomes, sont peu efficaces et où la demande de transport est diffuse et notamment :

- le transport à la demande pour lequel il existe une pratique et une expertise de la Communauté d'agglomération permettant de définir le système le mieux adapté en fonction des motifs de déplacement (vers les gares, les secteurs commerciaux, les équipements sportifs, les professionnels de santé,...) et des conditions de fonctionnement ;

- le développement des mobilités partagées qui permettent d'optimiser l'usage de la voiture particulière et constituent un premier réflexe vers le report modal pour des besoins

de mobilité variés.

Pour faciliter le covoiturage, les politiques publiques aménagent des infrastructures permettant, en fonction des besoins identifiés, d'organiser :

- le stationnement sécurisé et clairement identifié des véhicules à proximité de grandes infrastructures de communication ou de transport collectif,
- la matérialisation de points de pose/dépose,
- l'intégration du covoiturage dans les aires de stationnement structurantes des parcs d'activités et des équipements collectifs et commerciaux en veillant à ce que la localisation soit incitative.

## 2.2 Renforcer et améliorer le réseau d'aménagements pour les modes actifs

Les politiques publiques développent l'aménagement des espaces publics en faveur du piéton et du cycliste dans l'ensemble des niveaux de l'armature territoriale.

### ➔ Faciliter les liaisons piétonnes

En lien avec le choix d'une urbanisation plus mixte et la valorisation du foncier déjà viabilisé, les politiques publiques de déplacement, d'aménagement et d'urbanisme veillent à :

- développer un réseau structurant en faveur des modes actifs dans les différents projets de requalification de voiries et d'espaces publics comme dans les réalisations nouvelles. Dans la mesure du possible, le développement de ce réseau s'appuie sur des aménagements communs, piétons et vélos, et tire parti des éléments de patrimoine bâti ou naturel qui valorisent le parcours pour les usagers ;
- assurer la perméabilité du réseau et permettre une accessibilité universelle. A travers leurs dispositions, les documents locaux d'urbanisme intègrent ou complètent la continuité des parcours et cheminements. La réalisation des voiries en impasse dans les opérations d'aménagement ne doit pas faire obstacle aux continuités piétonnières et cyclables. Les améliorations apportées aux zones d'activités et aux pôles périphériques commerciaux permettent de renforcer leur

desserte en liaisons piétonnes et vélos ;

- développer un réseau de sentiers de randonnée le long des cours d'eau de la plaine crayeuse avec l'objectif, à long terme, de mettre ce réseau en relation avec les grands itinéraires qui empruntent la vallée de la Marne ;
- poursuivre les actions favorisant les liaisons entre les deux rives de l'agglomération châlonnaise notamment par un franchissement de la Marne pouvant par exemple être situé au niveau de la commune de Compertrix.

### ➔ Densifier le réseau d'itinéraires cyclables

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme poursuivent les actions en faveur des aménagements cyclables en cohérence avec les schémas élaborés à différentes échelles.

Les documents locaux d'urbanisme assurent le stationnement des vélos de façon proportionnée aux besoins et à l'accroissement attendu de l'usage des deux roues aux abords des équipements collectifs ainsi que dans les opérations d'aménagement à vocation résidentielle et d'activités.

Dans la ville centre et sa zone agglomérée, les collectivités veillent à mettre en œuvre les orientations du schéma directeur cyclable dans la perspective de développer un réseau maillé continu pouvant atteindre 100 km à l'horizon 2030 et permettant d'assurer :

- les relations entre les différentes communes par au moins une liaison cyclable,
- la desserte des équipements communautaires, des établissements d'enseignement, des zones d'activités, centralités commerciales et pôles de loisirs,
- le rabattement vers les principaux axes de transport collectif et les pôles d'échanges notamment pour favoriser l'intermodalité vélo/train,
- la connexion avec la véloroute V 52 qui constitue un lien au sein de la région Grand Est entre la Champagne-Ardenne, la Lorraine et l'Alsace et s'inscrit dans le parcours retenu pour le Paneuropa Radweg (itinéraire Paris-Prague),

- un jalonnement adéquat permettant aux usagers de bien identifier les itinéraires et les temps de parcours grâce à une signalétique adaptée et régulière,

- le développement de l'offre de stationnement sur l'espace public à proximité des pôles d'échanges et des principaux équipements.



### 3. COMPLÉTER ET AMÉLIORER L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE STRUCTURANTE

Afin d'améliorer la sécurité des usagers, de réduire les nuisances sonores et pollutions liées au trafic de transit, le SCoT fixe comme objectif l'amélioration de certains points du réseau routier.

#### ➔ L'achèvement du contournement routier nord-ouest de l'agglomération châlonnaise

Afin de limiter les nuisances de la circulation au sein de la ville centre et d'une partie de sa zone agglomérée et de permettre une meilleure répartition des usages en faveur du transport collectif et des mobilités actives sur les axes actuellement empruntés par le trafic de transit, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement permettent la réalisation complète de l'ouvrage.

Elles veillent à ce que sa réalisation prenne en compte :

- le caractère inondable d'une grande partie des espaces concernés dans la traversée de la vallée de la Marne en minimisant les impacts sur les écoulements,
- l'interception et le traitement des eaux pluviales pour assurer la prévention des différentes formes de pollutions accidentelle et chronique,
- la sensibilité paysagère et environnementale des milieux naturels intersectés et notamment la préservation des zones humides et des continuités écologiques de la vallée de la Marne de manière à assurer le libre passage de la faune et de la flore,
- la contribution durable à la réduction des nuisances liées aux flux routiers dans la traversée de la ville centre et de sa zone agglomérée. A ce titre, les maîtres d'ouvrage concernés veillent à requalifier les allées Voltaire et

Paul Doumer en voiries à statut urbain et à redistribuer l'espace de circulation en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

#### ➔ La tranquillisation de la traversée des communes les plus exposées aux nuisances de la circulation

L'amélioration de la traversée de Suippes par la RD. 977 peut conduire, en fonction de l'évolution du trafic et des enjeux de sécurité, à la recherche de solutions adaptées pouvant éventuellement impliquer la réalisation d'une déviation. Si cette dernière hypothèse se confirme, le SCoT pose comme objectifs :

- la prise en compte de la sensibilité paysagère et environnementale des milieux naturels intersectés et notamment la transparence hydrologique et écologique de l'ouvrage dans la traversée de la vallée de la Suippe,
- l'interception et le traitement des eaux pluviales pour assurer la prévention des différentes formes de pollutions accidentelle et chronique,
- l'amélioration des solutions offertes aux modes actifs le long de l'ancien itinéraire et en particulier des continuités piétonnes,
- la pérennité de la réduction des nuisances résultant de la réalisation de la déviation impliquant l'éloignement de toute urbanisation nouvelle à vocation résidentielle à proximité de la déviation.

En outre, il est nécessaire de ne pas aggraver de manière significative les nuisances de la circulation sur les axes secondaires<sup>4</sup> et de favoriser un meilleur partage de la voirie au profit des modes actifs.

<sup>4</sup> Notamment les RD. 1, RD. 2, RD. 3, RD. 60, RD. 994 (liste non exhaustive)

### ➔ La poursuite des aménagements des itinéraires d'intérêt régional

En lien avec les objectifs d'amélioration des RN. 4 et RN. 44 à l'échelle de la région Grand Est, les documents locaux d'urbanisme prennent, en tant que de besoin, les mesures nécessaires pour :

- permettre la réalisation des travaux notamment de mise à deux fois deux voies en fonction de l'évolution du trafic,
- assurer l'insertion paysagère et environnementale notamment au regard de la préservation ou du rétablissement des continuités écologiques,
- écarter l'urbanisation nouvelle dans les zones de nuisances.



## 4. LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACE LIÉE AUX INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

### Une enveloppe foncière de 10 ha sur 12 ans est fixée pour l'ensemble du territoire du SCoT.

Cet objectif de réduction significatif des consommations dues aux emprises implique également un contrôle strict de l'urbanisation à proximité des ouvrages nouveaux.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à ce que la réalisation des contournements ou la mise à deux fois deux voies des RN. 4 et 44 et de leurs annexes (ex : liaison RN. 44 vers RD. 1) ne serve pas de support systématique au développement urbain qu'il soit résidentiel ou économique.



## 5. OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- adapter les exigences en matière de stationnement dans les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs ;
- développer une offre de stationnement adaptée aux deux roues dans les opérations d'habitat, d'activités, de commerces et les équipements recevant du public. Ces emplacements sont à prévoir soit dans le volume du bâti ou à proximité de l'entrée des bâtiments. Le nombre d'emplacements est à définir en fonction de l'importance de la capacité d'accueil et de la localisation ;
- favoriser la mutualisation des espaces de stationnement dans les opérations d'aménagement générant des besoins importants en matière de stationnement ;
- prendre en compte les objectifs de qualité environnementale et paysagère notamment en assurant la plantation d'arbres destinés à ombrager les places de stationnement et

en prévoyant l'implantation d'infrastructures permettant la recharge des véhicules électriques.



## 6. CONFORTER ET VALORISER LA VOIE D'EAU

Afin de conforter le potentiel d'attractivité de la voie d'eau auprès de certaines activités économiques du territoire et de développer la fréquentation touristique, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- conforter les sites de chargement/transbordement existants,
- permettre le développement de structures d'accueil pour le trafic touristique en recherchant la mutualisation avec d'autres flux touristiques comme par exemple les itinéraires de randonnées piétons et vélos, le stationnement des camping-cars, ...

# CHAPITRE 5 LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS ET URBAINS À PROTÉGER

La trame verte et bleue identifiée par le SCoT, notamment dans le cadre de la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique, est déclinée dans les documents d'urbanisme

locaux et les opérations d'aménagement en la complétant par les enjeux écologiques locaux et en assurant la cohérence avec les territoires voisins.

## 1. PRÉSERVER ET ACCROÎTRE LES POTENTIALITÉS ÉCOLOGIQUES ET PAYSAGÈRES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

### 1.1 Protéger les réservoirs de biodiversité

Les principes de protection suivants s'appliquent à l'ensemble des réservoirs de biodiversité<sup>5</sup> et sont complétés au regard des spécificités des différents réseaux de la trame verte et bleue. Pour les sites Natura 2000, toutes les opérations effectuées doivent être en cohérence avec les documents de gestion des sites (DOCOB).

Afin de garantir la protection des réservoirs de biodiversité sur le long terme, les documents locaux d'urbanisme les préservent de l'urbanisation et des actions irréversibles de nature à compromettre leur fonctionnalité. Ils permettent néanmoins certains aménagements à condition de ne pas porter atteinte à la fonctionnalité et à l'état de conservation des milieux et dans le respect des réglementations propres à chaque site et du plan de prévention des risques d'inondation de la vallée de la Marne :

- l'extension des constructions agricoles existantes,
- les adaptations et extensions mineures de bâtiments existants,
- l'aménagement des sentiers de grande et petite randonnée,
- les aménagements à vocation pédagogique, de sports et de loisirs,

- les carrières et les éventuelles installations nécessaires à leur exploitation,
- les ouvrages et installations d'intérêt collectif et notamment ceux liés à l'exploitation de l'aéroport Paris-Vatry, au transport d'énergie, d'hydrocarbures, à l'alimentation en eau potable et au développement des énergies renouvelables.

Les réservoirs de biodiversité sont des milieux naturels majeurs correspondant aux milieux les plus riches et dont le haut niveau d'intérêt écologique est généralement reconnu par un statut de protection, d'engagement européen ou d'inventaire.

Au-delà de ces dispositions, la mise en œuvre de mesures de gestion conservatoire, voire une maîtrise foncière pour les sites les plus sensibles, figure parmi les moyens à rechercher pour assurer la conservation des habitats et le maintien des espèces.

### 1.2 Préserver ou restaurer la fonctionnalité des corridors écologiques

Les corridors écologiques<sup>6</sup> peuvent prendre des aspects différents qui n'impliquent pas nécessairement une continuité physique.

<sup>5</sup> Repérés dans le rapport de présentation (cf. chapitre 2 du volet 2).

<sup>6</sup> Repérés dans le rapport de présentation (cf. chapitre 2 du volet 2)

Afin de garantir la préservation des corridors écologiques et de favoriser la restauration des corridors fragilisés, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- définir les corridors en préservant des largeurs suffisantes pour leur bon fonctionnement y compris au sein des espaces urbanisés,
- préserver, voire renforcer, les milieux naturels présents y compris les éléments de diversification et de nature « ordinaire »,
- limiter strictement les constructions et aménagements susceptibles d'engendrer une fragmentation des espaces ou de compromettre la fonctionnalité du corridor et prévoir, à défaut, les dispositions permettant de réduire et compenser les effets des projets éventuels,
- favoriser, au sein des corridors fragmentés, la reconstitution de milieux favorables au déplacement des espèces,
- améliorer la perméabilité au sein des corridors sur lesquels des points de conflits et/ou des points de blocage sont identifiés en définissant les mesures permettant de les résorber ou a minima de ne pas les amplifier.

### 1.3 Préserver les spécificités des différents réseaux de la trame verte et bleue

#### ➔ Les principes applicables au réseau forestier

En complément des dispositions générales applicables aux réservoirs de biodiversité et aux corridors écologiques, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- assurer la pérennité des lisières des boisements de la plaine crayeuse. A cet effet, les documents locaux d'urbanisme définissent des zones tampons favorables au maintien d'une végétation herbeuse autour des boisements et dans lesquelles ils étendent la protection instituée en faveur des réservoirs de biodiversité ;
- préserver les boisements de la plaine crayeuse, complémentaires des réservoirs de biodiversité, ainsi que les groupes d'arbres et arbres isolés ;
- favoriser la restauration de la perméabilité biologique des différentes infrastructures de transport (routes, autoroutes, voies ferrées, canaux). En cas de traversée des continuités écologiques par de nouvelles infrastructures, la perméabilité écologique est garantie par la réalisation d'équipements adaptés.

#### ➔ Les principes applicables au réseau aquatique et des zones humides

En complément des dispositions générales applicables aux réservoirs de biodiversité et aux corridors écologiques, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- préserver les cours d'eau et leurs abords, y compris le chevelu hydrographique, les zones humides et les zones d'expansion des crues. Les documents locaux d'urbanisme limitent strictement la constructibilité et écartent les pratiques pouvant concourir à l'artificialisation des réservoirs de biodiversité comme les tentatives de comblement ou d'assèchement. Ils préservent la continuité et la fonctionnalité écologique et hydraulique des corridors aquatiques. Sont admis les projets d'aménagement ne remettant pas en cause la continuité et la fonctionnalité du corridor ;
- préserver les espaces de mobilité des cours d'eau lorsque la sécurité des personnes, des installations d'intérêt général et des ouvrages d'art n'est pas menacée. Les documents locaux d'urbanisme identifient et préservent des espaces tampons inconstructibles de part et d'autre des cours d'eau dont la largeur est à définir en fonction des connaissances locales sur la mobilité des cours d'eau et des différents contextes traversés. Dans la vallée de la Marne, ces espaces associent le cours principal de la rivière et ses annexes hydrauliques comme des anciens méandres ;
- assurer la préservation des boisements des ripisylves et les forêts alluviales. Le classement en espace boisé à conserver doit être envisagé avec discernement notamment pour les noues et marais dans la mesure où ces milieux présentent leur plus grande originalité dans les secteurs ouverts à végétation basse ainsi que sur les ouvrages jouant un rôle de digue de protection contre les inondations ;
- favoriser les continuités aquatiques notamment par la restauration de la perméabilité des ouvrages hydrauliques ;
- mettre en valeur le linéaire de l'ancien canal de Condé en tant que réservoir de biodiversité et corridor écologique pour partie aquatique et pour partie terrestre.



## ➔ Les principes applicables au réseau prairial

Les collectivités publiques mettent en œuvre des moyens de protection forts pour assurer la conservation des derniers prés de fauche de la vallée de la Marne et des pelouses calcaires.

L'établissement de conventions de gestion avec les propriétaires pour prévenir l'embroussaillage naturel qui menace leur biodiversité, voire la maîtrise foncière, figurent également parmi les moyens à rechercher pour assurer la préservation de leur ouverture fonctionnelle et leur conservation.



## 2. VALORISER ET RENFORCER LES CAPACITÉS BIOLOGIQUES DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

### 2.1 Conforter l'espace agricole comme élément structurant de l'armature agro-environnementale

Bien qu'elles ne relèvent pas du champ d'habilitation du SCoT mais plutôt de démarches incitatives, le Document d'Orientation et d'Objectifs souligne la valeur et l'intérêt des actions portées par des acteurs locaux dans le but d'améliorer les capacités biologiques des espaces cultivés.

Les expériences réalisées sur le territoire dans le cadre de démarches volontaires et partenariales ont montré que les bords de champs<sup>7</sup> et les chemins d'exploitation, bien répartis sur l'ensemble du parcellaire agricole, constituent un maillage favorable à l'implantation et au déplacement d'espèces caractéristiques de la Champagne crayeuse.

Leur aménagement dans une approche agroécologique (maintien de bandes enherbées, revégétalisation de bordures de chemins dégradés, gestion différenciée des bordures,...) apporte des éléments de réponse à la fragmentation des milieux naturels lorsque les actions :

- sont définies et mises en œuvre dans le cadre de territoires de projet suffisamment vastes (groupements d'exploitations agricoles, une ou plusieurs communes, périmètre cynégétique, ...),
- intègrent les éléments de diversification écologique et paysagère existants,

- sont cohérentes avec les objectifs de maintien ou de restauration de continuités écologiques.

Les politiques publiques sont attentives à la valorisation et à la diffusion de ces démarches qu'elles peuvent par ailleurs accompagner et compléter dans le cadre de l'entretien de leur patrimoine (par exemple fauchage raisonné des abords des voiries) et du traitement paysager des lisières urbaines.

### 2.2 Favoriser la présence et le maintien de la nature en « ville »

Les documents locaux d'urbanisme favorisent le maintien et le développement de la nature en « ville » dans l'ensemble des niveaux de l'armature territoriale en veillant à :

- affirmer les caractéristiques environnementales et paysagères des communes du Pays de Châlons-en-Champagne en conservant autant que possible les milieux et éléments naturels relevant de la trame verte (parcs, jardins, espaces verts, alignements d'arbres, jardins familiaux, vergers, ...) et de la trame bleue (cours d'eau, canaux, plans d'eau, ...);
- privilégier l'utilisation d'essences locales adaptées aux milieux et à écarter la plantation d'espèces exotiques envahissantes;
- intégrer les potentialités de déplacement de la faune et de la flore dans les aménagements en évitant les opérations susceptibles de les réduire et en recherchant les solutions permettant de les créer ou de les rétablir;

<sup>7</sup> On appelle « bord de champ » ou « bordure externe d'une parcelle » toute zone non productive spontanée ou implantée qui se situe entre la culture et tout autre milieu adjacent : haie, bande de roulement d'un chemin ou d'une route, fossé, bosquet, rivière.

- rechercher les possibilités de connexion entre les espaces de nature présents au sein des tissus urbanisés avec les espaces végétalisés en périphérie de l'urbanisation et avec les continuités écologiques définies au titre de la trame verte et bleue ;
- développer la végétalisation des bâtiments et des espaces libres dans les opérations de construction neuve et de réhabilitation y compris des aires de stationnement ;
- favoriser le développement d'espaces de jardinage au sein ou à proximité des tissus urbanisés.



### 3. PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES URBAINS

La préservation des paysages et sites urbains remarquables renvoie au contenu du chapitre 7 – « Réussir l'intégration des extensions urbaines » et « Renforcer la qualité du paysage urbain ».

# LA PRÉSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES ET LA PRÉVENTION DES RISQUES

## 1. CONTRIBUER À LA DURABILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU

En lien avec la préservation ou la restauration des éléments de la trame verte et bleue, les collectivités mettent en œuvre des politiques d'urbanisme et d'aménagement qui contribuent à la protection et à l'amélioration de la qualité des eaux souterraines et superficielles et à une diminution de la consommation d'eau.

### ➔ Sécuriser l'approvisionnement en eau potable

A ce titre, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- assurer, en l'absence de servitude d'utilité publique, la protection des captages par des mesures assurant l'inconstructibilité des périmètres immédiats, à l'exception des équipements nécessaires à l'exploitation de la ressource, et limitant strictement la construction dans les périmètres rapprochés ;
- prévoir et organiser le développement de l'interconnexion des réseaux ;
- limiter la vulnérabilité des équipements et installations de pompage et de traitement exposés au risque d'inondation.

### ➔ Contribuer au bon état qualitatif des ressources en eau

A ce titre, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- poursuivre les actions visant à améliorer l'efficacité des différents systèmes de traitement des eaux usées, collectifs et non collectifs, et à minimiser les rejets d'eaux pluviales et les remontées d'eaux claires dans les réseaux de collecte conduisant aux stations d'épuration ;
- dimensionner les projets d'urbanisation au regard des capacités et des performances des dispositifs de collecte et de traitement

des eaux usées et de la sensibilité des milieux récepteurs ;

- prévoir, dans les opérations d'aménagement et de construction, des dispositions permettant, par des techniques appropriées, de réguler les débits d'eaux pluviales rejetés au milieu naturel et de limiter les pollutions pouvant être transférées par ces eaux ;
- préserver les abords des cours d'eau et de leurs annexes hydrauliques (cf. chapitre 5 § 1.3).

### ➔ Assurer une gestion équilibrée de la ressource

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- assurer la cohérence entre le développement de l'urbanisation et la disponibilité et la capacité des ressources et des réseaux à assurer une alimentation en eau potable de qualité en quantité suffisante ;
- favoriser, lorsque le cadre législatif ou réglementaire le permet, la rétention, l'infiltration et/ou la récupération des eaux de pluie ;

Par ailleurs, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement sont attentives à :

- privilégier l'implantation d'activités fortement consommatrices d'eau dans les secteurs disposant de larges capacités utilisables ;
- minimiser les pertes sur les réseaux d'adduction d'eau potable.



## 2. INTÉGRER LES RISQUES DANS LES CHOIX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### 2.1 Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques d'inondation

Ce risque recouvre des situations diverses au sein de l'armature territoriale notamment en termes d'aléas (débordement de cours d'eau, remontée de nappe, ruissellement) et de vulnérabilité des secteurs urbanisés.

#### ➔ Limiter l'exposition au risque d'inondation par débordement de cours d'eau

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme organisent le développement urbain en dehors des secteurs exposés à un aléa d'inondation. A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- prévoir et définir, en l'absence de plan de prévention des risques d'inondation, les dispositions adaptées et proportionnées aux caractéristiques du risque permettant de ne pas accroître, voire de réduire, l'exposition des personnes et des biens.
  - A défaut de données notamment cartographiques sur les zones inondables ou les plus hautes eaux connues, les documents d'urbanisme définissent les secteurs inondables en fonction des éléments de connaissance disponibles.
  - envisager une « *stratégie de repli* » dans la localisation des extensions de l'urbanisation en adoptant un nouveau positionnement de ces extensions lorsque le contexte local le permet, notamment au regard de la topographie, des infrastructures et de l'absence de contraintes environnementales ou patrimoniales. Cette hypothèse prend en compte les objectifs de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers ;
  - identifier et protéger les champs d'expansion des crues et les infrastructures naturelles permettant de ralentir l'écoulement des eaux et de favoriser leur infiltration comme les zones humides, les haies, les talus, ...
- Les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau doivent satisfaire au principe de transparence hydraulique et ne pas compromettre les capacités d'expansion des crues ni aggraver le phénomène d'inondation

et ses impacts potentiels en amont et en aval. S'il n'est pas possible d'éviter l'implantation de ces aménagements dans le lit majeur, leurs impacts sur l'écoulement des crues doivent être réduits. Les impacts de ces aménagements qui ne peuvent être réduits font l'objet de mesures compensatoires.

Dans la partie du territoire du SCoT identifiée comme territoire à risque important d'inondation (TRI), les collectivités mettent en œuvre la stratégie locale de gestion du risque d'inondation existante qui se décline en quatre grands objectifs :

- réduire la vulnérabilité des territoires,
- agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages,
- raccourcir le délai de retour à la normale des territoires sinistrés,
- mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque.

Les politiques publiques organisent la mise en œuvre de cette stratégie en lien avec les différentes parties prenantes. A ce titre, elles veillent notamment à :

- s'assurer de l'absence de risque dans les établissements recevant du public et les bâtiments utiles à la gestion de crise ;
- réduire la vulnérabilité des réseaux (eau potable et assainissement, énergie, télécommunications) ;
- identifier les lieux de stockage des déchets liés à l'inondation hors de la zone inondée ;
- favoriser les solutions à bénéfices multiples comme le couplage de travaux permettant de réduire la vulnérabilité des logements en lien avec les différents dispositifs d'aide à l'amélioration de l'habitat ;
- prendre en compte le risque très en amont de la conception des projets d'aménagement et de construction.

#### ➔ Limiter l'exposition au risque d'inondation par remontée de nappe

Dans les secteurs soumis à l'aléa d'inondation par remontée de nappe, l'urbanisation nouvelle ne doit pas accroître l'exposition des personnes et des biens.

Dans les secteurs où cet aléa est identifié, les documents locaux d'urbanisme prévoient les dispositions permettant d'éviter ou de limiter l'exposition des aménagements et constructions et en particulier des équipements recevant du public.

### ➔ Limiter les incidences du ruissellement des eaux pluviales

Les documents locaux d'urbanisme identifient les secteurs exposés à un aléa d'inondation par ruissellement en protégeant les cheminements naturels de l'eau et en évitant les aménagements susceptibles d'aggraver la situation dans les parties urbanisées.

La prévention des risques d'inondation liés au ruissellement s'appuie également sur la limitation de l'imperméabilisation des sols et sur des mesures de gestion des eaux pluviales telles que présentées précédemment.

## 2.2 Prévenir les risques de mouvements de terrain

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement tiennent compte de l'existence de cavités souterraines en limitant l'urbanisation dans les secteurs où le risque est identifié<sup>8</sup> et en la conditionnant à des sujétions appropriées notamment en matière de gestion des eaux pluviales.

La surveillance des enjeux (habitations, bâtiments, ouvrages et/ou réseaux) pouvant être affectés par une instabilité liée à des cavités souterraines ainsi qu'une intervention foncière, lorsqu'il apparaît impossible techniquement ou financièrement de supprimer le risque à la source, figurent également parmi les moyens recommandés.

## 2.3 Maîtriser l'urbanisation par rapport aux sites et infrastructures générant des risques et des nuisances

Organiser le développement du territoire impose de considérer les risques liés à l'exercice de certaines activités économiques et de composer avec les transports d'énergie et de matières dangereuses pour limiter l'exposition des populations riveraines.

### ➔ Risques technologiques et industriels

Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour limiter l'urbanisation au voisinage des établissements industriels susceptibles de générer des risques et des nuisances (bruit, nuisances olfactives, ...).

Les politiques publiques d'aménagement veillent à localiser préférentiellement les activités à risque ou pouvant générer des nuisances dans les zones d'activités ou secteurs des zones d'activités les plus éloignés des espaces résidentiels et des ressources et milieux naturels sensibles.

### ➔ Risques liés au transport d'énergie et de matières dangereuses

Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour limiter l'urbanisation au voisinage des infrastructures supportant des transports de matières dangereuses (lignes ferrées, axes routiers majeurs) et de celles transportant des sources d'énergie (oléoducs, gazoducs, lignes à haute et très haute tension) afin de ne pas augmenter l'exposition des populations aux risques et d'éviter les travaux susceptibles de les endommager.

### ➔ Risques liés à l'existence de sols pollués

Les politiques publiques prennent en compte les sites ou sols pollués dans les projets d'aménagement et de réaménagement et définissent les conditions d'occupation ou d'usage du sol en conséquence. Elles écartent l'implantation de constructions ou d'équipements destinés à accueillir des publics sensibles sauf à démontrer qu'il n'existe pas d'autre localisation envisageable. Elles identifient les anciennes « décharges » et définissent les conditions d'occupation ou d'usage du sol en lien avec les dispositions relatives aux sols pollués.

<sup>8</sup> Projet de plan de prévention des risques de mouvements de terrain en cours sur le secteur de Châlons-en-Champagne.

## ➔ Risques liés à la présence d'engins de guerre

Les vestiges de guerre, obus et munitions sont un danger potentiel à considérer lors des différents travaux de construction et d'aménagement. En l'absence de cartographie précise de ce risque dans le territoire du SCoT, les statistiques du service de déminage permettent de matérialiser les secteurs les plus impactés lors des deux conflits mondiaux.

## 2.4 Limiter l'exposition des populations aux nuisances générées par les infrastructures de transport

Les choix du SCoT pour favoriser le développement des transports collectifs et des modes actifs, d'inciter au report modal pour le transport de marchandises ou encore envisager la déviation d'infrastructures routières fortement génératrices de nuisances pour les populations riveraines, contribuent à la réduction des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques générées par la circulation automobile.

En complément de ces dispositions, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- écarter l'implantation de constructions ou d'équipements destinés à accueillir des publics sensibles dans les zones de nuisances des infrastructures bruyantes existantes et

projetées ;

- permettre la mise en place, sur les secteurs les plus sensibles, d'équipements permettant de réduire les nuisances.

## 2.5 Réduire les nuisances liées aux déchets

Afin de limiter les impacts des déchets sur l'environnement et la santé humaine et de favoriser le tri et le recyclage, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- prévoir, dans la conception des opérations d'aménagement, les emplacements de proximité nécessaires à la collecte sélective ;
- permettre l'extension ou l'implantation des sites et installations de collecte intermédiaire (plateformes de regroupement ou de stockage, déchèteries, ...) en privilégiant des localisations permettant d'assurer un maillage territorial et une optimisation des besoins de déplacements au sein de l'armature territoriale ;
- permettre l'extension ou l'implantation des sites et installations de traitement et de recyclage des déchets ;

Par ailleurs, les politiques publiques sont attentives au développement de filières de recyclage de matériaux de chantier et des déchets du BTP ainsi qu'à l'utilisation croissante de ces matériaux recyclés dans les projets d'aménagement en substitution aux granulats alluvionnaires.



# 3. RELEVER LES DÉFIS DE LA LUTTE ET DE L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Afin de tenir compte des marges d'incertitude temporelle et géographique en matière de prospective climatique, les politiques publiques mettent en œuvre des mesures d'atténuation du changement climatique et des mesures d'adaptation du territoire au changement climatique.

## 3.1 Améliorer les performances énergétiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre

Les collectivités poursuivent les politiques de rénovation thermique des logements construits avant 1975, classés dans les catégories E, F, G c'est-à-dire les plus énergivores.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une plateforme de rénovation énergétique,

l'objectif est de réaliser 110 dossiers de travaux durant les 3 premières années de fonctionnement<sup>9</sup> dont 25 % de rénovation globale BBC ou BBC compatible. Au-delà des trois premières années, l'objectif est de réaliser 70 dossiers de travaux par an et de porter la part de la rénovation globale BBC à 40 %.

En complément des actions en faveur de la réhabilitation thermique du parc de logements, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- intégrer, concernant la production de logements neufs, des dispositions favorisant le développement de formes urbaines adaptées aux conditions climatiques et économes en énergie fossile à travers par exemple leur densité, leur compacité et la prise en compte des approches bioclimatiques notamment pour tirer parti des apports naturels pour l'éclairage, le chauffage ou le refroidissement ;
- favoriser les relations de proximité entre les différentes fonctions urbaines et le développement des modes actifs pour limiter les obligations de déplacements motorisés ;
- améliorer l'efficacité énergétique des zones d'activités en priorisant le développement des sites existants dans la perspective de pouvoir améliorer leur desserte par les transports collectifs et les modes actifs et en privilégiant les sites embranchables sur le réseau ferroviaire afin de favoriser le report modal ;
- favoriser le développement des circuits courts alimentaires de proximité.

### 3.2 Valoriser les ressources locales en énergies renouvelables

Les politiques publiques mobilisent, de manière complémentaire et en fonction des spécificités et contraintes propres aux différents secteurs du territoire, les principales ressources telles que l'éolien, le solaire thermique et photovoltaïque, la biomasse, le bois énergie<sup>10</sup> et les énergies de récupération.

A ce titre, les dispositions des documents locaux d'urbanisme veillent à :

- faciliter l'installation des énergies

renouvelables dans l'habitat, l'activité ou les équipements ;

- favoriser le développement de réseaux de chaleur desservant des usagers proches de sites de production d'énergie ;
- optimiser les conditions d'implantation des infrastructures de production d'énergie photovoltaïque ou de méthanisation en minimisant les consommations d'espace agricole notamment par l'utilisation de surfaces déjà artificialisées, en assurant la préservation des espaces naturels sensibles et en soignant l'intégration des installations par un traitement paysager approprié.

S'agissant de l'éolien, les politiques publiques prennent en compte la proximité des habitations dans le choix des sites d'implantation des parcs éoliens notamment au regard de la topographie et des vents dominants. Elles structurent le développement des parcs existants en harmonie avec les géométries des installations existantes. Afin de minimiser les impacts paysagers et de préserver le développement des activités de l'aéroport Paris-Vatry, les documents locaux d'urbanisme assurent :

- la préservation des patrimoines et vues remarquables notamment par rapport aux grandes perspectives à maintenir dégagées en lien avec le classement du vignoble champenois au patrimoine de l'Unesco,
- la protection de l'environnement de la Collégiale Notre Dame-en-Vaux à Châlons-en-Champagne et la Basilique Notre-Dame de l'Epine de tout développement éolien dans un rayon de 10 km autour de ces deux édifices,
- la prise en compte des contraintes aéronautiques de l'aéroport Paris-Vatry et en particulier les différentes sujétions liées à la circulation aérienne tant pour le vol aux instruments que le vol à vue et l'entraînement des pilotes.

<sup>9</sup> 2019 - 2020 - 2021.

<sup>10</sup> Le territoire du SCoT est partenaire d'une démarche de structuration de la filière-bois visant à mettre en place un outil opérationnel pour identifier la ressource disponible en lien avec les consommations.

### 3.3 S'adapter au changement climatique

En lien avec les dispositions des chapitres 5 et 6 relatives à la trame verte et bleue et à la gestion des risques d'inondation, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- renforcer les capacités de résilience du tissu urbain dans les opérations d'aménagement en :
  - favorisant des aménagements bioclimatiques permettant notamment de contribuer à la réduction des îlots de chaleur comme par exemple la végétalisation des espaces publics et des espaces libres et des aires de stationnement,
  - veillant à l'adaptation des réseaux d'énergie et de télécommunication aux extrêmes climatiques.



# LA PROTECTION ET LA VALORISATION DES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS

## 1. PRÉSERVER LES AMBIANCES DES GRANDES UNITÉS PAYSAGÈRES

Les orientations du SCoT pour les grandes composantes paysagères ont comme point commun la valorisation du rôle de l'arbre comme principal élément d'identification du paysage au sein de la plaine crayeuse, des vallées et des ensembles urbains.

### 1.1 Préserver les paysages ouverts de la plaine crayeuse

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- conserver les paysages « témoins » des anciennes pratiques agropastorales présents au sein de l'espace agricole qui sont représentés par les marais alcalins et les pelouses calcaires des savarts champenois ;
- préserver les éléments naturels importants dans la lecture et l'animation de ce grand paysage de champs ouverts (cf. chapitre 5 § 1.3) ;
- promouvoir les plantations d'alignement ou de haies le long des routes, notamment pour identifier ou différencier certaines séquences comme par exemple les aires de services, les échangeurs et les entrées de ville ;
- favoriser l'intégration environnementale et paysagère des constructions à usage d'exploitation agricole en dehors des zones bâties.

### 1.2 Eviter la banalisation du paysage des vallées

En complément des dispositions relatives à la préservation de la trame verte et bleue (cf. chapitre 5), les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent à :

- préserver et valoriser l'ensemble alluvial de la Marne et du canal latéral à la Marne notamment en protégeant les cortèges

végétaux dans la traversée des zones urbaines ;

- préserver et renforcer la qualité et la continuité paysagère des vallées de la plaine crayeuse par la protection des différentes séquences paysagères et cortèges végétaux (boisements, prairies, zones humides) qui accompagnent la rivière.

Les documents locaux d'urbanisme veillent à affirmer l'aspect « oasis » des bourgs et villages en préservant ou en retrouvant le caractère arboré des berges dans la traversée des tissus urbains ;

- favoriser la découverte des paysages liés à l'eau en permettant l'aménagement, dans le respect des zones humides et de la fragilité des milieux naturels, de cheminements pouvant relier les communes et en mettant en valeur les ouvrages hydrauliques et le patrimoine vernaculaire (ponts, écluses, moulins, lavoirs, vannages, ...).

### 1.3 Enrichir et qualifier les lisières urbaines

Afin de maintenir ou de constituer une transition paysagère contribuant à l'attractivité des communes et facilitant la cohabitation des usages, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement soignent l'articulation entre l'espace urbain et son environnement.

Les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- appuyer autant que possible la matérialisation des lisières sur une limite physique (cours d'eau, route, talus, ...). Si les lignes d'appui sont trop éloignées de l'espace urbain, une nouvelle limite est composée en prenant en compte les aspects fonctionnels et paysagers du site (agricoles, urbains, paysagers...) ;
- intégrer la réalisation des lisières à l'occasion des opérations d'urbanisme, d'aménagement, d'infrastructures ou d'équipements ;

- prendre en compte les possibilités de connexions avec l'armature paysagère et naturelle existante et d'aménagement de circulations douces ;
- adapter les solutions aux différents contextes notamment en termes de traitement paysager,

de végétalisation et « d'épaisseur » de la lisière (simple ligne plantée d'arbres, bande boisée, cheminement planté, noue pour le traitement des eaux pluviales,...).



## 2. RÉUSSIR L'INTÉGRATION DES EXTENSIONS URBAINES

### 2.1 Respecter les grands équilibres entre espaces bâtis et non bâtis

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement veillent, quelles que soient les vocations des développements urbains, à maîtriser les extensions en cohérence avec le tissu urbanisé existant.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- éviter l'extension linéaire le long des axes de circulation afin de limiter les effets de corridors bâtis. La recherche de la compacité de l'urbanisation et les développements de l'urbanisation en profondeur par rapport aux voies d'accès principales doivent être la règle générale et sont donc privilégiés ;
- éviter les opérations en rupture d'échelle avec les typologies bâties existantes et à rechercher des morphologies urbaines préservant une harmonie d'ensemble et une qualité

paysagère et patrimoniale plus importante,

- prendre en compte les logiques d'implantation du bourg dans son site et localiser les sites potentiels d'extension de l'urbanisation en considération de leur sensibilité paysagère de manière à minimiser leurs impacts,

### 2.2 Fixer des limites à l'urbanisation

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement protègent les « coupures agricoles et paysagères » existantes entre les communes, et en particulier entre les villages de la vallée de la Marne et entre ces villages et la zone agglomérée de Châlons-en-Champagne. Il s'agit :

- d'écarter le risque de conurbation le long des axes de communication,
- de maintenir des espaces de respiration aux paysages clairs et lisibles,
- de préserver l'identité des communes.



## 3. RENFORCER LA QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN

### 3.1 Valoriser les sites à forte valeur collective

Afin de contribuer à l'attractivité résidentielle et au développement de l'activité touristique, les collectivités et les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement organisent la mise en valeur et la préservation des richesses patrimoniales bâties et naturelles. Les éléments de petit patrimoine<sup>11</sup> sont préservés

de l'expansion urbaine et mis en valeur en évitant de les déconnecter ou de les isoler de leur environnement urbain.

Ces principes ne font pas obstacle à l'appropriation de sites patrimoniaux pour de nouveaux usages ni à leur intégration dans le cadre d'interventions en renouvellement du tissu urbain ou en extension de l'urbanisation dès lors que ces opérations préservent une harmonie d'ensemble.

<sup>11</sup> Patrimoine rural et agricole, industriel, commémoratif, religieux, archéologique, lié à l'eau, lié à l'habitat, ...

Les paysages bâtis des centres anciens des villes et des villages sont préservés et mis en valeur. L'enrichissement du tissu par des apports contemporains et innovants, lorsqu'il est rendu possible, doit avoir le souci de leur intégration paysagère.

En complément des dispositions du chapitre 5 pour la préservation de la trame verte et bleue, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement préservent et développent les structures végétales dans le cadre des différentes opérations d'aménagement en renouvellement comme en extension de l'urbanisation.

Elles valorisent la présence des cours d'eau et canaux comme éléments fédérateurs dans la traversée des communes et veillent à développer les points de contact et les accès à l'eau notamment au sein des espaces urbains.

### 3.2 Concevoir des espaces publics de qualité

Les différentes actions de redynamisation des centres villes et centres villages, de modernisation des équipements publics et de développement urbain doivent être l'occasion de rechercher la création d'espaces publics de proximité<sup>12</sup> prenant en compte les enjeux d'amélioration du cadre et de la qualité de vie.

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement favorisent la création d'un maillage continu d'espaces publics sur l'ensemble du tissu bâti et prennent notamment en compte :

- les enjeux d'accessibilité aux commerces, services et équipements,
- la hiérarchisation des voies et leur maillage notamment lors des aménagements nouveaux,
- le partage de la voirie en évitant de ne privilégier que la fonction de stationnement dans les aménagements des voies et des places,
- la mise en valeur des points forts identitaires.

### 3.3 Améliorer le traitement des entrées de ville et de village

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement assurent la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville routières et ferroviaires. Cette orientation vise toutes les voies d'entrée dans les parties agglomérées qu'elles entrent ou non dans le champ d'application de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.

Les politiques publiques d'aménagement et de gestion des mobilités assurent la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville en répondant aux objectifs suivants :

- privilégier la réalisation de fronts bâtis assurant l'encadrement des voies afin d'affirmer l'image urbaine ;
- privilégier les transitions harmonieuses entre les formes urbaines plutôt que les oppositions de style, de forme et/ou de mode d'implantation ;
- disposer les aires de stationnement et les aires de stockage en retrait des vues et assurer leur traitement paysager pour minimiser leur impact ;
- organiser et structurer les extensions urbaines localisées le long des voies en fonction de ces voies et assurer leur desserte directement à partir de ces voies, sauf impératif majeur de sécurité.

### 3.4 Diversifier les formes urbaines

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement mettent en œuvre un développement urbain plus qualitatif dans l'ensemble des niveaux de l'armature territoriale. L'objectif n'est pas de renoncer à proposer de l'habitat individuel, mais d'introduire de la diversité dans les formes urbaines.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à :

- favoriser des opérations de construction et de renouvellement urbain permettant une plus grande mixité des typologies bâties et

<sup>12</sup> Places, placettes, rues, trottoirs, pistes cyclables, squares, espaces verts, aires de jeux, ...

une meilleure valorisation de l'espace tout en répondant aux aspirations des habitants en matière de confort d'usage et d'intimité. Cette préoccupation concerne notamment :

- la trame viaire en veillant à organiser des liens étroits et fonctionnels avec l'existant et à favoriser un meilleur partage de la voirie,
  - le découpage parcellaire en recherchant une variété de formes et de tailles pour favoriser la gestion des densités en combinant plusieurs types d'habitat (pavillonnaire, groupé ou intermédiaire, petit collectif,...),
  - le positionnement des volumes bâtis pour optimiser la valorisation des terrains en évitant la création de délaissés non exploitables et en permettant l'évolution des constructions dans le temps.
- renforcer la qualité paysagère des espaces publics pour participer à la qualité du cadre de vie et à une perception positive d'une plus grande densité bâtie.

# CHAPITRE 8

## LE SUIVI ET LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

Si le SCoT est en premier lieu un outil juridique placé au cœur d'un système hiérarchisé de normes et destiné à encadrer la planification de proximité, il est aussi porteur d'un projet de territoire pour lequel les collectivités membres du PETR du Pays de Châlons-en-Champagne ont fait les choix de coopération suivants :

- une gouvernance unique pour conduire, dans le même temps et sur le même périmètre, l'élaboration du SCoT et la réalisation d'actions concrètes de dimension « pays » notamment sur la réhabilitation du parc de logements, l'amélioration de ses performances énergétiques, et le renforcement de l'offre de services pour favoriser l'accueil de la population. Des actions concrètes ont également permis d'apporter des solutions à certaines orientations d'aménagement difficiles à traduire en contenu normatif comme le renforcement de la notoriété du territoire via le développement d'un grand projet culturel ;
- la mise en place d'outils de connaissance appuyés sur un système d'information géographique répondant à la volonté de pouvoir identifier et mesurer les évolutions au sein des tissus urbains et agronaturels ;
- l'inscription de la réflexion dans une échelle territoriale large tenant compte des dynamiques d'échanges et interrelations entre les principales villes du département et de la nécessaire articulation avec les stratégies de développement des collectivités départementales et régionales ;
- l'implication des instances de travail du syndicat dans son rôle de « *personne publique associée* » à l'élaboration des documents locaux d'urbanisme afin de mieux impliquer l'ensemble des acteurs à l'atteinte des objectifs du SCoT.

### 1. ASSURER UN SUIVI RÉGULIER DES EFFETS DU SCOT SUR LE TERRITOIRE

#### 1.1 Mesurer et analyser l'utilisation des ressources foncières pour le développement résidentiel et économique

Dans le cadre des dispositions du schéma destinées à assurer la modération des consommations d'espace agricole par la priorité donnée à la densification et au renouvellement urbain, l'objectif est de mettre en place une démarche continue d'observation permettant de percevoir les dynamiques d'urbanisation et les éventuels écarts par rapport aux objectifs chiffrés en matière de consommation d'espace pour le développement résidentiel et économique. Cette démarche repose en particulier sur :

- la maîtrise effective de la consommation foncière par la constitution d'un tableau de bord de suivi des surfaces constructibles inscrites en extension de l'urbanisation dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents locaux d'urbanisme. Par ailleurs, il est proposé de reconduire les outils d'enquête utilisés lors des phases de diagnostic afin d'avoir une lecture prospective des intentions d'urbanisation ;
- l'analyse régulière de l'artificialisation des sols et sa répartition effective au sein des enveloppes urbaines dans le cadre de la mise à jour régulière du mode d'occupation des sols.

A ce titre, le mode d'occupation des sols doit être complété et détaillé en termes de classification des formes urbaines pour mieux différencier les développements résidentiels selon les tissus considérés et permettre l'analyse des mécanismes de densification et de mutation.

Pour les espaces agronaturels, un suivi des consommations liées au développement des installations de production d'énergie renouvelable est envisagé ;

- l'évaluation quantitative et qualitative du développement résidentiel et économique permettant notamment d'identifier la répartition de la construction neuve par secteurs et au sein de l'armature territoriale en lien avec la thématique de l'étalement urbain ainsi que la densification et la diversification effective de la construction neuve.

Une attention particulière doit être portée à l'évolution de la vacance en lien avec l'effort de construction neuve (risque de perte d'attractivité du parc ancien) ainsi qu'à la résorption des friches.

Les informations recueillies ont vocation à faire l'objet d'une information au sein des instances du syndicat de façon à identifier les difficultés éventuelles et pour mieux cibler les solutions à y apporter dans le cadre des dispositifs de communication sur la mise en œuvre du SCoT.

## **1.2 Mesurer et analyser l'efficacité des dispositions du SCoT**

Il s'agit de mettre en place les indicateurs de bilan selon les quatre thématiques définies par le code de l'urbanisme afin de mettre en évidence la réalisation des objectifs et les relations de causalité entre la mise en œuvre du SCoT et les effets du schéma en matière d'environnement, de transports et déplacements, de maîtrise de la consommation des espaces et d'implantations commerciales. Pour les indicateurs rattachés au suivi de l'évaluation environnementale, l'objectif est de surveiller les pressions induites par la mise en œuvre du SCoT en termes d'incidences notables favorables ou défavorables sur les ressources et les milieux naturels, les risques, les pollutions et nuisances, la qualité de l'air et l'énergie.

Les indicateurs de bilan et de suivi de l'évaluation environnementale s'appuient en priorité sur les observatoires et outils existants et visent à produire une information synthétique et représentative dans le but de développer une communication adaptée : rapports d'étape, rapport final d'évaluation, conférence annuelle des partenaires,...

Par ailleurs, une harmonisation avec les outils et indicateurs développés à d'autres échelles est envisagée notamment dans le cadre d'une approche interSCoT et des déclinaisons de la plateforme géomatique de la région Grand Est notamment sur les thèmes liés au foncier. Cette harmonisation peut être déclinée sous plusieurs formes : tronc commun d'indicateurs, mutualisation et exploitation collective de données, comparaison de tendances...



## 2. POURSUIVRE LE DIALOGUE STRATÉGIQUE ET L'APPROCHE COMMUNE DES ENJEUX TRANSVERSAUX

### 2.1 Animer une instance de pilotage

La commission de « *suivi du SCoT* » créée au sein du syndicat a pour missions :

- de contribuer aux « *analyses de compatibilité* » des documents locaux d'urbanisme aux différentes phases de procédure ;
- de travailler sur les difficultés pouvant être rencontrées dans la mise en œuvre des objectifs du SCoT notamment sur les thématiques liées à l'habitat et au foncier et sur les actions de sensibilisation/communication à envisager pour aider à l'application du schéma ;
- de participer aux démarches de suivi/évaluation des dispositions du SCoT notamment en termes d'approche qualitative ;
- de maintenir ou de développer une dynamique de concertation avec les acteurs publics en charge des politiques sectorielles notamment pour favoriser la mise en œuvre des orientations et objectifs sur les champs du logement, du développement économique, des mobilités et de l'environnement.

### 2.2 Veiller à l'articulation des échelles

L'innovation dans la gouvernance des territoires est une nécessité pour prendre en compte les évolutions sociétales et la préservation des grands équilibres territoriaux. L'inscription du territoire du SCoT du Pays de Châlons-en-Champagne dans un contexte élargi répond à plusieurs enjeux :

- prendre en compte les dynamiques de flux et les solidarités qui dépassent l'échelle du SCoT du Pays de Châlons-en-Champagne notamment sur les axes du développement économique, de l'évolution des mobilités, de la préservation des ressources et des milieux naturels et de la gestion des risques ;
- renforcer la capacité d'analyse et d'observation des territoires notamment en développant les partenariats et complémentarités en termes d'analyse et de compréhension des dynamiques interterritoriales ;
- favoriser le dialogue entre territoires de SCoT voisins, déjà amorcé à l'échelle du triangle Châlons-en-Champagne/Epernay/Reims, et développer les réponses interterritoriales en lien avec la mise en œuvre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

