

GROUPEMENT SEURA Mandataire – SANDBOX – ARCADIS PAYSATECH – ERELL

Dossier de création ZAC Berges de Marne

Rapport de présentation et régime au regard de la TAM

V4 Janvier 2024

Table des matières

Table des matières	1
1. Préambule	3
2. Objet de l’opération	5
3. Périmètre de l’opération	5
3.1 Localisation et abords	5
3.2 Situation Foncière	6
4. Justification de l’opération	7
4.1. Qualité du site	7
4.2 Cohérence du projet avec les documents d’urbanisme et les orientations d’aménagement de la commune.....	7
4.2.1 - Au niveau supra-communal	7
4.2.2 - Au niveau communal.....	8
4.3 - Réponses du projet aux besoins en logements et en activités à l’échelle de l’agglomération.	11
5. Description du site et de son environnement.....	12
5.1 - Architecture et paysage	12
5.2 - Analyse urbaine.....	13
5.2.1 - Contexte socio-démographique.....	13
5.2.2 - Activité et services.....	14
5.3 - Qualité du cadre de vie	16
5.3.1 - Desserte et déplacements.....	16
5.3.2 - Environnement acoustique	17
5.3.3 - Qualité de l’air	17
5.4 - Milieu physique	18
5.4.1 – Topographie.....	18
5.4.2 – Hydrographie.....	18
5.4.3 - Patrimoine naturel	18
5.4.4 - Risque de pollution des sols	21
5.4.5 - Patrimoine culturel et historique / situation archéologique	22
6 - Parti d’aménagement	23
6.1 - Les 4 axes de désenclavement	23
6.2 - Les 3 nouveaux lieux fédérateurs.....	24
6.3 - Un bâti remarquable, premiers attracteurs.....	24
6.4 - Un système d’espaces publics en réseau	25
6.5 - Des ensembles urbains éco-responsables pour un quartier exemplaire.....	25

7 - Programme prévisionnel des constructions	26
8 - Raisons pour lesquelles le projet faisant l'objet du dossier a été retenu	27
8.1 - Au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur	27
8.2 - Au regard de son insertion dans l'environnement naturel ou urbain	27
9 - Indication du mode de réalisation choisi	28
10 - Régime de la zone au regard de la TAM	28
11 - Participation forfaitaire à l'assainissement collectif (P.F.A.C.)	28
12 – Annexes.....	28
12.1 - Plan de situation.....	28
12.2 - Plan du périmètre.....	28
12.3 - Étude d'impact	28

1. Préambule

Épernay, regroupant 22 362 habitants en 2020 (INSEE), est positionnée au centre ouest du département de la Marne et à une centaine de kilomètres seulement de Paris. La ville est au cœur d'un réseau dense de voies de communication dont les liaisons ferroviaires à vocation de voyageurs et de marchandises desservent les principales agglomérations du département de la Marne et de la région Grand Est : Reims, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, mais également Nancy, Sedan, Metz, Charleville-Mézières et la gare TGV Champagne Ardenne.

Grâce à la renommée internationale du vin de Champagne élaboré sur son territoire, Épernay reçoit ces dernières années plus de millions de visiteurs par an, dont 12 % venant de l'international.

Elle est la ville centre de la Communauté d'Agglomération Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne qui regroupe 47 communes et 48 451 habitants (INSEE 2019).

Son positionnement géographique et les besoins actuels et futurs du territoire ont conduit la Ville d'Épernay à mettre en œuvre une stratégie politique d'attractivité territoriale.

Le volet le plus ambitieux de cette stratégie, est le projet d'aménagement sur l'ancien site SNCF d'entretien et de maintenance du matériel roulant ferroviaire.

En effet, depuis plus d'un siècle, le matériel roulant ferroviaire était entretenu au centre de la ville d'Épernay dans de grandes halles embranchées au rail, sur une emprise d'environ 15 hectares, entre le faisceau des voies Paris/Chalons et les berges sud de la Marne. Le déplacement, de cette activité à l'ouest de la ville dans des locaux mieux adaptés au matériel contemporain, a libéré un foncier de l'ordre de 11 hectares en face du centre-ville, au niveau de la gare.

La réurbanisation de cet ensemble est une véritable opportunité de densification de la ville en complémentarité des offres existantes sur le territoire tout en permettant un traitement environnementale ambitieux de la friche.

Pour mener à bien ce projet, elle a décidé de le faire sous forme de Zone d'Aménagement Concerté.

La Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'urbanisme opérationnel dont les modalités de création et de réalisation sont édictées par les articles L.311-1 à L.311-8 et R.311-1 à R.311-38 du Code de l'Urbanisme.

Conformément à l'article L.103-2, le projet a fait l'objet d'un processus de concertation avec les habitants qui s'est tenu en deux phases, l'une en 2018 et l'autre en 2021.

La procédure de ZAC implique l'élaboration successive :

- **d'un dossier de création** qui comprend notamment :
 - **un rapport de présentation** qui indique l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état initial du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone et énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet de dossier de création a été retenu,
 - **un plan de situation,**

- *un plan de délimitation du périmètre de la zone,*
 - *l'étude d'impact définie à l'article R.122-3 du Code de l'Environnement,*
 - *ainsi que d'autres pièces graphiques et rédactionnelles visant à identifier clairement la zone et les modalités d'intervention.*
- d'un **dossier de réalisation** qui reprend les éléments du dossier de création et indique en outre, les projets de programme des constructions et des équipements publics à réaliser dans la zone, ainsi que les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement. En outre, ce dossier complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

Le présent document constitue le rapport de présentation du dossier de création de la ZAC Berges de Marne.

2. Objet de l'opération

La volonté de préservation des terres cultivées et des zones naturelles (pour certaines espèces protégées et présentant un paysage remarquable) autour d'Epernay pousse la municipalité à maîtriser l'urbanisation par le renouvellement urbain et non par l'étalement.

Dans ce contexte, la libération du foncier SNCF constitue une grande opportunité, d'autant plus que le terrain est stratégiquement situé entre le centre-ville historique et les berges de la Marne, et à proximité immédiate de la gare. Les grands objectifs de l'opération Berges de Marne programmée par la ville sur ce foncier sont donc :

- Désenclaver le foncier en travaillant des continuités du centre-ville, aux berges de Marne élargies et à Magenta,
- De proposer un aménagement sous forme d'écoquartier innovant s'appuyant sur les trames vertes et bleues, avec des aménagements structurés par des places et parcs laissant une part importante au végétal, et inscrits dans les chaînes de continuités écologiques et paysagères constituées par les berges de Marne et du Cubry,
- De constituer une offre de logements diversifiée apte à répondre aux besoins variés des publics visés en évitant l'étalement,
- De participer à l'attractivité de la commune par une programmation mixte et innovante en complément de cette offre de logements,
- De favoriser les modes de déplacements doux, la nouvelle passerelle piétons/cycles permettant de désenclaver la parcelle en la reliant au centre-ville, et au Pôle d'Echange Multimodal à venir, et la place de la voiture étant volontairement limitée,
- De mettre en valeur le patrimoine architectural industriel et paysager du site, tant par la mise en valeur des bâtiments existants que par les aménagements des espaces publics adjacents.

3. Périmètre de l'opération

3.1 Localisation et abords



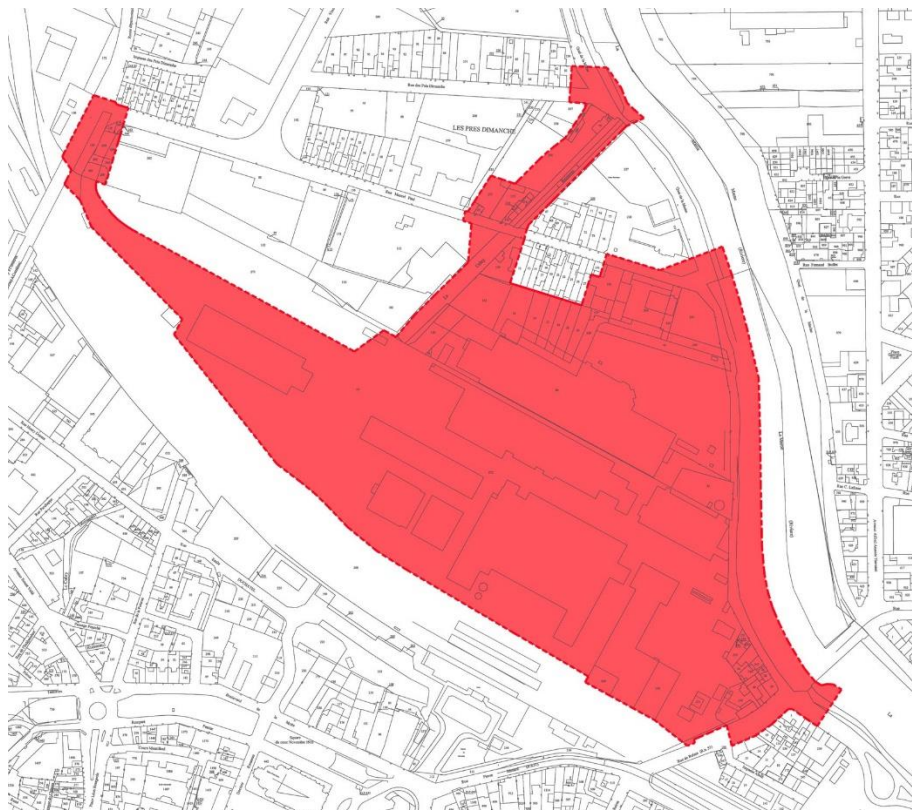
Source : SEURA

Le futur quartier des berges de Marne bénéficie d'une situation de presqu'île entre les méandres de la Marne et les chemins de fer. Il est situé aux abords du centre-ville, et au cœur du bassin de vie du pays d'Épernay, par sa proximité avec la commune de Magenta et son ouverture sur le nord de la vallée.

Le périmètre d'étude du futur quartier d'une superficie d'environ 17HA comprend à sa périphérie :

- Au sud, les chemins de fer puis la gare d'Épernay et le secteur de la Poterne aux franges du centre-ville.
- À l'ouest, la D951 (voie de la Liberté), principale route menant à Reims.
- À l'est, La D301 (quai de Marne), puis les berges de la Marne qui constitue la frontière avec la commune de Magenta.
- Au nord, le tissu est constitué de quelques maisons individuelles en bande sur les franges nord et d'une zone industrielle. Cette zone accueille de grandes entreprises de la ville, notamment les entreprises Legras Industries, Tecnomat et Virax.
- Le ru du Cubry traverse le site et est en partie enterré.

3.2 Situation Foncière



Le périmètre de la ZAC des Berges de Marne s'étend sur 17 hectares et comprend :

4. Justification de l'opération

4.1. Qualité du site

Le site des Berges de Marne présente un intérêt naturel, architectural, historique et industriel remarquable. Situé à proximité immédiate du centre-ville et porte d'entrée du territoire, cet espace actuellement sous-exploité représente une opportunité majeure de développement pour la ville d'Epernay. Fort de ses 17 hectares et nœud de communication avec le reste de la commune et les communes voisines, le développement du site préfigure un pôle majeur d'attractivité à l'échelle communale et territoriale. Au-delà, Epernay tire une renommée nationale et internationale de la production de champagne et accueille plus de 3 millions de visiteurs par an. La ville dispose d'un réseau de communication routier, ferroviaire, et de transport en commun conséquent. Elle est entourée de vastes étendues boisées Natura 2000 et ZNIEFF.

Le projet répond aux grands défis de développement de la commune. Premièrement, la transformation de ce site industriel prolonge la dynamique lancée par l'obtention du Label « Patrimoine Mondial » de l'UNESCO de la ville d'Epernay. En effet, ce projet urbain durable s'articule autour de la revalorisation des ressources naturelles du territoire, l'économie du foncier et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire. De plus, le renouvellement du site des Berges de Marne permettra de prolonger le cœur de ville dont le Pôle d'Echange Multimodal se positionnera comme une « agrafe urbaine » entre le centre-ville historique et le futur quartier. Le rôle de la gare et du pôle multimodal est à conforter pour créer cette nouvelle centralité. Les trames vertes et bleues (le Cubry, les berges de Marne, le maillage vert), les perspectives visuelles et le patrimoine industriel remarquable sont également des éléments structurants concourant à la mise en valeur du site comme pôle majeur d'attractivité pour la commune.

Enfin, dans la continuité des objectifs de Zéro Artificialisation Net porté par la Ville, le développement du site est un démonstrateur qui permet de valoriser du foncier non-utilisé et de densifier le tissu urbain central de la collectivité. En effet, à proximité du centre-ville, ce terrain déjà urbanisé est une opportunité de densification pour la ville allant à l'encontre de la dynamique d'étalement urbain et donc en parfaite adéquation avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette de la Loi Climat.

4.2 Cohérence du projet avec les documents d'urbanisme et les orientations d'aménagement de la commune

4.2.1 - Au niveau supra-communal

Le Schéma de Cohérence Territoriale. Le projet Berges de Marne répond à plusieurs grands enjeux de développement à l'échelle du territoire, notamment en matière de :

- **Préservation des espaces agricoles et valorisation de l'existant :** dans un contexte de raréfaction du foncier et d'espace contraint par la préservation des terres agricoles, il s'agit de valoriser l'existant et d'opérer des projets de renouvellement urbain. La valorisation des Berges de Marne, entre l'ancienne parcelle SNCF et le site de l'hypermarché Carrefour, s'inscrit pleinement dans cet objectif.

- **Valorisation du cadre de vie** : Epernay connaît une déprise démographique depuis plus de 40 ans. Une stratégie de valorisation environnementale et territoriale peut permettre d'attirer de nouveaux flux de populations. Le présent projet détient une dimension environnementale forte, et prévoit la valorisation d'espaces publics de qualité.
- **Diversification des ressources** : la diversification de sources de revenus et de croissance est un enjeu majeur de développement économique pour le territoire. L'offre commerciale et servicielle mixte et diversifiée du projet répond à cette ambition.
- **Diversification et élargissement de l'offre résidentielle** : le SCoT entend favoriser des parcours résidentiels plus diversifiés et permettre l'installation pérenne de primo-accédants notamment. Le projet prévoit de 420 à 500 logements aux typologies et densités variées pour répondre aux besoins des familles comme des seniors.

Le Plan Climat Air Energie Territorial L'agglomération a adopté un PCAET qui accompagne et met en place une stratégie d'action pour répondre aux ambitions portées par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Les ambitions et la programmation du projet des Berges de Marne répondent pleinement aux objectifs fixés par le PCAET parmi ses 30 actions principales : pérenniser et favoriser l'installation des commerces dans les centres-villes et centres-faubourgs, accompagner les particuliers et entreprises de construction à la mise en œuvre de nouveaux matériaux et de nouveaux process, favoriser l'intermodalité, la pratique du vélo, les transports en commun, végétaliser, réduire les déchets.

4.2.2 - Au niveau communal

PLU et PADD Au travers de ses orientations précisées dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, le PLU d'Epernay prévoit :

- **La protection du patrimoine sparnacien sur l'ensemble du territoire** à travers une politique de protection du patrimoine bâti, des parcs et édifices dans le but de renforcer la mise en valeur du patrimoine sparnacien et son prestige ;
- **L'augmentation et gestion de la densité urbaine**, en œuvrant à la restructuration d'une partie du tissu déjà urbanisé et réhabilitant le parc privé ;
- **La stabilisation de la démographie** par le biais de l'offre de logements afin de ralentir la déprise démographique et retenir la population quittant la commune ;
- **Le renforcement de la mixité résidentielle** en promouvant des logements pour tous au travers d'une offre adaptée aux différents types de parcours résidentiels, notamment l'accession sociale à la propriété ;
- **Le renforcement de l'attractivité économique de la ville** et promouvoir le développement des activités tertiaires dans le centre d'Epernay, des activités touristiques, commerciales en centre-ville et en périphérie ;
- **La promotion de l'offre des modes doux**, en prévoyant la mise en œuvre de cheminements piétons/vélos au sein des quartiers habitat et en anticipant les problématiques de desserte et stationnement dans les pôles de développement ;
- **La poursuite du développement des transports en commun**, en réfléchissant aux différentes possibilités de créer de nouvelles liaisons inter-quartiers, et en développant le pôle gare par le biais du projet d'aménagement Berges de Marne ;

- **Le renforcement de la trame verte et bleue et mettre en valeur les points de vue**, notamment les coteaux, les espaces boisés et verts en centre-ville, les jardins publics et plantations d'alignement, la plaine d'Aÿ, la Marne et le Cubry.

Ces orientations concourent à la concrétisation de l'une des ambitions centrales au développement d'Epernay : faire de la commune une ville durable. Le projet des Berges de Marne matérialise cet objectif de durabilité en proposant un aménagement adapté aux défis environnementaux urbains.

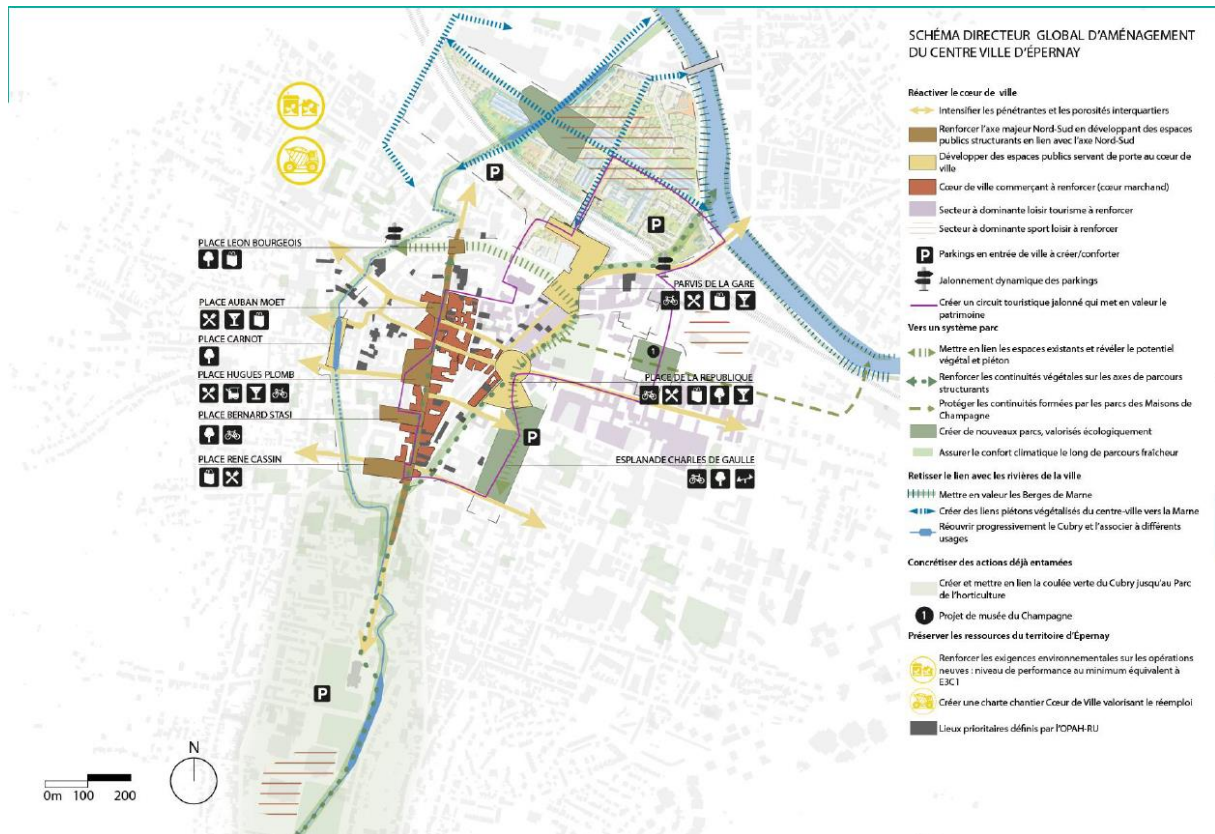
Action Cœur de Ville Epernay est l'une des 222 villes françaises à bénéficier du programme Action Cœur de ville. Le site fait l'objet d'un des secteurs d'intervention du programme, au même titre que le cœur historique et fait partie intégrante de la stratégie de revitalisation du centre-ville. Plus précisément, il s'agit de penser une programmation mixte, innovante et complémentaire à celle du centre-ville historique. Ainsi, le projet de ZAC Berges de Marne s'inscrit en réponse directe aux ambitions portées par Action Cœur de Ville.

Le programme Action Cœur de Ville a représenté l'opportunité de définir une stratégie globale et cohérente englobant le cœur historique et le futur quartier des Berges de Marne. En effet, les impacts de l'aménagement d'un quartier de cette envergure sont à prévoir sur le reste de la ville. Ainsi, il convenait de définir un projet de revitalisation du centre-ville et de donner au cœur historique une place et des fonctions bien définies au sein de la ville et de traiter ses liens avec le quartier des berges de marne dont les fonctions et orientations de programmation ont été construites en complémentarité avec l'existant.

Plus généralement, l'ORT d'Epernay met en exergue quatre objectifs stratégiques guidant son projet de revitalisation :

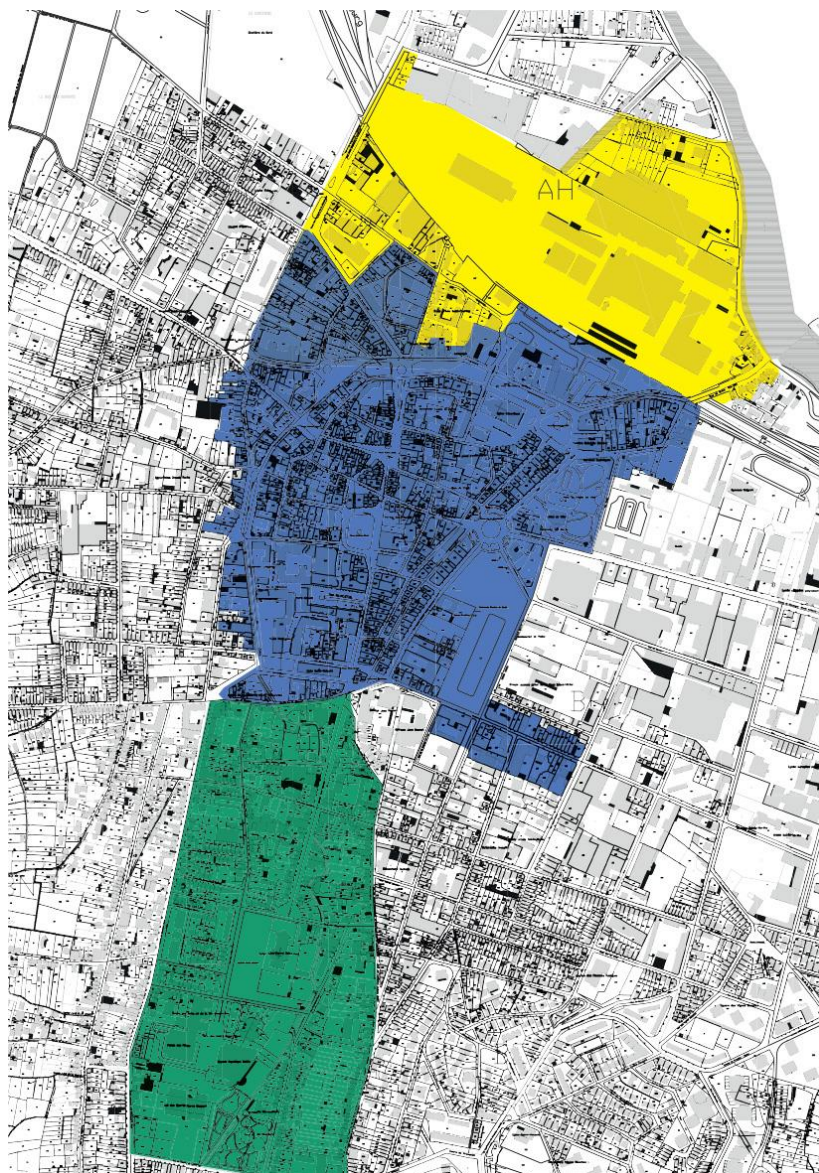
- Prendre soin des usagers et de leur environnement : pour un centre-ville résilient
- Un centre-ville désirable : pour un centre-ville levier de l'attractivité du territoire
- Un centre-ville structurant : pour le rayonnement du centre-ville
- Un centre-ville accueillant : pour l'ensemble de ses habitants

Le schéma directeur retranscrit ces objectifs stratégiques et définit les liens entre les différents secteurs du centre-ville :



Trois secteurs d'intervention ont été délimités, sur lesquels les actions sont en cours de déploiement. Ils constituent le **périmètre ORT d'Epernay** et se décomposent comme suit :

- le secteur d'intervention n°1 (secteur bleu) : le cœur marchand à l'intérieur des boulevards et les franges de ces derniers pour éviter une fracture trop brutale entre les deux côtés d'un même boulevard
- le secteur d'intervention 2 (secteur jaune) : le futur quartier des Berges de Marne au nord de la gare d'Epernay
- le secteur d'intervention 3 (secteur vert) : le secteur de la coulée verte et de l'avenue Paul Chandon permettant de relier le centre-ville au parc de loisirs Roger Menu



Carte des secteurs de l'ORT d'Epernay

4.3 - Réponses du projet aux besoins en logements et en activités à l'échelle de l'agglomération

Logements – Le Programme Local d'Habitat Le PLH s'applique à l'ensemble de l'agglomération d'Epernay. Pour Epernay, il fixe un objectif de construction de 564 logements neufs sur 5 ans, de 2019 à 2024. Or à la mi-parcours du programme (fin 2022), les objectifs en termes de constructions neuves sont atteints à seulement 22 %. A Epernay, l'objectif est atteint à 19 %, soit 107 logements neufs entre 2020 et 2022. La croissance démographique projetée à l'élaboration du document n'a pas eu lieu et la population continue de baisser. Les résultats du bilan du programme poussent à cibler un objectif diminué pour le reste du programme à 540 logements d'ici 2026, soit environ 250 à Epernay d'ici 2026. La construction de logement doit notamment être réalisée en centre-ville et donner la priorité aux espaces déjà urbanisés, dans une perspective de développement maîtrisé.

Le programme souligne l'importance de développer un projet d'habitat qualitatif, tant en matière environnementale qu'architecturale. Le projet des Berges de Marne a développé une programmation ambitieuse de 420 à 500 logements sur 15 ans, tant du point de vue des matériaux employés pour la

construction que de la qualité architecturale (correspondant tout particulièrement aux actions 1, 2, 3 et 9 de production, diversification et innovation en matière d'habitat listées au PLH). Cette production correspond à 28 à 33 logements neufs annuels.

Activités En matière d'activités, l'ambition du territoire est de diversifier ses sources de revenu tout en soutenant le cœur de la production viticole. Le développement commercial mixte et innovant programmé sur la ZAC ainsi que la présence de locaux logistiques et techniques permettront de soutenir des branches d'activités du tourisme et de la production viticole et, également, de favoriser l'émergence d'autres activités.

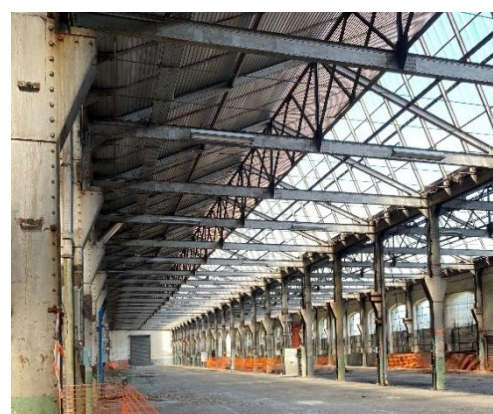
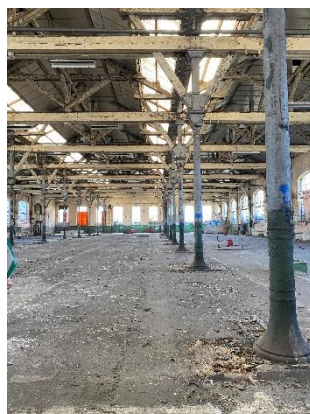
5. Description du site et de son environnement



Source : Erell digital - 2022

5.1 - Architecture et paysage

Le périmètre opérationnel du projet correspond au terrain libéré par la SNCF - sur lequel se déploie une série de halles et d'ateliers remarquables témoignant de l'importance de l'activité industrielle ferroviaire du site d'Epernay et, s'étend plus au nord jusqu'à la rue Marcel Paul.



Le site est ainsi caractérisé par un patrimoine architectural d'intérêt très variable constitué :

- Au sud de la ZAC sur la friche ferroviaire, de plusieurs bâtiments industriels de grandes qualités, sous forme de grandes halles, hérité de l'ancien centre de maintenance de la SNCF. Ce patrimoine architectural industriel sera conservé en partie selon le repérage d'éléments patrimoniaux réalisé avec l'Architecte des Bâtiments de France en 2019.
- Le nord de la ZAC est caractérisé par une architecture commerciale des années 1980 avec la présence d'un hypermarché carrefour, de son parking, et d'une station-service. Ces bâtiments de grandes tailles s'articulent avec une échelle plus domestique, celle de maisons en bande sur les franges nord du périmètre.

Le paysage du site est marqué par les rives de la Marne et du Cubry et la végétation ripisylve qui les caractérisent, complété par le patrimoine végétal et arboré du site de maintenance notamment le double alignement de tilleuls qui le caractérise, et des vues sur les coteaux environnants.

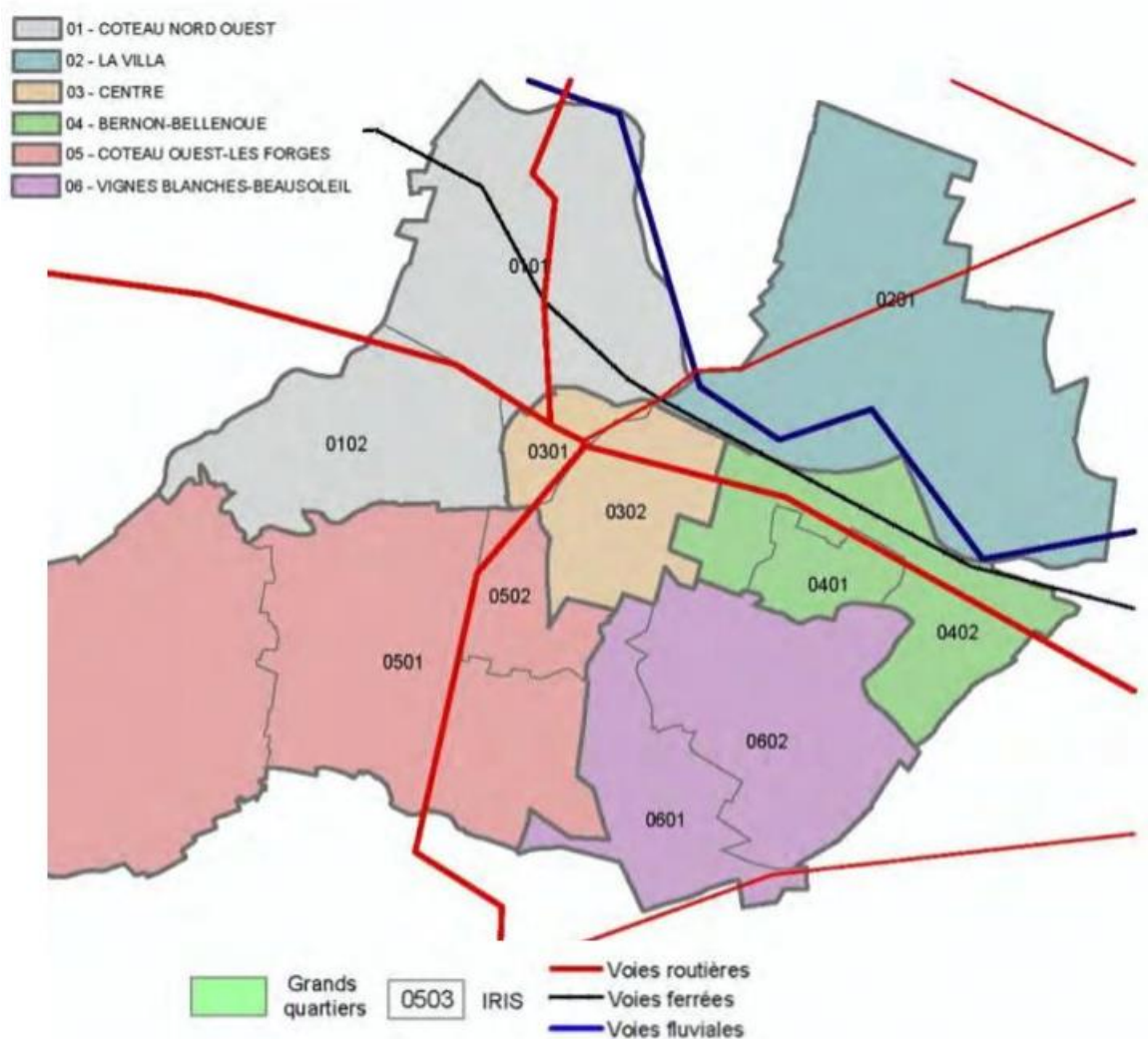
5.2 - Analyse urbaine

5.2.1 - Contexte socio-démographique

Structure démographique La commune d'Epernay recense 22 362 habitants en 2020 (INSEE). Elle en comptait 29 677 en 1975, et connaît ainsi une déprise démographique régulière depuis une quarantaine d'années. La répartition de la population d'Epernay par tranches d'âge est globalement similaire à celle de la France. La tranche des personnes de plus de 60 ans croît tandis que la classe des 15-29 ans diminue, suivant la tendance nationale. La classe des 15-29 ans est très légèrement plus importante qu'à l'échelle nationale : 18,1 % pour Epernay, contre 17,7% en France (INSEE), et a tendance à diminuer.

En 2020, 49 % des ménages sont des familles (INSEE) : couples avec ou sans enfant et familles monoparentales. Environ 51% de la population sparnacienne vit donc seule, ce qui est bien supérieur à la part à la moyenne nationale (35,8%). 27,7 % des ménages comprend un ou plusieurs enfants.

Le secteur de projet est inclus dans l'IRIS 0101 de la commune, appelé Coteau Nord-Ouest-Nord, au nord des voies ferrées. Ce secteur comptait 1 983 habitants en 2019 contre 1960 habitants en 2010 (INSEE), et voit donc sa population augmenter après une forte baisse entre 2010 et 2018. A l'image de l'ensemble de la population sparnacienne, la population du quartier Coteau Nord-Ouest-Nord tend à vieillir avec une légère augmentation de la part des classes d'âge de 55 ans et plus (27 % en 2019). La part des 40-54 ans a fortement augmenté entre 2010 et 2019.



Carte des IRIS tels que définis par l'INSEE

Portrait socio-économique La commune d'Epernay est sensiblement plus touchée par le chômage que la moyenne nationale, avec un taux de chômage s'élevant à 12,5% de la population active en 2020 (INSEE) contre 8% en France. Ce taux est particulièrement élevé parmi les 15-24 ans, culminant à 29,9 %. Le taux d'emploi s'élève à 61,9% (part de la population totale ayant un emploi), un peu plus bas que la moyenne nationale à 65%.

La zone géographique recense 8 486 actifs ayant un emploi pour 13 733 emplois en 2020, présentant un indice de concentration d'emploi de 154 assez élevé par rapport à la moyenne nationale (98,4). Globalement, la commune d'Epernay recense principalement des professions intermédiaires, employés et ouvriers, ces trois catégories socio-professionnelles regroupant plus de 80% de la masse active.

5.2.2 - Activité et services

Equipements La commune d'Epernay dispose de nombreux équipements liés à l'enfance et recense des équipements scolaires allant de la maternelle au lycée : 11 écoles maternelles, 10 écoles élémentaires, 5 collèges, 4 lycées.

Epernay dispose également d'équipements de santé publics et privés :

- 1 hôpital : hôpital Auban-Moët,
- 1 clinique : clinique Saint-Vincent,
- De nombreuses activités médicales et paramédicales : 82 médecins, 33 spécialistes, 19 dentistes, 23 infirmiers, 37 kinésithérapeutes, 2 laboratoires d'analyses.
- 1 Centre Communal d'Action Sociale
- 5 structures d'accueil pour personnes âgées
- 2 équipements de soins de longue durée
- 3 structures d'accueil pour les personnes handicapées

Enfin, la commune présente une large offre d'équipements de loisirs (gymnases, salles de sport, stades...) et culturels (théâtre, salle de spectacle, cinéma, médiathèque, maison des arts et de la vie associative...).

Activités Les types de zones d'activités dédiées à l'activité économique sont au nombre de 4 à proximité du site :

- **Les commerces traditionnels de centre-ville** : le principal pôle commercial sparnacien est le centre historique, facilement accessible depuis le projet Berges de Marne. Le site du projet présente un hypermarché Carrefour, et se trouve à proximité d'une zone d'activités constituée d'une salle de sport, salon de coiffure et d'un opticien. Le projet prévoit une programmation commerciale en continuité avec celle du centre-ville.
- **Le secteur des grandes maisons de Champagne le long de l'Avenue de Champagne** : implantées dès le XVIIIème siècle, elles s'organisent autour d'un complexe d'hôtels particuliers, intégrant bâtiments industriels et commerciaux en fond de parcelle.
- **Les terrains implantés entre ou autour des voies de chemin de fer et la Marne** : le secteur d'étude inclut la zone industrielle nord, une des plus anciennes de l'agglomération. Une offre commerciale s'est développée sur la zone plus récemment. Le projet prévoit de locaux logistiques et techniques.
- **Les zones d'activités installées le long des axes viaires au sud de la ville** : plus récentes et principalement implantées autour des axes RD951 et RD40 (ZA Terres Rouges, Porte Sud, Les Forges).

5.3 - Qualité du cadre de vie

5.3.1 - Desserte et déplacements

5.3.1.1 - Accès routiers à la zone de Berges de Marne

- *Principales voies d'accès*

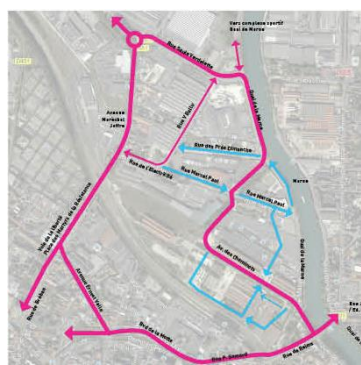
Les routes départementales constituent la plus grande partie du réseau viaire d'Epernay, les échangeurs d'autoroute les plus proches se situant de 20 à 30 km de la commune (A26, A4 et A34)

La RD951 constitue l'unique axe qui relie Reims à Epernay. La commune d'Epernay est traversée par les voies suivantes : la RN 2051, la RD 201, la RD 3 et la RD 951.



Echelle macro

Source : Etude trafic Arcadis



Echelle locale

Source : Groupement Seura Sandbox Arcadis Paysatech Erell

- *Accès direct au site*

Actuellement, l'accès au site se fait uniquement par le quai de la Marne, que ce soit pour l'accès à la friche, ou pour l'accès à l'hypermarché Carrefour, ce qui en fait un secteur relativement enclavé et difficilement accessible.

5.3.1.2 - Trafics actuels

Les axes de la rue de Reims et de la RD951 sont proche de la saturation. Le carrefour entre la rue de Reims et le Quai de Marne est en partie dysfonctionnel. Le projet de ZAC prévoit une reprise des carrefours (reprise du carrefour de la rue de Reims, suppression du carrefour de la rue Marcel Paul, requalification du carrefour plus au nord de la rue Saul Verdelette) afin de fluidifier la circulation sur le long terme.

Le nouveau trafic généré sur la ZAC sera de 8 070 VL/jour qui viendra s'ajouter sur les rues et infrastructures adjacentes contre 8330 VL/jour en 2019

Les principales évolutions de trafic concerneront la répartition du trafic sur le réseau viaire. En effet, la fermeture des quais de la Marne aux véhicules motorisés au sud de la rue Marcel Paul engendrera un report du trafic d'échange et de transit sur la nouvelle voie de désenclavement qui traverse la ZAC.

5.3.1.3 - Accès en transports en commun

Train La gare d'Epernay, au sud du site et prochainement reliée par la nouvelle passerelle cyclable et piétonne, est fréquentée par près de 830.000 voyageurs¹ en 2022, et accueille en moyenne 62 trains

par jour dont 17 allers-retours vers Reims et 11 vers Paris. Les liaisons ferroviaires permettent notamment aux habitants d'Epernay de se rendre quotidiennement à Reims.

Bus Le site est très bien relié au réseau de transports en commun de la commune. La présence de la gare ferroviaire et routière d'Epernay lui confère une position stratégique pour valoriser le report modal existant et le renforcer. 10 lignes de bus traversent la commune, toutes ont la gare comme terminus. Cependant les fréquences modérées limitent le report modal et sont en faveur d'un usage préférentiel de la voiture (70% des trajets domicile-travail). 8 quais de bus seront localisés sur le futur Pôle d'échanges multimodales. Ils permettent une bonne desserte globale du site malgré la faible fréquence de passage des bus.

Déplacements doux : vélo et piétons L'usage du vélo est en plein développement autour du site. Plusieurs pistes ont été aménagées, notamment sur une partie de la rue de Reims et du quai de Marne. Le vélo reste néanmoins minoritaire et peu présent par rapport à la voiture. Le dénivelé sur la commune et le manque de stationnement pour les vélos sont des freins au développement du vélo en tant que mode de transport. Le projet prévoit la création de pistes cyclables à l'intérieur du site et de stationnements vélos, ainsi que la réserve des berges de Marne aux modes actifs uniquement.

L'accessibilité piétonne autour du site est assurée, et respecte les normes PMR. Cependant, quelques mesures peuvent encore être mises en place pour rendre la marche agréable et sécurisée, comme élargir les trottoirs, ralentir la vitesse de circulation et limiter les obstacles. Plus précisément, le site SNCF et les voies ferrées constituent actuellement une zone de rupture piétonne un détour important doit être fait pour rejoindre le centre-ville, tant à pied qu'à vélo. Le projet prévoit une passerelle piétonne et cyclable au-dessus des voies qui permettra une meilleure accessibilité piétonne du site et résoudra cette rupture urbaine.

5.3.2 - Environnement acoustique

Le secteur de projet se trouve à proximité d'établissements industriels susceptibles d'émettre des nuisances sonores, en particulier l'établissement Legras situé dans le périmètre du projet. Toutefois, les nuisances potentielles n'ont pas été détectées par les relevés de terrain et ne sont pas connues officiellement.

Selon la cartographie européenne du bruit, le périmètre du quartier Berges de Marne est relativement préservé des émissions de bruit de la voie SNCF. Néanmoins la frange du périmètre d'étude à proximité des voies ferrées est concernée par des niveaux de bruit compris entre 60 à 65dB(A).

Les mesures acoustiques identifient des bâtiments en situation de point Noir de Bruit, situés le long de la rue de Reims et le long du Boulevard de la Motte et atteignant jusqu'à 70 dB(A). Une modélisation acoustique en l'état a été réalisée : de manière générale, au cœur du périmètre de projet, les niveaux de bruit sont actuellement faibles, inférieurs à 55 dB(A).

5.3.3 - Qualité de l'air

Epernay est soumis à plusieurs documents cadres concernant la qualité de l'air : le Plan Climat Air Energie de Champagne Ardenne, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de la Région Grand-Est, et le Plan Régional Santé Environnement 3 de la Région Grand Est 2017-2021. **La qualité de l'air est globalement bonne sur la commune, d'après les indices de qualité de l'air à l'échelle départementale.** Elle est mauvaise 3% du temps et la pollution de l'air est liée principalement aux émissions d'ozone et de particules fines PM10.

5.4 - Milieu physique

5.4.1 – Topographie

L'altitude de la commune d'Epernay est de 68 mètres au creux de la vallée de la Marne et culmine à plus de 250 mètres dans les coteaux. Ces variations confèrent à la commune un caractère paysager marqué et unique.

5.4.2 – Hydrographie

A la croisée de deux vallées, Epernay est structurée par deux cours d'eaux principaux : la Marne (rivière) et le Cubry (ruisseau).

La Marne Affluent de la Seine, la Marne passant sur la partie Est du site, est la plus longue rivière de France (514km). Son bassin versant relativement réduit s'étend principalement sur la commune d'Epernay, avec 6.645m² sur les 12.920km² totaux. La Marne est navigable et canalisée sur 183 km depuis Epernay jusqu'à son confluent.

Le débit moyen interannuel (ou module) de la Marne à Châlons-en-Champagne est de 72,5 m³/s. Il faut toutefois noter que le débit de la Marne est régulé depuis les années 70 par le lac du Der-Chantecoq : il permet de renforcer le débit de la Marne à l'étiage et d'atténuer l'ampleur de ses crues.

Le Cubry Le Cubry, traversant le quartier des Berges de Marnes sur sa transversalité Nord-Sud, long de 14km, est un affluent en rive gauche de la Marne. Il se jette dans la Marne à Epernay à 72 mètres d'altitude. Partiellement enterré (notamment sur le site du projet), il s'agit du cours d'eau qui a creusé la vallée d'Epernay. Son lit est fortement recalibré voire recouvert sur le territoire communal, son cours a d'ailleurs été dévié de son lit originel.

5.4.3 - Patrimoine naturel

Le projet composera avec le riche patrimoine naturel existant et s'y intégrera pleinement. Il représente en effet une opportunité majeure pour construire un développement exemplaire en matière de nature en ville et de biodiversité. Plus précisément, il maintiendra et développera l'essentiel de l'armature arborée, tissera les continuités vertes, rouvrira et aménagera le Cubry pour améliorer le fonctionnement écologique, limitera l'artificialisation des sols, développera la capacité d'accueil de la biodiversité du bâti, et anticipera les perturbations en phase de travaux.

5.4.3.1 - Contexte écologique

La Trame Verte et Bleue est un levier d'aménagement du territoire visant à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent à l'échelle du territoire national. Elle doit permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie. Renforcer et valoriser la trame verte et bleue permet également aux écosystèmes de continuer à fonctionner et assurer leurs services aux humains.

Suite à la loi Grenelle 2, les outils « trame verte » et « trame bleue » s'appuient sur les Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE). Ces documents sont établis en copilotage État-Régions et soumis à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Le périmètre d'étude rapproché se situe à la confluence de deux corridors écologiques des milieux humides, et doit prendre en compte leur restauration et la conservation des trames aquatiques

associées. Le contexte écologique local et régional est connu et identifié par différents types de zonage. En effet, le périmètre d'étude éloigné est directement concerné par plusieurs zonages de protection ou d'inventaire. Plus précisément, 3 zones sont identifiées à proximité immédiate. Le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims est localisé à la frontière du projet et deux ZNIEFF de type 2 (grands ensembles d'intérêt écologiques) sont présentes à moins de 3 km du projet. De nombreuses ZNIEFF de type 1 sont situées à quelques kilomètres seulement.

Ainsi, l'inventaire des différents zonages pouvant s'appliquer au périmètre d'étude et au périmètre élargi souligne l'importance des enjeux de préservation et de valorisation du patrimoine écologique existant.

5.4.3.2 - Habitat et Flore

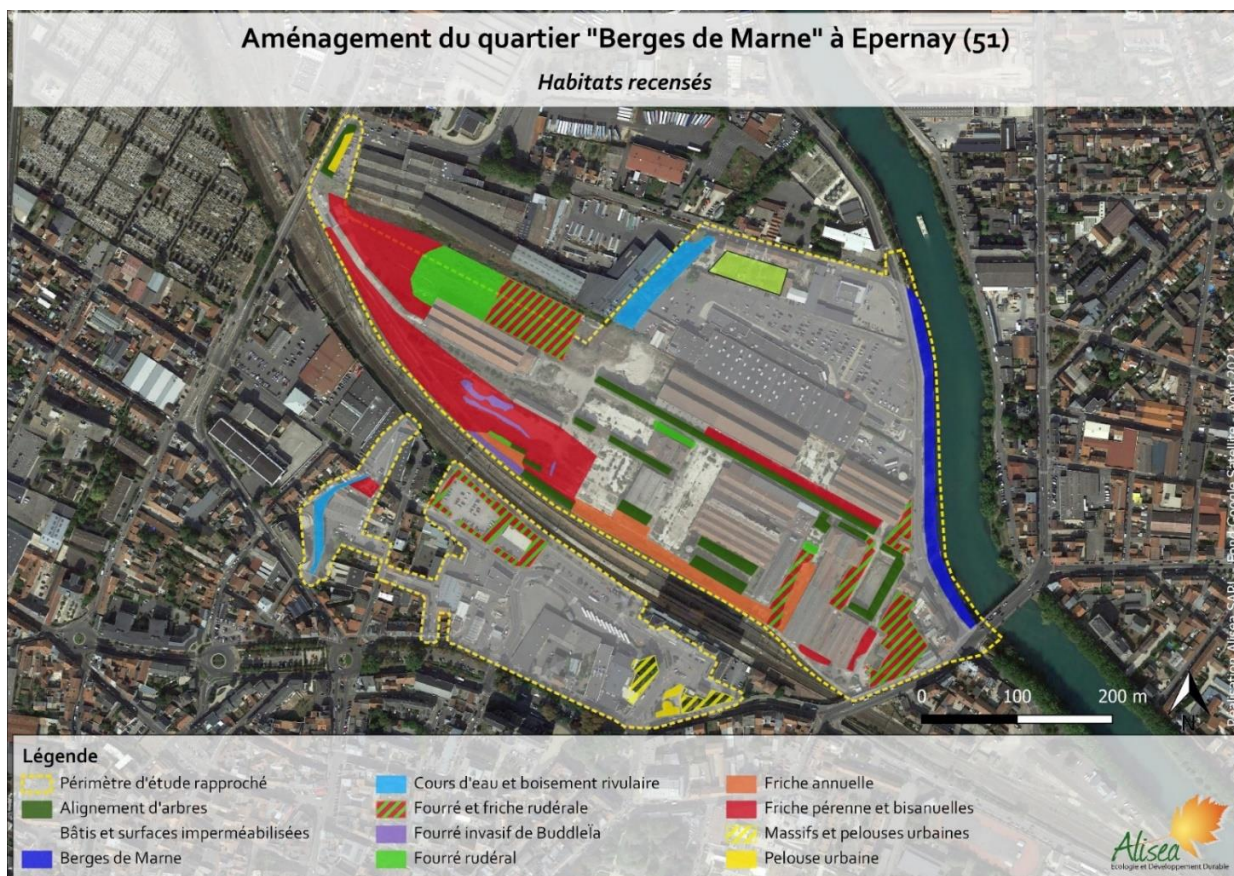
Concernant les espèces végétales, le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP) recense après l'an 2000 275 espèces végétales à Epernay, dont seule 1 est protégée, d'autres rares et citées sur des listes de rouges de régions voisines ou déterminantes de ZNIEFF dans d'autres zones du Bassin Parisien. Aucune liste rouge d'espèces menacées n'existe en Champagne-Ardenne, ni de liste d'espèces déterminantes de ZNIEFF – elles sont en cours d'élaboration.

Habitat Pour ce qui est des habitats naturels, la zone d'étude est composée d'un site industriel désaffecté au Nord de la voie ferrée et d'un quartier urbain au Sud de cette dernière. Le quartier urbain au Sud n'accueille pas de milieux naturels, à l'exception de quelques espaces en friche et un ruisseau canalisé. Le site Nord est principalement constitué d'anciens bâtiments à l'intérieur desquels il n'y a pas de végétation et de vastes surfaces imperméabilisées. La végétation s'insère dans les fissures du sol et quelques revêtements plus perméables ou d'origine plus naturelle ont laissés la possibilité à des friches pérennes, annuelles ou bisannuelles de se développer.

Au total, 8 types d'habitats ont été déterminés, dont des complexes d'habitats :

- Friche
- Friches pérennes et bisannuelles
- Fourré Rudéral (inclus fourré invasif de *Buddleia*)
- Alignements d'arbres
- Cours d'eau et boisement rivulaire
- Berges de Marne
- Massifs et pelouses urbaines
- Bâtis et surfaces imperméabilisées

Aucun habitat d'intérêt floristique majeur n'a été détecté, ni de zone humide développée.



Source : Etude d'impact Even Conseil

La flore La flore du site est assez peu diversifiée en raison de la faible diversité des milieux naturels. Elle est relativement banale, puisqu'il s'agit principalement de friches rudérales, milieux très courants en contexte urbain et périurbain. Quelques espèces plus rares y sont néanmoins présentes. Au total, 96 espèces végétales spontanées dont 85 indigènes ont été répertoriées sur le site et les abords immédiats : 5 espèces peuvent être considérées comme patrimoniales du fait de leur rareté en Champagne-Ardenne et 7 espèces peuvent être considérées comme exotiques envahissantes.

5.4.3.3 – Faune

Plusieurs espèces représentant un enjeu de conservation plus ou moins important ont été recensées sur le périmètre du projet :

- Une espèce de mammifère (la fouine et probablement le Hérisson d'Europe bien que non observé).
- Au moins 4 espèces de chiroptères observées sur le site sont protégées au niveau national et considérées comme remarquables.
- Une espèce de reptile (Lézard des murailles) est présente sur le site.
- Aucune espèce d'amphibien n'a été recensée.
- 38 espèces d'oiseaux ont été recensées au cours des inventaires, dont 8 remarquables.
 - En période de nidification : les enjeux de préservation sont forts et se concentrent principalement autour de la friche SNCF qui constitue un lieu d'accueil pour les espèces.
 - En période de migration : les enjeux de préservation sont faibles.
 - En période d'hivernage : les enjeux de préservation sont faibles, aucun phénomène d'hivernage n'a été observé.

- Deux espèces d'oiseaux nicheurs (Fauvette grisette, Huppe fasciée) et dans une moindre mesure l'Hypolaïs polyglotte et le Tarier pâtre ont été observés.

5.4.4 - Risque de pollution des sols

Le projet veillera à la conformité de la qualité des sols de la parcelle aux futurs usages, et protégera les populations de tout type de pollution. En attendant les interventions des travaux de dépollution qui seront mené en 2024 par l'EPFGE, seul un usage industriel est possible sur le site.

Les activités industrielles Les risques de pollution des sols sur le site sont importants. L'assiette foncière présente quatre zones BASIS, susceptibles d'avoir engendré des pollutions du sol importantes. Aucune ICPE n'est localisée sur la parcelle, mais plusieurs sont identifiées à proximité immédiate. Le site est également localisé à proximité d'un site SEVESO, la Coopérative du Syndicat général des Vignerons qui stocke des engrais et produits pharmaceutiques. Il est classé en seuil bas et ne fait pas l'objet d'un PPRT.

Les activités industrielles localisées sur le site ont provoqué d'importantes pollutions des sols. Huit sources principales ont été identifiées, et 5 d'entre elles ont été soumises à un traitement biologique, permettant d'éliminer les formes de pollution les plus importantes. Cependant, les terres restent pour l'instant incompatibles avec un usage résidentiel. L'EPF Grand Est réalisera en 2024 un traitement pour remédier à la pollution des sols sur le site.

Le transport des matières dangereuses La commune d'Epernay est confrontée à des risques liés au transport de matières dangereuses, autant par voie routière que ferroviaire ou fluviale. Le Dossier Départemental des Risques Majeurs de la Marne n'identifie pas les axes traversant la commune comme particulièrement à risque. Cependant, des véhicules transportent des matières dangereuses sur les axes principaux : plusieurs tronçons de la RD3 et RD951, à proximité immédiate du site, sont identifiés comme dangereux à l'échelle du département. La voie ferrée Epernay/Charleville-Mézières est susceptible de transporter des hydrocarbures, du gaz de pétrole liquéfié, des engrais ou déchets radioactifs. La Marne est également sujette au transport de matières à risques : cependant, la rivière n'est pas navigable sur le tronçon doublé par le canal de la Marne, le trafic fluvial et les risques subséquents sont relativement éloignés du site.

L'amiante Des diagnostics amiante ont été conduits sur les bâtiments du site de projet par AIB VINCOTTE en 2006 et par DEKRA en 2012. Ces diagnostics indiquent la présence d'amiante dans beaucoup de bâtiments du secteur de projet. L'étude conclut à la nécessité de mettre à jour les Dossiers Techniques Amiante dans le cadre de l'utilisation ou la vente des bâtiments, et à la nécessité de réaliser des repérages amiante spécifiques dans le cadre d'une démolition totale ou partielle. Une procédure de désamiantage est en cours par l'EPF Grand Est.

Concernant le site, l'étude a révélé une bonne qualité de l'air sur l'ensemble des points de mesure. L'étude s'appuie également sur les relevés quotidiens de la station permanente d'ATMO Grand-Est d'Epernay située à proximité du site, pour compenser le biais induit par les confinements liés à la crise sanitaire. Les concentrations de polluants atmosphériques respectent les valeurs limites et les objectifs de qualité.

5.4.5 - Patrimoine culturel et historique / situation archéologique

Le patrimoine bâti et culturel de la Champagne-Ardenne et plus précisément de la commune d'Epernay est conséquent.

Patrimoine paysager de la commune En 2015, le comité de l'UNESCO a voté à l'unanimité l'inscription des « Coteaux, Maisons et Caves de Champagne » à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Les 319 communes viticoles de l'appellation Champagne ont traduit leurs engagements pour préserver la Valeur Universelle Exceptionnelle de leur patrimoine paysager. La commune d'Epernay fait partie de ces dernières, et se situe au sein d'une aire d'appellation d'origine contrôlée (AOC), contribuant à maintenir les exploitations viticoles de la commune et à préserver la qualité des paysages.

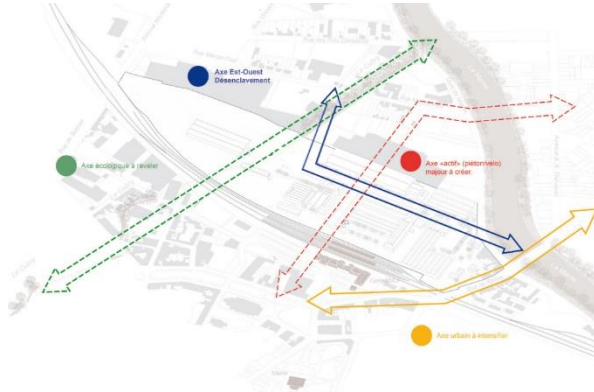
Patrimoine urbain et architectural de la commune Epernay bénéficie d'une image de marque et d'un rayonnement international important en raison de la présence historique de nombreuses Maisons de Champagne. La ville a mis en place un Site Patrimonial Remarquable, anciennement Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) depuis 2003. De plus, Epernay compte 8 monuments historiques classés ou inscrits. Le site est en partie localisé sur le périmètre le Site Patrimonial Remarquable. Le projet devra donc travailler à opérer une insertion paysagère et architecturale exemplaire. D'autres bâtiments non classés n'en sont pas moins remarquables, tels que l'Eglise Notre-Dame d'Epernay, point culminant de la commune et repère paysager majeur visible depuis le cœur de quartier.

Patrimoine urbain et architectural et paysager du site Concernant le site en lui-même, les trois unités définies par le PLU ne présentent pas de réelles cohérences paysagères ou architecturales. La zone d'activité Nord ne bénéficie d'aucun traitement paysager, l'enjeu de requalification est donc fort. La gare et ses faubourgs constituent le point d'entrée sur le territoire. Le bâtiment de la gare présente un intérêt architectural, et ses abords bénéficient d'un petit espace vert aux arbres développés et en cours de restructuration. Enfin, certains bâtiments de la friche SNCF affichent un intérêt patrimonial. Le passé industriel du site confère aux bâtiments une diversité architecturale et une identité à valoriser. Les enjeux de requalification sont donc importants. Plus globalement, des échappées visuelles (points de vue sur les coteaux et l'Eglise Notre-Dame d'Epernay, axe est-ouest présentant un alignement d'arbres) et des atouts paysagers sont à valoriser tels que les berges de Marne ou le Cubry actuellement souterrain.

Situation archéologique du site La zone d'étude est concernée par plusieurs zones en fonction de la potentialité de découverte de vestiges. De part et d'autre de la voie ferrée, une zone à potentialité de découverte moyenne est localisée sur les secteurs au Nord de la voie, les coteaux Ouest et le Sud-Est de la commune, le seuil de saisine s'élevant à 2 000 m². Les investigations menées dans le cadre de l'archéologie préventives en 2022 ont révélé peu de témoins des périodes historiques et une faible présence de mobilier archéologique. Les observations effectuées lors du diagnostic étant suffisantes, le terrain ne fera pas l'objet de prescription complémentaire en matière d'archéologie.

6 - Parti d'aménagement

6.1 - Les 4 axes de désenclavement



Source : groupement V.Broëz (mise à jour SEURA)

Actuellement coupé du centre-ville par le faisceau de voies ferrées, et uniquement accessible par un accès unique situé sur les berges de Marne, le site, bien que jouissant d'une situation centrale, est enclavé.

Ainsi le premier acte fondateur du projet consiste en la mise en place de nouveaux liens, sous la forme de la nouvelle voie de désenclavement s'inscrivant pour partie dans l'axe historique structurant le site SNCF avec ses emblématiques alignements de tilleuls, puis suivant le Cubry (en bleu sur le schéma). Cette voie ouvre le site à la desserte par tous les modes (VL, PL, modes doux) depuis la rue de Reims à l'est jusqu'à rue Marcel Paul à laquelle elle s'accroche au nord.

En complément se mettent en place trois relations nord sud qui tissent de nouveaux liens entre les Berges de Marne et le centre-ville :

- La nouvelle liaison modes doux constituée par la passerelle permet un accès direct au centre du site depuis le centre-ville, la gare SNCF et son Pôle d'Échange Multimodal, en rouge sur le schéma,
- L'axe historique de la rue de Reims complète cette liaison pour tous les modes sur la partie est du site, en jaune sur le schéma
- Enfin, le Cubry réouvert constitue un troisième axe nord-sud, continuité écologique et liaison d'agrément et de promenade renforçant la trame verte, en vert sur le schéma.

6.2 - Les 3 nouveaux lieux fédérateurs

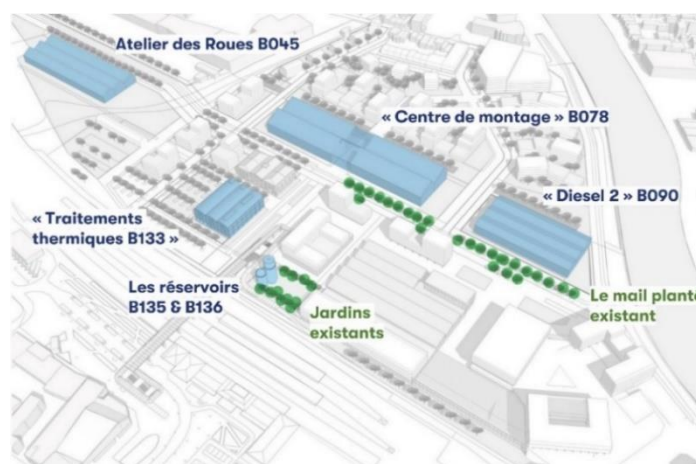


Source : groupement V.Broëz

En complément de ces liaisons trois nouveaux lieux fédérateurs assurant un rôle moteur dans la dynamique du quartier sont constitués :

- Le pôle gare est restructuré pour assurer de façon pratique et adaptée l'intermodalité (train-bus-voiture-modes doux) tout en constituant une entrée de ville emblématique,
- Au centre du nouveau quartier et dans le prolongement de l'axe nord-sud que constitue la passerelle, la « place du Savoir-Faire » (nomination provisoire) constituera une centralité mixte et attractive accueillant commerces, restaurants, services, équipement et logements en étages,
- Les berges de Marne donnant leur nom au quartier constitueront enfin un lieu de destination réservés aux modes doux pour les habitants comme pour les visiteurs permettant tant la promenade que les activités sportives, où pourront également se situer restauration et petits commerces.

6.3 - Un bâti remarquable, premiers attracteurs



Source : SEURA Sandbox Arcadis Paysatech Erell

Le patrimoine bâti présent sur le site constitue des *sentinelles*, témoins de l'histoire (l'entretien des locomotives diesel) du site et emblématiques de par leur forme (les réservoirs) ou leur échelle (le centre

de montage) qu'il s'agit pour partie de conserver et de valoriser pour en faire des lieux attracteurs particuliers du site participant pleinement à son identité.

La figure représente les bâtiments ou les édifices conservés. Ils sont complétés par le patrimoine végétal du site, lui aussi conservé et valorisé (alignements de tilleuls notamment).

6.4 - Un système d'espaces publics en réseau



Source : groupement V.Broëz

Les aménagements se structurent en une chaîne d'espaces publics qui s'appuient sur le déjà là (la trame des espaces publics existantes) et s'inscrivent, grâce à leur végétation généreuse, aux grands trames vertes territoriales.

Cette armature sera constituée par :

- La promenade des berges de Marne
- Le grand parvis de la gare accueillant le pôle d'échange multimodal restructuré
- L'Avenue « des Cheminots » (nomination provisoire),
- La place du « Savoir-Faire » (nomination provisoire),
- Le parc urbain autour du Cubry
- Et des cheminements doux viendront compléter le réseau des espaces publics structurants et formeront des traversées tantôt minérales tantôt végétales au cœur des îlots bâtis. Leur trame serrée devra stimuler la marche à pieds et le vélo.

6.5 - Des ensembles urbains éco-responsables pour un quartier exemplaire

L'opération d'aménagement des Berges de Marne s'inscrit dans la démarche EcoQuartier, avec pour objectif l'obtention de la labellisation.

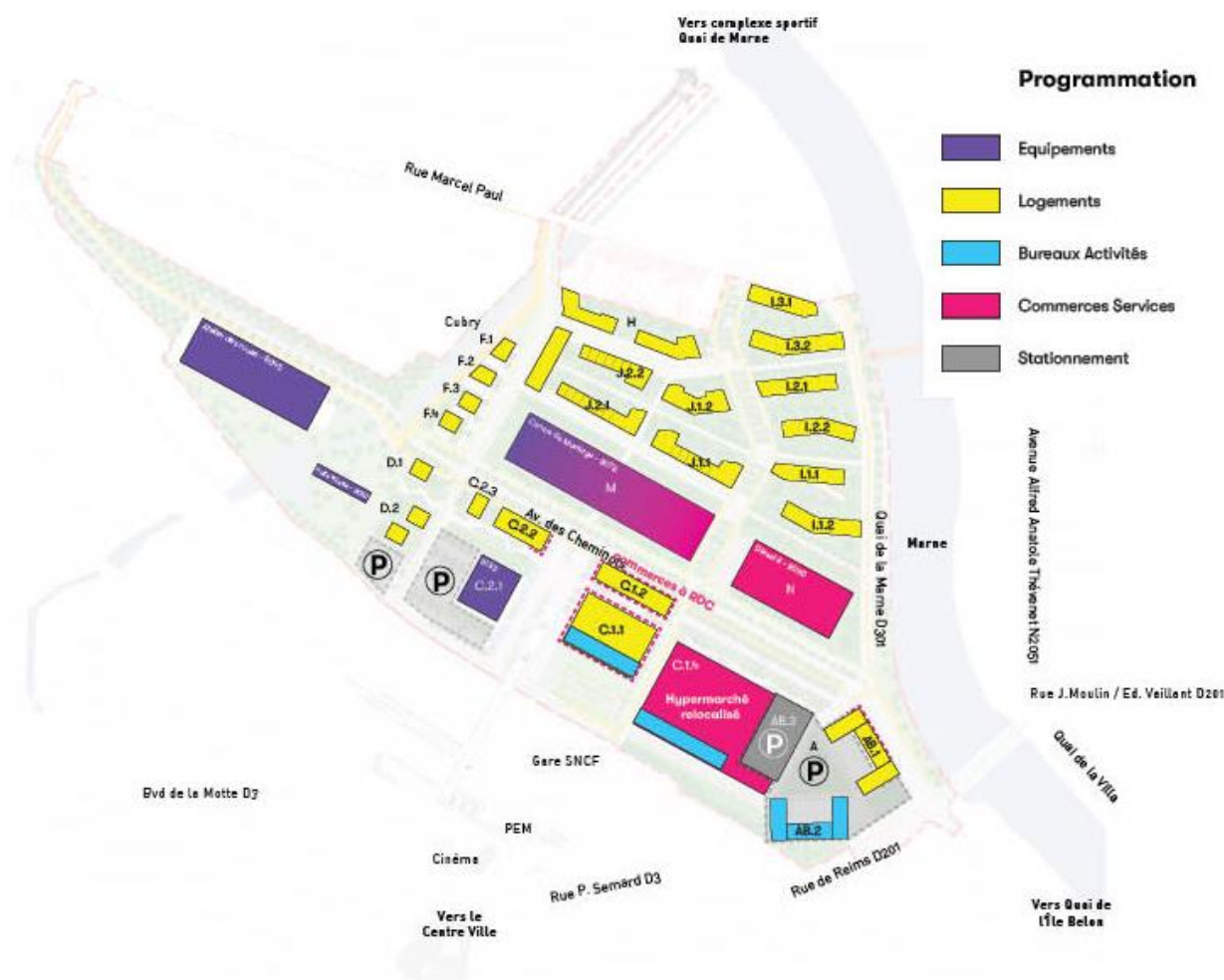
Les constructions neuves se conformeront à la RE 2020 en vigueur, en complément il est par ailleurs demandé que les bâtiments démontrent l'atteinte du niveau E3C1 du label E+C- au minimum.

7 - Programme prévisionnel des constructions

Le total sur l'ensemble de l'opération de la ZAC Berges de Marne sera de 68 000 à 73 500 m² de Surface de Plancher (SP) environ dont :

- 7 000 m² SP d'équipements environ
- 19 000 m² SP de commerces /services environ
- 10 000 m² SP d'activités tertiaires environ
- 32 000 à 37 500 m² SP de logements (420 à 500 logements env.) environ

Auxquels s'ajoutent 1 500 places environ de stationnement dont 175 places env. seront réalisées en parking paysager (le reste étant réalisé en parkings silos ou intégrés aux constructions). Le stationnement de l'ensemble du site est ainsi regroupé en 3 à 4 poches mutualisées. Dans le cadre du projet, la construction de deux parkings silo est envisagée pour permettre le stationnement des véhicules du quartier. Le premier parking silo, d'une capacité de 350 places, sera implanté au Nord-Est du quartier. En revanche, le deuxième parking sera construit uniquement en cas de besoins constatés en termes de stationnement, sur la base d'observations réelles sur le terrain.



Source : SEURA Sandbox Arcadis Paysatech Erell

Conformément à la concertation, la programmation intégrera la conservation du patrimoine bâti identifié et participera à sa mise en valeur. La programmation de logements, d'activités et de stationnement sous forme de parking silos, a aussi été concertée.

8 - Raisons pour lesquelles le projet faisant l'objet du dossier a été retenu

8.1 - Au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

Au niveau supra-communal, le projet de ZAC des Berges de Marne répond aux orientations générales du SCoT et à ses prescriptions. Au niveau communal, le site fait l'objet d'une OAP (OAP n°7, Berges de Marne), et répond ainsi aux orientations générales du PLU et de son PADD.

8.2 - Au regard de son insertion dans l'environnement naturel ou urbain

L'environnement naturel La trame verte et bleue est au cœur du projet des Berges de Marne. La réouverture de l'axe écologique du Cubry, aujourd'hui canalisé, est prévue. Un cordon végétal valorisant les vues sur le Grand paysage (Église Notre-Dame et coteaux), la requalification des berges (plantées d'aspect naturel), la définition de nouveaux profils paysagers et d'espaces publics généreux et largement plantés, des promenades le long des axes, le boisement en bord de rivière et des jardins le long des voies ferrées sont autant de prescriptions paysagères du projet permettant une intégration optimale du site renouvelé dans son environnement naturel.

L'environnement urbain La création de trois axes principaux permettra une intégration du site dans son contexte et une valorisation de l'environnement urbain existant :

- Pour désenclaver le futur quartier, la création d'une nouvelle voie qui s'appuie pour partie sur le tracé historique encadré par une double rangée de tilleuls puis suivant le cours du Cubry,
- L'intensification de l'axe historique urbain entre Épernay et Magenta permettra d'articuler la partie Est du quartier avec le reste de la ville, au niveau de la rue de Reims,
- Un nouvel axe Nord-sud est proposé par la création d'une passerelle au-dessus de la voie ferrée afin d'activer une nouvelle circulation et dynamique de flux mode actif à travers la ville. Cette passerelle s'inscrit dans une démarche de désenclavement du site et a pour objectif de relier les pôles structurants et les diverses séquences urbaines depuis la gare vers Magenta en passant par Carrefour.

De plus, le périmètre opérationnel du projet correspond au terrain libéré par la SNCF sur lequel se déploie une série de halles et d'ateliers remarquables témoignant de l'importance de l'activité industrielle ferroviaire du site d'Épernay. Le projet et les nouvelles constructions prévues s'inscrivent dans un environnement bâti et paysager remarquable et œuvreront à la protection de ce patrimoine historique.

9 - Indication du mode de réalisation choisi

En application de l'article L300-4 du code de l'urbanisme, la collectivité pourra concéder la réalisation de l'opération d'aménagement à toute personne y ayant vocation.

10 - Régime de la zone au regard de la TAM

En application de la réglementation en vigueur, les constructions au sein de la ZAC sont exonérées de la part communale de la taxe d'aménagement.

Les équipements suivants seront pris en charge par l'aménageur ou les constructeurs via le versement d'une participation :

- a) Les voiries et les réseaux publics nécessaires au fonctionnement et au développement de la zone,
- b) Les espaces verts et les aires de stationnement correspondant aux seuls besoins des habitants et des usagers des immeubles concernés.
- c) tout équipement public répondant aux besoins des habitants et des usagers accueillis dans le cadre de la ZAC.

11 - Participation forfaitaire à l'assainissement collectif (P.F.A.C.)

A définir

12 – Annexes

12.1 - Plan de situation

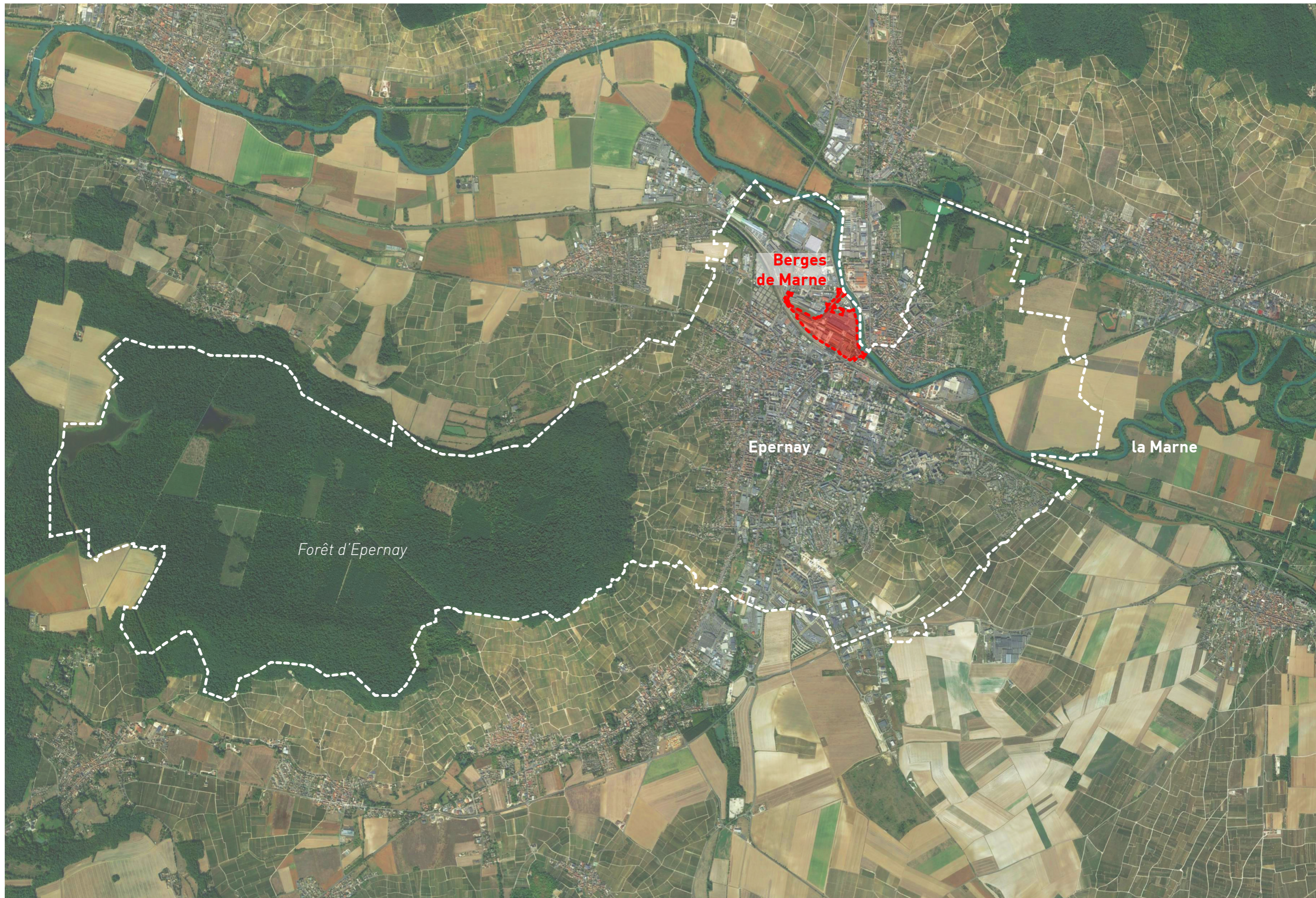
12.2 - Plan du périmètre

12.3 - Étude d'impact

- les trois tomes de l'étude d'impact :
 - tome 1 : Etat initial de l'environnement,
 - tome 2 : Description des incidences du projet sur l'environnement, mesures et suivi,
 - tome 3 : Chapitres complémentaires,
- les annexes de l'étude :
 - l'étude trafic,
 - l'étude qualité de l'air,
 - l'étude faune-flore (cf. tome 1 et 2),
 - l'étude acoustique,
 - l'étude d'optimisation de la densité des constructions du projet,
 - l'étude des potentiels en énergies renouvelables,

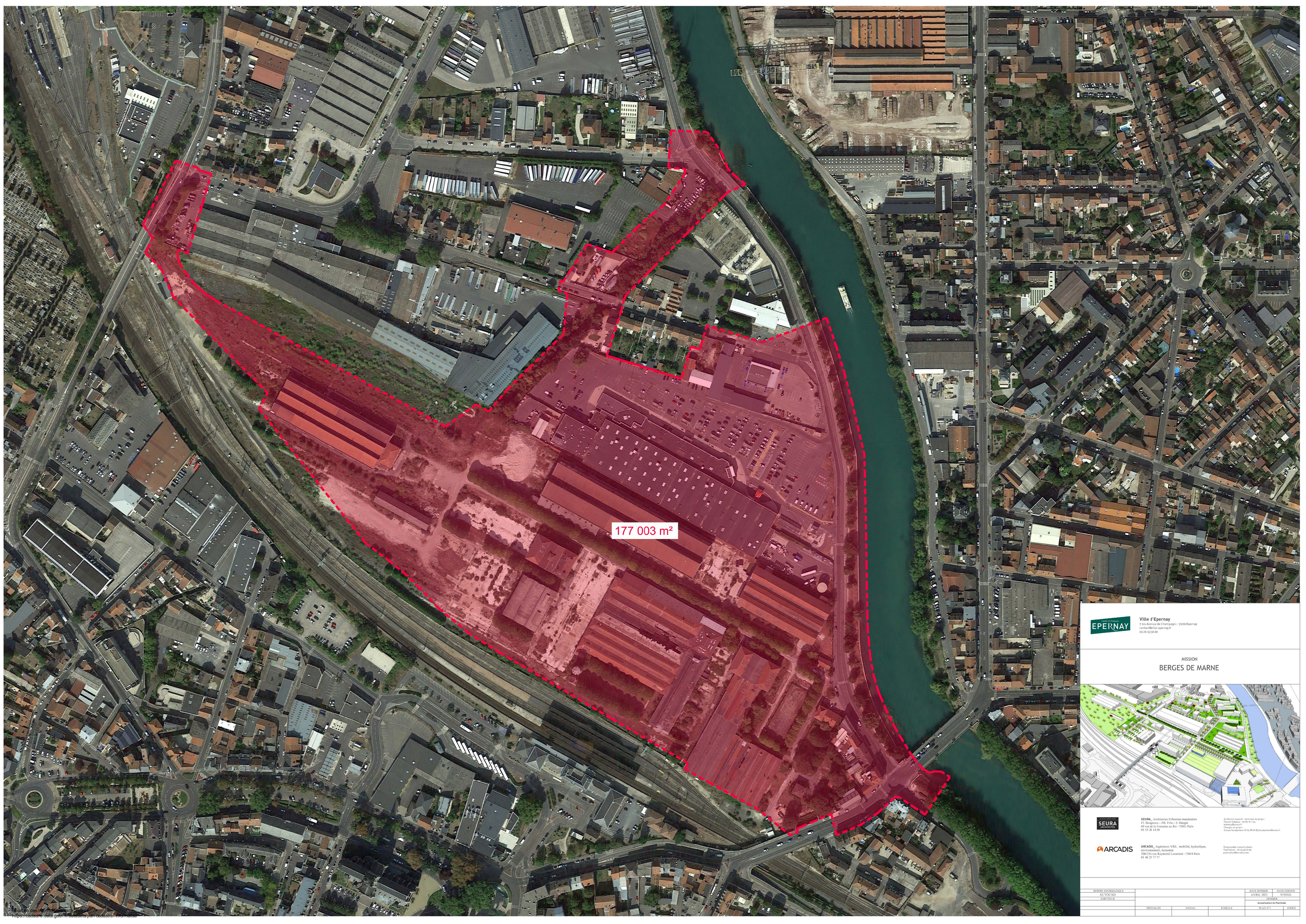
- le Résumé Non Technique.

ⁱ [« Fréquentation en gares : Épernay »](#), sur [SNCF Open Data](#)



ANNEXE 11.1 _ PLAN DE SITUATION

PHASE	ECHELLE	N° PLAN	DATE D'EDITION	IND.
DOSSIER DE CREATION			septembre 2023	B



177 003 m²

EPERNAY Ville d'Epernay
7 bis Avenue de Champagne - 51000 Epernay
contact@epernay.fr 03 26 53 35 00

MISSION
BERGES DE MARNE



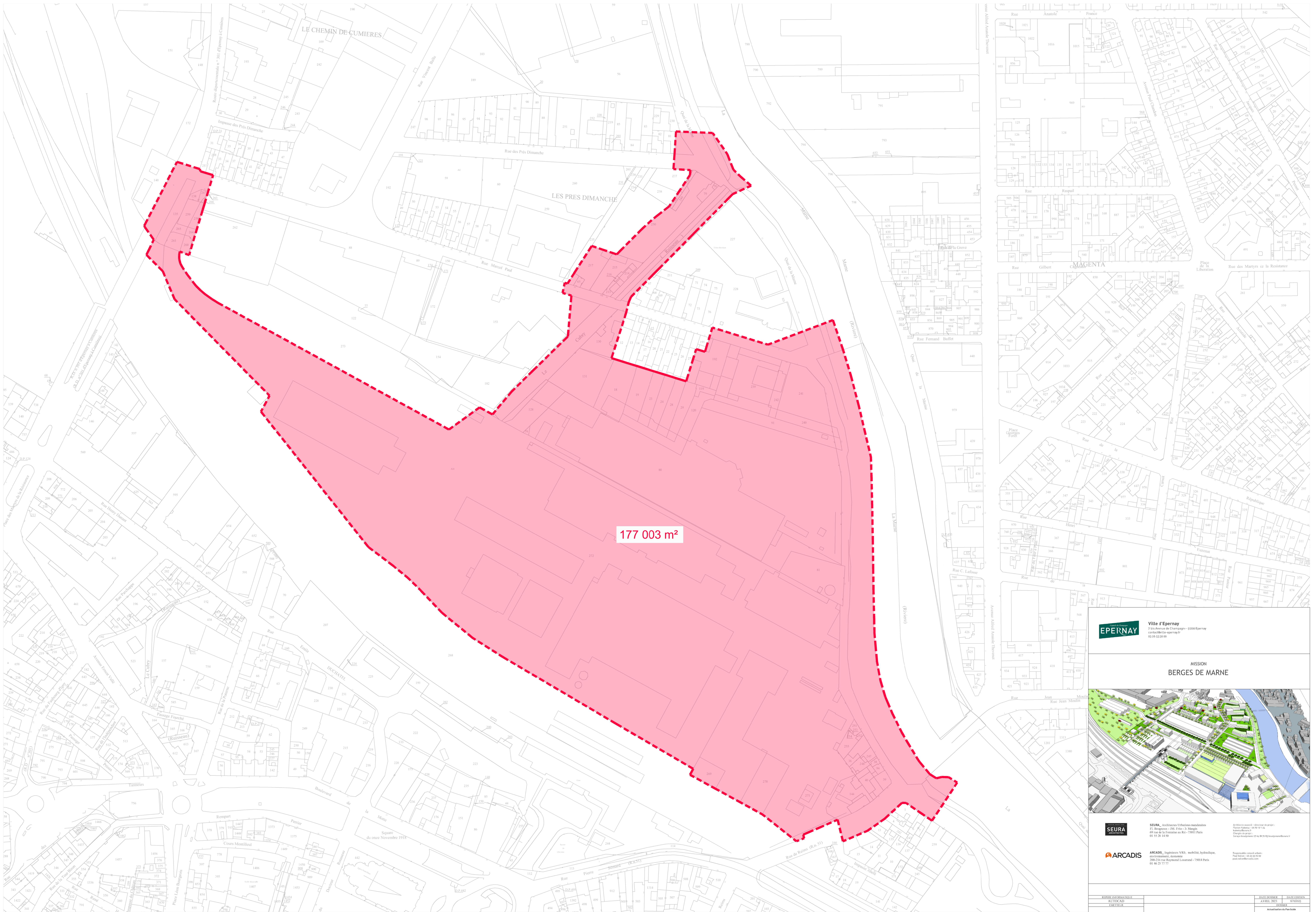
SEURA SEURA
Architectes Urbanistes mandataires
11, Boissière - JM F16 - 3, Margit
49 rue de la Fontaine au Rde - 75011 Paris
01 55 26 14 50

ARCADIS ARCADIS
Ingénierie VRB, mobilité, hydrologie,
environnement, économie
280-274 rue Raymond Lemaître - 75014 Paris
01 46 23 77 77

Architecte associé - directeur de projet
Florent Arnaud - 06 99 91 17 26
Arnaud.Arnaud@seura.fr
Bureau de projet
Berges de Marne - 01 55 26 14 50

Responsable conseil urbanisme
Paul Allouin - 06 23 23 26 00
p.allouin@arcadis.com

REPERE INFORMATIONNEL		REPERE D'ORIENTATION	
ACTEUR AD	FAUTEUIL	AVRIL 2024	WINTER
SPECIFIQUE	NOUVEAU	ÉCHELLE	PLAN N° 2
			INDEXE



177 003 m²

EPERNAV Ville d'Epernay
7 bis Avenue de Champagne - 51000 Epernay
contact@epernav.fr - 03 26 53 36 00

MISSION
BERGES DE MARNE

SEURA Architectures Urbaines mandataires
11, Boulevard - JM. Fité - J. Mengin
49 rue de la Fontaine au Roc - 75011 Paris
01 55 26 14 50

ARCADIS ARCADIS, Ingénieurs V&E; maîtrise hydraulique, environnement, économie
206-214 rue de Valenciennes - 75014 Paris
01 46 23 77 75

PIÈCE INFORMATIQUE	ÉTAT DES LIEUX	DATE D'ÉMISSION
FAMILIARITÉ	DOSSIER	DATE D'ÉMISSION
SPECIALITÉ	SYMBOLIQUE	ÉCHELLE
		PLANS N°
		INDEX