



PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DE BEZANNES



Vu pour être annexé à la
délibération du 12 juillet 2013
approuvant le Plan Local
d'Urbanisme

Cachet et Signature du Maire

Document C

Orientations d'Aménagement et de Programmation

<i>Procédure</i>	<i>Date d'approbation</i>
Elaboration de PLU	01/03/2012
1ere modification	20/12/2012
1 ^{ere} modification simplifiée	12/07/2013

➤ ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

SOMMAIRE

➤ Préambule p. 2

➤ Les propositions pour Bezannes p. 3

- *L'identification des secteurs d'OAPp. 3*

- *Les OAP transversales.....p. 4*

➤ Les secteurs des OAP p. 6

- *Une ZAC intégrée de qualité.....p. 6*

- *le pôle intergénérationnel de viep. 10*

- *Le pôle urbain de l'innovation.....p. 11*

LA PORTEE DES OAP

Les orientations d'aménagement et de programmation ont pour objectif d'apporter des précisions sur certains secteurs de la commune.

Les articles du Code de l'Urbanisme relatifs aux OAP (version Grenelle II)

Article L123-1-4 : « Dans le respect des orientations définies par le PADD, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune »

« Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics »

Les effets juridiques des OAP

Article L123-5 : « Tous les travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L. 123-1-4 et avec leurs documents graphiques. »

La compatibilité avec les OAP signifie que les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés sont opposables aux tiers, qu'ils ne peuvent pas être contraire aux OAP retenues mais doivent contribuer à leur mise en œuvre ou tout du moins ne pas les remettre en cause.

La compatibilité s'apprécie lors de l'instruction des demandes d'autorisations.

L'articulation avec les autres pièces du PLU

Avec le PADD

Ces OAP sont établies en cohérence avec le PADD

Avec les dispositions réglementaires

Les OAP sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique. Cette complémentarité s'exprime selon une valeur juridique de :

- compatibilité dans le cadre des OAP
- et de conformité dans le cadre des dispositions réglementaires

La cohérence entre les OAP et les règles d'urbanisme s'exprime ainsi à travers un zonage ou des règles écrites.

La lecture des présentes OAP

Les OAP sont opposables aux autorisations d'aménager et d'occuper le sol, dans un rapport de compatibilité, uniquement à l'intérieur des périmètres identifiés aux schémas ci-joint. Pour des raisons de lisibilité, des principes de liaisons sont parfois représentés en dehors des périmètres des OAP, ces principes n'ont pas de valeur juridique et ne sont données qu'à titre strictement illustratif.

L'IDENTIFICATION DES SECTEURS D'OAP

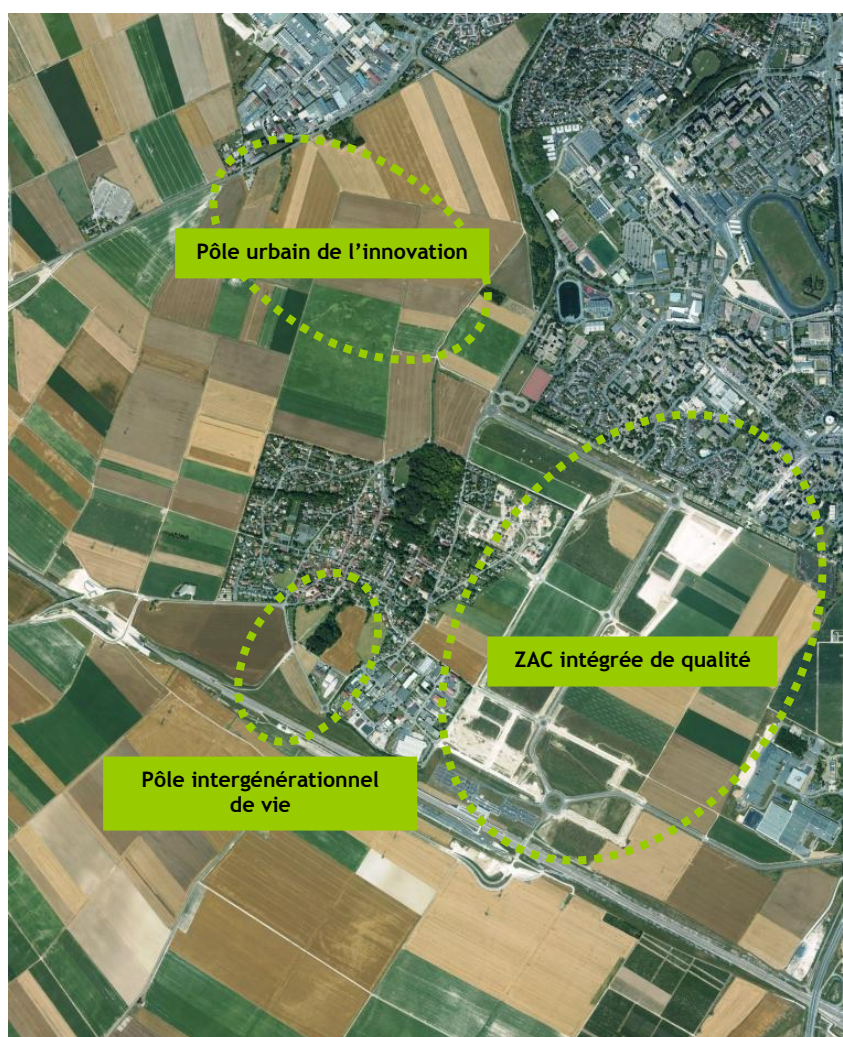
Dans le cadre des orientations arrêtées dans le PADD :

- Habiter et partager la ville,
- Participer au développement économique de l'agglomération,
- Faciliter la mobilité durable,

La commune a identifié plusieurs secteurs qui font l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives :

- à l'aménagement (mise en valeur l'environnement pour orienter et assurer le développement de la commune),
- l'habitat,
- les transports et les déplacements.

Localisation des divers secteurs concernés par une Orientation d'Aménagement et de Programmation



LES OAP TRANSVERSALES

En cohérence avec le PADD, les orientations d'aménagement et de programmation intègrent les objectifs de développement durable :

1° L'équilibre entre le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, l'utilisation économe des espaces naturels, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages espaces naturels et des paysages d'autre part et la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquable, ainsi que la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville,

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

LES OAP TRANSVERSALES

Pour construire une « commune » nature, des objectifs, des orientations et des mesures simples peuvent être mise en place et produire une amélioration très nette de l’empreinte écologique des nouvelles constructions.

Privilégier la mixité et la diversité fonctionnelles

- **créer des « pôles de vie »** alliant activités, habitat, équipements ... tout en stimulant une offre résidentielle diversifiée par une offre de nouvelles opérations.
- **promouvoir les modes évolutifs des constructions et des typologies de logements** favorables à l’environnement. Des dispositions particulières en termes d’isolation et d’inertie des bâtiments seront recherchées, l’objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation énergétique est réduite.
- **organiser une trame viaire**. La trame viaire figurant aux schémas doit être considérée comme le minimum à réaliser. Elle n’interdit pas la réalisation de voiries complémentaires, à vocation automobile, cyclable ou piétonne. Les opérations d’urbanisation nouvelles poursuivent le maillage entre les quartiers existants et le site d’aménagement considéré. La trame viaire est fortement végétalisée, pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations piétonnes et cyclistes notamment aux abords ou aux traversées du réseau d’espaces verts, de loisirs ou sportifs lorsqu’il figure dans le secteur d’aménagement considéré. La trame viaire favorise l’intégration dans ses aménagements de la trame des fossés ou des cours d’eau (lorsqu’ils existent) pour en faire un élément d’accompagnement des circulations douces. Elle veille à préserver les éventuelles circulations faunistiques qui pourraient utiliser ces fossés et à laisser suffisamment de place à l’accompagnement végétal de ce réseau de fossés et de cours d’eau. Les futurs aménagements hydrauliques éventuellement rendus nécessaires par l’aménagement projeté privilégient la réalisation de fossés ou de noues paysagées. Sauf indication contraire, les eaux de toitures sont infiltrées en priorité dans ce réseau de noues et de fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.
- **utiliser le foncier de manière économe**. Pour les secteurs à vocation résidentielle mixte, les secteurs seront réalisés de manière privilégiée aux abords des voies principales, secondaires et des espaces structurants. Les formes urbaines à privilégier doivent permettre la diversité des formes de construction afin de créer un paysage de commune « nature ».

Favoriser la performance énergétique et environnementale

- **gérer et préserver les ressources en eau** par la création d’une trame hydraulique dont les fonctions paysagères, écologiques sont à préserver. On recherche leur intégration aux aménagements urbains sous forme par exemple de partie intégrante d’un système d’assainissement pluvial. Les constructions et installations doivent observer un recul suffisant pour assurer la transparence hydraulique et le maintien des circulations écologiques. Les orientations relatives aux fossés et cours d’eau ne font pas obstacle à ce que ces éléments puissent être le cas échéant déplacés partiellement, ni à ce qu’ils soient traversés par des voies ou des cheminements piétons - cyclistes.

LES OAP TRANSVERSALES

- **promouvoir une composition urbaine favorable à l'environnement.** Lorsque les secteurs à urbaniser sont au contact direct (sans voirie ou espaces collectifs - verts ou de loisirs- de transition) des secteurs pavillonnaires périphériques existant, on privilégie des formes urbaines faiblement denses, de type pavillonnaire ou proches de cette typologie (maison de ville ...) pour assurer une transition morphologique du bâti entre le futur quartier et l'existant. Les transitions entre les secteurs à vocation économique et ceux à vocation résidentielle s'organisent au travers la réalisation de voirie « tampon », ou, à défaut, de corridors verts à vocation de loisirs ou de cheminements piétons - cyclables et / ou de rideaux arborés.
- **maîtriser les consommations énergétiques en faveur de déplacements doux.** Le renforcement général du réseau piéton et/ ou cyclable qui maille la commune est recherché. Ce réseau relie les nouveaux secteurs de développement au tissu existant, mais aussi les principaux pôles d'activités et de services.

U.NE. ZAC INTEGREE DE QUALITE

Localisation



Principes d'aménagement

→ Hierarchiser le réseau viaire afin de limiter l'impact de la voiture

Simplifier et hiérarchiser le système de desserte à l'échelle du territoire, du village, des quartiers, des îlots. Proposer une organisation:

- Nord-Sud pour la desserte primaire entre le pôle gare et Reims centre, notamment la voie Gasperi permettant de relier le pôle gare à Reims centre. .
- Est-Ouest pour les liaisons interquartiers entre le bourg et l'extension.

U.NE. ZAC INTEGREE DE QUALITE

- Définir la place de la voiture et celle du piéton en proposant des espaces pacifiés
 - Transition entre les espaces à dominante automobile et les espaces plus intimistes en coeur d'îlot ou prennent place des espaces exclusivement dédiés aux piétons afin de proposer des espaces publics adaptés aux différentes ambiances urbaines.
 - Des espaces piétons qui prennent la forme soit d'un mail, grand espace public central, soit d'un réseau de voies permettant des continuités piétonnes en prolongement des traverses carrossables.
 - Réserver des espaces pour les modes doux : pistes cyclables le long des traverses Est-Ouest et au coeur du mail.
- Développer un réseau de sentes publiques et / ou privées afin d'assurer la continuité des cheminements piétons
 - Elles constituent un réseau de cheminement public et offre un véritable usage urbain public de déplacement dans la ville.
 - Un réseau de sentes piétonnes en coeur d'îlot vient compléter le réseau des traverses et renforcer les perméabilités de parcours entre le village et son extension. Ces cheminements plus intimes permettent de ménager des espaces de déambulation privilégiés assurant la transition public/privé.
 - Créer une culture pédestre dans la ville
- Les traverses fédérant le village et son extension

Organiser un réseau d'itinéraires urbains transversaux, les traverses permettant de:

 - Faciliter les mobilités douces, et notamment la marche
 - Assurer des continuités de cheminement
 - Tisser des liens entre le village et son extension.
 - Assurer le déplacement progressif du centre de gravité du territoire.
 - Prolonger le système déjà initié dans le village de Bezannes.
- Concevoir un territoire jouant de la proximité
 - Structurer un développement équilibré entre le centre et les limites du territoire
 - Assurer la transition entre les divers secteurs de développement (habitat, équipements, activités ...)
 - Organiser des traverses qui rassemblent et lient entre eux les différents lieux de vie existants et futurs : commerces de proximité école, crèche, institution administrative, équipement culturel, sportif et de santé...
 - La traverse principale structure l'axe principal du village, la Grand rue, et son prolongement et fédère les principales fonctions.
 - Deux traverses secondaires développées au plus près de la limite nord (au contact de Reims) et sud (au plus près du pôle gare).
 - Habiter en continuité du village selon la limite de la rue Raymond Matthieu
 - Limiter l'impact de la voiture notamment depuis l'espace public.
 - Accéder aux espaces de stationnement depuis les voies nord/sud.
 - Mutualiser les espaces de stationnement.
 - Intégrer le stationnement dans l'ambiance paysagère du territoire.
 - Proposer différents types de stationnements mutualisés au plus près des espaces habités et au sein des îlots afin de préserver au maximum les espaces publics de la voiture.

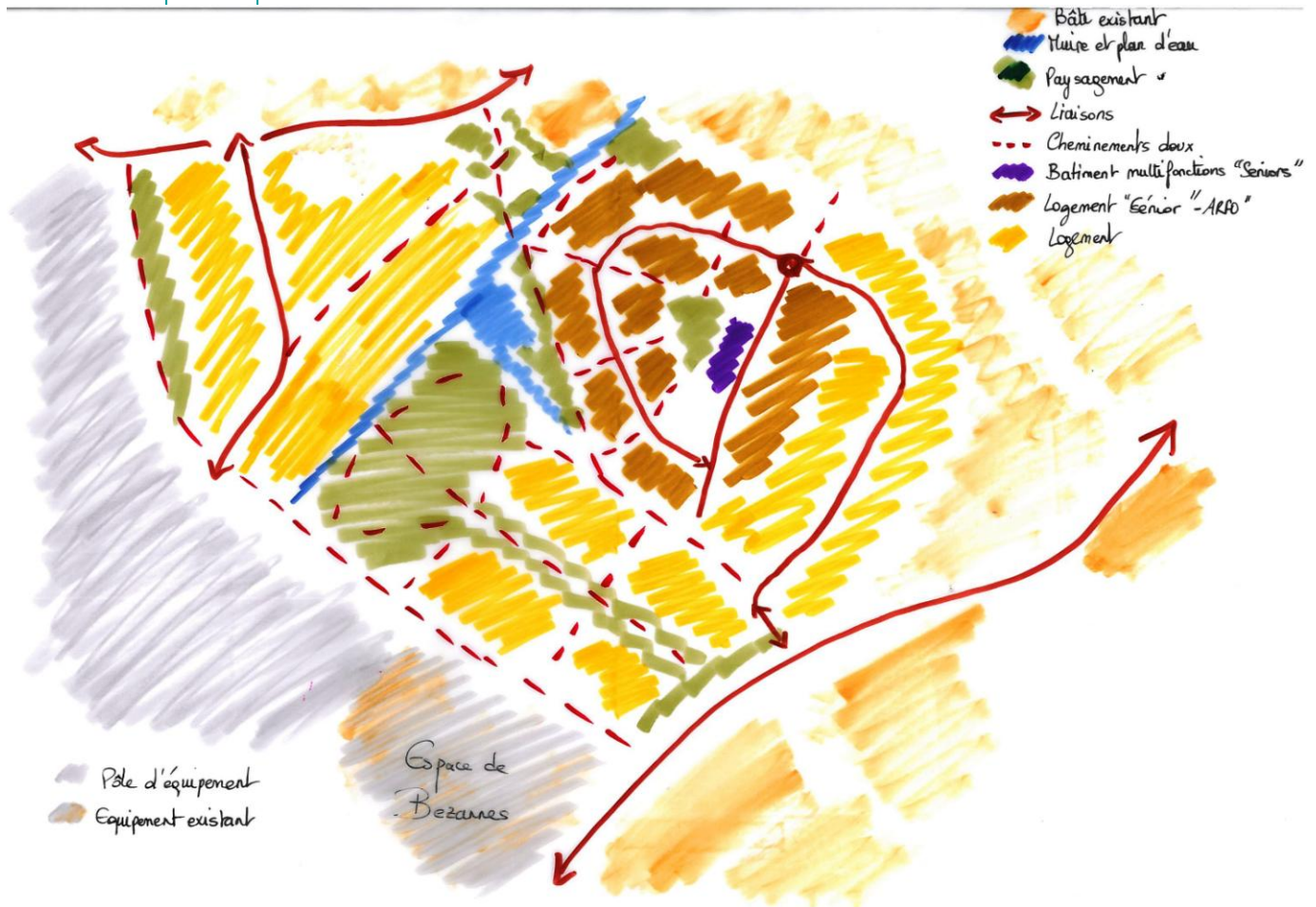
U.NE. ZAC INTEGREE DE QUALITE

→ Diversifier les formes urbaines

- Créer une diversité de tissus, d'échelles et d'ambiances permettant d'assurer la transition
- Développer au plus près du village un tissu résidentiel bas et diffus.
- Développer le long des axes secondaires un tissu résidentiel intermédiaire.
- Développer le long de l'avenue Alcide de Gasperi un tissu mixte et constitué.
- Développer au coeur du système le long des voies de desserte un tissu résidentiel poreux mais tenu.

LE PÔLE INTERGENERATIONNEL DE VIE

Localisation



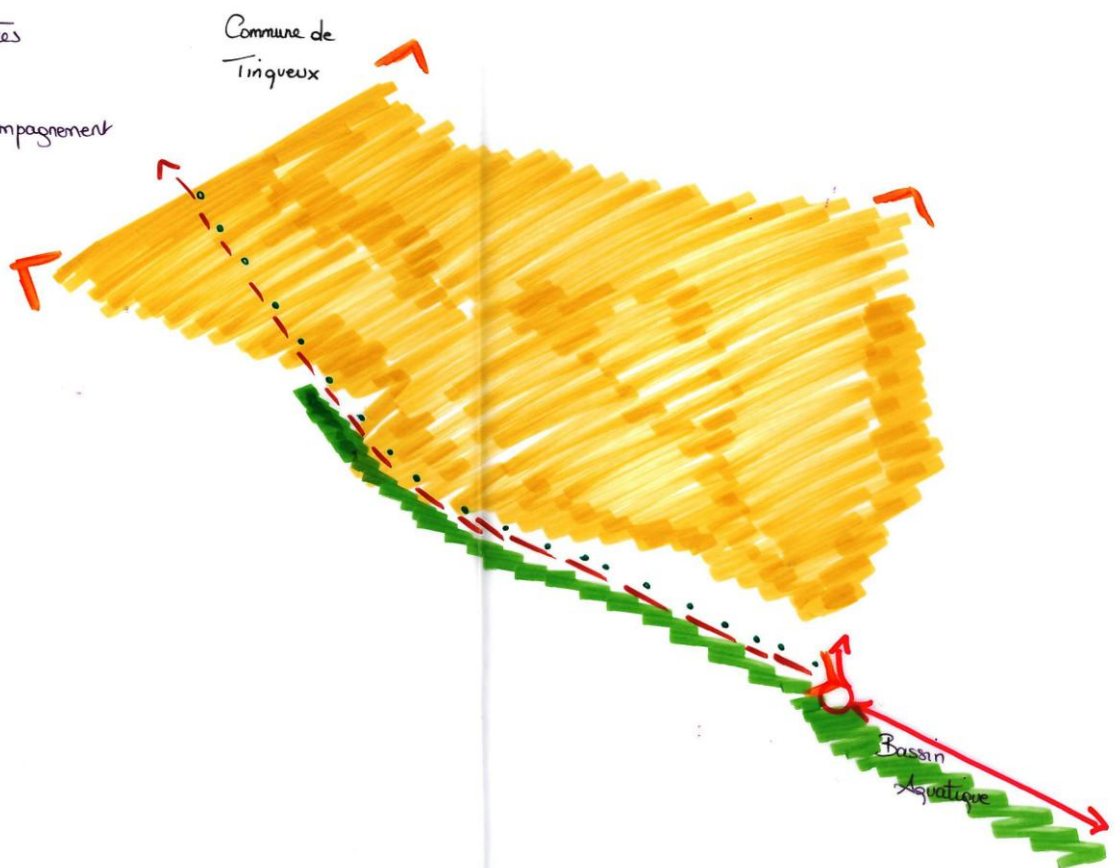
Principes d'aménagement

- Assure la transition entre l'Espace de Bezannes et le village existant et ce nouveau projet de pôle de vie qui s'intègre à la dynamique de développement du secteur sud de la commune
- Organiser l'aménagement du secteur autour d'un réseau de circulation apaisée destiné à relier les lieux de centralité, les équipements et les espaces publics, en relation avec le réseau communal et supra communal (vers les Mesneux ...)
- Favoriser la construction de logement diversifié à destination des seniors bénéficiant de services mais également de jeunes ménages dans un objectif de répartition équilibrée de logement locatif aidé en compatibilité avec le PLH de Reims Métropole.
- Créer des continuités par des aménagements paysagers, d'intégration, de valorisation et de gestion raisonnée de la Muirie et de la ripisylve.
- Créer à partir de cet espace urbain empreint de « nature » un maillage qui viendrait s'insérer dans le tissu urbain.

LE PÔLE URBAIN DE L'INNOVATION

Localisation

- ☀ Pôle de l'innovation
(pépinière d'entreprises, enseignement supérieur, recherche ...)
- 🌿 Axe paysager
- ↔ Desserte avec accès vers le pôle
- ◁ Accès au site
- Plantations d'accompagnement
- Voie



Principes d'aménagement

Le Pôle urbain de l'innovation concentrerait un grand campus et ses laboratoires de recherche, des pépinières et des hôtels d'entreprises, des sièges sociaux et des entreprises innovantes du secteur tertiaire ainsi que l'accueil résidentiel.

Ce lieu de foisonnement intellectuel et de création économique pourrait accueillir des équipements majeurs : l'université de Reims, Reims Management School, des sièges sociaux, des laboratoires high-tech, une pépinière de jeunes entreprises universitaires...

Ouvert sur le Grand Parc de Champagne, il inaugurerait une approche inédite des lisières urbaines, mêlant harmonieusement bâti et espaces paysagers.

LE PÔLE URBAIN DE L'INNOVATION

Ce pôle se trouve à proximité de la ZAC, bénéficie de ce fait d'une plate forme intermodale (c'est-à-dire regroupant plusieurs modes de déplacement par le fer, la route, des modes actifs, les transports collectifs, cheminements piétonniers et cyclables ...) associant la gare TGV, le contournement sud autoroutier A4 et le tramway.

Création de liaison avec les communes limitrophes de Tiqueux et de Ormes avec un accompagnement paysager de la voirie. L'accès au pôle se faisant à partir du rond point à proximité du parc aquatique. Les accès doivent être créés pour faciliter et fluidifier les déplacements automobiles qui doivent être accompagnés de circulations apaisées (piétons et cycles).

Le paysagement existant sur la ZAC (en continuité du parc aquatique) sera prolongé pour conserver une unité de traitement des espaces.

Les transitions entre le pôle urbain de l'innovation et ceux à vocation économique voire résidentielle s'organisent au travers la réalisation de voirie « tampon », ou, à défaut, de corridors verts ou de cheminements piétons - cyclables et / ou de rideaux arborés.

Les futurs aménagements hydrauliques éventuellement rendus nécessaires par l'aménagement projeté privilégieront la gestion des eaux pluviales in situ, avec gestion distincte des eaux des parcelles privées et des espaces publics.

