VILLE DE bétheny



URBAN & sens...

Agence LE ROY
Paysagiste
30 rue Victor Hugo
51350 Cormontreuil - Reims
Tél. 03 26 82 52 54
Fax. 03 26 50 11 89
rv-le-roy@wanadoo.fr

id Émergentes

Commune de Bétheny
(Marne)

Plan local d'urbanisme

Révision n° 2

P.A.D.D.

Projet d'aménagement et de développement durable

Approbation

Document annexé à la délibération
15 Décembre 2016

Le maire, Alain Wanschoor

MAIRIE DE BETHENY
(Marne)

Introduction

Le mot du Maire



Il est de la responsabilité des élus et notamment d'une équipe municipale de proposer un Projet qui puisse permettre de poursuivre avec l'ensemble des acteurs locaux un développement qui fasse sens et qui rassemble. Ce fut l'objet même de notre projet urbain Bétheny 2020 élaboré et approuvé en 2009. Il s'agissait pour nous, dans l'élan impulsé par l'agglomération, de donner à notre commune sa véritable place au cœur de l'agglomération rémoise.

Notre ambition est double : faire de notre commune une éco-ville qui ne se limite plus à des écoquartiers et faire de notre territoire la porte d'entrée nord-est de l'agglomération en interface avec des territoires en mutation, celui de l'ex-base aérienne 112 et celui du pôle de compétitivité des agro-ressources.

A l'échelle du Pays rémois, l'enjeu, au-delà de la variation des périmètres administratifs, est d'articuler de façon harmonieuse ce secteur Nord-est qui va jusqu'aux vallée de l'Aisne et de la Suippes, sur une agglomération qui s'est développée principalement vers le Sud. Ce rééquilibrage est aussi l'un des moyens de répondre aux défis des Grenelle de l'Environnement en diversifiant une offre notamment de logements qui viennent réduire une périurbanisation génératrice de flux automobiles de plus en plus importants.

Notre développement à travers la mise en œuvre de l'urbanisation déjà inscrite dans notre PLU adopté en 2009 s'organise autour de la desserte privilégiée en transports en commun, le développement des modes de déplacements doux et d'équipements et services de proximité, de la mise en place d'une trame verte. Il s'agit aussi d'offrir aux habitants de notre commune la possibilité d'un véritable parcours résidentiel dans un contexte de proximité et de solidarité en rompant avec une extension sous forme de lotissements juxtaposés.

Plus encore, notre ambition est de poursuivre dans la volonté d'édifier une cité qui puisse permettre à chacun de vivre ensemble égaux et différents.

Alain WANSCHOOR

Avertissement

La présente révision du PLU a été arrêtée par délibération conseil municipal du 25 juin 2015 et soumise à enquête publique du 18 novembre au 19 décembre 2015.

L'ensemble des documents a donc été rédigé dans le contexte applicable juridiquement au 25 juin 2015. La numérotation, notamment des articles du code de l'urbanisme, est donc antérieure aux textes impactant ledit et notamment la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République et l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015. Cette ordonnance procède à un remaniement complet dudit code de l'urbanisme.

A toutes fins utiles, nous joignons à la présente révision une table de concordance établie par l'Etat pour la partie législative. Toutefois, nous attirons l'attention sur la possibilité de modifications du contenu des articles entre l'ancien et le nouveau code de l'urbanisme. C'est donc exclusivement aux textes en vigueur au moment de l'arrêt du projet qu'il conviendra de se référer.

Sommaire

Sigles et abréviations

Préambule

Le contexte juridique

L'évolution du contexte béthenyat

Rappel de la procédure afférente au présent PLU

1 - Organisation du territoire métropolitain

Bétheny dans l'agglomération rémoise

Le territoire communal

2 - Les orientations du PADD

Orientation 1
Faire de Bétheny la porte d'entrée Nord Est de l'agglomération rémoise avec une contribution ambitieuse au projet urbain « Reims 2020 »

Reims Métropole
Bétheny, porte d'entrée Nord Est de l'agglomération
Une contribution ambitieuse au projet urbain « Reims 2020 »
Les objectifs du SCOT approuvé
Le PLH

Orientation 2
Un développement durable et solidaire articulé sur une nouvelle approche des déplacements

Orientation 3
Une requalification urbaine durable et solidaire

Développer le potentiel économique dans la démarche métropolitaine
Nouvelle priorisation du développement urbain
Modification de zonage du secteur Nord de Bétheny
Une requalification urbaine durable et solidaire

Orientation 4
Une « Grenellisation» du PLU

Sigles et abréviations

Comme chaque discipline, hélas, sont employés dans le champ de l'urbanisme et de la planification urbaine un certain nombre de sigles et d'abréviations que nous tenu à expliciter même s'ils sont rappelé systématique lors de leur premier usage dans le texte.

ALUR : loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové du 24 mars 2014 dite loi ALUR ou Duflot.
AUDRR : agence d'urbanisme de la région de Reims
BBC : bâtiment basse consommation
CAR : communauté d'agglomération de Reims
COS : coefficient d'occupation des sols
CU : certificat d'urbanisme. Document délivré gratuitement à la demande d'un particulier et qui indique les règles d'urbanisme afférentes à une ou plusieurs parcelles ainsi que la fiscalité applicable.
CU : code de l'urbanisme
DUP : déclaration d'utilité publique
HQE : haute qualité environnementale
LAURE : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996
LUH : Loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 qui a modifié le contenu des P.L.U. ainsi que la fonction du Projet d'Aménagement de Développement Durable (P.A.D.D.) en distinguant les orientations d'aménagement des documents réglementaires.
OGM : organisme génétiquement modifié
OPA : orientations publiques d'aménagement
P+R : sigle désignant un parc de stationnement relai en relation directe avec un transport en commun.
PADD : projet d'aménagement et de développement durable
PAE : programme d'aménagement d'ensemble
PDE : plan de déplacement d'entreprise
PDU : plan de déplacements urbains. Document de programmation des déplacements tous modes prescrits par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 recodifiée en 2000. Les PDU doivent être compatibles avec les SCOT et seront intégrés aux PLU au 1er juillet 2013.
PEB : plan d'exposition aux bruits.
PIG : projet d'intérêt général défini notamment par la circulaire n° 2002-68 du 8 novembre 2002 relative aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat et au programme.
PLH : programme local de l'habitat.
PLU : plan local d'urbanisme. Nouveau nom pour désigner les anciens POS et aussi pour signifier les modifications apportées par la loi dite de solidarité et de renouvellement urbain du 13 décembre 2000.
PMR : personnes à mobilité réduite
PNR : parc naturel régional
POS : plan d'occupation des sols. Ancien nom issu de la loi d'orientation de 1967, pour désigner les plans locaux d'urbanisme.
PPA : personnes publiques associées. Personnes publiques désignées par les textes législatifs et réglementaires associées consultées lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme.
PTU : périmètre des transports urbains (qui correspond à l'aire de Reims Métropole).
RD : route départementale, propriété du département.
SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCOT : schéma de cohérence territoriale
SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (à l'échelle d'un bassin ex : Seine-Normandie).
SDAU : schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SDEC : schéma départemental de développement commercial.
SIABAVE : syndicat intercommunal d'aménagement du bassin de la Vesle.
SIEPRUR : syndicat intercommunal d'études et de programmation de la région urbaine de Reims
TC : transports en commun
TCSP : transport en commun en site propre : voie bus, voie ferrée de tramway…
ZA : zone d'activités ou zone artisanale
ZAE : zone d'activités économiques
ZAC : zone d'aménagement concerté. Procédure d'aménagement d'une zone à urbaniser avec une procédure qui peut ou non inclure une DUP. La mise en en œuvre d'une ZAC se fait directement par la collectivité compétente ou part un aménageur désigné par ladite collectivité.
ZAD : zone d'aménagement différé. Créé par la loi de 1962, cette procédure permet dans un périmètre arrêté après DUP à la collectivité désignée et compétente d'exercer son droit de préemption sur un terrain mis en vente dans ledit périmètre pour réaliser un équipement d'intérêt général ou une zone d'urbanisation. La durée de validité de la ZAD est de 14 ans.
ZI : zone industrielle

Préambule

Le P.A.D.D. (plan d'aménagement et de développement durable) fixe les orientations d'aménagement et de développement d'un territoire à moyen terme tout en traçant les perspectives pour le long terme.

Loi SRU (solidarité et renouvellement urbain)

La loi SRU du 13 décembre 2000 est l'aboutissement d'un débat national lancé en 1999 ayant pour thème " Habiter, se déplacer… vivre la Ville " qui a fait ressortir la nécessité d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable notamment au travers le PADD.

La loi trouve sa source dans le fait que le contexte de la ville d'aujourd'hui a évolué. La loi SRU cherche à prendre toute la mesure des enjeux de la ville d'aujourd'hui : lutter contre la péri-urbanisation et le gaspillage de l'espace en favorisant le renouvellement urbain, inciter – voire contraindre parfois – à la mixité urbaine et sociale, mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable… La loi urbanisme et habitat (UH) du 2 juillet 2003 est venue modifier la structure du PLU.

L'article L 110 du code de l'urbanisme énonce les principes généraux de la planification urbaine.

Le PADD dans le code de l'urbanisme

Article L 121-1

Les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° - L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

1° bis - La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs 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.

Article L 123-1

Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1. Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Le P.A.D.D. intègre les orientations d'aménagements et de programmation portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements

Article L 123 – 1 – 3

Le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Article L 123 – 1 – 4

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. 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.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3.

Qu'est-ce que le développement durable ?

La notion de développement durable est née de la prise de conscience que le développement des activités humaines n'était pas sans conséquence sur l'éventuelle pérennité, non pas de la planète, mais de la vie de l'homme sur la planète.

La planète en effet, depuis son origine, a connu bien des bouleversements radicaux notamment climatiques, glaciations, réchauffements et aussi trou dans la couche d'ozone du fait de l'activité volcanique… Bien des organismes vivants n'y ont pas résistés, la planète a néanmoins survécu et la vie s'est adaptée.

Depuis sa présence sur terre, l'homme n'a eu de cesse que d'apporter sa contribution à l'évolution de son environnement et depuis plusieurs siècles les espaces naturels étaient réduits à ceux que l'homme ne pouvaient atteindre et dans lesquelles sa survie était quasiment impossible. Aujourd'hui c'en est fini. Les progrès technologiques ont, en deux siècles, ouvert des horizons nouveaux et doté les hommes de moyens décuplés sans pour autant que cela leur permette de satisfaire aux besoins élémentaires de tous les hommes notamment en termes sanitaires, alimentaires, culturels… Certains de ces progrès et leur monopole par les pays les plus riches ont même aggravé des situations dans des secteurs où la vie de l'homme et de son écosystème était déjà fragile. Dans un premier temps facteur de développement et d'économie, ces évolutions ont ensuite atteint des seuils à partir desquels elles génèrent des « déséconomies », c'est-à-dire des conséquences néfastes et des coûts supérieurs à leurs avantages comme l'a signalé en son temps Ivan Illich (1926-2002) par exemple [1] .

Le développement en parallèle de l'écologie scientifique à partir de l'analyse systémique a fait prendre conscience aux hommes d'une part de la notion d'écosystème [2] et aussi de leur dépendance vis-à-vis de leurs milieux. Au sein d'un écosystème tous les éléments sont interdépendants et visent en permanence à maintenir un équilibre qui permette leur survie. Les écosystèmes sont eux-mêmes interdépendants à une échelle régionale et même planétaire.

Ce qui est mis en cause aujourd'hui ce n'est donc pas tant la planète qui, sur une échelle de temps de millions d'années, ne semble guère menacée par l'activité humaine, mais la vie de l'homme sur cette planète. La vie de l'homme sur la planète dépend autant du rapport des hommes avec leur milieu que du rapport des hommes entre eux. Ce sont ces rapports des hommes entre eux et notamment le déséquilibre économique qui sont les causes premières de la précarité même de l'homme comme l'a montré par exemple Ignacio Ramonet [3] dans un contexte de mondialisation.

C'est Harlem Gro BRUNDTLAND, premier ministre de Norvège qui, en 1987, donne une première définition du développement durable avec le terme de *sustainable development* : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs » [4]. Cela faisait suite à l'appel de Stockholm de 1972 dans le cadre de la conférence internationale sur le développement. Depuis cette date, bon nombre de pays se préoccupent des conséquences du développement et ont multiplié les appels, les conférences et les appels : Rio 1992, Aalborg 1994,…

Cependant, il faut signaler que le développement durable dépend autant de changements plus ou moins radicaux des systèmes d'action et de gouvernement des hommes que de chaque homme lui-même. En effet, il ne peut y avoir de changement durable sans modification du comportement de chaque homme dans sa propre vie quotidienne quelques soient les règlements et les bonnes intentions des gouvernements fussent-ils locaux.

[1] Ivan ILLICH, *Énergie et équité*, 1re édition en français, Le Monde puis Ed. Le Seuil, Paris, 1973,

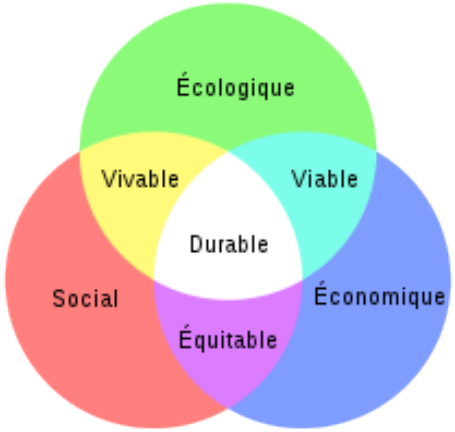
[2] Sir Arthur George Tansley (1871-1955), botaniste britannique, pionnier dans l'écologie des plantes créé le terme écosystème en 19351 ainsi que l'écotope en 19392. Il fut un des fondateurs de la Société britannique d'écologie (*British Ecological Society*) et rédacteur en chef du *Journal of Ecology* durant vingt ans.

[3] Ignacio RAMONET, *Guerres du XXIe siècle - Peurs et menaces nouvelles*, Ed. Galilée, Paris, 2002

[4] Rapport « Notre avenir à tous » de la commission mondiale sur l'environnement et le développement, UICN, 1980, Ed. du Fleuve, Québec, 1989

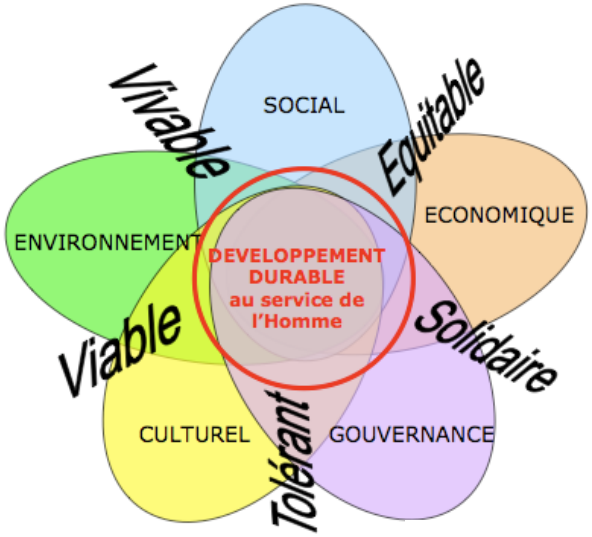
Un développement durable et solidaire pour l'homme

Le développement durable a été souvent représenté sous la forme d'une équation symbolisée par « une fleur » qui fait interférer le social, l'économique et l'environnement.



Cependant cette première approche reste lacunaire et c'est pour cette raison que nous y avons substitué une approche plus complète d'une part. D'autre part nous avons recentré le développement durable sur son objet qui est l'homme, l'homme avec ce qui fait de lui un responsable des autres hommes avec la notion de développement durable et solidaire.

La notion de développement durable et solidaire ne peut donc se limiter aux seuls impératifs de protection de l'environnement et de la préservation de la biodiversité au nom d'un danger de destruction de la planète qui n'est en rien avérée.



Pour en savoir plus :
L'urbanisme durable – Concevoir un éco-quartier
Catherine CHARLOT-VALDIEU / Philippe OUTREQUIN, Ed. Le Moniteur, 2ème édition, Paris, 2011

Les Grenelle de l'Environnement

Depuis les années 70, bon nombre de textes législatifs et règlementaires sont venus progressivement imposer cette préoccupation environnementale notamment dans le champ de la planification urbaine.

Récemment les deux Grenelle de l'Environnement, et plus particulièrement le Grenelle II, sont venus préciser encore les obligations en la matière, pour ce qui est de la France.

Le Grenelle Environnement a été initié le 21 mai 2007. Il réunit pour la première fois, l'Etat et les représentants de la société civile afin de définir une « feuille de route » en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Il va se décomposer en deux phases : 2007 – 2009 – Grenelle I et 2010 – Grenelle II

Grenelle 1

Concertation :
Du 16 juillet à fin septembre 2007 : première phase consacrée au dialogue et à l'élaboration des propositions au sein de six groupes de travail. Ces groupes de travail ont été constitués de représentants de cinq collèges. Ils avaient pour vocation de représenter les acteurs du développement durable : l'État, les collectivités locales, les ONG, les employeurs et les salariés.

Six groupes thématiques de travail ont donc été constitués :

- groupe **« lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie »** : il s'intéresse aux transports, à l'aménagement, à la construction, à l'habitat et à l'énergie ;
- groupe **« préserver la biodiversité et les ressources naturelles »** : il traite de l'eau, des espaces protégés, la pêche et les ressources halieutiques ;
- groupe **« instaurer un environnement respectueux de la santé »** : il analyse les enjeux liés la santé : qualité de l'alimentation, pollutions, déchets, qualité de l'air …
- groupe **« adopter des modes de production et de consommation durables »** : il travaille sur l'agriculture, l'agroalimentaire, la pêche, la forêt, la distribution et le développement durable des territoires ;
- groupe **« construire une démocratie écologique »** : il s'attache à débattre d'une réforme des institutions pour prendre en compte le pilier environnemental du développement durable, comment améliorer l'accès à l'information…
- groupe **« promouvoir des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité »** : il aborde les questions de recherche, innovation, emploi, fiscalité écologique, publicité responsable …

Ces groupes de travail ont remis leurs propositions le 27 septembre 2007.Ce travail a été suivi d'une concertation publique et de table-rondes (24-25 octobre 2007).

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite "loi Grenelle 1" a été promulguée le 3 août 2009. Elle propose, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé.

Pour les secteurs du Bâtiment et de l'Energie
La confirmation de l'ensemble des orientations en matière de maîtrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables et de lutte contre le changement climatique :

- le facteur 4 : division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 ;
- 23 % d'énergies renouvelables dans le cadre du « 3x20 » européen,
- intégralité du Plan Bâtiment, avec notamment la confirmation de la norme de 50 kWhEP/m2/an exprimée en énergie primaire.

Pour le secteur des Transports

- La confirmation de l'objectif de transfert modal pour tout le fret routier de transit
- La confirmation des programmes accélérés de transport collectif urbain et de lignes à grande vitesse.

Source : http://www.legrenelle-environnement.fr/-Loi-Grenelle-1-.html

Pour la Biodiversité, l'Agriculture, la Forêt et la Mer
La confirmation de toutes les dispositions, échéances et chiffrages issus de la première lecture, notamment la trame verte et bleue, les agricultures économes et productives, la dynamisation forestière et la gestion intégrée de la mer et du littoral. La volonté de stopper la perte de biodiversité est réaffirmée dans tous ces secteurs.

Pour le secteur Santé-environnement
- la confirmation de la mise en place d'un carnet de santé du salarié retraçant les expositions aux substances dangereuses durant sa vie professionnelle,
- l'ajout d'un principe de séparation entre le financement et la mise en place d'un dispositif de surveillance et de mesure des ondes électromagnétiques.

Pour le secteur des déchets
- le renforcement du contrôle des éco-organismes par l'Etat,
- la confirmation des objectifs de recyclage et de prévention à la source des déchets du Grenelle,
- une collaboration renforcée, dans chaque département d'Outre-mer, entre tous les éco-organismes agréés, ainsi que, si nécessaire, une interface unique les représentant tous. Cela permettra de favoriser et d'accélérer le développement des filières de responsabilité élargie dans les départements d'Outre-mer.

Pour la gouvernance, l'information et la formation
- la création par l'Etat d'un portail environnemental permettant à tout internaute d'accéder aux informations environnementales détenues par les autorités publiques, et dans certains cas, de participer, à l'élaboration de décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ;
- la confirmation du statut de partenaire des associations de protection de l'environnement respectant des critères de représentativité, gouvernance, transparence et compétence fixés par décret ;
- rédaction d'un rapport dans un an sur la création d'une instance propre à assurer la protection de l'alerte et de l'expertise afin de garantir la transparence, la méthodologie, la déontologie des expertises et qui pourra constituer une « instance d'appel » en cas d'expertises contradictoires et garantir l'instruction des situations d'alerte ;
- mise en place de l'information du consommateur et portant sur les caractéristiques globales du couple produit/emballage, afin de permettre aux consommateurs de disposer d'une information complète et objective.

Pour en savoir plus :
www.legrenelle-environnement.fr

Grenelle II

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant "engagement national pour l'environnement" dite Grenelle 2, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement.

Les 248 articles qui composent cet important texte de loi ont été largement enrichi par le Parlement et déclinent des mesures dans six chantiers majeurs :
- Bâtiments et urbanisme,
- Transports,
- Energie,
- Biodiversité,
- Risques, santé, déchets,
- Gouvernance.

- **Amélioration énergétique des bâtiments et harmonisation des outils de planification en matière d'urbanisme**

Objectif : Concevoir et construire des bâtiments plus sobres énergétiquement et un urbanisme mieux articulé avec les politiques d'habitat, de développement commercial et de transports tout en améliorant la qualité de vie des habitants.
- engager une rupture technologique dans le neuf ;
- accélérer la rénovation thermique du parc ancien
- favoriser un urbanisme économe en ressources foncières et énergétiques

- **Organisation de transports plus respectueux de l'environnement tout en assurant les besoins en mobilité**

Objectif : Assurer une cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, dans le

respect des engagements écologiques, en faisant évoluer les infrastructures de transports et les comportements.

- Développer les transports collectifs urbains, périurbains et à grande vitesse ;
- Développer les véhicules électriques et hybrides rechargeables ;
- Expérimenter le péage urbain ;
- Encourager le fret ferroviaire et les transports maritimes.

■ **Réduction des consommations d'énergie et de leur contenu en carbone**

Objectif : Réduire radicalement les émissions de gaz à effet de serre en économisant l'énergie et en la rendant plus « décarbonée ».

- Favoriser le développement des énergies renouvelables
- Expérimenter l'affichage environnemental sur les produits puis l'élargir ;
- Réaliser des bilans de gaz à effet de serre et établir des plans d'actions pour les réduire (entreprises, territoires, bâtiments publics) ;
- Etendre les certificats d'économies d'énergie.

■ **Préservation de la biodiversité**

Objectif : Assurer un bon fonctionnement des écosystèmes en protégeant les espèces et les habitats.

- Elaborer un trame verte et trame bleue ;
- Rendre l'agriculture durable en maîtrisant les produits phytopharmaceutiques et en développant le bio ;
- Protéger les zones humides et les captages d'eau potable ;
- Encadrer l'assainissement non collectif et lutter contre les pertes d'eau dans les réseaux ;
- Protéger la mer et le littoral.

■ **Mise en oeuvre d'une nouvelle gouvernance écologique**

Objectif : Instaurer les outils nécessaires d'une « démocratie écologique en marche », dans le secteur privé comme dans la sphère publique.

- Développement de rapports sur les aspects sociaux et environnementaux, en plus des rapports financiers (entreprises et collectivités locales) ;
- Renforcement de la concertation du public en amont des projets publics et privés et des textes réglementaires nationaux ;
- Réforme du CESE et du CESR ;
- Désignation d'associations environnementales représentatives pour participer au dialogue institutionnel.

▪ **Maîtrise des risques, traitement des déchets, et préservation de la santé**

Objectif : Préserver la santé de chacun et respecter l'environnement en prévenant les risques, en luttant contre les nuisances sous toutes leurs formes et en gérant plus durablement les déchets.

- Lutter contre la pollution de l'air (air intérieur, zones d'expérimentation prioritaires pour l'air) ;
- Lutter contre les nuisances lumineuses et sonores ;
- Etendre les moyens de lutter contre les inondations ;
- Prendre en compte les risques émergents (nanosubstances, ondes électromagnétiques) ;
- Mettre en place une gestion durable des déchets (extension de la responsabilité élargie des producteurs, planification et gestion des déchets des bâtiments).



Incidences de Grenelle sur les PLU

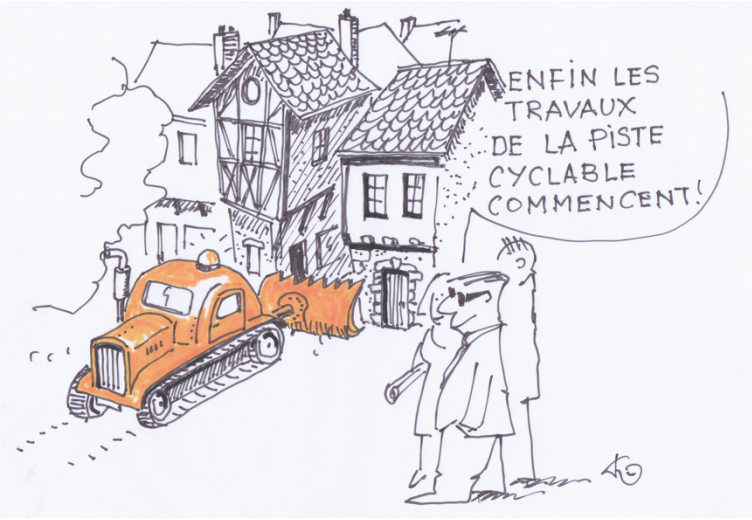
- Mise en cohérence du PLU avec un SCOT impacté par les Grenelle notamment dans les domaines de l'urbanisme, des transports et de l'habitat, l'environnement avec des objectifs à atteindre précisés dans le document d'orientations et d'objectifs.

- Mise en conformité avec les Directives territoriales d'aménagement et de développement durable (DTADD) d'une durée de vie de 12 ans. Intervention de l'autorité administrative (l'Etat) au travers des PIG (projets d'intérêts généraux) pour mettre en œuvre les DTADD approuvé par décret en Conseil d'Etat. Les DTADD sont soumises à évaluation environnementale et enquête publique.

- Création de schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

- Les objectifs du Grenelle 1 :

- lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles;
- lutter contre l'étalement urbain et gestion économe de l'espace ;
- lutter contre la déperdition d'énergie ;
- revitaliser les centres-villes ;
- planification à l'échelle de l'agglomération ;
- préserver la biodiversité et création des continuités écologiques ;
- améliorer la performance énergétique des bâtiments ;
- établir un lien entre la densité et le niveau de desserte de transports en commun ;
- développer les opérations exemplaires : écoquartiers…
- priorité au développement des transports en commun et des sites propres (PIG avec appropriation des abords) ;
- obligation de stationnement pour les deux roues ;
- favoriser l'autopartage ;
- réduire l'émission des gaz à effet de serre, pollutions et nuisances dues aux transports ;
- organiser et développer les systèmes de transport intégrés et multimodaux notamment dans le domaine ferroviaire ;
- restriction du stationnement;
- récupération des eaux pluviales à des fins domestiques ;
- réduction et gestion es déchets ménagers ;
- gestion des risques ;
- lutte contre les nuisances sonores ;
- obligations environnementales des entreprises ;
- réforme des études d'impact …



Il convient aussi de ne pas oublier de prendre en compte l'ensemble des autres textes notamment en matière environnementale, de développement des transports en commun et des modes de déplacements doux, d'accessibilité pour les personnes handicapées et PMR (personnes à mobilité réduite).

Sans être exhaustif citons notamment :

- La loi sur la responsabilité environnementale 15 octobre 2010
- La loi relative à la responsabilité environnementale du 1er août 2008 consacre l'introduction en droit français d'un
- régime de responsabilité pour les atteintes à l'environnement les plus graves et renforce considérablement la répression des pollutions en mer. Ce texte est la traduction en droit national de la directive européenne 2004/35/CE, qui établit un cadre commun de responsabilité en cas d'atteintes graves à l'environnement.
- La loi OGM 15 octobre 2010
- La loi relative aux organismes génétiquement modifiés du 25 juin 2008 entend clarifier les conditions de mise en culture des plantes transgéniques, et leur coexistence avec les productions "traditionnelles". En voici les principales mesures : La création d'un Haut Conseil des biotechnologies. Ses avis, rendus publics, porteront à la fois sur les risques et sur les bénéfices des OGM pour l'environnement et la santé, La garantie de la « liberté de produire et de consommer sans OGM ».
- La loi d'organisation et de régulation des transports ferroviaires 15 octobre 2010
- La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a pour objectif la mise en place d'un processus de régulation efficace dans le domaine du transport ferroviaire, permettant un accès non discriminatoire de tous les opérateurs au réseau.
- Loi handicap du 11 février 2005 et loi du 25 mars 2009 (loi Boutin/Molle)



Le contexte juridique

Le contexte juridique de l'élaboration du présent PLU

La loi relative à la Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000 a profondément réformé les documents de planification urbains. Plus de trente ans après la loi d'orientation foncière de 1967, le législateur organise le passage du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) au profit du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.). Ce nouveau document d'urbanisme permet de fonder une politique locale d'aménagement, tout en conservant sa vocation de gestionnaire de l'espace.
Expression d'un projet urbain, il est l'occasion pour la collectivité de coordonner les différentes actions d'aménagement.
Comme tous les documents d'urbanisme, le P.L.U. est établi en application des dispositions législatives et réglementaires du Code de l'Urbanisme.

Le P.L.U. est établi pour une perspective de développement s'étendant sur environ une dizaine d'années. Il est évolutif et ses règles peuvent être modifiées ou révisées afin de prendre en compte les nouveaux objectifs communaux et intercommunaux.
Ce plan est établi en compatibilité avec les documents de planification de niveau intercommunal et notamment avec les grandes orientations du Schéma de Cohérence de la Région Rémoise (approuvé le 3 décembre 2007) et celles des documents de portée normative supérieure, tels le P.D.U., P.L.H. ... mais également par la prise en compte des dispositions applicables dans les Zones d'Aménagement Concerté.

La Loi Urbanisme et Habitat (L.U.H.) du 2 juillet 2003 a modifié le contenu des P.L.U. ainsi que la fonction du Projet d'Aménagement de Développement Durable (P.A.D.D.) en distinguant les orientations d'aménagement de celui-ci. Le décret du 9 juin 2004 ne constitue qu'un toilettage réglementaire du code suite à l'adaptation de la L.U.H.

L'incidence de la loi ALUR

La loi ALUR du 24 mars 2014 dite loi Duflot dans son titre IV intitulé *Moderniser les documents de planification et d'urbanisme* vient modifier pour une part la législation précédente.

Les effets de cette loi portent notamment sur :

- la compatibilité des PLU avec les SCOT et la comptabilité des SCOT avec un certain nombre de documents dont les SAGE, les directives de protection et de mise en valeur des paysages, les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation… (article 128) ;
- la prise en compte notamment des schémas régionaux de cohérence écologique, des plans climat-énergie territoriaux, des programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics, des schémas régionaux des carrières…
- l'objet du règlement (article 157) ;
- la suppression du COS ;
- une réglementation des superficies des aires de stationnement des établissements soumis à exploitation commerciale (article 129) ;
- la suppression du coefficient d'occupation des sols (COS) ainsi que la possibilité de fixer une superficie minimale des terrains constructibles dans le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) ;
- la possibilité d'imposer des surfaces non-imperméabilisables…

Il est précisé à l'article 139 de la loi ALUR que l'article L 122-1-2 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction en vigueur antérieurement à la date de publication de la présente loi, demeure applicable aux procédures en cours si le débat sur les orientations du PADD a eu lieu avant cette date. Cela est présentement le cas. Cet article est relatif au contenu du rapport de présentation.

Le contexte juridique de la présente révision

Nous sommes désormais dans un champ contextuel qui oblige à « faire en marchant » sans attendre l'achèvement dans un ordre chronologique des différents éléments contingents du développement urbain. Nous ne ferons qu'évoquer à titre d'exemple le SCOT, le PLH et le PDU pour ce qui concerne Reims Métropole et la Région rémoise, schéma de développement commercial, l'agenda 21…

Le délai de mise en conformité des SCOT et des PLU avec les prescriptions du Grenelle de l'environnement a été repoussé ai 1er juillet 2013 par la loi du 20 décembre 2010.

« *Le V de l'article 19 est ainsi rédigé : « V. – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi, le cas échéant après son intégration à droit constant dans une nouvelle rédaction du livre Ier du code de l'urbanisme à laquelle il pourra être procédé en application de l'article 25 de la présente loi. « Toutefois, les plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1er juillet 2013, dont* ***le projet de plan a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal avant le 1er juillet 2012, peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures.***

« Les plans locaux d'urbanisme approuvés avant la date prévue au premier alinéa et ceux approuvés ou révisés en application du deuxième alinéa demeurent applicables. Ils intègrent les dispositions de la présente loi lors de leur prochaine révision et au plus tard le 1er janvier 2016. « Les plans locaux d'urbanisme approuvés après l'entrée en vigueur du présent article qui n'entrent pas dans le champ d'application du deuxième alinéa sont soumis aux dispositions de la présente loi. Toutefois, par dérogation au deuxième alinéa de l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme dans sa rédaction résultant de la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, les plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration par un établissement public de coopération intercommunale dans un périmètre qui ne comprend pas l'ensemble des communes membres de l'établissement public peuvent être approuvés dans ce périmètre jusqu'à la fin d'un délai de trois ans à compter de la date de publication de la présente loi. Après leur approbation, ils sont soumis aux dispositions du dernier alinéa du présent V ».

« *Les plans locaux d'urbanisme des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale compétent et le programme local de l'habitat de cet établissement demeurent applicables jusqu'à l'approbation d'un plan local d'urbanisme intercommunal. Il en est de même du plan de déplacements urbains de l'établissement public de coopération intercommunale lorsque celui-ci est autorité organisatrice des transports urbains. Pendant un délai de trois ans à compter de la date de publication de la présente loi, ils peuvent évoluer en application de l'ensemble des procédures définies par le code de l'urbanisme, le code de la construction et de l'habitation et le code des transports. Passé ce délai, toute évolution de l'un de ces documents remettant en cause son économie générale ne peut s'effectuer que dans le cadre de l'approbation d'un plan local d'urbanisme intercommunal. »*

Cette nouvelle rédaction a notamment pour effet d'apporter une plus grande marge de manœuvre aux auteurs des documents d'urbanisme en cours de révision, en leur donnant un délai supplémentaire de près de 18 mois pour arrêter un projet de PLU (la date retenue est le 1er juillet 2012 au lieu du 13 janvier 2011) et disposer ainsi du droit d'opter pour l'application du régime antérieur, à condition toutefois que l'approbation finale du document intervienne avant le 1er juillet 2013.

Cette nouvelle rédaction offre également un délai de « *mise en conformité* » plus long aux documents d'urbanisme existants et à ceux, en cours de révision, qui vont pouvoir conserver le bénéfice du régime antérieur en vertu des dispositions mentionnées juste avant. Selon le texte, ces documents devront intégrer les dispositions du « Grenelle II » « *au plus tard le 1er janvier 2016* ».

Les élus de la commune de Bétheny, tout en intégrant les principales orientations du Grenelle de l'environnement ont décidé de rester dans le contexte du régime applicable antérieur et d'approuver la présente révision avant le 1er juillet 2012 compte tenu de l'urgence à lancer les opérations déjà prévu au PLU approuvé en 2009 et notamment sur les secteurs de la Husselle et de Bétheny Nord.

La présente révision prend en compte l'ensemble des documents programmatiques et règlementaires approuvés et applicables et notamment :

- le SCOT approuvé le 3 décembre 2007,
- le SDAGE (schéma directeur et d'aménagement et de gestion des eaux) du bassin Seine Normandie approuvé le 20 novembre 2009 ;
- le SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux Aisne-Vesle-Suippe est en cours d'élaboration ;
- le projet urbain Reims 2020 tel que rendu public en ses divers documents ;
- le PDU de Reims métropole révisé le 18 décembre 2007 ;
- le PLH approuvé en cours d'évaluation…

Les **servitudes** liées à la BA 112 et aux activités aéroportuaires y afférentes sont devenus sans objet du fait même de la disparition du fait générateur.

La **prise en compte des risques** a été intégrée sur la base des éléments du « porter à connaissance ».

L'évolution du contexte béthenyat

Une évolution récente du contexte

Indépendamment de l'évolution législative et réglementaire qui n'est pas encore totalement achevée, il faut noter aussi une évolution sensible du contexte local qui n'était en 2009, date de l'approbation de la précédente révision, que partiellement formalisée.

Ces éléments ont été évoqués dans la délibération de mise en révision du présent PLU.

- **Le projet de l'agglomération rémoise Reims 2020**

Reims Métropole a entamé une réflexion qui a abouti à un projet urbain englobant le territoire communal de Bétheny. Ce projet a abouti en juillet 2011 à la publication d'un document de synthèse et de référence « Reims 2020 – Le choix des proximités ».

Ce document confirme le développement urbain de la commune de Bétheny avec trois grands secteurs (page 143) :

- l'arc nord est ;
- la Husselle ;
- et le Nord de Bétheny jusqu'à la BA 112.

Il n'indique pas de destination particulière à court et moyen termes pour le site de la BA 112 (page 43).

Il impacte le territoire communale de Bétheny avec un projet de « méridienne verte » (page 73) et aussi la volonté légitime de traiter de façon paysagère les « franges » ou « lisières » de l'urbanisation à venir (page145).

Ce document a été déclaré obsolète par Reims Métropole lors de la réunion des Personnes Publiques Associées du 24 septembre 2014. Il ne peut donc plus servir de document de référence.

Pour en savoir plus :
www.iar-pole.com
www.reims2020.fr

- **Le projet urbain Bétheny 2020**

Dans le contexte d'élaboration du Projet urbain Reims 2020, et pour contribuer positivement à l'élaboration de ce projet, la commune de Bétheny avait décidé d'élaborer et d'approuver en même temps en 2009 son propre Projet Urbain « Bétheny 2020 ».

Ce « Projet Urbain Bétheny 2020 » a fait l'objet d'une large information et aussi d'une concertation avec réunions publiques et articles de presse. Il repose sur plusieurs objectifs tous gouvernés par la volonté commune et partagée de faire progressivement de la ville de Bétheny une éco-cité. Ce projet a été confirmé par la commune comme élément directeur de son action notamment au travers la présente révision de son PLU.

Prendre en compte les évolutions périphériques : la BA 112 et le pôle de compétitivité des agro-ressources

Le « Projet Urbain Bétheny 2020 » prend en compte l'évolution de l'agglomération dans le contexte du Pays et du développement du pôle de compétitivité des agro-ressources de Bazancourt, de la désaffectation de la BA 112.

Il intègre aussi la mise en service de la première ligne de tramway aux confins de son territoire (La Neuvillette- Gare TGV de Champagne-Ardenne). Il prend en compte aussi le projet de l'ouverture de la voie de TCSP qui, au travers la Husselle, permettrait un accès direct à la gare de Reims pour les habitants du Grand Bétheny. Ce projet de TCSP n'est toutefois pas confirmé à ce jour. Il est donc maintenu à titre indicatif dans le présent PADD.

La porte nord-est de l'agglomération rémoise

La commune a longtemps été délaissée en termes de développement économique et commercial au profit du Sud de l'agglomération : zones d'activités de St Léonard, zone commerciale de Cormontreuil, zone commerciale de Tinqueux

et, plus récemment, de Thillois, zone commerciale de Murigny, campus et pôle santé de Croix-Rouge, pôle urbain de

l'innovation de Bezannes, campus de formation industrielle de PREMICA…

Dans ce contexte nouveau et celui du désenclavement d'une partie de son territoire communal, Bétheny est appelé à se développer avec une fonction de « porte Nord-Est » de l'agglomération rémoise en interface avec deux sites promis, à l'avenir, à un développement important: la BA 112 et la zone impactée par le pôle des agro-ressources de Bazancourt.

Aussi, maintenant que ces grands principes ont été arrêtés, la commune a décidé d'entrer dans une phase opérationnelle pour mettre en œuvre un développement déjà inscrit dans son PADD et son PLU (zone 2AUc). Par ailleurs, les terrains compris dans le secteur des Ecavés, de Coulmy, Croix Allart et les Terres Saint Remi ont déjà été mis en ZAD pour confirmer la volonté opérationnelle à court terme.

Une meilleure desserte de la commune

L'urbanisation de ce secteur à court, moyen et long termes s'inscrit dans une démarche de développement durable et solidaire qui repose, entre autre, sur un prolongement de la ligne de tramway qui pourra à terme desservir les terrains de la BA 112 désaffectée. La commune envisage aussi la possibilité d'une halte ferroviaire sur la voie ferrée qui va vers Laon, au niveau de Bétheny. Elle prend en compte le projet de Reims Métropole qui a mis à l'étude un TCSP (transport en commun en site propre) devant relier la gare centrale à la zone de Bétheny Nord en passant par le secteur de la Husselle. Ce projet n'est toutefois pas à ce jour confirmé. Il est maintenu dans le présent PADD comme élément intéressant de réflexion.

Elle s'inscrit aussi à moyen et long terme dans la nécessité d'établir un contournement routier complet de l'agglomération avec un « barreau » nord entre l'échangeur 15 sur l'A 4 et l'échangeur 25 sur l'A 34. Ce contournement qui devra faire l'objet d'une étude plus approfondie dans le cadre du nouveau SCOT, est envisagé par la commune au Nord de la BA 112.

Ce contournement permettrait notamment :

- de délester le boulevard des Tondeurs du trafic de transit en zone urbanisée source de nuisances. Sa configuration laisse aussi présager à court et moyen termes une saturation.
- de gérer les flux de transit par les trajets les plus courts ;
- de desservir directement le pôle des agro-ressources…

Dans le cadre de modification en cours du PLU autorisée par la loi en parallèle de la révision, la commune de Bétheny a décidé d'ouvrir à l'urbanisation immédiate le secteur dit des Ecavés destinée à accueillir notamment un foyer logement, un centre pour handicapés et ainsi que de l'habitat.

Répondre aux besoins en logements de l'agglomération et aussi de la première couronne

La demande en matière d'habitat repose sur un double marché :

- d'une part une **densification de cœur de l'agglomération** et de Reims notamment qui, pour souhaitable qu'elle soit, sera longue à mettre en œuvre compte tenu des contraintes, des coûts et des procédures ;
- et d'autre part, une demande en logements individuels qui n'est plus satisfaite désormais que par l'offre extérieure à l'agglomération. **Cette offre périphérique n'est guère en compatibilité avec les orientations des décisions des Grenelle de l'Environnement** dans la mesure où elle est largement consommatrice de terres agricoles dans le bassin du pôle des agro-ressources. Par ailleurs, un tel développement en première couronne a pour conséquence de multiplier les déplacements automobiles dans des zones dont la desserte en transports en commun ne pourra pas jamais être optimale et attractive.

De plus un tel développement périphérique est loin de répondre aux injonctions du Grenelle de l'environnement en l'absence et en la difficulté de développer les équipements de proximité.

L'extension de l'aire de l'agglomération invite dans le cadre du futur SCOT à un repositionnement de l'urbanisation au sein de l'agglomération en tenant compte et aussi de leur desserte en privilégiant les transports en commun comme y invite les Grenelle de l'environnement.



Par ailleurs, la commune entend créer sur son propre territoire un **véritable parcours résidentiel** pour contrebalancer une urbanisation principalement réalisée depuis près de 50 ans sous forme de lotissements pavillonnaires excluant ainsi les jeunes ménages, les primo-accédants et maintenant les personnes vieillissantes.

Faire de Bétheny une éco-ville

La commune souhaite, avec cette révision, asseoir son développement durable et solidaire sur une approche environnementale de l'urbanisme (AEU) qui notamment :

- organise le développement futur à partir des dessertes envisagées à moyen et long termes en transports en commun structurants (extension de la ligne de tramway, halte ferroviaire, desserte cadencée de bus en site propre…) ;
- organise les déplacements automobiles pour préserver les zones d'habitat et dissuade le trafic automobile de transit, facteur de nuisances, de pollutions et aussi d'accidents ;
- articule l'urbanisation future sur le centre bourg existant ;
- intègre les prescriptions environnementales des Grenelle applicables à son territoire : trame verte, continuité des corridors naturels, biodiversité… ;
- intègre les prescriptions relatives à un habitat économe en énergie ;
- intègre la mixité sociale et le parcours résidentiel au sein même de la commune ;
- limite l'impact sur les terres agricoles notamment avec une densité plus forte autour des stations de transports en commun et des futurs cœurs de quartier…

La présente révision intègrera aussi les modifications en cours notamment pour ce qui concerne les entrées de ville.

Rappel de la procédure afférente au présent PLU

L'élaboration du P.O.S. approuvé le 10 septembre 1979 avait pour but de permettre l'urbanisation de nouveaux sites prévus au S.D.A.U. de 1975 dans une perspective de développement modéré du Nord-Est de la région rémoise. Le développement de l'habitat étant concentré sur des opérations de taille modeste et à faible densité et les activités sur le petit artisanat.

Selon les objectifs du S.D.A.U., le groupe de travail avait posé l'hypothèse d'une augmentation de population limitée à 8 000 habitants pour la commune. Cela correspondait à la capacité maximale des réseaux d'assainissement et à la capacité des zones hors des nuisances de bruit générées par la B.A.112. Cet accroissement de population devait alors résulter d'une part de la densification du tissu existant, et d'autre part de l'urbanisation de terres agricoles situées à l'Est, au Sud et surtout à l'Ouest du Grand Bétheny.

Mais également la mise en place de deux projets de voie de rocade nécessaires pour favoriser les échanges entre les différentes parties du District (la liaison Jean-Jaurès –Belges, et la voie des Tondeurs).

La première modification approuvée le 23 septembre 1985 reclasse en UXb des fonds de parcelles pour permettre la réalisation d'un projet de construction de serres maraîchères et adapte le Règlement pour l'accueil d'une activité bancaire en zone UB.

La première révision approuvée le 18 mars 1991 a intégré l'évolution du tissu urbain, le projet de liaison du boulevard des Tondeurs, le transfert des jardins familiaux, la reconversion de certaines zones d'activités, ainsi que l'adaptation des appellations de zones en concordance avec les autres P.O.S. du District de Reims.

La 2ème modification approuvée le 16 décembre 1993 concernait le reclassement en zone UCc d'une partie de zone UE située au Nord du chemin de Reims à St-Etienne-sur-Suippe afin d'urbaniser ce secteur en lien avec l'existant.

Une adaptation du P.O.S. pour une servitude a nécessité une mise à jour du document en date du 11 juillet 1996.

Compte tenu de l'évolution de la législation et de l'approbation du Schéma directeur le 7 avril 1992, une seconde révision du P.O.S. a été approuvé le 21 novembre 2000.

L'aménagement des entrées de ville (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme) a eu une incidence forte notamment sur la zone NA (lotissement des Équiernolles) via le boulevard des Tondeurs et la zone NAX via la R.D. 966.

Par la délibération du 18 décembre 2001, le Conseil Municipal a décidé de prescrire la révision du Plan Local d'Urbanisme sur l'ensemble du territoire communal afin de mettre en adéquation les règles relatives à l'affectation des sols avec les nouvelles réalités économiques et sociologiques de la commune.

Par arrêté préfectoral du 13 février 2008, le POS de Bétheny a été mis en compatibilité. L'objectif de cette procédure est notamment de rendre compatible les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) valant Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bétheny avec le projet de tramway de l'agglomération rémoise et l'ensemble des ouvrages connexes au projet de tramway. La mise en compatibilité du POS de la commune de Bétheny s'avère nécessaire afin de prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du parking relais (P+R) Neufchâtel de 150 places avec possibilité d'extension à proximité du Terminus Nord de la ligne de Tramway.

Par délibération du 21 avril 2008, le Conseil municipal a prescrit une procédure de révision simplifiée qui a pour objet de développer une zone d'activité créatrice d'emplois et d'utiliser les réserves foncières de la commune en vue de s'associer au développement économique de l'agglomération rémoise. La commune de Bétheny souhaite le classement en zone NAX1 d'une partie du lieu dit « Sous les Vignes ». Ce site sera destiné à favoriser le développement des activités existantes et permettre l'accueil de nouvelles activités à vocation artisanales, industrielles, de services, tertiaire et de logistique.

La révision a été approuvée par délibération du conseil municipal du 7 juillet 2009 après arrêt du PADD après arrêt du projet le 18 février 2009 et enquête publique

Gouvernance de la révision du présent PLU

Seconde révision du PLU

Le conseil municipal a décidé de la modification du PLU (information des 8 décembre 2010 et 27 juin 2011. Ces modifications portent principalement sur :
- la règlementation des entrées de ville,
- et l'ouverture à l'urbanisation de la zone dite des Ecavés.
Ces modifications seront intégrées à la présente révision.

En parallèle, par délibération du 27 juin 2011, il a souhaité mettre en révision le PLU principalement pour ouvrir à l'urbanisation la zone nord pour une large part intégré dans le périmètre de la ZAD crée par arrêté préfectoral du 19 février 2004.

Dans la même délibération, le conseil municipal a indiqué les modalités de concertation de la présente révision en sus de la consultation des services de l'Etat et des personnes publiques associées telles que définies par le code de l'urbanisme :
- ouverture d'un registre déposé en Mairie pour recueillir les avis, remarques et suggestions tout au long de l'étude de cette révision et accessible aux heures d'ouverture de la mairie ;
- une information de la population à travers le bulletin municipal lors du lacement de l'étude, lors du PADD et lors de la finalisation de la révision du PLU elle-même ;
- de deux réunions publiques dont une avant l'approbation du PADD et une avant l'arrêt du projet ;
- création d'un comité consultatif pour l'élaboration du PLU et composé d'habitants de Bétheny et représentants les principaux acteurs socio-économiques de la commune.

Suite à la mise en révision du PLU l'Etat a fait parvenir en février 2012 à la commune un **« porter à connaissance »** qui a été tenu à disposition du public et qui peut, en tout ou partie, être annexé au dossier d'enquête publique.

Le PADD a été approuvé par le conseil municipal du 20 mars 2012. Le présent PADD a été modifié pour tenir compte de l'obsolescence de certaines données comme celle de Reims 2020 ou la suspension du projet de TCSP Bétheny express. Il prend aussi en compte les modifications récentes apportées notamment par la loi ALUR.

Le projet de révision du PLU a ensuite été soumis aux personnes publiques associées le 24 septembre 2014.

1 Organisation du territoire métropolitain

Reims Métropole

La commune de Bétheny est l'une des six communes de la communauté d'agglomération créée le 1er janvier 2002 en par transformation du District Urbain de Reims créé lui le 10 juin 1964. La communauté d'agglomération prend le nom de Reims Métropole le 21 novembre 2005. La récente législation incite dans un proche avenir à une extension de l'aire de la communauté d'agglomération qui n'est pas arrêtée à ce jour.

Les compétences de Reims Métropole sont notamment :
- la cohérence et l'aménagement du territoire avec notamment la création des ZAC ;
- le développement économique ;
- l'environnement ;
- les déplacements et transports ;
- l'habitat et la cohésion sociale.

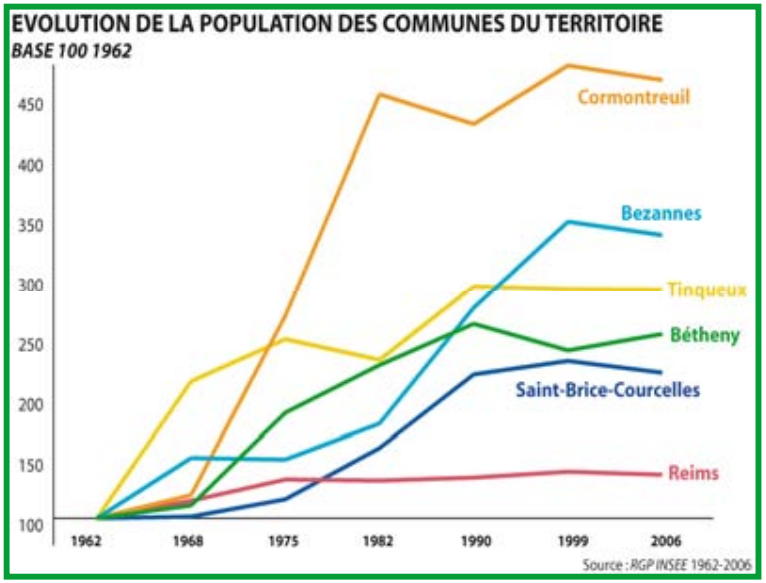
Son exclues à ce jour les compétences en matière d'urbanisme et de planification urbaine.

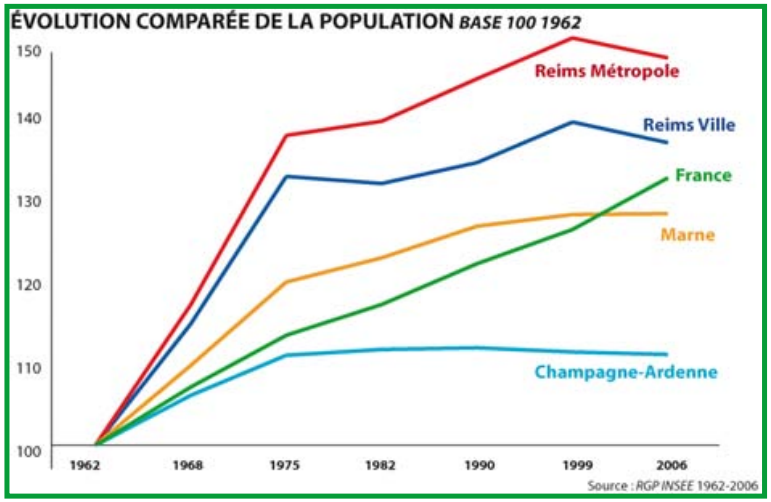
La population globale est de 220 000 habitants (2005) répartie sur 87,86 km2, soit une densité moyenne de 20492 habitants par km2.

L'évolution démographique est supérieure à la moyenne nationale et résulte pour principalement de l'essor des communes de l'agglomération en dehors de Reims et de Bezannes.

L'emploi est principalement réparti dans les diverses communes de l'agglomération et aussi sur les communes limitrophes de Saint Léonard avec la zone d'activités et Thillois pour la récente zone commerciale.

Ces éléments ne prennent pas en compte la récente modification de la composition de l'agglomération rémoise en date du 1er janvier 2013 et qui est passée de 6 communes à 16.





Pour en savoir plus :
www.sieprur.fr

L'aire du SCOT

Le SCOT est étudié dans le cadre d'un syndicat intercommunal d'études et de programmation urbaine de la région de Reims (SIEPRUR) créé par arrêté préfectoral du 26 avril 1988.

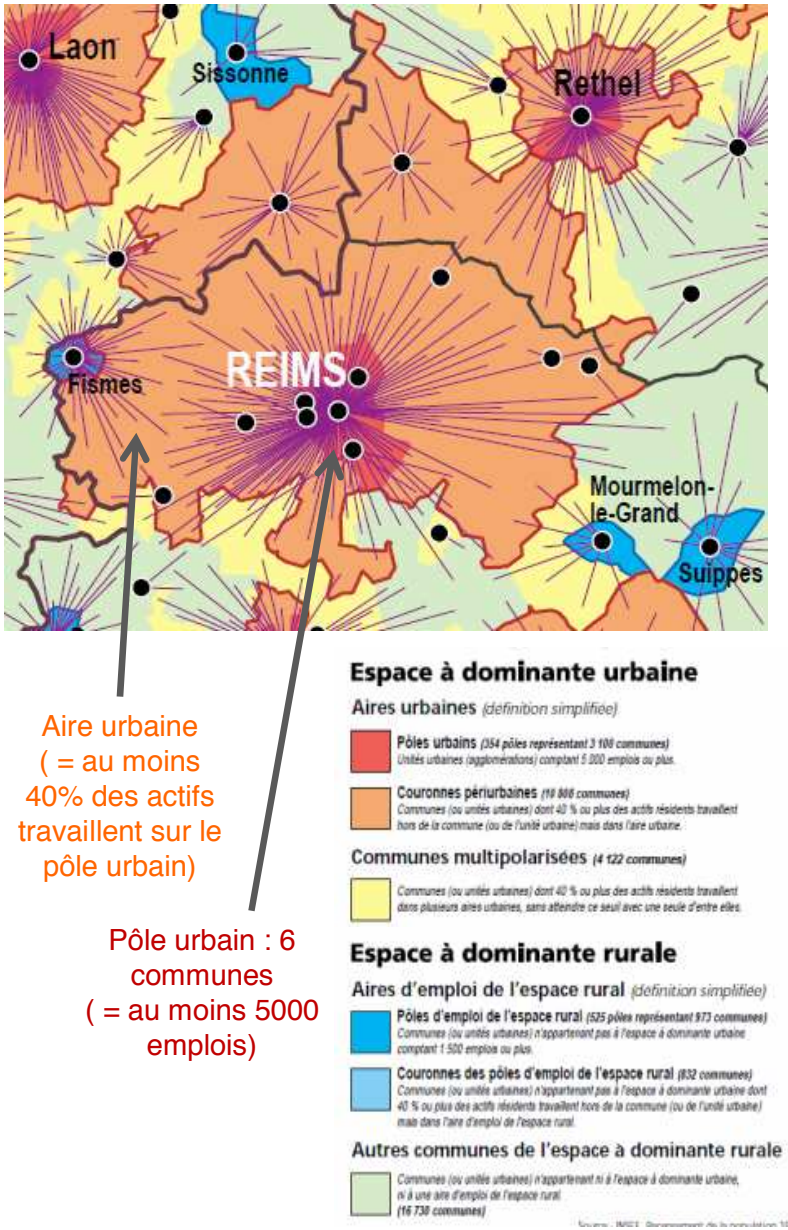
Il regroupe 140 communes (12 communes et 15 communautés de communes ou d'agglomération) et plus de 288 000 habitants.

Le territoire du SCoT de la Région Rémoise

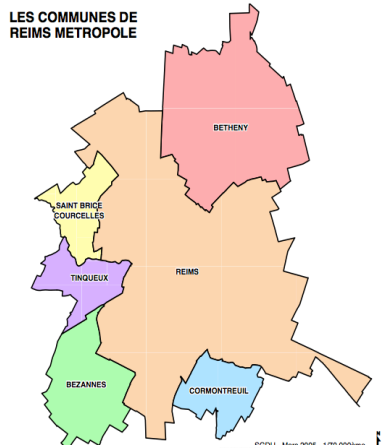


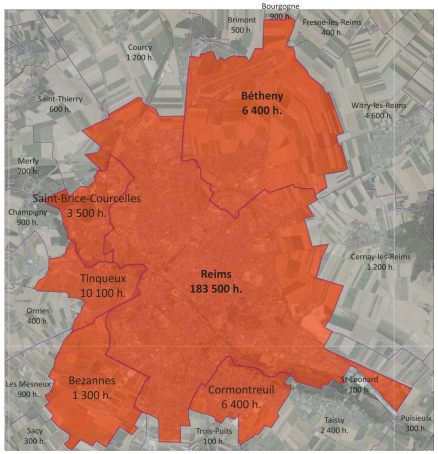
Toutefois, l'aire du SCOT est loin de recouvrir la totalité de l'aire d'influence de l'agglomération rémoise que définit l'aire urbaine qui comprend 175 communes réparties sur trois départements : la Marne, l'Aisne et les Ardennes avec un peu plus de 291 000 habitants.

Le territoire du pays rémois est marqué par une concentration de la population et des activités autour de Reims dont l'extension est pour une part contrainte au Sud par le vignoble.



Béthény dans l'agglomération rémoise





Les derniers terrains urbanisables dans le périmètre de l'agglomération rémoise

La commune de Bétheny a la superficie la plus importante du territoire après la ville de Reims malgré qu'elle ait été amputée au fil du temps des secteurs de la Neuvillette et de la Husselle notamment.

Avec la commune de Bezannes, Bétheny possède les dernières réserves foncières de l'agglomération rémoise en dehors d'une densification urbaine de la ville centre proprement dite notamment sur les anciennes emprises foncières : SCNF pour l'arc nord-est et industrialo-portuaire pour le Port Colbert. La zone de Bezannes en relation avec la gare TGV Champagne Ardenne est dédiée au pôle urbain de l'innovation.

Dans le cadre de son PDU, l'agglomération rémoise a donc envisagé sur la zone nord de Bétheny une extension urbaine sur des terrains qui ont été mis en ZAD et inscrits au PLU en zone d'urbanisation future.

Cependant, dans le cadre d'un développement durable, la mise en œuvre d'un telle urbanisation dépendait notamment d'une desserte en transports en commun qui a été réalisée en 2011 par une nouvelle ligne de bus. Ont envisagés deux types de desserte en relation avec l'évolution du territoire de la BA 112 notamment :

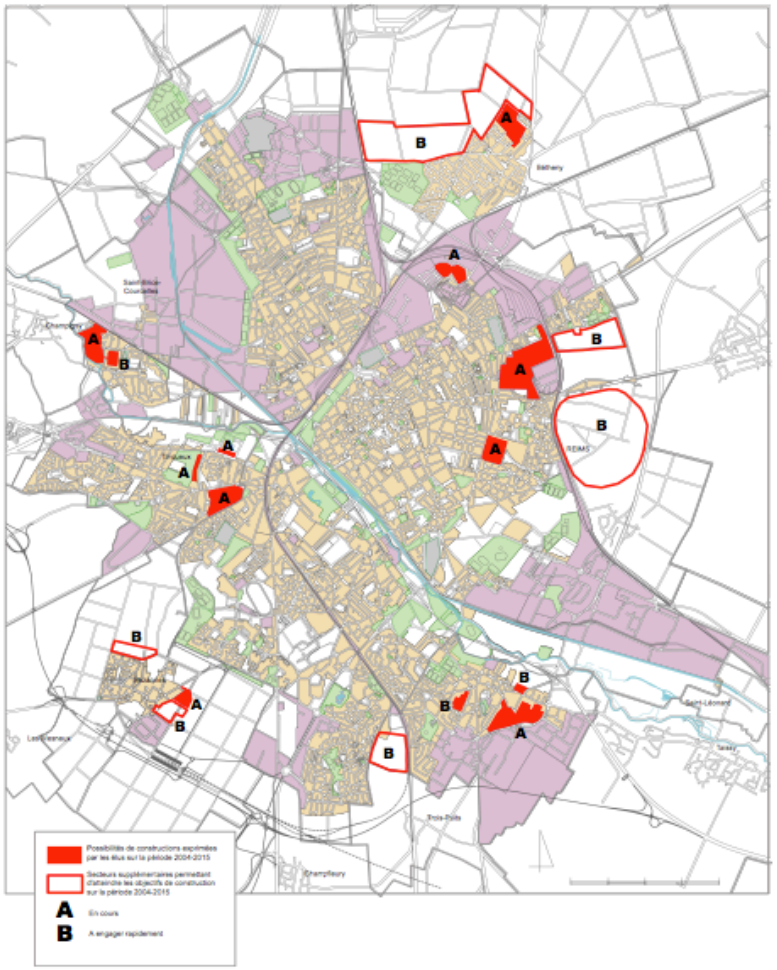
- une ligne de TCSP qui pourrait relier directement la future zone à la gare de Reims en passant par la Husselle ;
- une extension à plus long terme de la ligne de tramway existante qui pourrait desservir le territoire de l'ex BA 112 avec une éventuelle halte ferroviaire à créer.

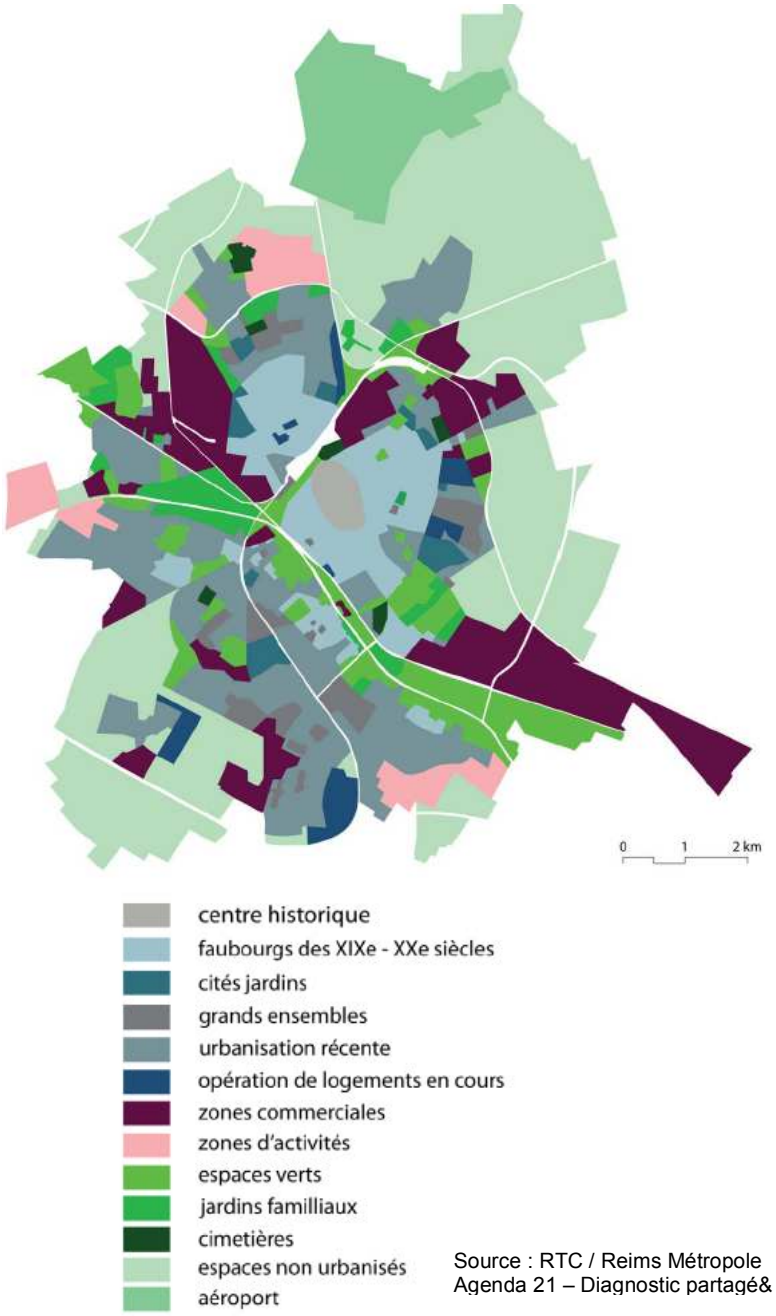
Ces projets ne sont toutefois pas à ce jour confirmés et relèveront à la fois de l'évolution du PLH et aussi du SCOT.

Enfin, la désaffection de la BA 112 lève aussi les risques liés au dépôt de munitions et aussi aux bruits liés à l'activité aéronautique.

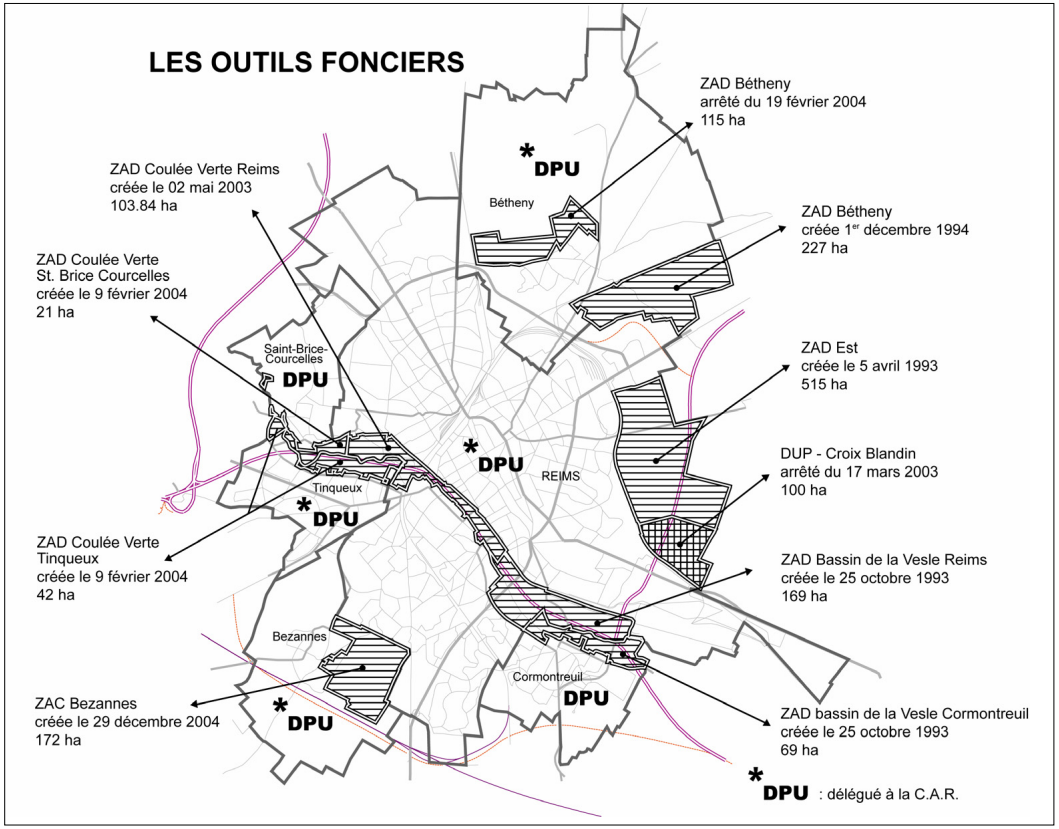
Ces éléments ne prennent pas en compte la récente modification de la composition de l'agglomération rémoise en date du 1er janvier 2013 et qui est passée de 6 communes à 16.

Perspectives de construction sur la période 2004 - 2015





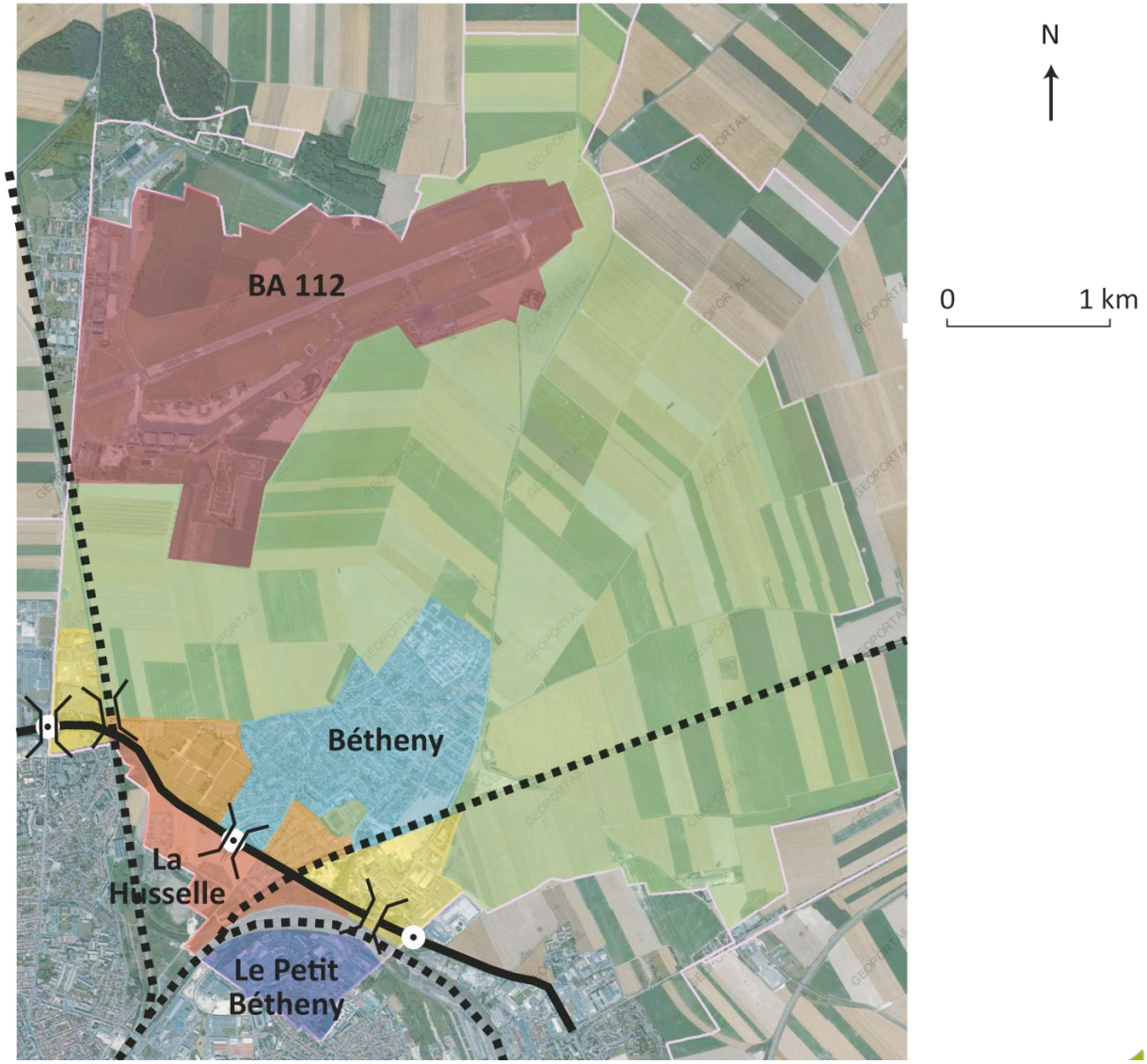
Source : RTC / Reims Métropole
Agenda 21 – Diagnostic partagé& -



Source : Définition d'une stratégie foncière - AUDRR

Le territoire communal

- zone à dominante d'habitations de faible densité
- zone mixte (habitat et activité) de densité moyenne
- zone industrielle
- terrains de sports
- zone agricole et jardins
- secteur en mutation
- terrain militaire
- emprise ferroviaire
- voie principale
- échangeur
- point de franchissement
- voie ferrée



2
Les orientations du PADD

Le PADD a été approuvé après débat en conseil municipal par délibération du 20 mars 2012.

Les orientations du PADD du PLU révisé en 2009

1 Une dynamique de solidarité : poursuivre le développement de l'habitat au service des populations
2 Une dynamique créatrice d'emplois : développer le potentiel économique dans une démarche métropolitaine
3 Une dynamique de cohérence : recréer une cohésion urbaine par une mobilité renforcée
4 Une dynamique environnementale et durable : construire un cadre environnemental durable et valorisé

Les orientations du PADD du PLU révisé en 2012

Les orientations du PLU en 2012 ne sont en rien novatrices par rapport à celles approuvées en 2009. Elles pourraient être conservées en l'état, mais les élus ont souhaité avec le groupe de travail les réécrire pour les mettre en adéquation avec le projet de Reims 2020 et Bétheny 2020.

Elles sont développées autour de quatre axes.

1 – Faire de Bétheny la porte d'entrée Nord Est de l'agglomération avec une contribution ambitieuse au projet urbain « Reims 2020 » dans le cadre du SCOT et du PLH approuvés. Reims 2020 est abandonné, mais l'ambition de Bétheny reste inchangée dans le cadre de la future Communauté urbaine.

2 - Un développement durable et solidaire articulé sur une nouvelle approche des déplacements

3 - Une requalification urbaine durable et solidaire

4 – Une « Grenellisation » du PLU

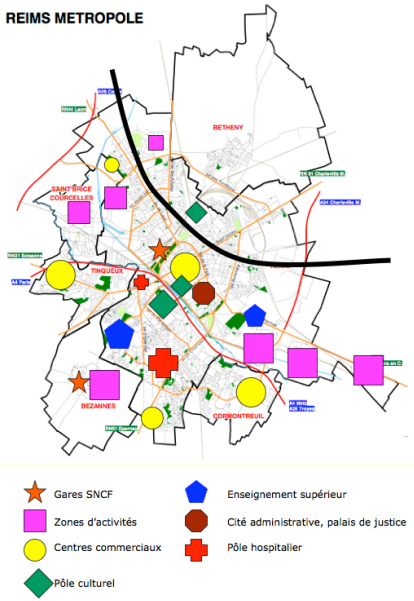
Cette nouvelle formalisation du PADD s'accompagne aussi d'une « Grenellisation » relative du PLU.

Ces orientations du PADD s'accompagnent aussi des principes d'organisation de l'urbanisation de la zone de Bétheny Nord à court, moyens et longs termes tels qu'ils ressortent de l'étude de faisabilité menée par la commune en 2010.

Orientation 1

Faire de Bétheny la porte d'entrée Nord Est de l'agglomération Rémoise avec une contribution ambitieuse au développement de la nouvelle agglomération rémoise dans le cadre du SCOT et du PLH approuvés

Bétheny, porte d'entrée Nord Est de l'agglomération



Faire de Bétheny la porte d'entrée Nord Est de l'agglomération rémoise, c'est affirmer d'entrée en conformité avec le projet urbain Bétheny 2020 l'ambition de la commune au sein de Reims Métropole.

Inverser la tendance séculaire

C'est d'abord la volonté d'inverser la tendance séculaire d'un développement de l'agglomération au Sud avec une concentration des activités industrielles et commerciales sur l'ancien terrain d'aviation de Saint Léonard pour une large part en bordure de la Vesle (Farman, La Pompelle, la Croix Blandin), Cormontreuil et Tinqueux. L'aménagement du pôle de l'innovation urbaine a été pensé dans la même logique à partir de la gare TGV Champagne Ardenne. Il en va de même du renforcement dans le même secteur des équipements hospitaliers et d'enseignement supérieur. Le développement de la zone de la Neuvillette n'a été, de proche en proche, que le prolongement de la zone d'activités du Port Colbert héritée dues plans Ford et Camelot.

C'est renverser la même tendance qui a conduit à construire les principaux équipements publics de l'agglomération au sud du même axe Nord-ouest/sud-Est : les équipements hospitalo-universitaires, l'université et l'école de commerce, l'école de police, la centre de secours et de lutte contre l'incendie, les équipements sportifs et de loisirs : stade, hippodrome, maison de la culture, centre international de séjour, multiplex cinématographique, parc Léo Lagrange et aujourd'hui la coulée verte…

Un développement durable et solidaire avec un nouvel équilibre au sein de l'agglomération

Dans le cadre d'un développement durable et solidaire, il est aujourd'hui convenu pour limiter l'usage de l'automobile de développer les équipements de proximité, de mieux répartir les équipements notamment commerciaux et les pôles d'activités. Cela est la condition nécessaire pour une réduction des échanges « pendulaires » et aussi un meilleur usage des transports en commun.

Cela permet ainsi de rééquilibrer les flux qui ne vont pas tous dans le même sens au gré des heures de pointe. Une telle approche réduit aussi et pour une part la traversée de l'agglomération, traversée qui est source de nuisances pour les habitants riverains.

Les prémices d'une évolution du secteur nord-est

Toutefois, des signes permettent de penser qu'il faut désormais accompagner d'un renversement de tendance non seulement possible mais souhaitable.

Tout d'abord l'attractivité du secteur nord-est du pays rémois se renforce autrement que pour un habitat péri-urbain dans les communes de la première couronne avec le développement du pôle des agro-ressources de Bazancourt d'une part et la désaffection d'autre part de la BA 112 et d'un espace débarrassé des nuisances du trafic aéronautique.

Par ailleurs, la relation physique avec Reims et ses grands équipements s'améliore avec la création d'une nouvelle ligne de bus venant desservir le nord de la commune.

Dans un proche avenir, il est prévu une ligne de TCSP qui mettra Bétheny directement en relation avec la gare de Reims et donc avec la gare TGV de Champagne-Ardenne.

Dans un avenir plus lointain, la commune :

- maintient la possibilité d'une extension de la ligne de tramway vers la BA 112 via la zone à urbaniser de Bétheny Nord en connexion avec une halte ferroviaire ;
- et ouverture de la possibilité de la réalisation à long terme d'un barreau routier Nord venant compléter le contournement de Reims en mettant en relation l'A 34 et l'A 4. Cela permettra en autre de desservir aussi le site d'ex BA 112 et aussi le pôle national de compétitivité des agro-ressources.

Ces éléments ne sont pas les seuls à permettre désormais l'espoir d'un développement qui rompe avec les logiques du passé. En effet, la zone des Docks accueille désormais des équipements notamment culturels dont l'attractivité dépasse désormais la seule agglomération. A moyen terme l'urbanisation du secteur rémois de la Husselle et celui de l'arc nord-est viendra assurer la continuité du tissu urbain. Cette urbanisation induit un besoin en équipements qui pourront trouver naturellement leur place sur le territoire de la commune de Bétheny.

Enfin, et dans le cadre de l'intercommunalité qui ne peut que se développer autour des enjeux de l'utilisation à court, moyen et long termes du site de la BA 112, Bétheny est la seule commune qui puisse assurer l'articulation entre Reims et son arrière-pays nord-est.

Bétheny renoue ainsi avec sa vocation historique sur l'axe de la voie romaine qui ouvrait aux marches nord-est de l'empire romain.

Par son offre adaptée à la demande, sa proximité de Reims et aussi par ses équipements à venir, Bétheny est à même de limiter, dans le cadre des ambitions du Grenelle de l'environnement, un développement essentiellement résidentiel des communes de la première et de la seconde couronnes du quadrant nord-est du pays rémois.

Une contribution ambitieuse au développement de l'agglomération rémoise

AUDRR

Les objectifs du SCOT approuvé

Le présent PLU doit déterminer les orientations de la commune à 15 ans en compatibilité avec le SCOT. Il s'inscrit dans le SCOT approuvé le 3 décembre 2007. Les études de révision ont été entamées mais n'a pas encore fait l'objet de publication à ce jour.

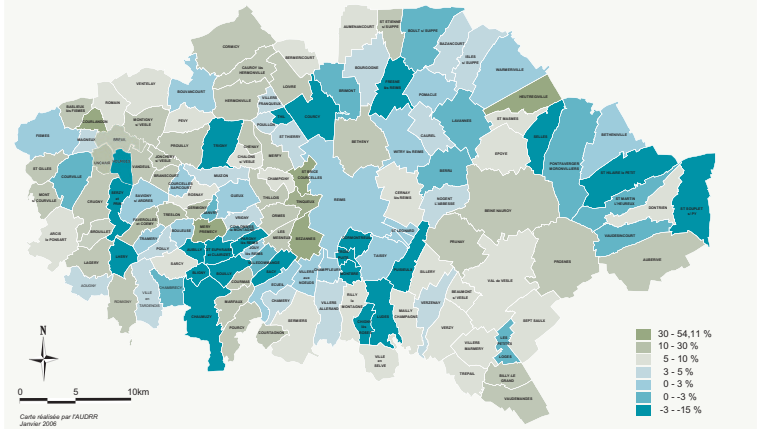
Ce document comprend trois parties en sus de l'introduction :
- un rapport de présentation ;
- un PADD
- et un DOG (document d'orientations générales).

Ce document est consultable dans son intégralité à l'adresse du site internet suivante :

http://www.sieprur.fr/scot/definition/Contenu-SCO-approuve.php

Dans ce document, il apparaît que Reims Métropole reste un pôle d'immigration important pour les années à venir et Bétheny est une zone destinée à accueillir une partie de cet afflux de population.

Un effet migratoire déterminant dans l'évolution de la population à l'horizon 2015



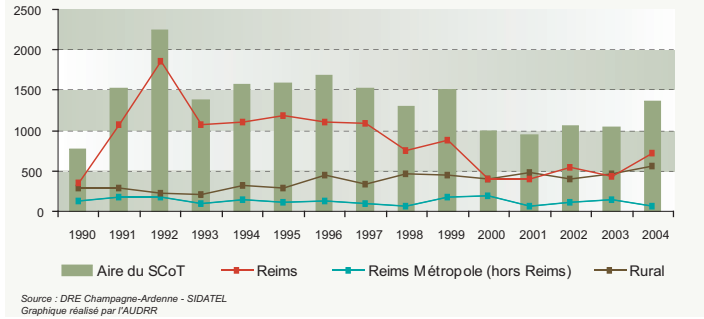
Source : INSEE - RGP1999

Source : SCOT 2007 -Diagnostic Chapitre 1

Source : PLH Reims Métropole
Synthèse page 5

L'analyse du nombre de logements autorisés traduit :
- une baisse de la production de logements sur Reims ;
- une part réduite des communes de RM :
- un accroissement de la construction péri-urbaine dans l'aire du SCOT et notamment en milieu rural.

Nombre de logements autorisés



Source : DRE Champagne Ardenne - SITADEL

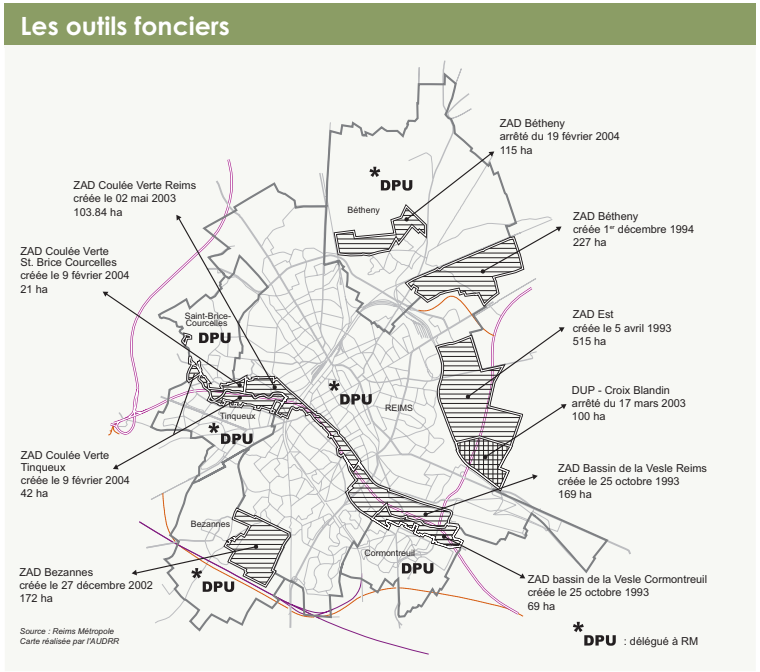
Cette situation s'explique par plusieurs raisons et notamment :
- l'achèvement des grandes opérations sur Reims,
- la complexité et le coût foncier pour une densification des quartiers existants sur la ville,
- la complexité de la mise en œuvre d'opérations sur les friches industrielles ;
- la saturation des territoires périurbains en dehors de Bétheny et Bezannes ;
- le coût du foncier en milieu urbain avec un habitat ne répondant pas nécessairement aux besoins des demandeurs ;
- la concurrence du périurbain en terme notamment de coût foncier malgré l'impact sur la consommation des terres agricoles…

Pour faire face à cette situation, le SCOT indique que « consciente du caractère limité de ce volet de l'action foncière, Reims métropole a institué des zones d'aménagement différé (ZAD) d'abord et principalement à l'Est de l'agglomération (communes de Reims et de Bétheny) et plus récemment à l'ouest sur la commune de Bezannes. »

En matière économique, ont été lancées par Reims Métropole notamment les opérations de la ZAC de Bezannes et celle du pôle urbain de l'innovation, la Husselle, la Croix Blandin, Sous les Vignes à Bétheny… dans le cadre des projets d'intérêt communautaire. Les opérations d'habitat sont achevées ou en voie d'achèvement notamment sur els secteur Dauphinot-Remafer, Caserne Jeanne d'Arc, Clairmarais, Socatrem, la Haubette, la Coutuelle sur Bétheny…

Une partie des ces territoires sont passés en phase opérationnelle. Le dernier à mettre en œuvre est celui de la ZAD Nord sur Bétheny. Pour mettre en œuvre l'urbanisation de ce secteur conformément aux objectifs retenus dans le SCOT approuvé, la commune a souhaité avoir au préalable une vue d'ensemble compte tenu de l'importance et de l'impact de la zone notamment sur son propre fonctionnement urbain. Elle entend notamment organiser ce secteur à partir d'une bonne desserte en transport en commun et aussi un centre de quartier avec les équipements, services et commerces de proximité.

Les outils fonciers



Source : Reims Métropole

Les impératifs du SCOT sont notamment évoqués en ces termes (page 53) :

« La **gestion économe du territoire** et la recherche de la qualité urbaine passent par un arbitrage en faveur des densités urbaines et de traitement des esapces publics, en rupture aussi bien avec les « grands ensembles » qu'avec les marées pavillonnaires des lotissements. Le renouveau du concept de 'cité jardin » historiquement ancré dans al région prend une modernité exemplaire avec la HQE.

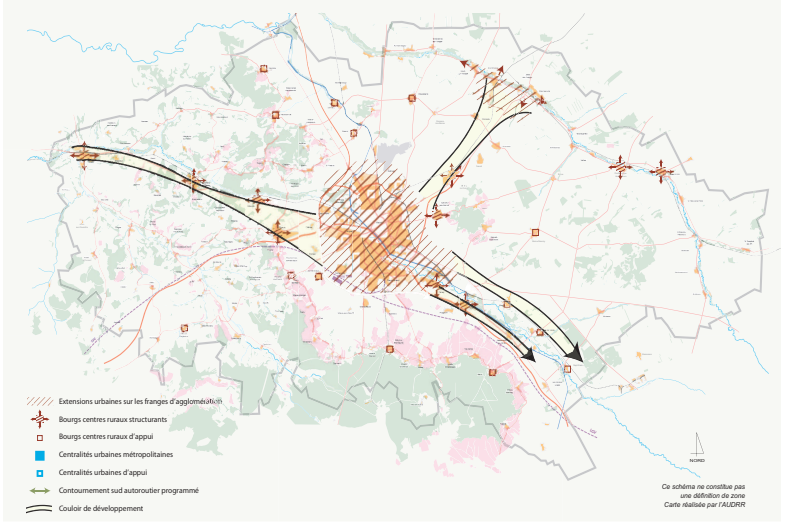
De plus, il convient d'**enrayer le processus d'extension de l'aire urbaine** de manière à éviter l'augmentation des distances de déplacements aussi bien dans les relations domicile-travail que celles en liaison avec les grands équipements et les zones commerciales. Cet impératif est particulièrement sensible lorsqu'il concerne les territoires qui ne sont pas desservis par les transports en commun. Il justifie pleinement deux orientations fondamentales que sont : la croissance de l'agglomération sur elle-même et dans sa périphérie immédiate et l'urbanisation en appui sur les bourgs centres. »

Dans une telle perspective et sur les court, moyen et long termes, l'urbanisation de la ZAD Nord est donc bien un enjeu d'agglomération et du SCOT qui dépasse largement les besoins propres à la commune. Ce développement est aussi une réponse à la limitation de la périurbanisation préjudiciable aux terres agricoles.

En effet, le Grand Bétheny est proche de la zone d'activités et d'emplois Actipole de la Neuvillette, les zones Jean XXIII/ les Naux et la Husselle en voie d'achèvement. A terme, l'urbanisation à des fins d'activités économiques de l'ex BA 112 renforce le positionnement stratégique de Bétheny dans une politique conforme aux orientations du SCOT. Ce secteur Nord de Bétheny est aisément « désservable » par un TCSP et à moindre coût par exemple avec un prolongement d'une ligne de tramway permettant aussi à terme de relier le site de l'ex. BA 112.

Dans le cadre du DOG du SCOT approuvé, Bétheny et notamment sa zone nord, est bien comprise dans une aire d'extension urbaine comme en témoigne l'extrait de plan ci-joint (DOG page 173). Il est par ailleurs précisé que les ZAD sont les instruments majeurs de la maitrise foncière et économique de l'extension urbaine.

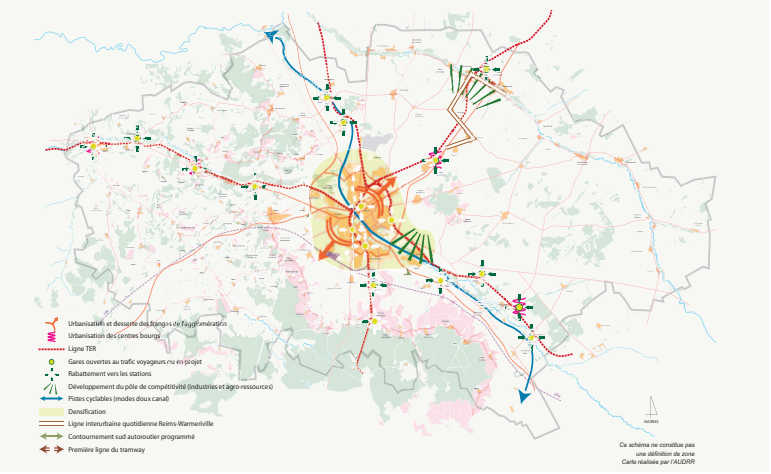
Schéma de l'organisation et structuration des espaces



Dans le même document il est indiqué encore qu'il conviendra d'augmenter l'offre de **l'habitat intermédiaire**, option qui a été retenue par la commune de Bétheny pour l'urbanisation de ses zones AU.

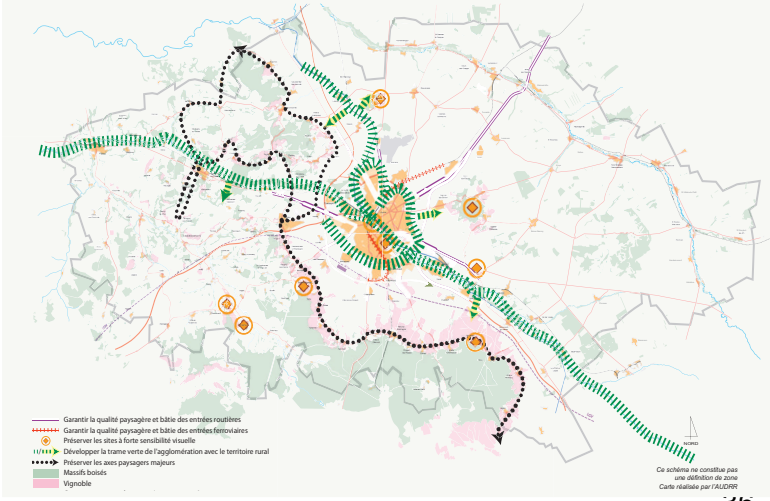
Le même DOG impose une cohérence entre l'urbanisation et la création de desserte en transport en commun. Cela a été pris en compte dans le présent PLU notamment pour la ZAD nord qui doit s'organsiner à partir d'une desserte renforcée en bus et, à terme, par une prolongation éventuelle de la ligne de tramway ou une desserte spécifique qui pourrait aller selon les besoins jusqu'à l'ex-BA 112. Cela a été aussi pris en compte comme un impératif nécessaire pour la zone de sous les Vignes en fonction de sa vocation future à déterminer.

Schéma de cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en TC



Le PLU notamment avec son zonage Umv prend en compte les coupures vertes envisagées au SCOT approuvé et les traduit aussi au travers sa trame verte pour mieux assurer la liaison paysagère avec le milieu « naturel » comme cela est aussi souhaité dans le SCOT. Cela permet aussi de répondre aux impératifs de corridors de biodiversité.

Schéma de protection des paysages et mise en valeur des entrées d'agglomération



Répondre aux besoins en logements de l'agglomération rémoise avec le PLH

Le présent PLU au travers sa révision n'est en rien novateur quant à la définition des ses zones d'urbanisation future tant en matière d'habitat que d'activités économiques. Elles étaient déjà définies dans les versions antérieures et notamment celle approuvée en 2009.

Ces zones sont aussi la traduction des orientations du SCOT qui met en œuvre un développement radioconcentrique de l'agglomération rémoise pour limiter la périurbanisation préjudiciable à la préservation des terres agricoles.

Le PLH approuvé en 2005 prévoyait deux zones d'extension de l'habitat pour répondre aux besoins l'agglomération rémoise : la ZAD Est et la ZAD de Bétheny.

Il s'agissait d'atteindre quatre objectifs :

■ **Relancer la production** de logements pour faire face à l'accroissement du nombre de ménages et rattraper le retard accumulé au cours des dernières années.
■ **Assurer une plus grande diversité de l'habitat,** qui ne peut s'envisager sans considérer tous les segments du marché de l'habitat, du locatif social à l'accession en individuel neuf, en passant par le collectif privé ou l'accession en collectif ou individuel d'occasion. Cet objectif ne peut en outre s'abstraire du suivant.
■ **Améliorer la qualité urbaine et résidentielle,** dans toutes les composantes de l'habitat du logement, dans le parc existant comme dans la construction neuve.
■ **Renforcer la solidarité à travers l'habitat et le logement.**
Renforcer la solidarité, c'est mettre en œuvre le droit au logement pour tous, et le droit à un logement décent, comme le stipule la loi SRU, tout en améliorant la nécessaire diversité urbaine et sociale.
L'ensemble de ces quatre objectifs couvre donc tous les segments du marché, qu'il s'agisse de la production neuve ou du parc existant, de l'offre publique comme de l'offre privée.

Ces quatre objectifs devront nécessairement se croiser à travers les différentes actions du programme du PLH, dans le but commun d'accroître l'attractivité de l'agglomération rémoise et son accession au rang de métropole interrégionale.

Les objectifs quantitatifs étaient :

■ 900 logements par an environ dont :
- 300 logements sociaux dont 100 pour l'offre nouvelle et environ 200 pour compenser les démolitions ANRU,
- 200 logements intermédiaires dont 175 PLS,
- 400 logements dont locatifs libres (150) et accession (250).
■ 23 hectares par an environ.

Pour mettre en œuvre cette ambition, l'ensemble des terrains disponibles sur Reims ont été mobilisés ainsi que sur Tinqueux, Cormontreuil et Bétheny. Désormais les communes de Tinqueux et de Cormontreuil n'offrent plus qu'une offre foncière résiduelle plus difficile à mettre en œuvre y compris dans une perspective de densification.

Dans le contexte du Grenelle de l'environnement, le projet urbain Reims 2020 privilégie la densification de l'offre foncière potentielle sur son propre territoire : arc Nord-est, port Colbert, Beine Farman (campus de sciences) et le pôle urbain de l'innovation à Bezannes. Une large part de cette offre foncière n'est pas actuellement disponible et doit au préalable être libérée voire traitée au regard des pollutions industrielles. L'accessibilité à ces zones comme la desserte en transport en commun doit en parallèle être mise en place pour répondre aux impératifs de développement durable.

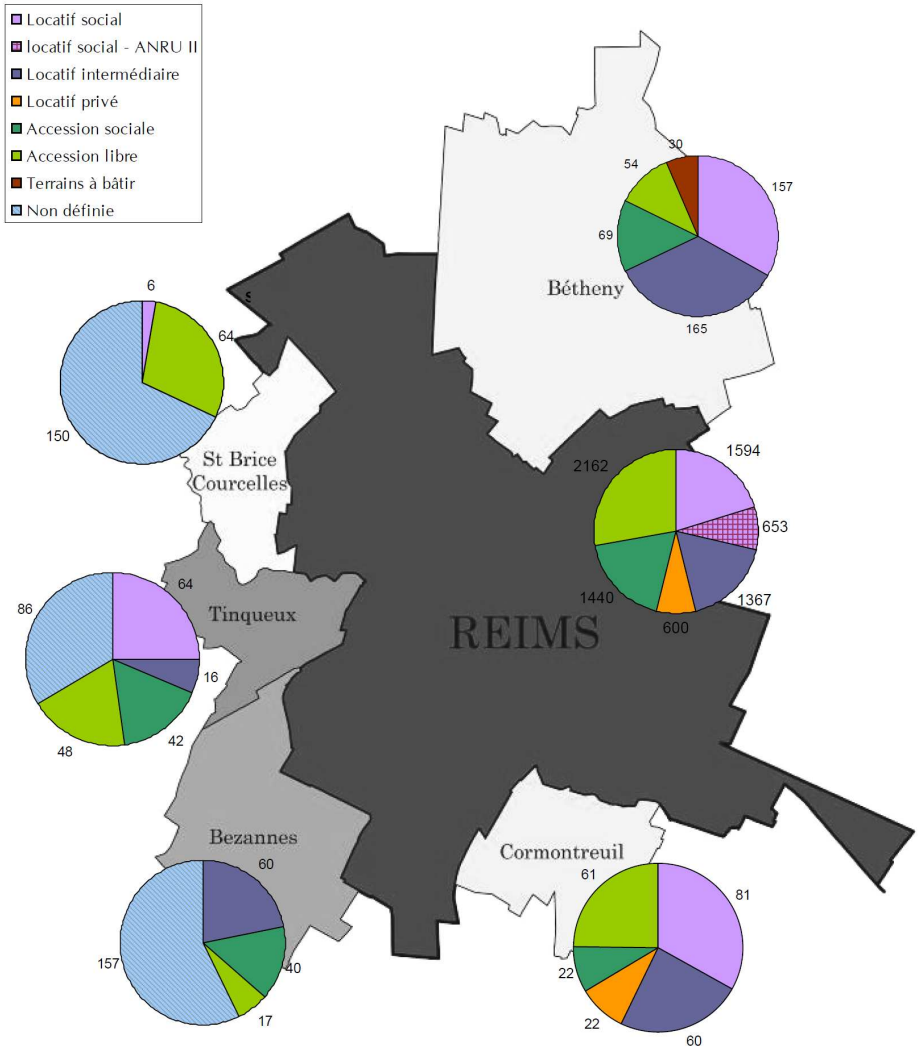
L'offre immédiatement disponible dans ce contexte apparaît être la ZAD de Bétheny. La contribution de la commune est évaluée dans le nouveau PLH en cours d'élaboration à 475 logements sur 5 ans (2012-2017).

Sources :

SCOT approuvé
2007
AUDRR

PLH approuvé 2005
PLH approuvé 2012-2017

PLH 2012-2017
Potentiel de production de logements : typologies pressenties.



	Bétheny	Bezannes	Cormontreuil	Reims	St Brice Courcelles	Tinqueux	Total
Total construction neuve potentielle	475	274	246	7 816	220	256	9 287

L'offre potentielle offerte par la commune de Bétheny présente plusieurs **intérêts pour l'agglomération** :

- elle présente une alternative durable à l'urbanisation en première et seconde couronne tout en répondant à une large part de la demande pour un habitat individuel fut-il groupé ou pour des maisons de ville ;
- elle s'organise autour une véritable desserte en TCSP ;
- elle bénéficie d'une offre de services et équipements de proximité qui se renforce sur la commune elle-même
- elle équilibre un peu mieux les flux domicile-travail au sein de l'agglomération…

Par ailleurs, elle présente aussi pour la commune de Bétheny conformément à son propre projet urbain, l'intérêt de permettre un **véritable parcours résidentiel** en développant une offre diversifiée comme véritable alternative à la création de « lotissements pavillonnaires » comme cela été le cas jusqu'à une époque récente. Depuis, les élus ont su concrétiser leur volonté d'une **véritable mixité sociale, générationnelle et sociologique** y compris avec un projet pour handicapés.

- **Programmer la reconquête des friches et des secteurs mutables, dont les quatre grands secteurs de développement « Reims 2020[1] », répartis dans l'agglomération.** Ces sites correspondent au potentiel de développement de l'agglomération sur la période 2012-2030. Il est estimé à environ 200 ha, soit environ 12000 logements.

  Sur la période 2012-2017, ce potentiel de développement de l'habitat est estimé environ 9000 logements. (cf. item territorialisation de l'action).

- **Au regard du projet Reims 2020, de tendre vers l'objectif construction de 1 500 logements neufs par an** en **2017**, en impulsant un rythme de construction élevé sur la période 2012-2017.

- **Atteindre un objectif de production de 1200 logements en moyenne par an sur 6 ans**. L'objectif de production de 7200 logements sur 6 ans a été établi prudemment par la CAR, à hauteur de 80% du potentiel de production estimé par ses communes. La moyenne de production lissée sur 6 ans s'établit à 1200 logements/an.
  La production neuve actuelle oscille autour de 900 logements par an. A partir de 2012, l'objectif annuel de production s'établirait comme suit :

Année	Nb logements - objectif
2012	900
2013	1 020
2014	1 140
2015	1 260
2016	1 380
2017	1 500
Total	**7 200**
Moyenne annuelle	1 200

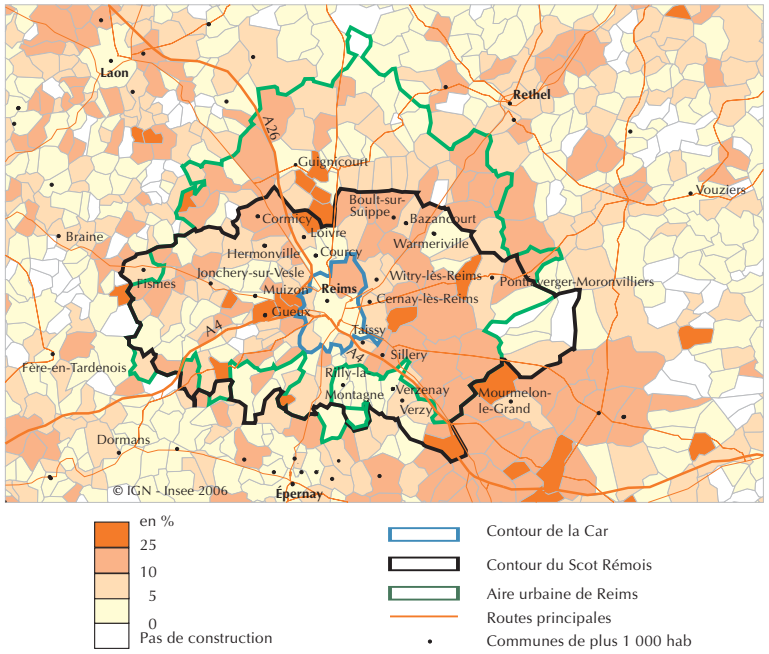
[1] Arc Nord Est, Port Colbert, Beine Farman (campus de Sciences) et Pôle urbain de l'Innovation.

Ajustement PLH

Lors de l'avis des PPA l'Etat a souhaité que soient ajustés les objectifs du PLU pour Bétheny soit 370 logements (2012-2017) et une moyenne pour 6 ans de 62 logements. Cela donnera donc pour 10 ans 620 logement et 15 ans 930 logements.

NB : Ces éléments de programmation seront probablement susceptibles d'évoluer avec le réajustement nécessaire après la création de la Communauté urbaine.

Taux de construction neuve sur la période 1999-2005



Sources : DRE Champagne-Ardenne et Picardie - Sitadel, Insee - Recensement de la population 1999
Lecture : le taux de construction neuve est le rapport entre le nombre de logements autorisés entre 1999 et 2005 et le nombre total de logements en 1999

Population de 1968 à 1999 sur Reims Métropole

Communes	1968	1975	1982	1990	1999	Dernière population connue en 2008*
Bétheny	2 747	4 651	5 635	6 487	5 943	5 937
Bezannes	563	558	669	1 031	1 299	1 286
Cormontreuil	1 602	3 601	6 080	5 745	6 390	6 238
Reims	154 534	178 381	177 234	180 620	187 206	184 800 **
Saint-Brice-Courcelles	1 553	1 773	2 425	3 356	3 527	3 375
Tinqueux	7 394	8 615	8 014	10 154	10 083	-
Reims Métropole	168 393	197 579	200 057	207 393	214 448	-

* *population issue des recensements de 2004, 2005, 2006 et 2007*
** *population estimée au 01/07/2005*

Source : INSEE, RGP 1999

Les objectifs du PLH

Le PLU en cours va faire l'objet d'une évaluation qui a été décidée en novembre 2014 par Reims Métropole.

Objectifs de production de logements neufs sur la période 2012-2017							
Livraison / Année	Nb logements – objectif pour la CAR	Bétheny	Bezannes	Cormontreuil	Reims	St Brice Courcelles	Tinqueux
2012	900	154	137	127	2700	70	116
2013	1 020						
2014	1 140						
2015	1 260	206	123	78	3400	0	89
2016	1 380						
2017	1 500						
Total	7 200	360	260	205	6100	70	205
Moyenne annuelle	1 200	60	43	34	1017	12	34

L'objectif était, pour la commune de Bétheny et en l'absence de modification pour les années à venir au regard des résultats, de 475 logements pour 5 ans soit 95 par an. Toutefois, cette approche « brute » prend en compte deux périodes de trois ans chacune :

- 2012 - 2014 avec 154 logements, chiffre qui prend en compte le délai de latence de la mise en oeuvre opérationnelle de la première tranche de la ZAD nord. Durant cette période, deux opérations importantes ont été achevées : le Clos Henri et l'îlot Farman. Est en cours l'opération des Ecavés sur la base d'un PAE.
- 2015 – 2017 avec 206 logements soit 69 logements par an qui est un objectif de croisière qui correspond aux capacités de la commune. L'actualisation du PLH retient 62 lgt/an.

L'extrapolation simple et hors toute autre contingence, pour les 15 ans à venir, horizon du PLU, donne un objectif de (62 x 15) 930 logements.

Indiquons que la notion brute de logement peut varier au moins de un à quatre en matière de surface de plancher, que l'impact sur la surface au sol est différente selon qu'il s'agit de l'individuel ou du collectif et que l'impact en terme de population varie aussi dans un rapport minimum de 1 à 4/5.

Analyse de l'évolution de la construction sur le territoire béthenyat

Préambule

Une approche globale au niveau de l'agglomération

Les éléments propres à la commune de Bétheny sont à prendre en compte dans une approche globale au niveau de l'agglomération rémoise. Il convient donc pour cela de se référer au PLH 2012-2017 dont l'évaluation à mi-parcours vient juste d'être lancée par délibération du 14 novembre 2014.

Cette approche globale devra intégrer l'entrée de dix nouvelles dans l'agglomération. A ce jour les données de ces communes ne sont pas prises en compte dans les documents d'analyse disponibles.

Les données récentes de l'Observatoire du logement sont agglomérées au niveau des 16 communes alors que le PLH a été élaboré pour les 6 de l'agglomération initiale.

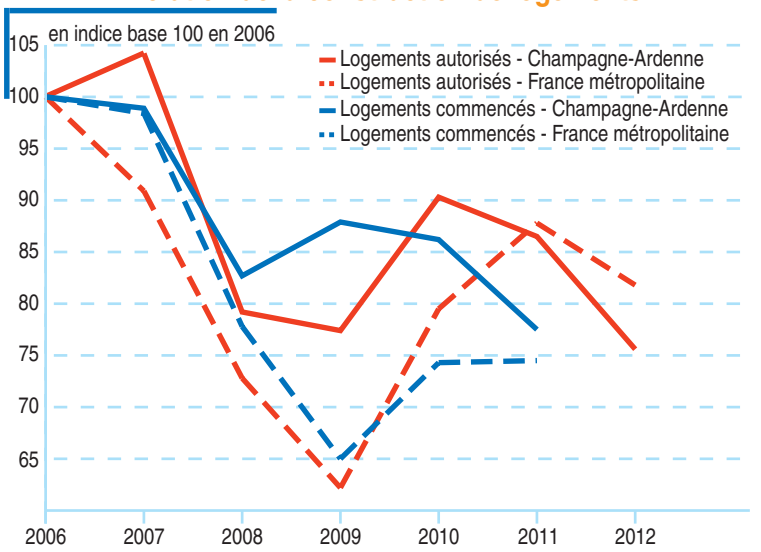
Une diminution de la construction des logements sociaux

La mise en oeuvre de la construction dans l'agglomération rémoise dépend pour une part significative de la programmation des logements sociaux et donc notamment de l'Etat en la matière. Le parc locatif représente sur l'agglomération 67,5 % du parc (source : Filicom 2011). 60 % de la population disposant de revenus compatibles à l'accès d'un logement social de type PLUS.

L'analyse de la demande au niveau de l'agglomération montre une situation plutôt tendue sur l'agglomération avec 14 072 demandeurs au 22 juillet 2010. 39% des demandes émanent de personnes seules. Un délai moyen d'attente des demandeurs externes de 13 mois en juillet 2010 (11,4 pour le département) (source : Carte du département de la Marne – Observatoire du logement 2012).

En 2012, en Champagne-Ardenne, le nombre de logements ordinaires mis en chantier (individuels et collectifs, hors logements en résidence) diminue de 29 %, pour une perte nette de 1400 logements. Avec 3 362 logements ordinaires commencés en 2012, la région enregistre son plus bas niveau depuis 2006. Au niveau national, 254 425 logements ordinaires ont été mis en chantier soit une diminution de 21 % par rapport 2011 (Source : INSEE).

Évolution de la construction de logements



Note : données brutes, en date réelle. Données 2012 non disponibles pour les logements commencés, car le délai de diffusion des séries de mises en chantier en date réelle est de 18 moi.
Champ : logements individuels et collectifs ; France métropolitaine.
Source : Sit@del2, date réelle

La conjoncture économique a pesé des dernières années aussi sur le marché du logement ne faisant qu'accroître la tension. Cela invite donc à trouver des produits financièrement plus adaptés et aussi induisant moins de coûts induits comme celui des transports et des déplacements quotidiens.

Logements autorisés par département

Unités : nombre et %	Logements autorisés individuels		Logements autorisés collectifs et en résidences		Total		
	2012	Évolution 2012/2011	2012	Évolution 2012/2011	2012	Évolution 2012/2011	Évolution annuelle moyenne 2012/2007
Ardennes	726	-10,6	159	-38,4	885	-17,3	-3,8
Aube	942	-20,0	524	-45,9	1 466	-31,7	-6,8
Marne	1 224	-16,1	1 753	+1,9	2 977	-6,4	-6,5
Haute-Marne	374	+4,5	267	+233,8	641	+46,3	-6,9
Champagne-Ardenne	**3 266**	**-14,2**	**2 703**	**-10,7**	**5 969**	**-12,7**	**-6,2**
France métropolitaine	197 148	-8,0	233 286	-5,8	430 434	-6,8	-2,1

(1) : taux d'évolution annuel qu'aurait connu la construction de logements, pour le département ou la région, si l'évolution avait été la même pour chaque année de la période de 5 ans considérée.
Note : données brutes, en date réelle.
Champ : France métropolitaine.
Source : SOeS, Sit@del2.

Afin de réduire la périurbanisation et ses conséquences sur la consommation des terres agricoles, la ville de Bétheny, dans le cadre de l'agglomération rémoise entend maintenir et développer une offre fondée sur une densification qui ne nuit pas au cadre de vie recherché, un développement organisé à partir des transports en commun et des programme reposant sur la mixité sociale et aussi le parcours résidentiel au sein de la commune.

Calcul de la densité

Les nouvelles orientations en matière de développement durable et solidaire auxquelles la commune adhère, repose pour une part sur la notion de densité. Cette notion n'est pas à ce jour étalonnée. Le ratio du nombre de logements par hectares est inopérant et ce pour au moins deux raisons.

La notion de logement ne recouvre pas celle de surface de plancher. En effet, en terme de consommation d'espace comme de consommation énergétique par exemple, le rapport avec un logement de type II (41/46 m2) et un logement de type IV (66/73 m2) est du simple au double. L'Agence d'urbanisme de Caen métropole (AUCAM) indique que la complexité de la notion de densité rend toute comparaison impossible ([5]).

La notion de densité (densité résidentielle) varie notamment en terme d'impact sur la consommation des terrains si l'on prend en compte le COS (coefficient d'emprise au sol) effectif. La surface au sol ne traduit pas l'occupation évitable selon qu'il s'agit d'un logement individuel, d'un petit individuel ou d'un immeuble collectif. A titre d'exemple sur une surface de 3000 m2 on peut construire 10 pavillons sur des parcelles de 300 m2 avec une emprise au sol de 100 m2. Sur la même parcelle de 3000 m2, on peut aussi construire 80 logements collectifs de 100 m2 sur 4 niveaux… L'écart est là de 1 à 8.

La notion de surface sur laquelle repose le nombre de logements est variable selon que l'on considère la seule parcelle, qu'on y inclut les voiries et les espaces publics afférents voire les équipements publics pour partie et/ou au prorata.

Notons encore que la notion de densité à l'hectare utilisée par l'INSEE repose sur la taille de la commune sauf quand elle repose sur une analyse à l'îlot qu'il conviendrait toutefois de pondérer car un îlot urbain peut être vide de tout habitant s'il recouvre un parc urbain par exemple ou un supermarché voir un hopital…

Pour notre part et faute d'un étalonnage commun de la notion même de densité, nous prenons en compte le nombre de logements sur une aire englobant les voiries de quelque nature que ce soit. Cette notion, compte tenu des éléments sus indiqués, est bien évidemment contestable tout comme els autres références avancées.

POP T1M - Population

	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
Population	2 747	4 651	5 635	6 487	5 943	6 276	6 458
Densité moyenne (hab/km²)	138,0	233,7	283,2	326,0	298,6	315,4	324,5

Source : INSEE

[5] http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN002-La-notion-de-densite.pdf
Voir aussi sur le même sujet notamment : IAURIF, La notion de densité. Les indicateurs de densité

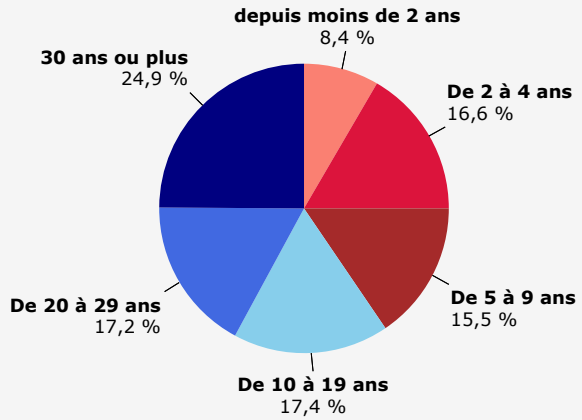
http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_214/nr_383_Apprehender_la_densite_2.pdf

La situation béthenyate

A partir des éléments de l'INSEE, la démographie comme l'évolution du nombre de constructions permet de repérer une tendance qui relève autant d'une tendance conjoncturelle que d'une volonté locale de restreinte ou développer l'offre, volonté relevant autant des constructeurs que de la commune.

Une population stable

LOG G2 - Ancienneté d'emménagement des ménages en 2011



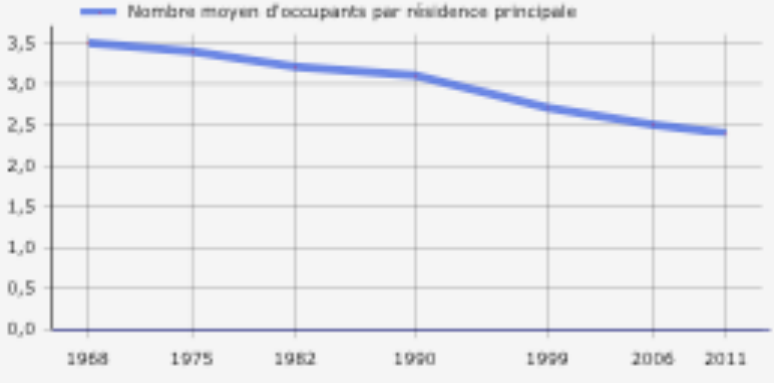
Source : Insee, RP2011 exploitation principale.

Près de 60 % de la population (59,5) habite la commune depuis plus de 10 ans.

Une population qui vieillit

La population actuelle (INSEE 2011) est de 6458 habitants soit une augmentation de + 0,6 % entre 2006 et 2011 et un solde entrée/sortie nul. Cela indique donc que la population est stable en valeur globale, mais que compte tenu des apports liés aux constructions nouvelles sur la même période, il y a une diminution du nombre de personnes par logements du fait du vieillissement, de l'allongement de la durée de vie et du maintien des personnes âgées dans leur habitat principalement individuel. 21,2 % de la population à plus de 60 ans et 25,8 % de 45 à 59 ans et donc pour une large part sans enfant à charge. L'apport de la population nouvelle en 2011 représente 8,4 % de la population totale et 75 % de ces personnes étaient extérieures à la commune.

FAM G1M - Évolution de la taille des ménages



Le nombre de personne par logement témoigne de cette situation : en 2006 les personnes seules pour un logement était de 576 et en 2011, 655 soit une augmentation de près de 9 % en 5 ans.

Cela se traduit aussi par une baisse des actifs (chômeurs inclus) de 1,4 %, une augmentation des retraités ou préretraités (0,9%) et un départ des jeunes (0,5%) pour la période de 5 ans 2006-2011. Ce phénomène à la vue de la pyramide des âges ne va que s'amplifier.

Répondre aux besoins des habitants de la commune

La volonté de la commune est donc d'enrayer cette « perte » tendancielle de population en mettant en place un véritable parcours résidentiel qui repose notamment sur quatre éléments pour répondre à la stricte demande locale hors contribution au PLU de l'agglomération :

Sources : INSEE

- âgées sur la commune en offrant un habitat adapté allant de la situation d'autonomie à celle de dépendance ;
- maintenir les jeunes sur la commune avec un habitat adapté (jeunes étudiants/travailleurs et jeunes ménages) ;
- développer un habitat locatif pour les ménages avec enfants ne pouvant acquérir un logement. Le taux de chômeurs est passé de 7,1 % à 9,5% en 5 ans.
- Maintenir un habitat solidaire avec l'accueil de populations en difficultés.

Diversifier l'offre de logements

Les logements de la commune pour 95,8 % sont des résidences principales en 2011 contre 96,5 % en 2006. 76,9 de ces logements sont des maisons individuelles.

67,1 % des logements sont en propriété et 32,1 % sont locatifs dont plus des deux tiers des logements locatifs HLM (22,1 % du nombre total des logements de la commune). Il n'y a quasiment pas de logements insalubres.

La situation est contrastée entre les deux quartiers de la commune, le Petit Bétheny avec plus de logements collectifs et de logements sociaux et le bourg avec de l'habitat principalement individuel. Il existe cependant dans le « bourg » ou Grand Bétheny une série d'opérations en logements individuels sociaux. La tendance évolue toutefois avec la création récente de logements sociaux et de logements collectifs et/ou locatifs sur le Grand Bétheny ces dernières années ou en cours : rue du Commerce, La Couturelle, Clos Henri, Farman, l'ARFO aux Ecavés…

La loi ALUR prescrit une analyse 9 ans après la présente révision des objectifs du PLU en matière d'habitat dans le cadre du PLH de l'agglomération.

Justification des modifications apportées

La présente révision conformément à l'article R 123-2 du code de l'urbanisme doit dans le rapport de présentation exposé les motifs des changements apportés.
Il apparaît qu'en matière de développement il n'y a pas de

changement approuvé en matière de destination des terrains affectés à l'urbanisation au regard du PLU approuvé en 2009. A l'inverse et pour réduire les incertitudes pesant sur la majeure partie des terrains à destination agricole, une partie des terrains UM de la base aérienne ont été transformés en zone A. Les zones N sont passées en zone A.

Afin de mieux contrôler le développement d'un urbanisme à la fois soucieux de la consommation des terrains et aussi des conditions de vie de habitants, les zones d'urbanisation future ne pourront être mises en chantier qu'après un schéma ou plan d'ensemble préalablement adopté par la commune.

La loi et donc les PLU, ne peut à ce jour contraindre à une densité minimale ou optimale et il est donc illusoire de penser qu'un PLU puisse imposer une notion de densité pour autant que cette notion puisse être incontestable d'un point de vu normatif. En effet, en dehors de l'utilisation de procédure d'expropriation et de l'exercice aléatoire du droit de préemption qui permet à la collectivité de maîtriser le foncier, c'est la liberté seule des propriétaires et des acquéreurs qui permet de construire ou de ne pas construire selon un projet dont l'ampleur ne dépend que du pétitionnaire et de ses moyens financiers à la condition qu'il respecte les règles d'urbanisme en vigueur. Rien n'oblige à ce jour un propriétaire à céder des terrains ou à construire voire construire plus que le PLH ne l'y autorise. L'effet « limitateur » du PLH ne peut fonctionner que sur des opérations avec financement public. Les fondements constitutionnels repose encore à ce jour sur la liberté ou non d'entreprendre dans le respects des lois et cela vaut aussi pour la mise en construction ou pas de terrains décrétés urbanisables et pour la nature et la densité des constructions envisagées. Une collectivité locale ne peut donc être pénalisée aux lieux et places des constructeurs ou promoteurs pour une densité qui serait jugée insuffisante et pour laquelle elle ne peut strictement rien dans la mesure où les règles qu'elle a imposé permette une densité jugée satisfaisante. Le recensement des dents creuses en milieu urbain comme en péri-urbain n'est pas un élément suffisant pour laisser croire à leur mise sur le marché contre le gré des propriétaires. Ce ne peut donc être, en tout état de cause, qu'un élément d'information mais en rien un élément de

mise en oeuvre opérationnelle. L'intervention des bailleurs sociaux est pour une large part conditionnée par leur capacité à construire et donc pour une part de leur dotation en financement de logements sociaux. On sait aujourd'hui la part prise par l'Etat en la manière. Une politique foncière pourrait être un moyen de maîtrise des sols par les collectivités, mais là encore leurs moyens sont en la matière limités et elles sont démunies face aux manœuvres spéculatives. Il appartient seul à l'Etat de mettre en place une politique cohérente et une fiscalité adaptée notamment sur le s terrains non bâtis en milieu urbain, sur la rétrocession à l'euro symbolique des terrains de son domaine et de celui de ses satellites et qui sont désaffectés en milieu urbain…

L'analyse de la « consommation » des terrains urbanisable sur la commune sur les dix dernières années comme y invitent les derniers textes législatifs ne peut être un élément d'appréciation ou de jugement de la collectivité voire une cause de pénalisation car elle n'est en rien responsable. La collectivité ne peut être portée pour responsable de la consommation ou non des terres agricoles ou des la construction ou non de dents creuses hors de ses limites communales.

Les élus de la commune sont conscients de la nécessité de préserver l'outil de production agricole. Une large part de cette politique relève du SCOT.

Toutefois ils s'interrogent sur la contradiction qu'il pourrait y avoir à la fois :

- à vouloir assurer une sécurité juridique du statut des terrains sur les moyens et longs termes ;
- avoir une approche globale et cohérente avec une organisation spatiale qui dépasse la seule juxtaposition de d'opérations à mesure des programmes à court terme ;
- une politique foncière qui n'a de sens que sur la définition à moyen et long termes des zones d'urbanisation ;
- une programmation du logement à court terme ;
- et une réduction des zones d'urbanisation futures au court et très court termes…

Cela risquerait de se traduire par un pilotage à vue qui ne peut qu'être préjudiciable à toutes les parties concernées par le développement local. La commune n'entend pas assumer les responsabilités d'une telle vision de la planification urbaine.

En matière de gestion économe de l'espace comme en matière d'émergence de nouvelles formes urbaines conformes aux orientations du SCOT la commune depuis plus de dix ans donné l'exemple en rompant avec les ensembles pavillonnaires juxtaposés les uns aux autres et qui avaient caractérisés l'urbanisme antérieur pendant près de trente ans.

Les opérations indiquées ci-après montre une évolution qui n'est possible que lorsque les opérations sont maîtrisées par un seul opérateur qui généralement est à) la fois aménageur et constructeur. C'est pour cela que la commune entend poursuivre son urbanisation sous forme d'opérations d'ensemble. Elle prône aussi une démarche concertée entre l'opérateur et la commune pour justement optimiser les projets et aussi faire en sorte qu'ils répondent à la demande locale au travers le souhait de compléter l'offre pour un meilleur parcours locatif et aussi à la demande au niveau de l'agglomération afin de limiter la périurbanisation en milieu rural dont l'impact sur les terres agricoles est plus conséquent avec un habitat pavillonnaire généralement peu dense et dans des secteurs faiblement équipés en dehors des « bourgs centre ».

Toutefois l'INSEE ([6]) indique que l'artificialisation des sols en Champagne-Ardenne reste relative même si elle a tendance à augmenter. La densité résidentielle (nombre d'habitants/surface artificialisée) est la moins dense de France juste après la Picardie avec 1516 habitants/km2 alors que la moyenne nationale est de 2181. La Champagne Ardenne est une des régions de France la moins artificialisée entre la Région Centre et celle de Bourgogne. Globalement la croissance de l'artificialisation serait en réduction de 7 % depuis 2008 ([7]).

[6] http://insee.fr/fr/insee_regions/champagne-ardenne/themes/insee_dossier/id34_dd/id34_defi6_art.pdf
[7] http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/primeur313.pdf

Analyses des opérations récentes

Bien que les dispositions de la loi ALUR ne soient pas applicables en ce qui concerne notamment le rapport de présentation dans la mesure où le débat sur le PADD est antérieur à la publication de ladite loi, les élus ont tenu, compte tenu de leur engagement en faveur d'un développement durable et solidaire, porter à connaissance les données relatives à l'évolution de la commune.
Cf. Article 139 de la loi ALUR

Année du ou des PC	Opération	Localisation	Surface de l'ensemble de l'îlot	Nombre de logements	Densité brute (1) Logt/ha
2000 à 2003	Cité-jardin des Aquarelles Eco-quartier Opération HQE/lgts THPE/BBC	Petit Bétheny Rue Camille Guérin	6,5 ha aménagés	111 individuels 120 collectifs	28,1 (net ? 35)
2003	Immeubles locatifs sociaux (3)	Petit Bétheny Rue Léonore Fini	5 500 m²	72 logements	131
2000	Immeubles locatifs sociaux (2)	Petit Bétheny Rue Camille Guérin	7 500 m²	40 logements	53
2005-2009	La Couturelle	Grand Bétheny	13 ha dont parc de 1 ha	150 logements 60 collectifs 90 individuels dont 50 % en locatif	20
2004	Immeubles locatifs sociaux Cour urbaine	Grand Bétheny Grande rue	1 900m²	14 logements	73,7
2008	Immeuble locatif social Immeuble La Clairière Label PassivHaus	Petit Bétheny	1 800 m²	13 logements	72,2
2010	Domaine d'Henri	Grand Bétheny	9 000 m²	62 logements	32,6
2012	Les Ecavés – ARFO	Grand Bétheny	1,7 ha	52 logements	30,6
2013	Izidom Logements jeunes travailleurs et étudiants	Petit Bétheny Rue Camille Guérin	2,3 ha	31 logements	Non renseigné (parcelle à diviser)
2011	Farman Pôle intergénérationnel	Grand Bétheny	9 250 m²	46 logements	49,7

Evolution de la densité urbaine sur la commune de Bétheny

Il convient tout d'abord de distinguer les deux voire les quatre parties urbanisées de la commune ce que ne font pas les données agglomérées :

- le Grand Bétheny ;
- le secteur de la Potière ;
- le Petit Bétheny ;
- et le secteur des Naux entre la RD 966 et la voie ferrée Reims-Laon ;
- l'ex BA 112.

Le Grand Bétheny

La densité urbaine du cœur de bourg est conséquente sans pour autant qu'elle puisse mesurée précisément. Elle comprend un habitat reconstruit après la guerre 14-18 sur un mode de « fermes urbaines » avec des bâtiments à l'alignement sur rue et construits d'une limite séparative à l'autre avec un grand chartil en façade.

Ces fermes ont perdu leur usage agricole pour une bonne part. Les terrains et les cours en arrière sont progressivement lotis pour autant que l'accès sur rue reste en servitude de passage. Ces constructions continuent à être autorisées dans le présent PLU.

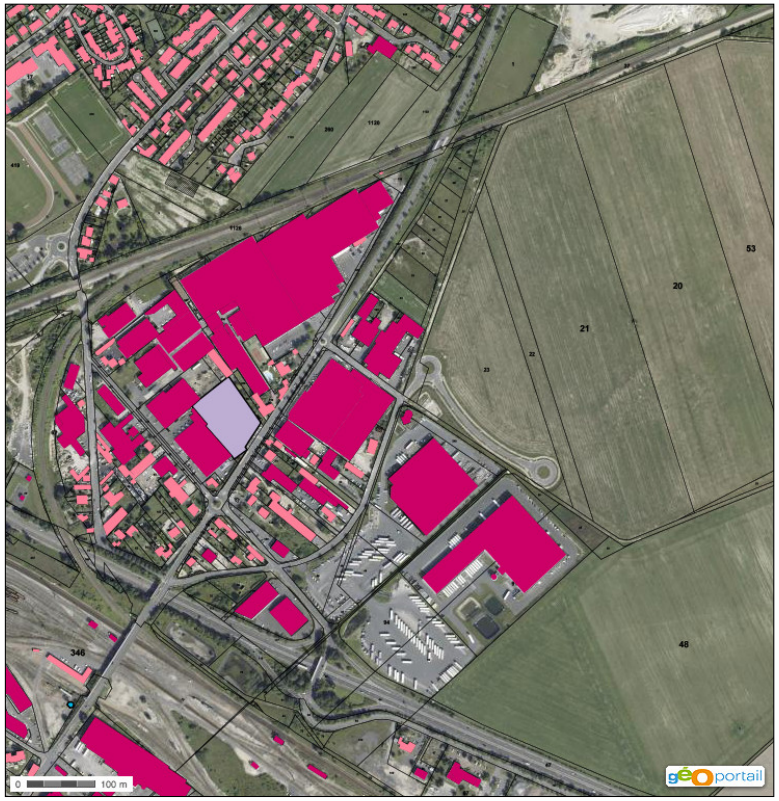
Les dents creuses ont été aménagées depuis la création du petit centre commercial place des fleurs il y a plus de vingt ans jusqu'aux opérations récentes : opération de logements Grande Rue en cour urbaine, îlot Farman avec de l'habitat pluri générationnel à l'emplacement de l'ancienne école, le domaine d'Henri… Les densités dépassent plus de 30 logements/ha.

La Couturelle, opération qui a durée près de 10 ans est un exemple de mixité, mixité sociale et mixité de l'habitat avec des petits collectifs adaptés à la demande. La densité effective est de 20 logements/ha.

Certains lotissements avec déjà une densité importante comme celui de l'aviation (30 lgts/ha), allée René Fonck (28 lgts/ha) ou allée des primevères (34 lgts/ha). Il y a donc une « tradition » d'optimisation de l'espace dans un premier temps fondée sur des raisons économique et depuis deux mandats municipaux sur la volonté d'optimiser la ressource en terrains constructibles.

Le secteur le la Potière

Ce secteur à vocation d'activités artisanales et commerciales et sans doute l'un des secteurs les plus denses de l'agglomération pour ce type d'activités. L'emprise au sol des bâtiments dépasse les 80 %.



© IGN 2014 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 4° 03' 32.4" E
Latitude : 49° 16' 39.8" N

Le Petit Bétheny

Ce secteur a une configuration de quartier urbain avec une mixité sociale et une mixité des formes avec des immeubles de la barre et la tour aux plots en passant par le premier immeuble social passif (La clairière). Il comporte aussi une part d'habitat individuel ancien en majorité en alignement et d'une limite séparative à l'autre.

La réalisation récente de l'écoquartier les Aquarelles invite à un renouveau de l'habitat pavillonnaire urbain. Les constructions récentes sont essentiellement des petits collectifs sociaux rue Léonor Fini et rue Camille Guérin. Les friches urbaines Lor-Pomona devrait permettre de poursuivre une approche urbaine avec une mixité des types d'habitat et de statut. C'est pour cette raison que la commune a mis en plus un processus de contrôle avec un plan ou schéma préalable pour l'ensemble de la zone et une validation préalable par la commune.

La zone des Docks Rémois a une occupation au sol de près de plus de 60 %.

Le secteur des Naux

Ce secteur a vocation économique. Il a fait l'objet d'un aménagement récent et témoigne d'une densité importante en matière d'occupation des terrains.

L'ex BA 112

Une partie des terrains classés en zone UM sont reclassés en zone A (agricole).

Le reste de terrains en l'attente d'un projet global qui sera essentiel pour le développement économique de l'agglomération et le pays rémois en liaison avec le pôle de compétitivité des agro-ressources de Bazancourt.

Orientation 2

Un développement durable et solidaire articulé sur une nouvelle approche des déplacements

Un développement articulé sur une nouvelle approche des déplacements

Dans le cadre de sa volonté de transformer Bétheny en éco-ville, la commune a souhaité développer une dynamique de cohérence en développant une approche globale tous modes. Il s'agit en effet de recréer une cohésion urbaine et de renforcer la cohésion sociale par une mobilité renforcée. La commune s'appuie sur le schéma de déplacements qui découle de l'étude réalisée par le BET Villes & Territoires en 2009. Cette dynamique s'inscrit aussi dans le cadre du PDU (plan de déplacements urbains) de l'agglomération qui a été approuvé le 20 février 2007 et approuvé le 18 décembre 2007.

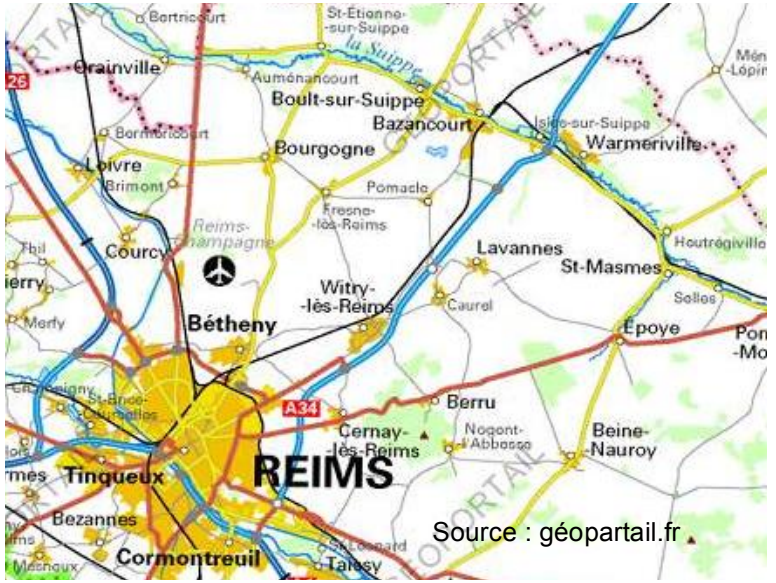
■ Développer les échanges nord/sud en favorisant les communications

❖ Aménagement qualitatif de la Route Départementale 74 (réalisé partiellement).

❖ La réfection du pont sur les emprises ferroviaire vont venir prochainement poursuivre cette requalification d'entrée de ville.

Toutefois, la commune souhaite contribuer au développement d'un réseau de pistes cyclables intercommunal. A cette fin, elle envisage d'inciter le Conseil général de la Marne à la **création d'une piste cyclable le long de la RD 74** en proposant si besoin un emplacement d'une largeur de 3 à 4 mètres le long de cet axe reliant Reims à Bourgogne, Fresne les Reims, Boult sur Suippes et Bazancourt notamment, communes impactées à terme par le pôle de compétitivité des agro-ressources. Cela contribuera aussi à la sécurisation des deux roues sur une voie chargée en poids lourds. Cet itinéraire aura aussi une fonction touristique en ouvrant vers la vallée de Suippe. Les arbres d'alignement plantés de part et d'autre de cette voie devront être conservés, entretenus et complétés si besoin. Cette piste cyclable est par ailleurs inscrite comme projet dans Reims 2020 (page 68).

Une jonction avec cette voie sera établie au niveau de la partie agglomérée de Bétheny via la section Nord de la rue Robert entre la RD 74 et la rue de la Gare.







❖ Liaison Léon Faucher/boulevard des Tondeurs/ boulevard des Belges, à moyen terme, dans le cadre du PDU de Reims Métropole.

Cette liaison vient se connecter sur la nouvelle voirie réalisée dans le secteur de la Husselle et le nouveau pont de la Husselle dans le prolongement de la rue Léon Faucher. Ce système viaire permettra aussi de relier directement Bétheny au secteur de la gare de Reims et du centre ville. Toutefois, les flux induits ne seront pas sans conséquence sur les lotissements riverains notamment celui des Equiernolles, sur le territoire de Bétheny en termes de nuisances et aussi d'accidentologie.

Ce dispositif est accompagné d'une piste cyclable en parallèle.

Cette voie cependant devra être réservée aux échanges interquartiers pour ne pas venir nuire aux développements de l'habitat dans les zones concernées.

❖ La ville de Reims a imaginé une liaison interquartier entre l'avenue Jean Jaurès et le pont Léon Faucher. Ce projet a été repris dans le cadre de l'Arc Nord est. Cette voie devra passer sur les emprises ferroviaires désaffectées qui sont au nord du Petit Bétheny. Faute d'un projet suffisamment avancé à ce jour, la commune n'a pas pu le traduire en emplacement réservé. Le principe reste retenu cependant les OAP de ce secteur.

❖ La ville de Reims a imaginé une liaison entre l'avenue Jean Jaurès et la route de Bétheny via la rue de la Maladrerie. Ce projet a fait l'objet d'un emplacement réservé partiel au PLU de la commune de Reims. Son prolongement devra contourner le secteur urbanisé du Petit Bétheny par le Nord, sur les emprises ferroviaires. Elle devra avoir un caractère urbain.

Aucun débouché du prolongement de la rue de la Maladrerie ne sera autorisé sur la route de Bétheny et encore moins au pied du pont ferroviaire sur Bétheny.

Source : PDU Reims Métropole
Révision 2007 – page 16



Ouverture de la nouvelle voie de liaison avec la rue Léon Faucher au travers la Husselle – Photo : ville de Bétheny

Hiérarchisation du réseau de voirie - Rocades et pénétrantes



Le secteur de la Husselle autrefois enclavé par les voies ferrées devient avec l'arc Nord-est et aussi le site de la 12ème escadre d'aviation, une zone d'enjeux urbains forts.

L'accessibilité des déplacements comme de la desserte en transports en commun, dans le cadre des contingences nouvelles du Grenelle de l'Environnement, dont des éléments essentiels à l'ouverture à l'urbanisation de ces sites.

Se pose aussi la nécessité de relier ces sites à urbaniser aux communes sur lesquelles ils sont partagés (Reims et Bétheny) et aussi de les doter des équipements, commerces et services de première nécessité. Il ne semble pas souhaitable de réitérer l'expérience béthenyate avec deux entités de part et d'autre des emprises ferroviaires.

Par ailleurs le boulevard des Tondeurs devra dans un avenir pas trop éloigné retrouver une fonction de simple desserte de quartier et non plus de liaison entre deux autoroutes come cela est envisagé. La charge de trafic et les nuisances induites semblent peu compatibles avec une approche durable de l'urbanisme.

Une priorité du P.D.U.

L'AGGLOMÉRATION DE REIMS A CRÉÉ UN NOUVEL AXE D'ENTRÉE DEPUIS LE BOULEVARD DES TONDEURS, DESTINÉ À IRRIGUER PLUSIEURS SECTEURS DE REIMS ET DE BETHENY.

Le Plan de Déplacement Urbain de Reims et de son agglomération comprend dans ses priorités la création d'une liaison entre la rue Léon Faucher et le boulevard des Tondeurs.

Les avantages de cette création sont multiples : un soutien au développement économique, un accès facilité au centre ville pour les habitants de Bétheny, une réduction du trafic de camions en milieu urbain. Bétheny dispose désormais d'une liaison nouvelle entre ses deux quartiers (Petit Bétheny/Grand Bétheny et d'un accès nouveau en direction du centre ville de Reims. De plus, la zone d'activités du Port Sec, desservie initialement exclusivement par la rue Léon Faucher, est désenclavée car elle dispose désormais d'un accès plus direct vers le boulevard des Tondeurs (cette infrastructure autoroutière contournera totalement Reims très prochainement, fin novembre 2010). Les effets attendus commencent à se faire sentir.

Une opération d'ampleur pour renforcer l'accessibilité à une infrastructure autoroutière

Il s'agit d'une opération d'ampleur puisque pour accompagner la création d'une voie reliant le boulevard des Tondeurs (au niveau de l'échangeur des Equiernolles) au carrefour entre la rue de la Husselle et la rue Léon Faucher, l'opération englobe la création de :

- - quatre giratoires,
- - d'un pont et d'une passerelle pour enjamber des voies ferrées,
- - une intervention de renforcement du pont de la Husselle.

Des avantages multiples La liaison Faucher/Tondeurs est avant tout une nouvelle pénétrante à Reims depuis le nord-est de l'agglomération. Ce barreau routier est l'une des priorités du Plan des Déplacements Urbains de Reims Métropole.

▫ Un soutien au développement économique de 3 secteurs

Cet aménagement s'inscrit dans le cadre de la reconquête d'un secteur enclavé : celui du futur parc d'activités de la Husselle (46 ha au total). La réalisation de la liaison Faucher/Tondeurs a permis de d'envisager l'aménagement de terrains dans le secteur de la Husselle. Une première tranche de 4,5 ha est en voie de viabilisation. Cette partie est située à droite de la liaison Faucher-Tondeurs quant elle est empruntée pour rejoindre Bétheny. En outre, cette nouvelle voie de liaison permettra de dynamiser la zone industrielle du Port Sec, située le long de la rue Léon Faucher tout comme le secteur de la SERNAM, proche de la place de la République.

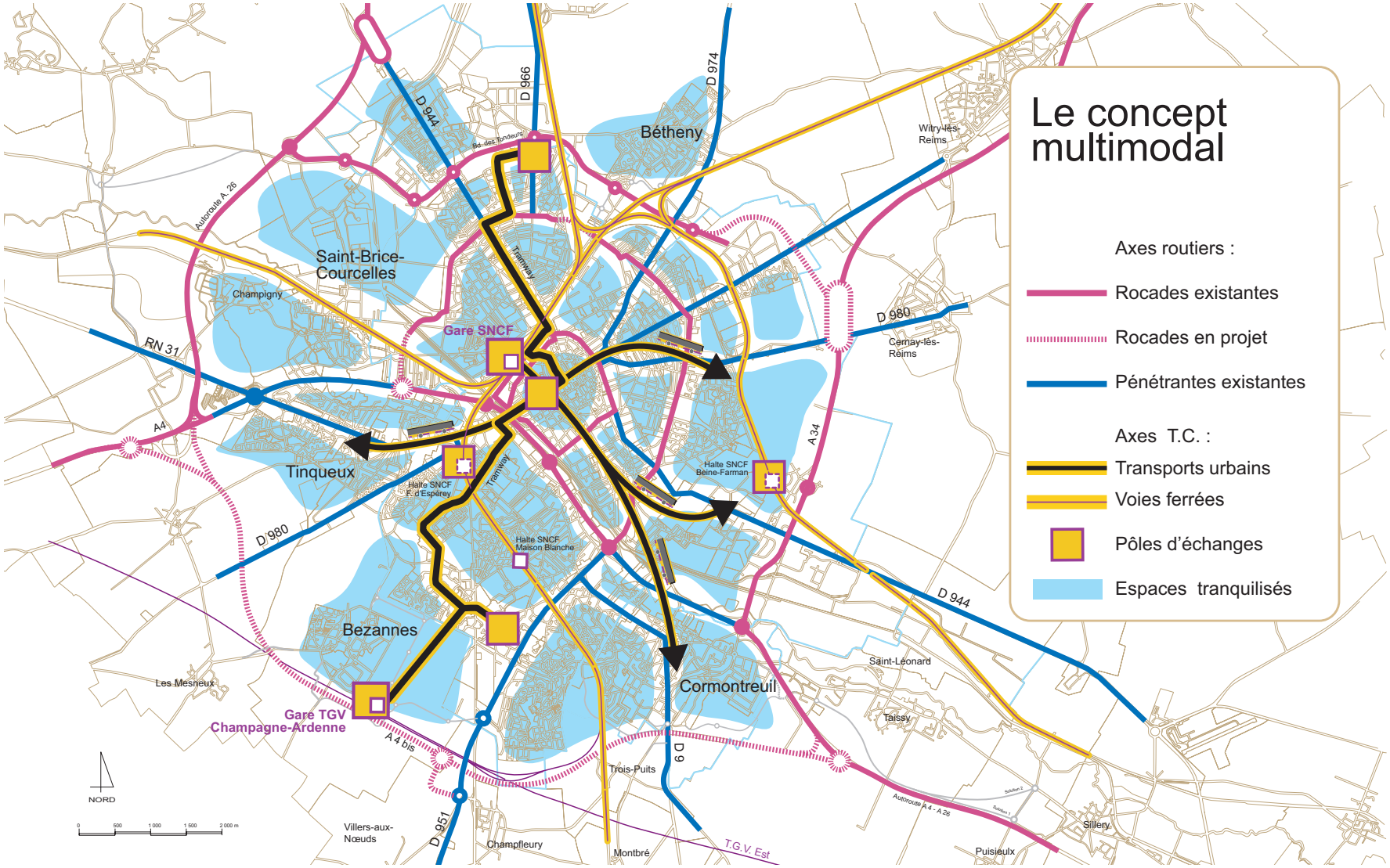
▫ Une diminution de la circulation de poids lourds en hyper centre

Cette nouvelle desserte va permettre de diminuer les trafics de poids lourds qui empruntent actuellement la rocade centrale puis l'échangeur Reims-Centre pour accéder à la zone industrielle du Port Sec.

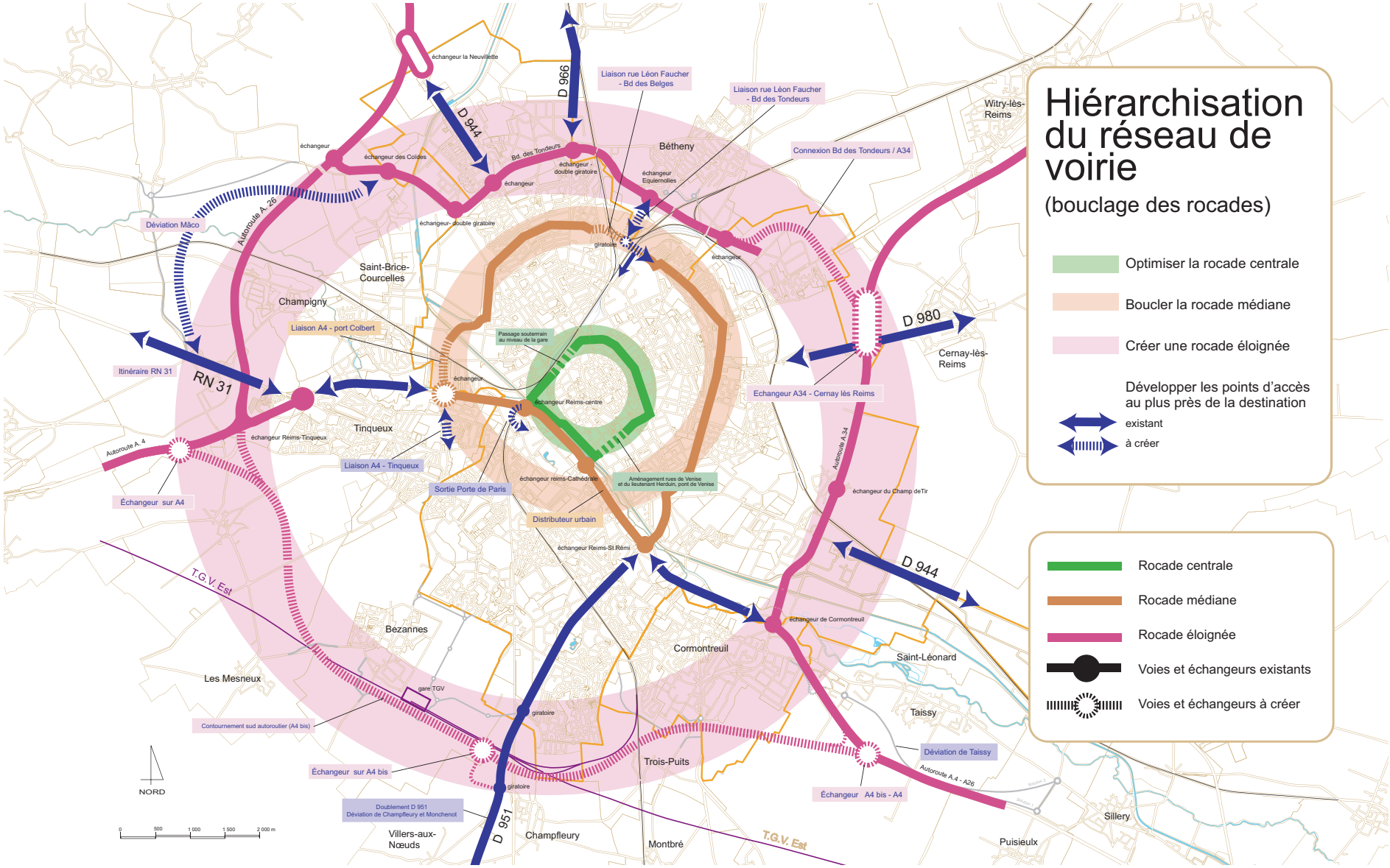
▫ Une amélioration de l'accessibilité au centre de Reims pour les habitants de Bétheny

Cette voie désenclave la commune de Bétheny (6 000 habitants) en la reliant au centre ville de Reims. Par exemple, le collège Maryse Bastié peut être rejoint plus rapidement pour les habitants du Grand Bétheny. Cette nouvelle entrée de ville devrait modifier le trafic sur les liaisons intercommunales et communales de Bétheny en délestant partiellement le trafic des véhicules légers des dessertes existantes (route de Bétheny ou RD74, chemin de la Neuvillette, boulevard des Tondeurs). De plus, le réseau de transport en commun y sera étendu avec une prévision de desserte du projet d'aménagement de la Husselle par la future ligne 7 de TRANSDEV mise en service à partir d'avril 2011.

Source : site internet de Reims - Métropole : rubrique PDU au 6 XII 2011



Source : PDU Reims Métropole – Révision 2007 – page 46



Source : PDU Reims Métropole – Révision 2007 – page 56

■ Mettre en place une « liaison » Nord pour évacuer complètement le trafic de transit dans l'agglomération rémoise

Les études de Villes & Territoires ont montré sur la commune de Bétheny une augmentation sensible des flux non seulement :

- sur le boulevard des Tondeurs avec à terme un risque de saturation pour une voie aux capacités réduites du fait même de sa configuration avec notamment des rétrécissements de 2 x 2 voies à 1 x 1 voie dans chaque sens,
- mais aussi sur le réseau interne via « l'échangeur » de la Husselle et de développement à terme de l'arc Nord-est.

De plus, l'agglomération rémoise a mis en place un contournement Sud et Est aujourd'hui opérationnel qui relie directement l'A 4 à l'A 34 par l'Est. Toutefois ce dispositif n'est pas complet car il manque un tronçon au Nord qui sera rendu indispensable non seulement par l'évolution du trafic mais aussi par le développement du quadrant Nord-est de l'agglomération (habitats en première couronne, BA 112 et pôle de compétitivité des agro-ressources).

Ce barreau serait appelé à relier directement l'A 34 (échangeur n° 25) et l'A 4 (échangeur n° 15).

Par ailleurs, à très long terme, la ville de Bétheny pourrait atteindre une population de plus de 10 000 habitants. Elle serait alors a seule de cette taille à ne pas être directement branchée sur la rocade de contournement. On sait le rôle joué par les échangeurs pour les communes de Cormontreuil et de Tinqueux.

Un tel projet relève du SCOT en cours de révision compte tenu de son impact au niveau du territoire.

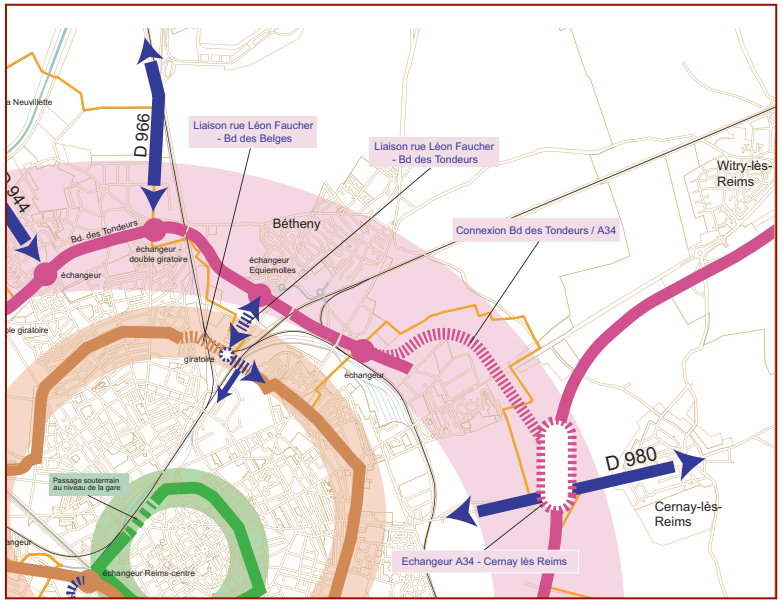
Trafic sur le Bd des Tondeurs

Le trafic sur le bd des Tondeurs est par jour :

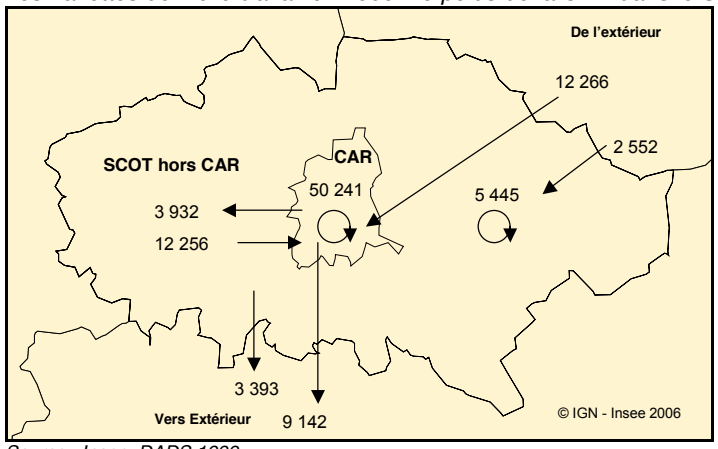
- sens Laon-Witry : 10 150 VL et 840 PL soit 12 670 UVP (1 PL = 3 VP) ou 1267 véh./heure
- sens Witry – Laon : 9900 VP et 790 PL soit 12 270 UVP ou 1227 véh./heure.

Selon les normes admises, le bd des Tondeurs a un trafic compris entre le seuil de gêne et celui de saturation sans prendre en compte un abaissement de ces seuils du fait des piquages directs hors échangeurs.

Type de voie	Seuil de gène	Seuil de saturation
2 voies	8 500	15 000
3 voies	12 000	20 000
2 x 2 voies	25 000	45 000
2 x 3 voies	40 000	65 000

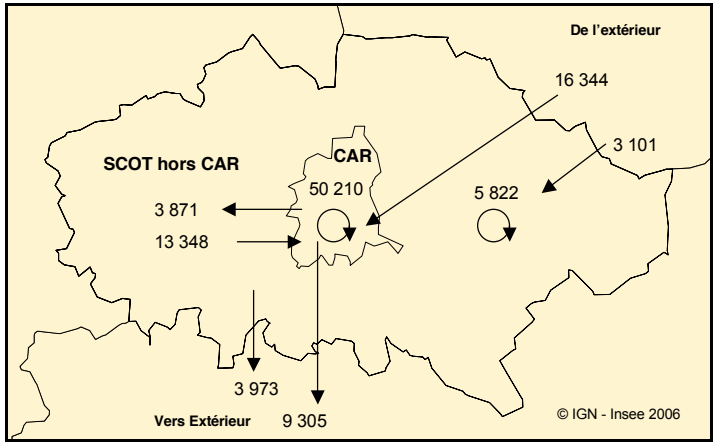


Les navettes domicile-travail en 1999 : le poids de la CAR dans le SCOT



Source : Insee, DADS 1999

Les navettes domicile-travail en 2004 : le poids de la CAR dans le SCOT



Source : Insee, DADS 2004

Les cartes ci-jointes montrent de façon explicite le poids du quadrant nord-est dans l'évolution des flux dans le SCOT et le poids de l'agglomération rémoise. Ils ont augmenté de plus de 4000 véhicules/ jours soit une augmentation de plus de 33 % en 5 ans ! Cela est à « coroler » avec la carte indiquant l'évolution des constructions neuves dans le même périmètre. Ces flux ne sont pris en compte par les dispositifs de contournement que de façon réduite et principalement par le Bd des Tondeurs. Nous sommes aussi dans une zone avec une desserte ferroviaire restreinte au regard de la dispersion de l'habitat.

■ Réorganiser les déplacements internes à la commune

Dans le cadre de la réflexion qui a fait suite à l'étude de son schéma de circulation, la commune de Bétheny repense complètement les principes de déplacements sur son territoire pour mieux répondre à son ambition d'éco-cité.

Les objectifs à court et moyen termes sont :

- la réduction puis la suppression du trafic de transit automobile dans les zones d'habitat de la commune ;
- l'organisation de l'urbanisation autour de desserte en TCSP ;
- le développement d'équipements de proximité pour renforcer l'offre notamment sur le Grand Bétheny ;
- le développement des modes déplacements doux (piétons/vélos) ;
- le développement des itinéraires pour personnes handicapées et PMR.



★ Développement des modes de déplacements doux et de l'accessibilité

La trame viaire de la commune n'est pas en mesure de supporter, notamment dans les lotissements la création de pistes cyclables ou même un élargissement des trottoirs. Cependant et afin de développer l'usage des modes de déplacements doux (marche à pied et vélo), la commune entend œuvrer en recourant à des mesures qui se complètent et notamment :



- **le développement de zones 20** importantes, dites zones de rencontres, pour permettre un plus grand usage de la marche à pied et du vélo. Il sera recherché aussi le **désenclavement piéton des lotissements « étanches »** les uns par rapport aux autres avec si besoin création d'emplacements réservés.
- La **création progressive d'un réseau piéton** sécurisé et distinct de la voirie automobile sera développée en dehors de ces zones 20 et notamment dans les zones d'urbanisation futures. Il sera connecté sur les zones 20 et aux voies piétonnes déjà existantes.
- La **jonction des zones d'habitat avec les stations TC** par des itinéraires courts, aménagés et sécurisés.
- Le **développement de l'accessibilité pour les personnes handicapées et PMR** avec l'aménagement et la création de cheminements adaptés conforme à la loi et débarrassés de tout obstacle et respectant les normes en vigueur et mis en réseau (loi n° 91-663 du 13 juillet 1991). Un **balisage en braille** ou podotactile sera progressivement développé pour les personnes non ou mal voyantes. Un **programme d'accessibilité aux équipements** publics et privés (commerces, services..) sera mis en place et réalisé progressivement.
- Un **jalonnement** adapté viendra complété le réseau piéton et les itinéraires adaptés pour les personnes handicapées et PMR…

Qu'est-ce qu'une zone 20 ?



Trois principes sont communs aux notions de zone de rencontre dans les différents pays européens :
- **La priorité est donnée aux piétons** qui n'ont pas obligation de se déplacer sur les trottoirs, s'ils existent.
- La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h.
- Des règles de priorité simples pour les véhicules automobiles : priorité à droite, rouler à droite sauf signalisation contraire.

De plus ces voies sont à usage en double sens pour les cyclistes.
Elles font l'objet d'une signalétique renforcée qui en marque le début et la fin.
Les cheminements pour personnes handicapées et PMR doivent cependant être aménagés et signalés.

Textes réglementaires : article R 411-4 du code de la route

Chaîne des déplacements

L'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit notamment que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des esapces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa **totalité** aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

★ Organiser le développement de la commune autour de la desserte en TCSP

L'un des enjeux du développement durable et solidaire est d'organiser l'urbanisation autour d'une **desserte attractive en transports en commun** seule véritable alternative à l'usage de la voiture individuelle d'une part et d'autre part à terme, seule alternative pour maintenir la mobilité des personnes âgées dont l'importance quantitative ne cesse de croître et aussi des jeunes comme des personnes à revenus modestes.

Une desserte en bus améliorée dès 2011

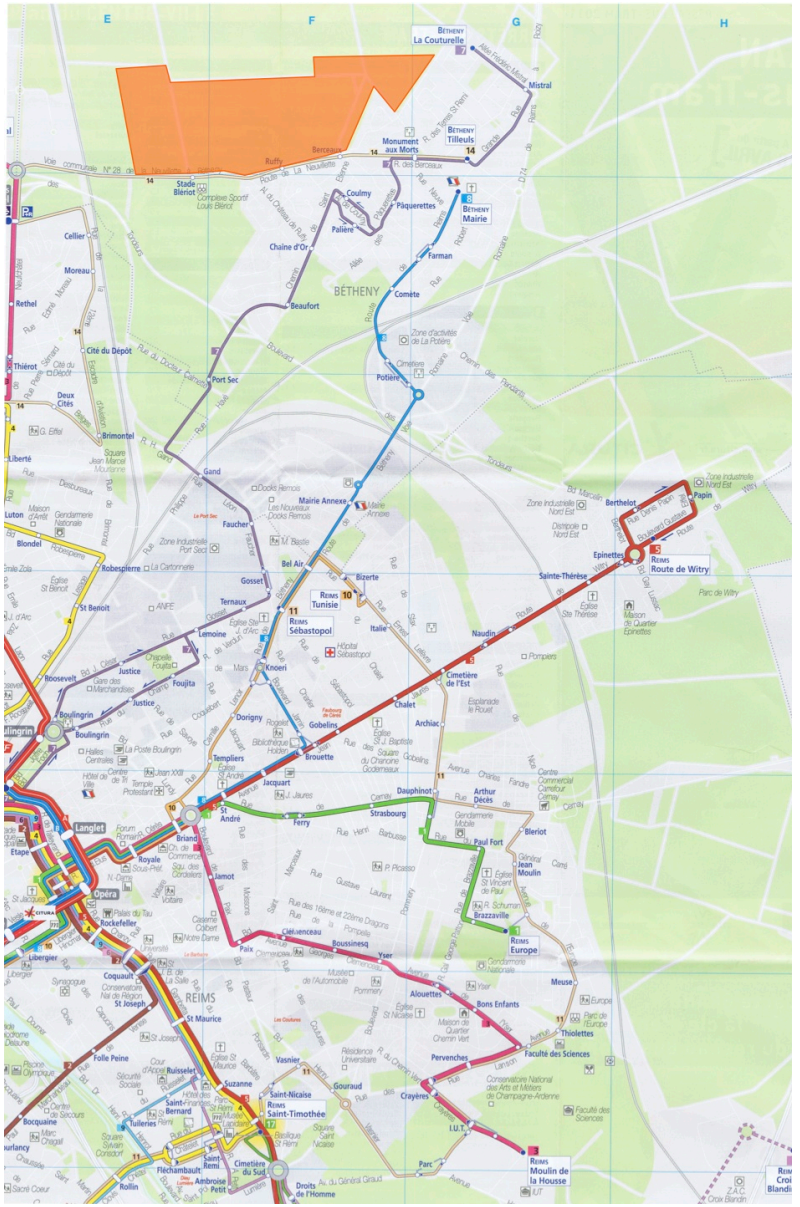
La commune est désormais desservie par deux lignes supplémentaires de bus dont l'une (ligne 14) viendra jouxter les premières tranches de l'urbanisation de la zone Nord (ZAD) signalée en orange sur le plan ci-joint à côté.

Cependant, l'ambition de la commune à terme est plus importance compte tenu :

- des capacités de la zone à long terme ;
- de la proximité immédiate avec le site désaffecté de la BA 112 ;
- de sa volonté de devenir une éco-cité.



Bus de la ligne 7 à Bétheny – Photo Urban & Sens



Plan de nouvelles lignes TC – 2011
En orange : les premières tranches d'urbanisation de la zone Nord

A long terme, une extension de la ligne de tramway vers le site désaffecté de la BA 112

Aussi, le projet urbain Bétheny 2020 envisage à moyen ou long terme une extension de la ligne de tramway existante vers la BA 112 via la zone d'urbanisation Nord.

Cette extension de ligne pourrait être mise en relation directe avec une halte ferroviaire à créer et aussi un parc relais. L'extension de la ligne permettrait aussi à terme de créer une station intermédiaire au niveau de la zone commerciale, rue de Neufchâtel.

Pour préserver à long terme cette possibilité, la commune de Bétheny a décidé de poser le principe d'un emplacement réservé à cette fin sur la zone d'activités route de Neufchâtel.

Dans cette perspective, une première approche technique permettrait d'envisager un passage aérien du tramway au-dessus de la voie ferrée en profitant du dénivelé et en respectant les rayons de courbe admissibles en la matière.

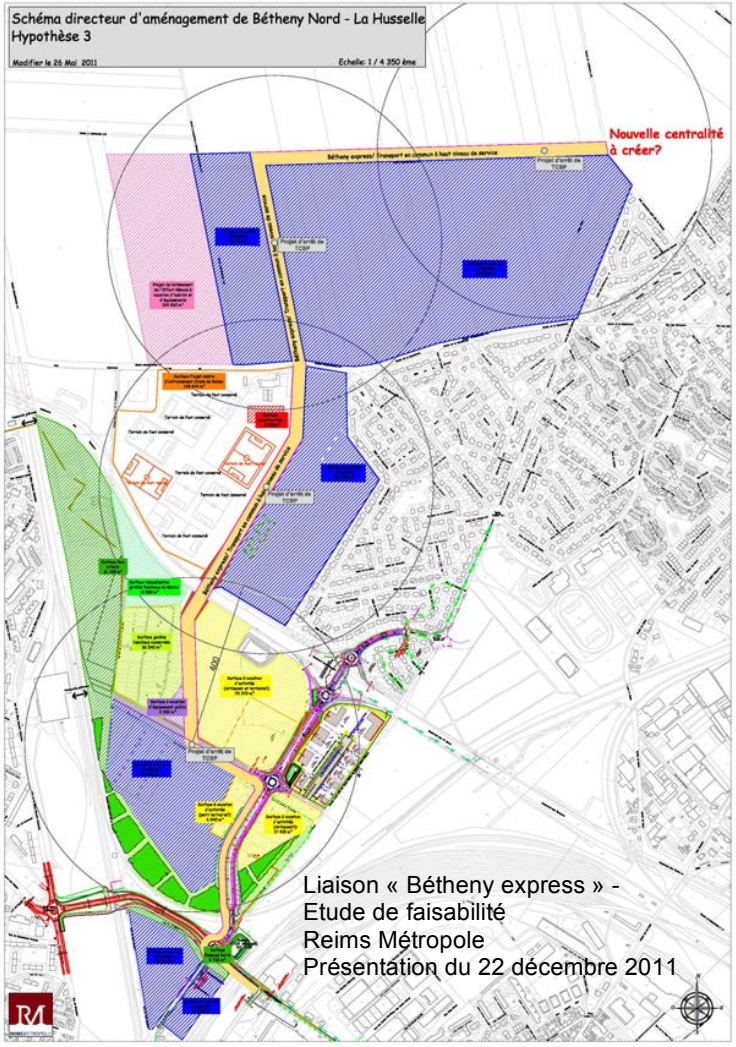
Toutefois, c'est dans le cadre du SCOT et d'un nouveau projet d'agglomération qu'un projet de TCSP sera à finaliser pour être conforme aux nouvelles prescriptions induites par les Grenelles de l'environnement. Cette desserte devra aussi tenir compte de la vocation et l'aménagement de la zone.

***« Bétheny express** «*

A moyen terme, Reims Métropole étudie un TCSP qu'elle a dénommé « Bétheny express » qui irait de la gare centrale à la zone Nord à urbaniser voire jusqu'à la BA 112 en desservant la zone de la Husselle et la zone d'habitat prévue sur le territoire de la ville de Reims. L'intérêt de ce projet résiderait principalement dans une connexion directe avec la gare.

La commune de Bétheny prend en compte ce projet qui nécessite toutefois un ouvrage enjambant les voies ferrées et le boulevard des Tondeurs. Cette voie dédiée devrait aussi inclure une piste cyclable.

La commune intègre donc ce projet comme un élément contribuant à une réflexion d'aménagement à moyen et long termes de l'ensemble du secteur conformément aux orientations des Grenelle de l'Environnement mais qui n'a pas été à ce jour confirmé par Reims Métropole



★ Réduire le transit automobile à l'intérieur de la commune

Le schéma de circulation étudiée par la commune et aussi l'étude de faisabilité de l'urbanisation de la zone Nord ont été l'occasion d'envisager une autre conception des déplacements à l'intérieur de la commune tout en favorisant les modes de déplacements doux et les transports en commun.

Les principes retenus dans l'étude de faisabilité de l'urbanisation de la zone Nord de Bétheny, dans une approche durable, prend en compte aussi le long terme. La zone en couleur saumon représente l'aire de la ZAD et les premières phases de l'opération, la partie en jaune pâle l'urbanisation potentielle à long terme. Dans ce contexte est envisagé un contournement de la commune qui vient rejoindre le « barreau » nord.

Pour éviter tout tentation de transit, le cœur de la commune, en jaune vif sur le plan ci-joint, est un espace piéton qui relie le centre actuel à son extension au centre de la zone d'urbanisation future.

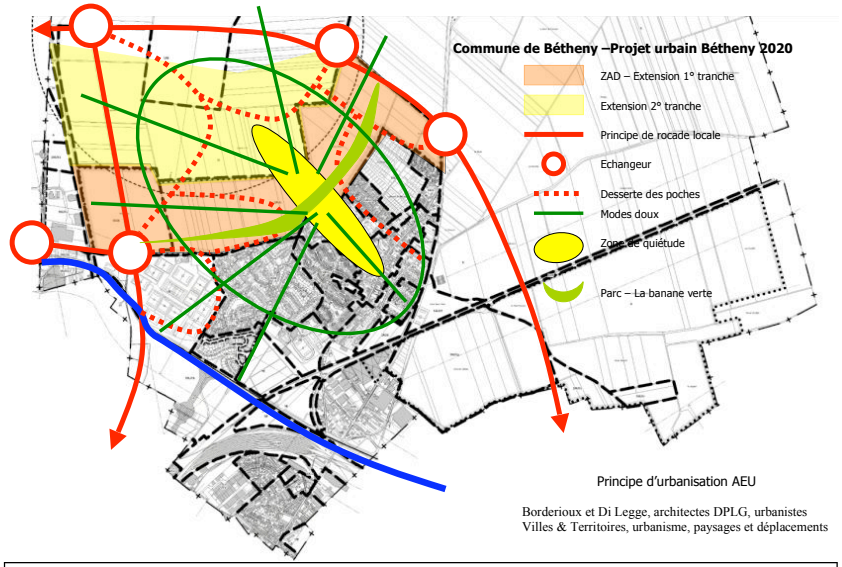
Le principe de desserte des quartiers (trait pointillé rouge) se fait en poche à partir du contournement limité dans un premier temps à 2 x 1 voie.

Est symbolisée en vert le principe des cheminements des modes doux.

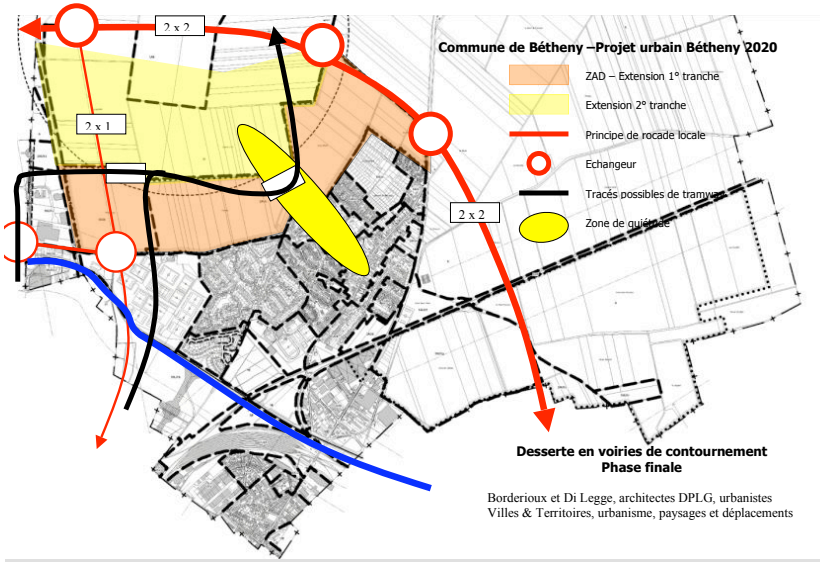
En noir est posé le principe d'un TCSP avec deux hypothèses qui seront maintenues dans la réflexion :

- extension de la ligne de tramway avec un pôle d'échanges au niveau d'une halte ferroviaire,
- ligne Bétheny express via la Husselle.

Le schéma de circulation propose aussi de mettre en place une **hiérarchisation de la voirie** en fonction de ses usages en distinguant les voies de liaison interquartiers, les voies de dessertes internes aux quartiers et les cheminements piétons, les itinéraires pour personnes handicapées et PMR et ceux pour les vélos. Ce schéma sera rendu lisible notamment par des aménagements progressifs, un jalonnement adapté, un éclairage et un environnement paysager différencié.



Source : Etude de faisabilité de l'urbanisation du secteur Nord de Bétheny – Borderioux et Di Legge, architectes et Villes & Territoires 2010



Ces schémas sont à titre indicatifs. Ils devront être précisés dans le cadre du SCOT en cours de révision.

Orientation 3

Une requalification urbaine durable et solidaire

Développer le potentiel économique dans la démarche métropolitaine

Cette présente orientation comprend deux volets :

- le volet économique ;
- le volet habitat avec une nouvelle priorisation du développement urbain

Nous avons repris dans cette orientation du PADD pour la révision de 2012 l'orientation intitulée dans la PLU issu de la révision de 2009 : développer le potentiel économique dans la démarche métropolitaine que nous rappelons ici.

★ Développer le potentiel économique dans la démarche métropolitaine

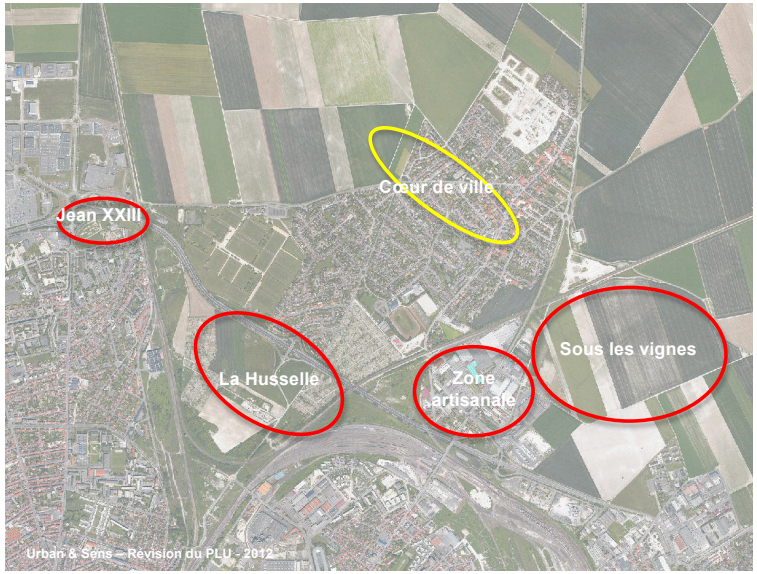
Bénéficiant de zones d'activités dynamiques, la commune profitera de ce potentiel et poursuivra le développement de l'activité économique sur son territoire.

La stratégie est d'aménager des zones d'activités à proximité ou en lien avec les zones d'activités existantes et d'organiser les fonctions économiques le long de l'axe de communication structurant du boulevard des Tondeurs. Une telle organisation des zones d'activités économiques permettra une desserte et une gestion des flux des plus satisfaisantes, en profitant des échangeurs et des nœuds de desserte, et tout en évitant la proximité des zones résidentielles.

Le développement économique s'inscrira également dans une perspective plus large, intercommunale. C'est à ce titre que l'activité économique sera développée en partenariat avec Reims Métropole.

Il s'agit dans un premier temps de conforter la vocation économique de la zone Buisson- Sarrazin en étendant les activités économiques vers la zone de Sous-les-Vignes. D'une superficie de 50 ha, le secteur fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Différé dans le prolongement de la Z.A.D. secteur est.

Selon les opportunités, les sites de la Husselle et/ou le secteur Jean XXIII (enclave de voirie au niveau de l'échangeur de la Neuvillette) pourront être aménagés. Le site de la Husselle, tangent à la Ville de Reims sera aménagé en partenariat avec la Ville de Reims et Reims Métropole dans un souci de cohérence globale.

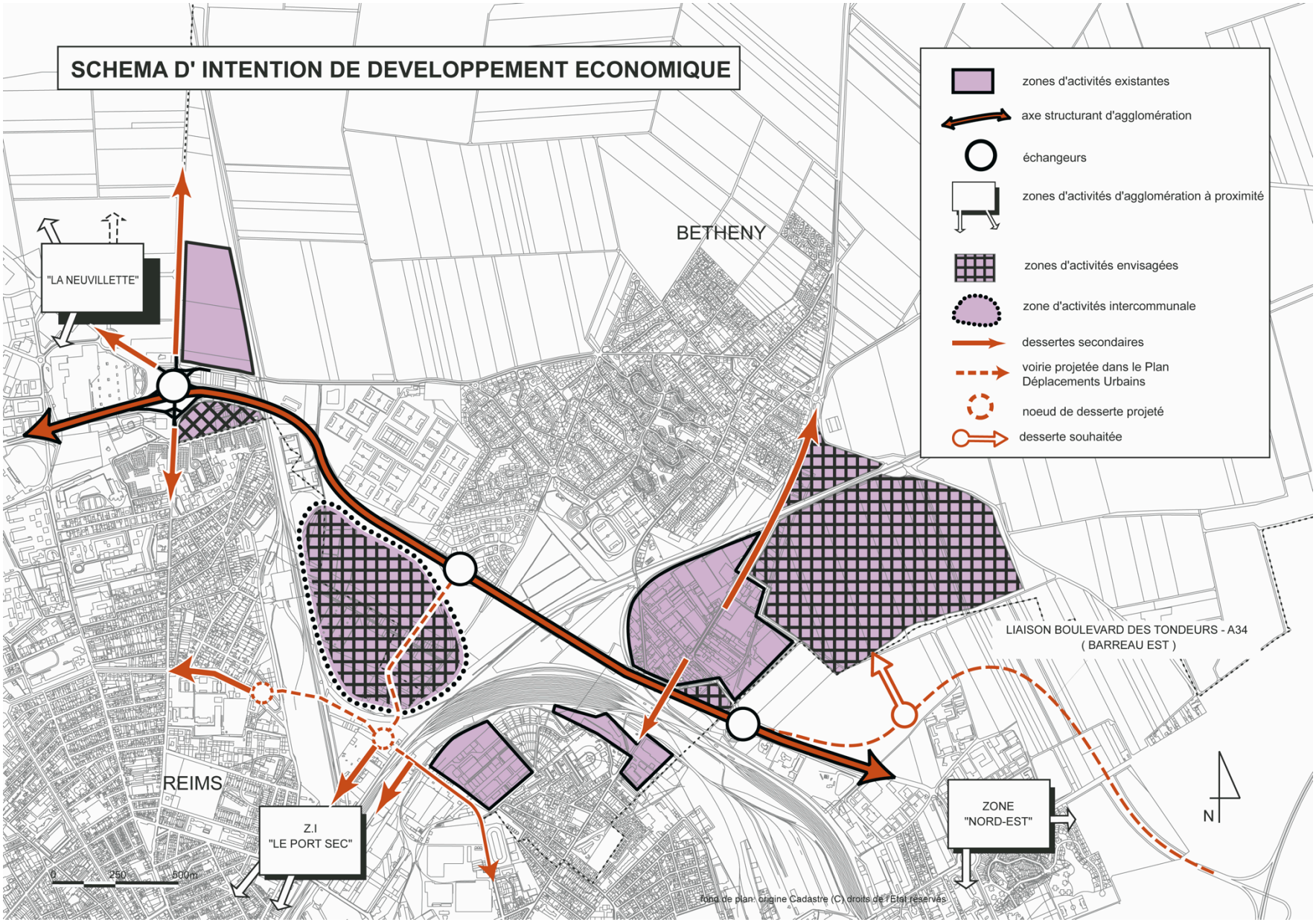


Dans le cadre de la présente révision la commune distingue cinq zones destinées à accueillir des activités :

- *la partie béthenyate de La Husselle ;*
- *la zone de Sous les vignes qui fait l'objet d'une ZAD ;*
- *la zone de Jean XXIII qui a été étudiée dans la modification en cours de 2011 ;*
- *la zone artisanale ancienne entre les voies ferrées et l'ancienne voie romaine ;*
- *et le cœur de ville dans le Grand Bétheny.*

La compétence économique relève de l'agglomération. En la matière, la commune contribue à la mise en œuvre des initiatives du ressort de l'agglomération, niveau auquel les orientations et leurs cohérences sont étudiées et décidées. Par ailleurs, sur les territoires de Jean XXIII et de la Husselle les aménagements sont en cours. Pour la zone de « sous les vignes », Reims Métropole maîtrise déjà la totalité du foncier. C'est dans le cadre de la révision du SCOT qu'une cohérence devra aussi être désormais recherchée avec les nouvelles communes qui ont rejoint Reims Métropole. Les autres zones sont déjà existantes et notamment celles des Docks rémois et

de la Potière.


SCHEMA D' INTENTION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
zones d'activités existantes
axe structurant d'agglomération
échangeurs
zones d'activités d'agglomération à proximité
zones d'activités envisagées
zone d'activités intercommunale
dessertes secondaires
voirie projetée dans le Plan Déplacements Urbains
noeud de desserte projeté
desserte souhaitée
BETHENY
"LA NEUVILLETTE"
LIAISON BOULEVARD DES TONDEURS - A34
(BARREAU EST)
REIMS
Z.I
"LE PORT SEC"
ZONE
"NORD-EST"
N
0
250
500m
fond de plan: origine Cadastre (C) droits de l'Etat réservés

★ La Husselle

La zone de La Husselle est une zone autrefois enclavée qui forme un triangle délimité par les voies ferrées. Réserve foncière de l'agglomération qui a fait autrefois l'objet d'un pré-verdissement.

La réalisation du pont Léon Faucher et de la voirie le reliant à l'échangeur avec le boulevard des Tondeurs a permis de désenclaver partiellement ce secteur. Le désenclavement sera complet avec la liaison avec la rue de la 12ème escadre d'aviation à l'Est sur la commune de Reims qui est prévue notamment dans le cadre du PDU. Il s'agit d'une entrée de ville qui a été étudiée dans le cadre de la modification 2011 avec l'AUDRR.

Cette zone doit être urbanisée dans le cadre du Projet Reims 2020. Elle est à cheval sur deux territoires communaux : Reims et Bétheny. Les deux communes se sont accordées pour étudier ensemble l'urbanisation de ce secteur. Cette zone devra être urbanisée sur la base d'un plan d'ensemble sur la totalité du territoire compris entre les voies ferrées et le boulevard des Tondeurs.

Les études actuelles menées par Reims Métropole intègrent un TCSP dénommé Bétheny express qui devrait relier la Gare de Reims à la zone de Bétheny Nord voire à terme la BA 112. Ce TSCP intègre notamment outre le franchissement en surélévation du boulevard des Tondeurs, une piste cyclable et une piste piétonne. Ce projet TCSP est non finalisé à ce jour. En m'absence d'engagement actuel par Reims Métropole, autorité organisatrice des transports, ce projet est indiqué comme un élément de réflexion sur le moyen et long termes et dans le cadre des orientations induites par les Grenelle de l'Environnement.

La vocation de la zone comprise sur le territoire de la commune de Bétheny sera essentiellement destinée aux activités économiques à l'exception des logements exclusivement nécessaires à la surveillance et/ou l'entretien et la maintenance. La commune ne souhaite pas en effet réitérer l'expérience du Grand Bétheny avec une nouvelle zone d'habitat qui ne serait pas agglomérée au Grand Bétheny. Le développement d'un tel habitat, outre les difficultés socio-économiques induites, nécessiterait la création d'équipements publics et privés qui ne sont pas à la hauteur contributive de la commune.

Une partie du secteur béthenyat de la Husselle fait l'objet d'une modification de PLU en cours pour permettre son aménagement et son urbanisation afin de recevoir des activités économiques. Ces modifications sont en cours et intègreront le présent PLU.

★ La zone de sous les vignes

Cette zone à fait l'objet d'une orientation d'aménagement incluse dans le PLU approuvé en 2009. A ce jour, il n'y a pas de modifications sensibles de ces orientations sauf pour la prise en compte, au travers le plan masse et l'organisation de la zone un paysagement et des plantations des corridors qui permettent une perméabilité des espaces notamment pour la faune et aussi une réelle biodiversité en respectant la charte communale en la matière.

Reims Métropole possède déjà l'ensemble de l'assise foncière de cette zone.

★ La zone de Jean XXIII

La zone de Jean XXIII vient d'être étudiée dans le cadre de la modification de PLU en parallèle de la présente révision.

Elle sera intégrée dans le présent PLU.

★ La zone d'activités de la Potière

La zone d'activités qui a été créée autrefois sur le secteur de la Potière est en grande partie obsolète du fait même de l'ancienneté d'une grande partie de ses bâtiments le plus souvent en bardage métallique.

Ce secteur coincé entre la RD 74 et la voie ferrée ne représentait pas d'importance, en terme de stratégie urbaine. Il n'est pas au demeurant desservi par un embranchement ferroviaire, la voie se situant en surplomb.

Les enjeux ont évolué au fil du temps. Ce secteur est une des entrées principales du Grand Bétheny à partir de la voie romaine historique.

Cette entrée a été largement et progressivement requalifiée, malgré le passage sous la voie ferrée qui reste triste et sombre, avec notamment :

- la salle polyvalente Thierry Meng,
- les équipements,
- la requalification récente de la rue du commerce,
- l'opération du Clos Henri qui est en cours,
- la réfection du pont qui est programmée…

De plus, à terme, l'opération de l'arc nord-est viendra requalifier très fortement les emprises ferroviaires qui sont pour une large part en friche et à l'abandon.

Il est évident qu'à moyen terme le secteur de la Potière sera une zone mutable et devra être requalifiée. Il s'agit là d'une préoccupation dont devra se saisir la commune.

★ Les entrées de ville

Les entrées de ville ont été étudiées par l'AUDRR conformément à la législation et la réglementation en vigueur. Elles ont été introduites dans le PLU dans le cadre de ses dernières modifciations.

Nouvelle priorisation du développement urbain

Les orientations définies par le PADD approuvées en 2009 et mentionnées sur le titre : « poursuivre le développement au service de la population » reste d'actualité et sont reprises dans le présent PADD.

★ Poursuivre le développement au service de la population

La commune de Bétheny fait le choix d'accueillir de nouvelles populations et plus particulièrement de jeunes ménages en proposant une nouvelle offre de logements. Ces nouvelles populations seront accueillies dans un souci majeur de mixité urbaine et pour répondre aux attentes identifiées au Programme Local de l'Habitat de l'agglomération.

Les deux pôles urbains existants, ceux de Bétheny et du Petit Bétheny, seront confortés en permettant un rééquilibrage du territoire communal. Pour ce faire, les zones d'habitat seront développées à proximité des zones pavillonnaires et des fonctions urbaines existantes. La dernière en date est la zone résidentielle de la Couturelle.

La densification urbaine de la partie agglomérée est déjà bien entamée avec les opérations Farmann, Clos Louis et aussi Rue Camille Claudel. Elles ont été réalisées dans un objectif de développement des pôles existants et de limitation de la consommation d'espace avec un souci de répartition équilibrée des logements.

L'aménagement conjoint de dernières zones répond aux exigences de l'article 55 de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains en proposant aux populations un minimum de 20 % de logements en locatifs aidés.

A moyen terme, l'accueil des populations est envisagé dans la partie nord de la commune. Dans un premier temps, sur le site des Ecavés, sera crée un nouveau secteur à vocation mixte d'habitat, d'activités et d'équipements.

Cette perspective de développement urbain futur est privilégiée pour compléter l'aménagement du lotissement de la Couturelle, en s'appuyant sur les zones pavillonnaires à proximité. Cette zone d'extension s'établira en prenant en compte les limites à l'urbanisation, la bande des 100 mètres de la Route Départementale 74, la limite de zone d'explosion du dépôt de munitions et la canalisation de gaz au nord. Une politique d'action foncière active est mise en place sur l'ensemble de la zone d'habitat futur avec l'établissement d'une ZAD.

Par ailleurs, la commune prévoit la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage (secteur jean XXIII) conformément au Schéma Départemental et en tenant compte des besoins de l'agglomération et de l'offre des autres communes.

Enfin, sur le secteur des Ecavés, une zone mixte notamment en matière d'habitat à destination de population fragile.

Dans le cadre du présent PADD de 2012, la commune a souhaité, conformément aux nouvelles orientations législatives et aussi du contexte cités en introduction, revoir ses priorités.

★ La Couturelle

L'opération de la Couturelle pour autant qu'elle ait été exemplaire tant pour le parti d'aménagement urbain retenu que pour l'habitat qui intègre les préoccupations environnementale et énergétiques, sera limitée, à court terme, à ce qui a été réalisé.

En effet, la commune souhaite recentrer son développement sur le Nord dans une composition urbaine qui relie mieux l'habitat aux équipements de proximité existants ou à créer dans le cadre de la requalification urbaine et de la composition de la zone Nord.

Par ailleurs, pour la zone Nord, une approche durable du développement s'inscrit à court, moyen et long termes dans une desserte performante en transports en commune, seule véritable alternative à la réduction de l'usage de l'automobile et des conséquences en termes de pollution et de consommation d'énergie notamment.

★ Les dents creuses et la densification urbaine

La commune conformément aux impératifs de Grenelle entend poursuivre la densification de la zone agglomérée existante avec des opérations comme le Clos Henri, l'îlot Farman ou la

rue Camille Claudel.

★ Secteur Nord

Le secteur Nord est destiné à l'urbanisation future dans le cadre d'une politique d'agglomération et comme le traduit la ZAD nord au bénéfice de Reims Métropole. Cette zone comprend en fait deux zones distinctes :

- une zone urbanisable à court et moyen termes avec les Ecavés et les lieudits de Coulmy, de Croix Albert et des terres Saint Remi. Cette zone est incluse dans la ZAD.
- une zone comprise entre la ZAD et la BA 112. Cette zone qui était impactée par les servitudes de bruit et du dépôt de munition est classée en zone N pour la partie agricole et en zone UM pour l'ancienne emprise militaire.

Dans une approche durable du territoire et pour éviter des erreurs comme celles du boulevard des Tondeurs ou celles d'un développement avec une succession d'opérations sans plan d'ensemble, il est impératif d'avoir :

- une approche globale de ce secteur qui intègrera d'une façon ou d'une autre le barreau Nord entre l'A 4 et l'A 34 ;
- Il faut aussi y intégrer, dans la réflexion sur un aménagement d'ensemble sur le moyen et long termes, la possibilité à moyen et long termes d'une desserte en TCSP du site de la BA 112 qui représente près de 540 hectares ;
-

Dans une perspective de développement durable et aussi dans le contexte du Grenelle de l'Environnement, c'est donc bien à partir de l'accessibilité de l'ensemble de la zone et de sa desserte en transport en commun structurant qu'il convient sur le court, moyen et long termes d'organiser un développement qui intègre aussi les orientations paysagères du SCOT qui a été traduit notamment par la notion la « méridienne verte »dans le projet urbain aujourd'hui obsolète Reimms 2020 et le traitement de la jonction entre l'urbanisation et le milieu agricole ou naturel environnant.

La commune de Bétheny n'entend cependant pas envisager même à long terme et quelque soit le devenir du territoire de la BA 112, un développement de type « conurbation » ou « urbanisation en continu » avec les projets qui pourront voir le jour sur la BA 112. C'est pour cela qu'elle entend constituer à moyen et long termes une coupure verte entre le site de la BA 112 et l'urbanisation de la zone Nord.

L'urbanisation de la zone N du secteur Nord n'est pas envisagée à court et moyen termes. Elle présuppose aussi la mise en place de solutions concertées avec les exploitants agricoles concernés lorsque le moment sera venu.

L'étude de faisabilité conduite par la commune en 2010 se situe dans ce contexte y compris en terme de hiérarchisation de la voirie et du mode de fonctionnement et d'accessibilité aux quartiers.

La première tranche correspond pour une large part à l'emprise de la ZAD. Toutefois, au droit et au Nord de la zone UDb, l'aire de la ZAC est trop étroite pour permettre la composition d'une véritable centralité de la zone à urbaniser en relation avec le centre existant via les rues R.A. Voisin et de Courcy. Aussi conviendra-t-il dans le cadre de la présente révision, d'étendre en ce sens la zone d'urbanisation future.

Suppression des servitudes

La présente révision inclus la suppression des servitudes liées à l'activité militaire et aéronautique suite à la reconnaissance par Ministère de la défense de la cessation de l'activité militaire (récépissé de déclaration de cessation d'une installation classée pour la protection de l'environnement – rubrique n° 1313-b – du 18 août 2011).

★ Les terrains de football

La zone qui accueille actuellement les terrains de football de la ville de Reims et est classée en zone UE. Cette zone sera impactée par la méridienne verte qui reprend les prescriptions du SCOT approuvé (DOG approuvé page 180 notamment).

Cette zone est susceptible à moyen ou long terme d'être impactée par un projet de TCSP. Cependant, à ce jour, les réflexions et les études n'ont pas abouti et Reims Métropole n'a pris aucune décision en la matière.

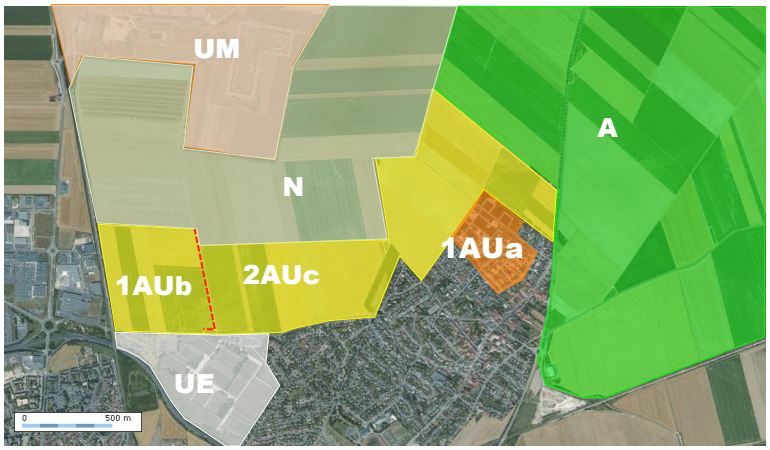
Le devenir de cette zone peut donc être appelé à évoluer à moyen et long terme. Cependant cette évolution présuppose préalablement une relocalisation de l'ensemble de ces terrains d'une part et d'autre part la réalisation du TCSP. Dans le cadre de l'horizon du présent PLU, la vocation de la zone n'est donc appelée à changer.

L'urbanisation de ce secteur devra alors se faire selon un plan de composition urbaine et paysagère préalable et dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'aménagement publiques ou privées.

Cette zone serait alors principalement destinée à accueillir de l'habitat en respectant le principe de la mixité sociale et aussi de typologie de logements.

Modification de zonage du secteur Nord de Bétheny

Zonage actuel



Zone UM :
La zone comprend les terrains où sont implantées les constructions militaires liées aux activités de la Base Aérienne 112, ainsi qu'à l'aérodrome civil de REIMS-CHAMPAGNE.
Cette zone est concernée par le périmètre d'isolement de 1078 mètres autour du dépôt de munitions de la Base Aérienne 112, institué par décret en date du 11 Mars 1994. Les constructions futures à usage d'habitation autorisées dans cette zone devront respecter les dispositions du plan d'exposition au bruit des aéronefs de "REIMS-CHAMPAGNE", approuvé par arrêté préfectoral.

Zone N :
Cette zone correspond aux emprises du périmètre de protection du dépôt de munitions (rayon de 1 078 m), ainsi que le couloir d'envol de la B.A. 112. Cette comprend 3 secteurs :
- N correspond à la vocation de la zone,
- Nf : secteur enclavé dans le réseau ferroviaire, dans lequel aucun type d'occupation et/ou d'utilisation n'est autorisé,
- Nj : secteur pouvant accueillir des jardins familiaux et des infrastructures

Zonage UE :
Il s'agit d'une zone urbaine destinée aux constructions et équipements de loisirs, de sports, récréatifs et équipements publics communaux et intercommunaux.

Zones AU :
Cette zone comprend des terrains non équipés qui supportent l'urbanisation future de l'agglomération
Elle est divisée en 5 secteurs :

■ Pour les secteurs **d'urbanisation future immédiate**
- le secteur 1AUa constructible uniquement par voie d'opérations d'aménagement d'ensemble, à vocation d'habitat et d'activités libérales au lieudit «La Couturelle » et « Derrière les berceaux »,
- le secteur 1AUb : secteur mixte au lieu dit « les Ecavés » constructible uniquement par voie d'opérations d'aménagement d'ensemble à usage d'équipements sportifs, de loisirs et d'activités de services, commerce, tertiaire, médicales et paramédicales et d'habitat.

■ Pour les secteurs **d'urbanisation future de réserve foncière**
- le secteur 2AUa, constructible uniquement par voie d'opérations d'aménagement d'ensemble à vocation d'habitat,
- le secteur 2AUb constructible uniquement par voie d'opérations d'aménagement à vocation d'habitat,
- le secteur 2AUc de réserve foncière d'urbanisation mixte future, constructible par voie d'opérations d'aménagement d'ensemble, destiné à l'habitat et aux activités.

Zone A :
Cette zone comprend des terrains équipés ou non pour l'exploitation agricole.
Rappel :
- les constructions futures à usage d'habitation autorisées dans cette zone devront respecter les dispositions du plan d'exposition au bruit des aéronefs de "REIMS-CHAMPAGNE",
- les constructions futures à usage d'habitation autorisées dans cette zone et situées à une distance inférieure ou égale à 200 m de l'emprise du boulevard des Tondeurs (voie bruyante de type I), de la RN 51 (voie bruyante de type II) devront respecter les normes d'isolation acoustique visées.

Zonage futur

Dans le présent PADD, les zonages sont présentés à titre de principes. Seuls auront force de loi les tracés et le règlement qui seront arrêtés par le conseil municipal et approuvé après enquête publique.

Zone UE devient UI :
Cette zone comprend l'aire des terrains de sport de la ville de Reims. Elle accueille désormais aussi les infrastructures du Stade Reims. Elle est donc maintenue dans sa vocation de d'accueil des activités notamment de sports et de loisirs. Le règlement a été adapté en fonction des besoins spécifiques.

Ex BA 112
Le territoire de la BA 112 aujourd'hui désaffecté. La zone UM, à vocation militaire, n'a donc plus lieu d'être. En l'attente d'un projet d'aménagement global et cohérent avec une desserte en VRD suffisante et adaptée aux nouveaux besoins, est répartie en plusieurs zonages :

- les terrains qui font l'objet d'une pratique culturale dans le cadre de la convention passée avec l'Etat sont classés en zone agricole (A) ; à la demande de l'Etat et de la Chambre d'Agriculture, les autres terrains cultivés ont aussi été classés en zone agricole.
- Les terrains sevrant d'assise aux bâtiments sont classés en zone UH. Le règlement permet leur entretien voire une extension limitée en l'absence de tout projet global sur la zone. Toutefois en liaison il est possible d'adapter, d'aménager voire d'étendre les bâtiments existants dans le cadre d'une activité agricole ou d'activités en liaison avec l'agriculture (bio-industries, enseignement, agroalimentaire, etc…)

Zone UG :
Le règlement de cette ancienne zone 1AUa désormais urbanisée reprend le règlement qui servit de cadre à cette urbanisation (zone 1AUa).

La ZAD Nord

L'emprise de la ZAD a été créée par Reims Métropole pour anticiper les besoins de l'agglomération en matière de développement notamment de l'habitat. Seules ont été retenues en zones d'urbanisation futures dans le cadre du présent PLU et en relation avec les besoins traduits pour une partie au travers le PLU, les zones 2AU (Champ Dulin et Ecavés 2). Le reste de la ZAD conformément à la demande de l'Etat formulée lors de la réunion des PPA a été classée en zone agricole.

Une zone Umv a été mise en place le long de la voie ferrée Reims-Laon et à l'Est de celle-ci pour préserver une continuité de biodiversité conformément aux nouvelles règlementations.

La zone des Ecavées, en cours d'aménagement, a été classée en zone d'urbanisation à court terme (1AUb) conformément au PAE délivré. Elle est destinée notamment à accueillir des établissements d'hébergement des personnes âges d'une part et de personnes handicapées d'autre part. Elle recevra aussi de l'habitat principalement social pour faire fasse aux besoins de la commune comme de l'agglomération.

Dans le cadre d'une réflexion préalable sur l'ensemble de la zone, le développement à court et moyen terme a été recentré sur le cœur de cette zone de façon à développer l'urbanisation autour d'équipements, de services et de commerces de proximité en lien avec le centre bourg actuel.

La partie destinée à l'urbanisation future à long terme reste ouverte à l'exploitation agricole.

Zones AU :
Les zones AU à l'intérieur du centre bourg sont conservées.
Les autres zones notamment comprises à l'intérieur de la ZAD nord sont distinguées en fonction de leur planification souhaitée.

Secteur de la Husselle
Ce secteur est destiné à accueillir des activités économiques dans le cadre d'un aménagement déjà engagé par Reims Métropole dans le cadre de ses compétences propres. Les jardins familiaux existants seront maintenus. La zone Umv

viendra assurer la continuité du corridor de biodiversité en application des directives issues notamment des Grenelle de l'Environnement. Cette zone devra prendre en compte son caractère inondable. Le règlement et le zonage ont été adaptés pour prendre en compte les aménagements déjà réalisés et ceux à venir au regard de la vocation de la zone.

Zone A :
Inchangée. Le zonage est partiellement étendu à l'ancienne zone N qui n'a plus de raison d'être. Elle inclut aussi les terrains de l'ex-BA 112 qui font l'objet d'une convention expresse et formalisée avec l'Etat pour leur exploitation agricole. Elle intègre aussi les terrains de la ZAD qui ne sont pris en compte dans une urbanisation à court et moyen termes.

Il est distingué trois secteurs en zone A :
- Aa, zone agricole banale ;
- Ab, zone agricole où sont autorisées les activités liées directement ou indirectement à l'agriculture et son développement ;
- Ac, zone agricole où les constructions sont interdites car pouvant être à moyen et long termes ouvertes à l'urbanisation.

Zones N :
La zone N recouvrant les espaces impactés par les servitudes liées à la BA 112 et à l'aéronautique n'a plus lieu d'être.

Le zonage Nf pour le réseau ferroviaire reste inchangé de même que le zonage Nj accueillant les jardins familiaux.

★ Petit Bétheny



◆ Le secteur des Docks

Pour le Petit Bétheny, la commune entend maintenir la vocation du secteur des Docks pour accueillir des activités économiques, d'enseignement ou culturelles. Elle souhaite préserver et mettre en valeur ce qui fut un des éléments essentiels du développement économique de l'agglomération rémoise et de Bétheny au XXème siècle.

Il n'est pas souhaitable de développer dans cette zone dépourvue d'équipements et de services de proximité de l'habitat en dehors de celui lié directement aux activités accueillies sur le site.

La commune confirme le zonage UXa approuvé dans le PLU révisé de 2009.

◆ **L'arc Nord-est**

Ce secteur important qui englobe notamment une large part des emprises ferroviaires est aujourd'hui en cours d'étude. De part l'enclavement de ce secteur, son accessibilité nécessite une approche suffisamment détaillée et performante pour être ouverte à court terme à l'urbanisation d'autant que la libération foncière n'est pas à ce jour acquise. Par ailleurs, le développement éventuel à moyen et long terme dans ce secteur devra faire l'objet d'une prévention particulière au regard des nuisances résiduelles et aussi d'une dépollution éventuelle des sols.

La commune souhaite donc que ce secteur soit pour l'instant maintenu dans son zonage actuel (UX1). Le moment venu, l'urbanisation éventuelle de ce secteur en cohérence avec les projets sur le territoire rémois, devra faire l'objet d'une révision du PLU.

L'urbanisation de ce secteur n'est donc pas une priorité immédiate. Elle est aussi pour partie liée à l'aménagement éventuelle d'une liaison interquartier allant de la rue Léon Fauchet à l'avenue Jean Jaurès sur Reims.

◆ **Le secteur Camille Guérin**

Le secteur Camille Guérin recouvre dans le PLU révisé approuvé en 2009 deux zones : une zone UCb et une zone UCc de part et d'autre de la voie du même nom. Ce secteur à proximité de la cité jardin et aussi de la future opération de l'arc Nord-est doit évoluer pour permettre une composition urbaine plus équilibrée avec de l'habitat notamment pour les jeunes, les étudiants et les personnes âgées et aussi le développement d'activités et de services de proximité soit en rez-de-chaussée d'immeubles soit à proximité de l'équipement commercial existant.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il s'agit là d'offrir les services de proximité à la population du secteur en complément de ceux existants et aussi d'accueillir des services notamment tertiaires afin de maintenir une mixité sociale et aussi une mixité de l'habitat et de l'emploi.
Le règlement du PLU sera adapté en conséquence.

◆ **Le secteur Lor-Pomona**

Cette friche industrielle est destinée à accueillir de l'habitat et aussi quelques activités, services et commerces de proximité tout en permettant de retraiter l'entrée de ville.

L'urbanisation de cette zone est soumise à un plan d'aménagement d'ensemble en lien avec le secteur de Camille Guérin.

■ **Faisabilité opérationnelle**

ZAD Nord
Zone 1AUc et 2AUc (PLU 2009)
Etude de faisabilité en 2011 – Agence Borderioux et Di Legge
Etude préopérationnelle 2013 – Agence Rolinet – Maîtrise d'ouvrage Reims Métropole
Foncier : bailleurs sociaux et propriétaires privés

La Husselle
Etude de réalisation d'une ZAC – Reims Métropole
Etude préopérationnelle 2013 – Agence Rolinet – Maîtrise d'ouvrage Reims Métropole
Foncier : Reims Métropole

ZAE Sous les Vignes
Etude préopérationnelle – Maîtrise d'ouvrage Reims Métropole
OAP du PLU 2009
Foncier : Reims Métropole

Secteur Camille Guérin – Petit Bétheny
2013 - En cours
Schéma organique – Agence Urban et Sens
Foncier : bailleurs sociaux

Secteur Lor-Pomona
2013- En cours
Schéma organique – Agence Urban et Sens
Foncier : bailleurs sociaux

Liaison interquartier Jean Jaurès – Léon Faucher
Reims métropole - Non lancée
Foncier : RFF

Ajustement PLH

Lors de l'avis des PPA l'Etat a souhaité que soient ajustés les objectifs du PLU pour Bétheny soit 370 logements (2012-2017) et une moyenne pour 6 ans de 62 logements. Cela donnera donc pour 10 ans 620 logement et 15 ans 930 logements.

NB : Ces éléments de programmation seront probablement susceptibles d'évoluer avec le réajustement nécessaire après la création de la Communauté urbaine.

■ Consommation des terres agricoles ou forestières

L'ensemble des opérations qui ont été réalisées sur la commune au cours des dix dernières années n'ont pas impacté les zones classées A ou N au PLU.

Opérations nouvelles	*PLU 2009*
Zones d'habitat	
La Couturelle	zone 1AUa
Les Ecavés 1 (PAE)	zone 2AUc
Densification urbaine	
Pole intergénérationnel Farman	UDa
Domaine d'Henri	UDb
Reconquête de friches industrielles	
Rue Léonore Fini	UCb
Rue Camille Guérin	UCb
Activ'parc/Izidom	UCc
Cité des Aquarelles	UCb
Activités économiques	
JeanXIII/les Naux	1AUXa, b et c
La Husselle	1AUXh
Sous les Vignes	1AUXg
Le Linguet	2AUXc

■ Capacité des zones d'urbanisation nouvelle (AU) 2014

Zone 1AUc (Champ Dulin)	14,75 ha
Lor-Pomona (Petit Bétheny)	3,08 ha
Zone 1AUb (Grand Bétheny)	2,68 ha
Total :	**20,51 ha**

■ Consommation prévisonnelle de l'espace pour l'habitat

Base PLH (15 ans x 65 logments/an) : 1035 logements
Base « ajustée » (15 ans x 62 lgts/an) : 930 logements

H 1 - Ratio de densité : 30 lgts/ha = 31 ha sur 15 ans
Parcelle moyenne : 333 m2/logement
H2 - Ratio de densité : 40 lgts/ha = 23,3 ha sur 15 ans
Parcelle moyenne : 250 m2/logement

Il faut ajouter à ce ratio :
- 15 % de voiries primaires et secondaires
- 10 % de noues
- 15 % de trame verte et traitement paysager des lisières
- 10 % de parc public et place publique

soit 50 %

- Equipement publics : écoles (maternelle et primaire), salle de sport, terrain de sport : 2 hectares

H 1 - Ratio de densité : 30 lgts/ha
Base « ajustée » : 930 lgts : 30 lgts/ha = 31 ha sur 15 ans

Logements :	31
VRD et espaces verts 34,5 ha x 0,5)	15,5
Equipements publics	2
Total prévisionnel	**48,5 hectares**

H 2 - Ratio de densité : 40 lgts/ha
Base « ajustée » : 930 lgts : 40 lgts/ha = 31 ha sur 15 ans

Logements :	23,3
VRD et espaces verts 34,5 ha x 0,5)	11,65
Equipements publics	2
Total prévisionnel	**36,95 hectares**

Ces éléments restent indicatifs dans la mesure où la notion même de logement permet un écart de 1 à 5 au moins en terme de superficie de plancher selon qu'il s'agit d'un studio ou d'un type V.

Une requalification urbaine durable et solidaire

La commune dans le cadre de son projet urbain a souhaité avoir comme ambition légitime de devenir une éco-ville. Il s'agit là de dépasser l'addition et la juxtaposition d'opérations ou de constructions pour une large part exemplaires en matière de développement durable et solidaire. Désormais, c'est non seulement à l'urbanisation future que la commune entend développer une véritable démarche d'approche environnementale, mais aussi en ré-intervenant sur les quartiers existants à mesure des aménagements.

La première action est **le repositionnement de Bétheny dans la métropole rémoise** comme porte et interface avec la quadrant Nord-est, la première couronne et le pôle des agro-ressources.

La seconde action dans ce sens a été **une nouvelle approche des déplacements** qui repose sur plusieurs éléments forts :

- une hiérarchisation du réseau viaire en fonction des usages,
- une évacuation à terme du trafic de transit de la partie urbanisée du Grand Bétheny ;
- une organisation de l'urbanisation à partir des transports en commun et aussi le TCSP ;
- la création de zones 20 pour développer les modes de déplacements doux ;
- le renforcement des équipements de proximité…

La troisième action a été la réflexion sur la mise en place d'une véritable **trame verte**…

★ Le cœur de ville

Cependant, ces actions ne concernent que partiellement l'aire déjà urbanisée. Aussi, l'approche environnementale de l'urbanisme (AEU) a-t-elle eu pour conséquences, entre autres, d'inviter à réfléchir sur un principe qui amplifierait encore les mesures envisagées en termes de circulation en créant dans le Grand Bétheny, une « barrière » aux déplacements automobiles de transit. Par ailleurs, dans le cadre d'une approche globale, il convenait d'envisager la relation entre le centre actuel et le centre de quartier qui résultera de l'urbanisation du secteur nord.

La combinaison de ces deux impératifs et aussi la configuration de l'existant a amené à envisager la rue de Courcy et la rue A. Voisin comme épine dorsale de la restructuration urbaine. Cette voie, dans le cadre de la mise en place du nouveau plan de circulation est appelée à changer de statut et à moyen terme à devenir piétonne avec accès aux riverains et livraisons.

Cependant, même si cela augmentera la qualité de cet axe, cela n'est pas suffisant pour en accroître l'attractivité compte tenu de sa distance.

Aussi deux pistes de réflexions sont avancées :

- **profiter des dernières dents creuses** pour créer des activités, commerces et équipements de proximité ou du moins prendre les dispositions nécessaires dans ce sens (emplacement réservé, acquisition amiable…) ;
- mener sur l'espace central au niveau du cimetière ancien, une réflexion en vue d'une **recomposition urbaine de qualité** qui pourrait intégrer de l'habitat locatif compatible avec l'environnement immédiat (personnes âgées, jeunes ménages,…) avec en rez-de-chaussée des commerces, services ou équipements de proximité. Compte tenu de l'emprise non bâti de ce secteur un équipement public peut être même envisagé sans pour autant déplacer le cimetière qui peut parfaitement rester en place compte tenu de son intérêt historique et de sa qualité. Cette étude peut aussi englober les parcelles qui supportent des activités qui pourraient trouver place en zone d'activités sur la commune.



Proposition de périmètre d'étude d'un plan de recomposition urbaine et paysagère





Orientation 4

Une « Grenellisation» du PLU

Une « Grenellisation» du PLU

★ Une préoccupation déjà attestée

Le PLU de la commune de Bétheny fait déjà largement place aux préoccupations de développement durable et solidaire. Les actions déjà engagées comme l'urbanisation récente témoignent d'une mise en œuvre concrète des préoccupations environnementales dont l'Homme doit rester la principale motivation. Il ne suffit que d'évoquer par exemple la Cité jardin, la Couturelle, les bâtiments HQE et/ou BBC, la création de logements sociaux pour développer la mixité sociale, l'aménagement du centre du Grand Bétheny en zone 30, les travaux d'accessibilité pour les équipements publics…

★ Un PADD approuvé en 2009 déjà explicite

Le PADD déjà approuvé, sous le thème « construire un cadre environnemental durable et valorisé » évoque un certain nombre d'éléments qui ne peuvent qu'être ici repris :

Devenir tous des éco citoyens par une action commune et concertée

La municipalité est engagée depuis plusieurs années dans une démarche visant le développement durable, et ce à travers diverses actions :

- l'intégration des problématiques environnementales dans ses documents d'urbanisme,
- la réalisation de quartiers écologiques (cité jardin du Petit Bétheny) ou prenant en compte des principes environnementaux (La Couturelle) ainsi que sur les réflexions liées à des secteurs en devenir (ZAC Sous les vignes, ZAD nord...).

Trois objectifs fondent le volet communication de la commune :



Salle polyvalente Thierry Meng
Architectes : Borderioux et Di Legge
Photo : AUDRR

■ La municipalité agit et montre l'exemple

L'exemplarité de la commune se traduit par des pratiques vertueuses :
- la construction d'une salle polyvalente HQE, dont les cibles concernent notamment l'énergie (pompes à chaleur et mur trombe),
- la récupération des eaux de pluie et l'utilisation de matériaux brique particuliers (briques mono-murs...).

■ Sensibiliser tous les publics

Sensibiliser par la mise à disposition de documents d'informations librement accessibles (en complément du PLU) et à destination de tous les publics pour une meilleure communication à vocation pédagogique et de sensibilisation : guide des balades fleuries, cahiers de recommandations, charte de qualité environnementale ...

■ Mutualiser les ressources

La collaboration avec les institutions, les services de l'état voire les entreprises privées est une source d'enrichissement et est facteur du développement d'opérations innovantes et ambitieuses.

En s'appuyant sur une charte de qualité environnementale mais également un cahiers de recommandations architecturales, urbanistiques et paysagères la commune entend inciter à une meilleure approche environnementale et durable du bâti et du cadre de vie de ses habitants. Ces documents complémentaires au PLU sont le fruit de la coopération entre la municipalité de Bétheny et l'ensemble de ses partenaires.

Le même document évoque ensuite les préoccupations en matière énergétique.

Favoriser et développer la gestion rationnelle des énergies

■ La commune prône la réduction des consommations et l'utilisation d'énergies renouvelables

Ceci repose sur la participation active des collectivités, des habitants, des acteurs économiques etc.

La gestion de l'énergie concerne de nombreux domaines :
- Le bâtiment, tant dans sa construction que dans son utilisation (pratiques individuelles et collectives, par exemple : éclairage, bureautique, électroménager, climatisation...),
- Le renouvellement urbain, l'aménagement (optimisation ou création de réseaux de chaleur notamment),
- Les déplacements ou l'éclairage public,
- Les activités économiques.

La municipalité de Bétheny décide de développer une véritable politique de l'énergie visant les économies d'énergie et favorisant les énergies renouvelables.

■ Favoriser la sobriété énergétique et tendre vers la réduction des consommations

- Par de nouvelles formes d'habitat prenant en compte l'énergie et impliquant de nouvelles manières d'habiter.
- Par la conception de bâtiments économes, du plan masse à la composition architecturale en veillant à améliorer leurs niveaux de performance énergétique
- Par des techniques et des équipements économes en énergie permettant de renforcer les principes bioclimatiques en menant, lors de la définition de projets, des réflexions relatives à l'éclairage, à la nécessité d'ascenseur, à celle de la climatisation... Ceci implique une concertation suivie entre la municipalité, le maître d'ouvrage et le maître d'oeuvre.

■ Participer au développement des énergies renouvelables

- Par le développement des filières locales d'énergies renouvelables tel le solaire, la petite géothermie horizontale ou verticale, de même que la filière bois- énergie.
- Par l'expérimentation dans certaines constructions : cité jardin, salle polyvalente ...
- Par une réglementation préservant le droit au soleil et l'usage des systèmes passifs ou actifs (panneaux solaires, panneaux photovoltaïques…)

■ Des systèmes respectueux de l'environnement et de la qualité des eaux

Il convient toutefois, dans le cadre de la présente révision de 2012, d'indiquer que la commune sera vigilante quant à l'utilisation de la géothermie qui ne sera autorisée que pour des opérations collectives permettant la mise en place de systèmes garantissant notamment la non-pollution des nappes superficielles ou profondes par des rejets non-contrôlés.

La présente révision intègre la possibilité ouverte par la loi ALUR de limiter l'imperméabilisation des parcelles.

■ Sensibiliser et communiquer sur l'énergie

- Par une communication et une pédagogie sur l'énergie auprès des citoyens mais également les entrepreneurs et constructeurs.

■ Prendre en compte les nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC)

Dans le cadre des nouvelles prescriptions, seront intégrées au PLU les éléments visant à favoriser et développer les infrastructures et réseaux de communications électroniques avec une qualité renforcée en fonction des décisions qui seront en la matière prises de façon coordonnées au niveau de l'intercommunalité.

Les aménagements notamment en VRD devront prévoir et réserver autant que de besoin les infrastructures pour le passage des réseaux de NITC en cas de besoin.

Par ailleurs une charte sur les antennes relais a été signée entre les 6 communes de l'agglomération et les opérateurs de réseaux de téléphonie (Bouygues télécom, Orange, SFR et FREE) le 25 mai 2011.

Intégrer les quartiers dans leur environnement

L'ambition de la commune est de créer ou recréer des quartiers où il fait bon vivre.

La politique de la commune s'appuie sur 5 objectifs :

■ **Affirmer et développer la qualité paysagère**



Square des Berceaux
Photo : AUDRR



Cheminement piéton aménagé
Photo : Urban & Sens

- Par une perception valorisée de l'extérieur. Des aménagements de qualité des entrées de ville permettent d'affirmer l'identité béthenyate. Parmi les infrastructures routières, les RD 74 (voie romaine), RD 151 (route de Witry) et une partie de la RD 966 (route de Neufchâtel) sont concernées. Les voies ferrées constituent également des entrées de ville dont la qualité doit être prise en compte, d'autant que trois lignes ceinturent Bétheny. Enfin, le boulevard des Tondeurs (sans oublier la future liaison A34 – Tondeurs) offre des vues sur la commune qui doivent être valorisées.

- Par la création d'un cadre paysager global mettant en exergue les caractéristiques et les espaces de qualité en particuliers le traitement des espaces publics (paysagement, mobilier urbain, signalétique ...)

■ **Assurer la cohérence entre les différentes entités de la commune**

- Par l'aménagement des espaces publics pour structurer le territoire et les quartiers dans une continuité de traitement pour les grands linéaires dans un objectif de meilleure lisibilité de la trame urbaine structurante. Ceci concerne également le traitement végétal pour les itinéraires de liaison entre les lieux de vie à l'intérieur des quartiers (espaces verts, équipements, commerces, habitat).

- Par la requalification du paysage de la rue en traitant les limites avec les espaces privés (exemple : limite végétale, en particulier pour les grandes entreprises, valorisation paysagère des parcs de stationnement, végétation des coeurs d'îlots et des jardins ...

■ **Assurer l'intégration paysagère de l'urbanisation dans le respect de l'environnement**

- Par la réalisation d'extensions urbaines intégrées à l'environnement existant et en lien avec les secteurs ruraux. Par exemple, en préservant une coupure franche urbain-rural, en lien avec les problématiques des entrées de ville, notamment en limite de la BA 112 du fait des contraintes (PEB, périmètre de risque d'explosion, de la Base aérienne 112 et de l'entreprise Caillot).

Les contraintes liées à la BA 112 aujourd'hui désaffectée sont devenues sans objet.

- Par le traitement des interfaces entre les différentes entités de la commune, y compris les secteurs ruraux.

- Par la prise en compte de certaines thématiques environnementales : gestion de l'eau, dont le lotissement de la Couturelle est un bon exemple (chaussées réservoir , infiltration à la parcelle...), préservation de la biodiversité et des secteurs naturels, protection des populations vis-à-vis des nuisances potentielles (bruit, risques technologiques...).

- Par l'adaptation de la qualité paysagère aux différents secteurs de la commune…

■ **Eviter le mitage de l'espace rural par la maîtrise de l'urbanisation**

- Par le renouvellement de la ville sur elle-même, au sein du tissu existant et notamment par l'utilisation des dents creuses ;

- Par le développement d'une urbanisation en continuité de celle existante, tel est le cas de l'aménagement du lotissement de la Couturelle et pour celui de la ZAC « Sous les Vignes »

Les opérations du Clos Henri et de l'îlot Farman traduisent la volonté de la commune dans cette logique de densification urbaine et d'utilisation des dents creuses.



Pelouse plantée
Photo : Urban et Sens

■ **Assurer la valorisation des espaces végétalisés**

L'objectif global de la commune est d'optimiser le rôle de ses espaces végétalisés, à travers 3 objectifs en assurant une offre en espaces verts suffisante pour les habitants :

- Par une offre en espaces verts diversifiées sur l'ensemble du territoire communal (plantations d'alignement, cœurs d'îlots, squares, cheminements paysagers ...)

- Par la création de liaisons permettant la constitution d'une trame verte communale et en lien avec celle de l'agglomération

- Par la sensibilisation des populations au respect des espaces végétalisés

■ **Maintenir et développer la biodiversité et les continuités biologiques**

- Par la constitution des corridors écologiques intégrés à la trame verte d'agglomération et en lien avec les espaces agricoles.

■ **Tirer parti des espaces végétalisés pour participer à la gestion de l'eau**

- Par l'utilisation d'espaces végétalisés dans la gestion de l'eau (exemple : création de noues végétalisés sur la liaison Faucher-Tondeurs ...)

- Par une consommation raisonnée des eaux d'arrosage (exemple : des systèmes d'arrosage intégré ...)

■ **Des systèmes respectueux de l'environnement et de la qualité des eaux**

Il convient toutefois, dans le cadre de la présente révision de 2012, d'indiquer que la commune sera vigilante quant à l'utilisation de la géothermie qui ne sera autorisée que pour des opérations collectives permettant la mise en place de systèmes garantissant notamment la non-pollution des nappes superficielles ou profondes par des rejets non-contrôlés.

De même les systèmes de récupération des eaux pluviales et des eaux de surface ne devront pas remettre en cause par leur infiltration la qualité des nappes superficielles et profondes. Les systèmes mis en place devront donc intégrer des systèmes garantissant le filtrage des eaux et/ou l'intégration naturelle notamment des résidus hydrocarbonés des voiries.

Les systèmes de récupération des eaux de pluies devront être intégrés esthétiquement à la construction ou dans son environnement. Ils seront occultés ou protégés pour éviter notamment le risque de noyade des enfants et des animaux. Ils devront aussi être protégés pour ne pas servir de lieu de reproduction aux moustiques.

■ **Mettre en place une trame verte**

L'un des éléments novateurs inclus dans la révision de 2012 est la mise en place d'une trame verte sur la commune qui intègre notamment les objectifs du Projet Reims 2020 avec :
- **le traitement des lisières urbaines**
- **et la « méridienne verte ».**

■ Préserver la tranquillité des citoyens

La commune s'inscrit dans la politique d'agglomération de lutte contre le bruit et répondant à 3 objectifs communaux :

◆ Mieux connaître les activités génératrices de nuisances sonores

- Par une identification des secteurs bruyants à travers la cartographie du bruit de la commune
- Par l'identification des diverses sources de bruits (infrastructures ...)

◆ Réduire le bruit à la source et limiter sa propagation

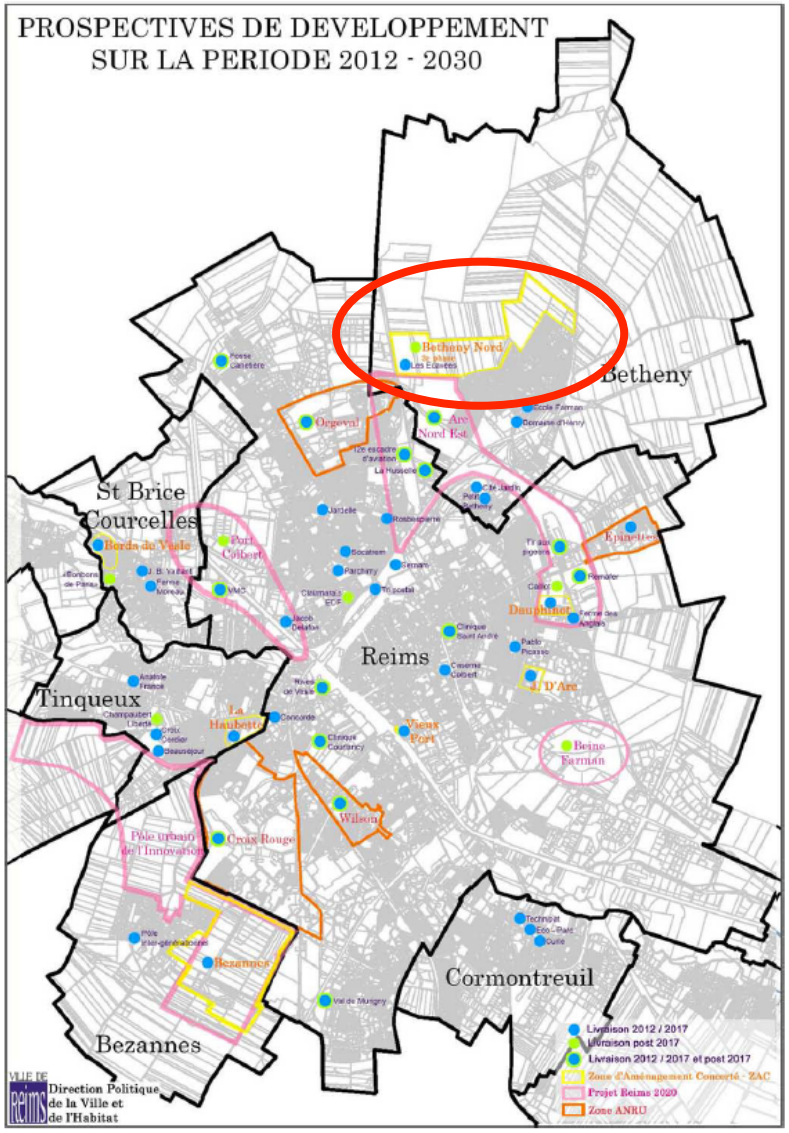
- Par des aménagements permettant d'adapter les circulations aux types de zones traversées (zones 30, zones 20, mobilier urbain, aménagements, signalisation et jalonnement...)
- Par l'utilisation de revêtement de voirie routière absorbants
- Par l'autorisation d'activités peu bruyante à proximité des zones d'habitat…

◆ Favoriser l'isolation acoustique des bâtiments

- Par des procédés de constructions protégeant les occupants contre les bruits extérieurs et/ou intérieurs (plans architecturaux, matériaux d'isolation, double vitrage ...)

■ Une gestion économe de l'espace

La commune au travers ses dernières opérations, témoigne de sa volonté d'une gestion économe de l'espace notamment avec des nouvelles formes d'habitat. Toutefois c'est dans le cadre du PLH de Reims Métropole qu'il convient de porter un jugement sur cette gestion de l'espace. En effet, l'agglomération a bien pris en compte la totalité de la ZAD Nord dans son développement comme en témoigne le plan ci-joint extrait du PLH en cours.



■ **Une gestion conjointe du développement économique**

C'est dans le cadre des compétences propres à l'agglomération rémoise qu'est appréhendé le développement économique notamment avec les zones d'activités économiques. C'est à ce niveau comme à celui du SCOT que doit donc être apprécié ce volet.

Reims Métropole intervient déjà sur le territoire communal sur les trois zones en cours d'aménagement ou à aménager :

- le secteur de Jean XXIII en entrée de ville dont l'aménagement est aujourd'hui quasiment achevé ;

- le secteur de la Husselle en cours d'aménagement avec une partie achevée et commercialisée ;

- le secteur de sous les Vignes qui était destinée initialement et principalement à la logistique. Reims métropole est propriétaire de l'ensemble des terrains. La vocation de cette zone est à redéfinir en fonction de la politique qui sera arrêtée en commun au niveau de l'agglomération. L'accessibilité actuelle de cette zone ne permet pas à ce jour de la dédier, pour une part importante, à cette activité.

L'extension récente de l'agglomération nécessite sans doute une redéfinition de sa politique en matière de développement économique qui reste une priorité essentielle notamment en matière d'emplois et de création de richesses. Cette politique doit prendre en compte l'ensemble des offres existantes en fonction de la nature des zones, de leurs contrainte et suggestions et aussi de leur vocation et de leur accessibilité y compris en transports en commun et en pistes cyclables. S'il n'est pas dans les compétences de la commune de Bétheny d'anticiper ou de se substituer aux compétences de Reims Métropole, l'aménagement et la programmation de ces zones est une décision conjointe de la commune et de Reims Métropole.

Toutefois, et connaissant le difficulté et le délai de latence pour mettre sur le marché des terrains pour accueillir des activités économiques importantes, la ville de Bétheny n'entant pas prendre l'initiative de stériliser cet espace de la zone de sous les Vignes déjà dédiée à l'économie. Elle souhaite cependant que l'usage des cette zone importante induise des créations d'emplois en nombre important contrairement à la seule activité logistique.

La trame verte

Le Grenelle de l'environnement oblige désormais à intégrer dans le PLU une « trame vert ». Même si cette obligation ne concerne que les PLU arrêtés au 1er juillet 2013, les élus conscients de l'enjeu d'une telle mesure et aussi de son adéquation avec les orientations du projet Reims 2020, ont décidé d'inclure dans la présente révision une « trame verte » sur la base du diagnostic effectué par le paysagiste Hervé Le Roy.

La démarche repose sur :
- un inventaire des richesses du paysage ;
- une identification des vulnérabilités ;
- une définition des enjeux ;
- et l'élaboration des pistes d'action.

★ L'inventaire des richesses du paysage

L'inventaire du paysage ne doit pas faire illusion même s'il apparaît de prime abord que Bétheny est dans une zone dite « calme » et dans un environnement dit « naturel ». Certes les espaces verts représentent une superficie importante, mais ils sont de natures très différentes.

L'insertion dans le grand paysage

La perception de la partie agglomérée de la commune comprend deux zones de nature différente :

◆ Le Petit Bétheny

Le Petit Bétheny est confondu avec la ville de Reims dont il a les caractéristiques avec un habitat diversifié d'où émergent un certain nombres d'immeubles de moyennes hauteurs.

Seul élément remarquable dont il conviendra de **préserver les vues est la vision de la cathédrale dans l'axe de la route de Bétheny (RD 74) et l'ancienne voie romaine**. Cette « apparition » d'une rare qualité est surtout perçue au sommet des ponts franchissant les emprises ferroviaires.



Perception de la cathédrale de Reims depuis l'ancienne voie romaine
Photo : Urban & Sens

◆ La perception du Grand Bétheny

Perception rapprochée

La perception rapprochée par le Sud n'est possible que depuis là encore le sommet des ponts franchissant les emprises ferroviaires et aussi des immeubles du Petit Bétheny. Elle donne une image traditionnelle d'un village blotti autour de son église avec une certain cohérence due notamment à l'homogénéité du bâti et aussi des toitures.

Cette image là risque peu de bouger dans un court terme. L'horizon nouveau qui sera modelé par les constructions de la zone Nord devra toutefois viser à un maintien d'une certaine homogénéité des parties émergentes au-dessous des pavillons. Il en sera de même pour le traitement de la zone 2AUb lorsqu'elle sera ouverte à l'urbanisation.





La vision rapprochée sur les autres angles cardinaux laisse apparaître une certaine indigence du fait même de l'absence de traitement des franges urbaines avec une transition radicale et brutale. Le sentiment est le même à partir des points hauts lointains : côte de St Thierry et butte de Brimont notamment.





Perception du grand paysage depuis Bétheny

La perception du grand paysage depuis Bétheny est relativement pauvre du fait du faible relief de l'environnement et aussi des masques constitués par l'urbanisation de Reims, les voies ferrées… Elle traduit bien la monotonie générale des plaines de Champagne avec des collines comme dit le poète, des « croupes larges et molles ».





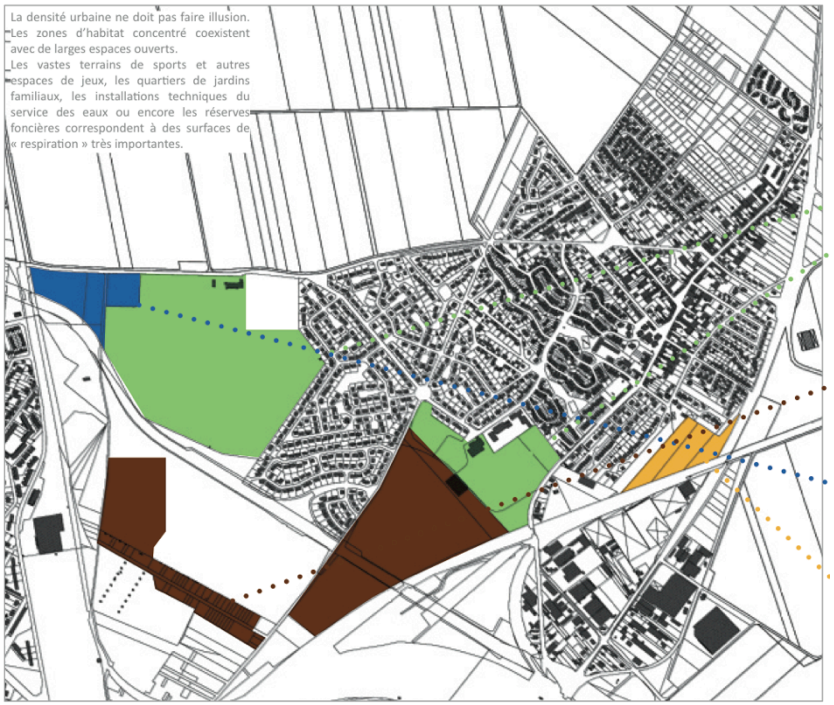
L'illusion des grands espaces verts

Les grands espaces verts au nombre de trois essentiellement en sus de l'enclave destinée à l'urbanisation (zone 2UAb) le long de la rue Robert : le complexe sportif, les terrains de football de la Ville de Reims et les jardins familiaux, laissent une impression d'abondance d'espaces verts. Ces trois espaces sont cependant ouverts de façon très restrictive au public. Les pelouses ne sont pas d'un grand intérêt du point de vue de la biodiversité. Seul le boisement partiel du complexe sportif municipal en rompt la monotonie. Il pourrait être poursuivi et densifié.

Les jardins familiaux apportent une certaine biodiversité, mais encore faudrait-il que les pratiques culturales soient totalement respectueuses de l'environnement notamment du point de vue des engrais et des pesticides. Des progrès sont fait en la matière qui doivent être systématisés.



Les jardins familiaux



Des espaces publics trop rares

Malgré l'apparence d'une zone urbaine plutôt verte, la commune souffre d'une absence d'espaces publics dignes de ce nom autant sur le Petit que sur le Grand Bétheny. Il s'agit principalement de tous petits espaces enherbés et résiduels pour répondre à l'obligation des lotissements hormis **le jardin public de la Couturelle qui est exemplaire**. Certains ont été réaménagés, mais l'effort doit être poursuivi.



Espace vert de lotissement



Jardin public de la Couturelle

La richesse des jardins privatifs

La vraie richesse est représentée par l'ensemble des jardins et des haies dans les lotissements qui créent une véritable biodiversité le plus souvent largement adaptée au climat et la région.

La charte paysagère de la commune permet de maintenir ce patrimoine et aussi de l'enrichir. Des amateurs développent même des collections qui entrent dans les jardins remarquables du département et font l'objet d'une publicité et de visites.

Il conviendra dans le cadre de l'urbanisation future de maintenir et développer cet héritage de jardinage trop souvent remplacé par de la pelouse sans grand intérêt.



Collection d'heuchères dans un jardin privatif rue de Reims

★ Objet de la trame verte

L'objet de la trame verte est sextuple :

- maintenir et développer au travers l'urbanisation nouvelle la tradition de jardinage sur la parcelle en respectant la charte paysagère de Bétheny ;
- favoriser et développer la biodiversité dans le cadre des incitations du Grenelle de l'Environnement ;
- mettre en place des corridors biologiques ;
- traiter les franges urbaines conformément au Projet Reims 2020 ;
- intégrer la méridienne verte du Projet Reims 2020 ;
- renforcer l'approche bioclimatique en augmentant le boisement d'arbres à hautes tiges adaptés au contexte local.

1 - Maintenir et développer la tradition de jardinage sur la parcelle

Il s'agit d'un enjeu nouveau dans la mesure où par souci de densité urbaine, les parcelles privatives tendent à devenir plus petites (200 à 400 m2).

Le constat fait par exemple sur la cité jardin des Aquarelles pourtant construite et habitée dans un souci plus respectueux du développement durable, nous constatons une indigence du traitement des parcelles privatives et aussi leur occupation par des piscines en tous genre, des vérandas et des abris sans doute rendus nécessaires par l'exiguïté de l'habitat.

La commune devra donc multiplier non seulement les recommandations avec sa charte paysagère mais aussi être incitative avec par exemple des concours.

Une attention devrait aussi portée pour maintenir et développer les haies composées non seulement en façade, mais aussi en limites séparatives.



Photo : Reims Métropole


Pied de talus SNCF


Haut de talus SNCF


Talus Bd des Tondeurs


Plantations alignement RD 74

2 - Favoriser et développer la biodiversité dans le cadre des incitations du Grenelle de l'Environnement

Cet objectif du maintien et du développement de la biodiversité est la résultante de l'ensemble des actions inscrites dans la trame verte. Il faut néanmoins noter que l'urbanisation future loin de détruire des écosystèmes riches, ne fera que les renforcer et les amplifier progressivement aux lieu et place d'une agriculture limitée pour une large part à l'assolement céréales/betteraves.

Toutefois, la trame verte s'attachera à **maintenir les espaces naturels riches existants** déjà sur la commune comme les talus des emprises SNCF et du boulevard des Tondeurs, les arbres d'alignement. Elle **renforcera les plantations arbustives sur les espaces publics existants** notamment sur le complexe sportif et ses abords, les petits espaces publics dans les lotissements, les voies nouvelles y compris sur la Husselle et dans les zones d'activités…

Une attention particulière sera portée aux **zones humides de la Huesselle.**

3 - Mettre en place des corridors biologiques

Mettre en place des corridors biologiques est sans doute l'approche la plus novatrice de la trame verte. L'ensemble des jardins avec leurs arbres, leurs haies et leurs plantations forment déjà dans une large mesure un accueil pour la faune et la flore sauvage. Toutefois, cela reste limité notamment pour la faune.

La trame verte sur Bétheny repose sur trois ensembles d'orientations :

- **maintien à l'état naturel des talus plantés** du **boulevard des Tondeurs** ; maintien des plantations naturelles le long des **emprises ferroviaires** avec renforcement contrôlé et diversifié du peuplement arbustif. Il est aussi prévu en parallèle de ces emprises ferroviaire, de développer des zones réservées à la conquête naturelle et/ou accompagnée pour leur donner un peu plus d'épaisseur et les faire fonctionner réellement comme des corridors. Pour ce faire la commune se réserve la possibilité de déterminer des zones à cette fin.

Les stationnements publics ou privés de plus de dix places seront systématiquement plantés.

- **développement des plantations d'alignement le long des voiries existantes comme la RD 74 et les voiries à créer** ;

- **création de plantations et de haies dans le sens Nord-sud dans la zone d'urbanisation Nord** pour ouvrir des voies de pénétration notamment à la faune sauvage. Une attention similaire sera apportée dans le cadre de la conception et l'aménagement de la **zone de Sous les Vignes**.


Plantations rue Frédéric Mistral

4 - Traiter les franges urbaines conformément au Projet Reims 2020

Cette orientation devra être prise en compte dans le cadre de la conception des aménagements à venir sur un plan de composition urbaine et paysagère d'ensemble et pour un projet à long terme.

Seront prises en compte les orientations générales qui pourront être éventuellement élaborées dans le cadre d'un projet global d'agglomération.

5 - Intégrer la « coulée verte » du SCOT

Le projet Reims 2020 prévoyait entre autre la création d'une « méridienne verte » selon un axe Nord-Sud qui vient croiser la coulée verte. Elle reprenait les orientations du SCOT en la matière.

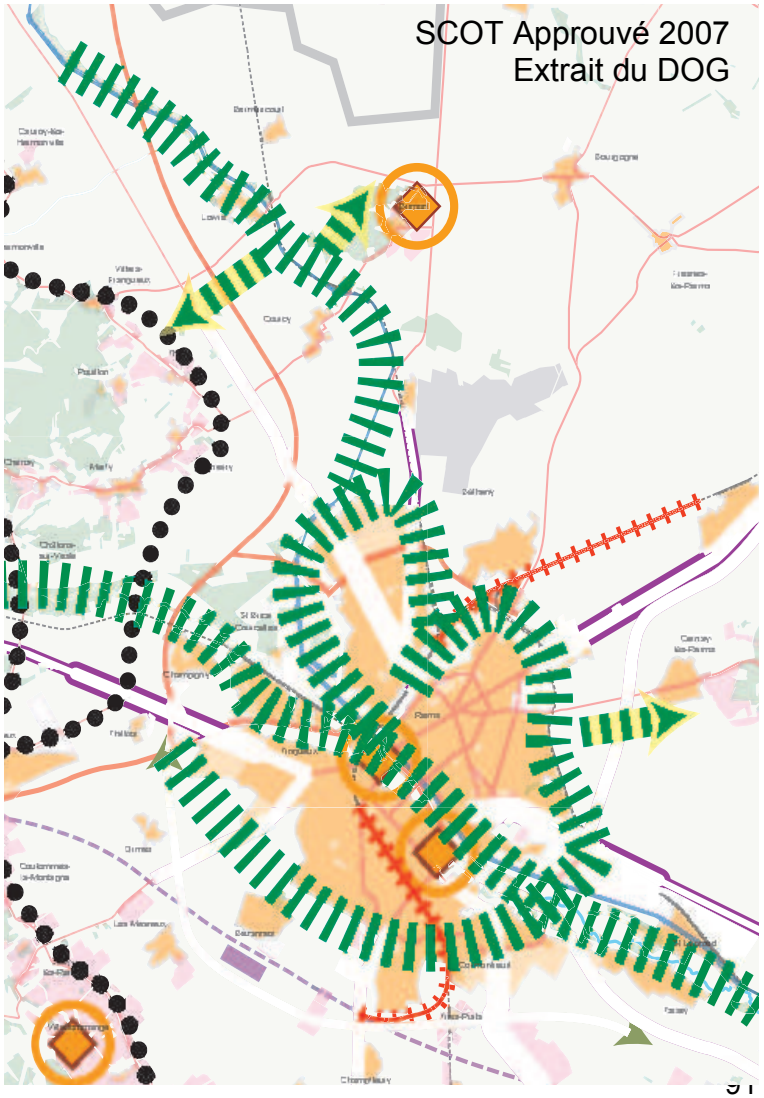
Cette méridienne est aussi un véritable corridor de biodiversité. Sur le territoire de Bétheny elle recouvre justement et pour une large part la volonté de la commune de maintenir les talus et les abords des voies ferroviaires.

6 - Renforcer l'approche bioclimatique en augmentant le boisement d'arbres à hautes tiges adaptés au contexte local

La plantation arbres à hautes tiges et d'espèces locales ou susceptibles de s'adapter au changements cliamatiques envisagés dans un environnement plutôt plat est un élément d'améliroation non seulement de l'impact paysager mais aussi du microclimal de la zone urbanisée ou à urbaniser. Non seulement ces arbres à moyen terme procureront de l'ombre en été mais fonctionneront aussi comme coupe-vents. Ces éléments viennent améliorer le confort climatique à proximité immédiate de l'habitat.



Parcelle abondamment arborée – Rue Robert





Principes de la trame verte sur la commune de Bétheny (Marne)

- Méridienne Verte
- Traitement des franges urbaines
- Corridors de biodiversité à créer
- Plantations d'alignement à créer, à conserver ou à renforcer
- Talus ferroviaire à conserver en milieu naturel eu/ou à enrichir
- Elargissement de l'emprise naturelle du talus ferroviaire

URBAN & Sens
Siège social : 25 rue des Gouronnières
49100 – Angers (France)
Tél. : 06 83 38 37 10 / Fax : 02 41 43 31 52
Courriel : urbanetsens@yahoo.fr
S.A.S. / SIRET : 528 973 019 00011