

RÉPONSES AU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

1ère question :

Création d'une clôture défensive et d'un merlon végétalisé.

Une clôture défensive en panneaux rigides 3D sera installée le long de la limite de propriété, coté voie ferrée. Elle sera d'une hauteur de 2.00m.

Exemple de clôture défensive qui sera mise en place :



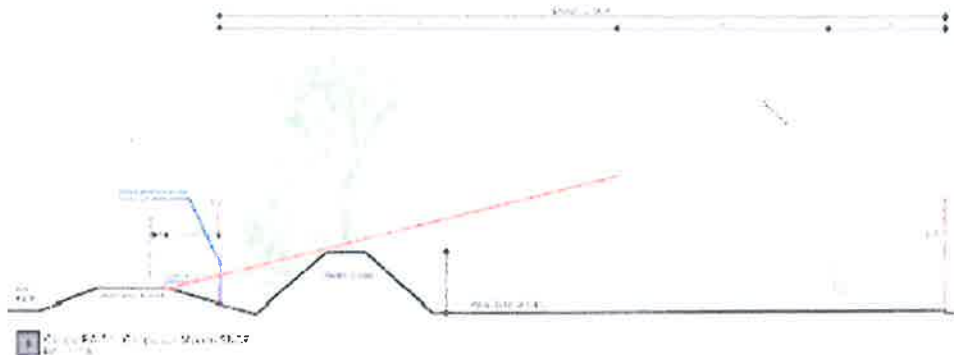
Le merlon à créer, sur toute la limite de propriété, en fond de parcelle coté voie ferrée sera végétalisé et d'une hauteur moyenne de 2.50m.

Coupe sur merlon végétalisé : (extrait de la note acoustique)

5.4.1 Ecrans

La mise en place d'un écran en fond de parcelle, pour les habitations donnant sur la voie de chemin de fer permettra de gagner de 3 à 6 dB.

Cet écran peut être réalisé à l'aide merlon



Annexe 1 : Plan de coupe avec clôture défensive + merlon

Annexe 2 : Plan masse avec clôture défensive + merlon

2ème question :

Aménagement des accès au projet ;

EN accord avec les réponses du commissaire enquêteur.

3ème question :

Le traitement des lisières en limite du projet ;

EN accord avec les réponses du commissaire enquêteur.

4ème question :

Le recyclage des eaux pluviales.

EN accord avec les réponses du commissaire enquêteur.

5ème question :

Peut-on espérer d'être raccordé au réseau des eaux usées, si on en fait la demande ? Ou proposeriez-vous aux habitants de la route de Cernay ce choix. Merci par avance.

EN accord avec les réponses du commissaire enquêteur.

6ème question :

Avant de développer ce secteur, il serait bien de prendre en considération les soucis liés à la circulation et penser à développer de nouveaux axes routiers. Nous résidons à Cernay Les Reims et depuis 3 ans et la mise en service du « rond-point Clicquot » zone Farman, la circulation est infernale dans notre commune. Ce nouveau lotissement va engendrer un flux important de circulation dans notre commune avec tous les soucis qu'il engendre : insécurité routière, vitesse excessive, pollution etc... Merci de prendre en considération, dans votre projet de développement, ce que subissent les communes proches de Reims. La mise en application de la Loi Climat Energie avec notamment l'électrification du parc automobile limitera considérablement l'incidence sur la pollution atmosphérique. La création de ce lotissement a également fait l'objet d'une étude AIR et SANTE réalisée par IRIS CONSEIL en mai 2022.

7ème question :

Les aménagements de voiries, notamment les voiries de type A, ne sont pas conformes aux exigences de l'article L.228-2 du code de l'environnement.

Le projet est conforme à l'article L.228-2 puisque l'ensemble des voies créées sur la zone ne sera pas destiné aux transports collectifs.

8ème question :

L'absence de transports en commun et d'aménagements cyclables structurants ainsi qu'un nombre de places de stationnements (sur les espaces publics et privés), certes compatibles avec le PLU, mais néanmoins sur dimensionné sont contraires aux objectifs du plan de protection de l'atmosphère et contraires à l'engagement de neutralité carbone d'ici 2050.

Considérant que chaque foyer dispose d'au moins 2 véhicules (quand bien même ils utilisent aussi des moyens alternatifs),

Considérant à terme la disparition des véhicules thermiques, nous devrions atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Le dimensionnement du stationnement permet d'éviter des girations inutiles et polluantes et préserve les espaces verts de tout stationnement sauvage,

La surface de plancher attendue pour ce projet est de 55 000 m² maximum, pour environ 475 logements. Il est prévu 786 places pour les logements et 119 places pour les visiteurs, ce qui représente un total de 900 places. Le calcul n'est donc pas surdimensionné mais strictement conforme.

De plus, l'absence de transports en communs traversant le lotissement Bonne Nouvelle est une volonté du Grand Reims, qui nous a été exprimée lors des réunions de calage techniques organisées avec l'ensemble des services et préalablement au dépôt du Permis d'Aménager.

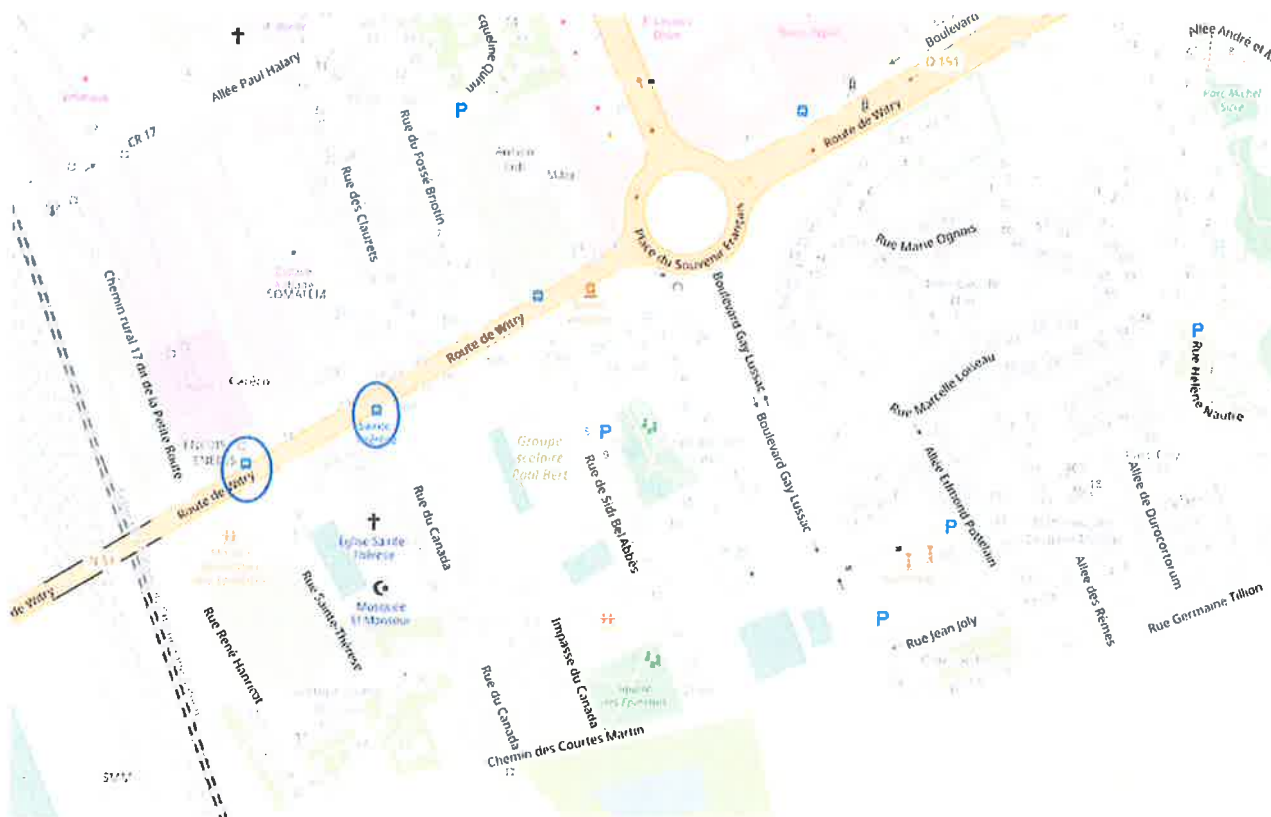
9ème question :

Un projet de quartier où la voiture semble omniprésente. Comment faire autrement ?

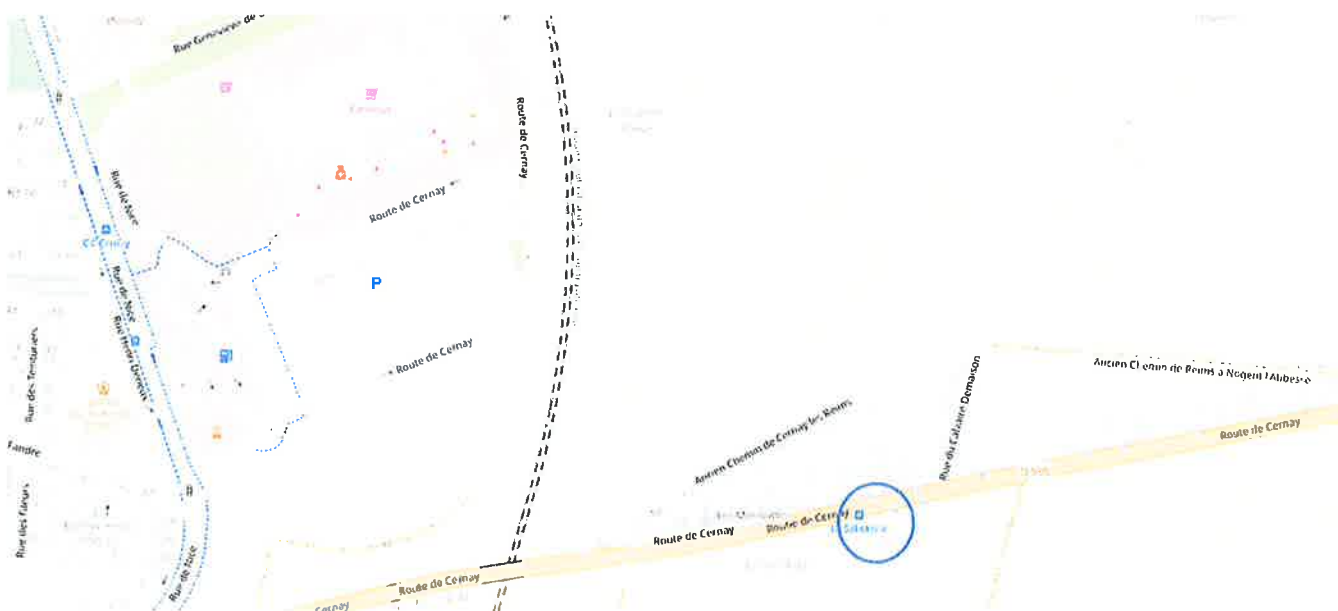
Notre aménagement propose la mise en avant de solutions douces et alternatives de déplacement, avec un maillage viaire principalement constitué de zones de rencontres limitées à 20km/h où le piéton, le cycliste et tout mode de circulation alternatif priment sur la voiture.

De plus les transports en communs restent accessibles des 2 cotés du lotissement. Il existe des dessertes de transports en communs sur la route de Witry-lès-Reims (Epinettes) et sur la route de Cernay les Reims (Saboterie).

Coté route de Witry-les-Reims :



Coté route de Cernay-les Reims :



Le site prévoit du stationnement cycliste sur les espaces publics et dans les espaces collectifs privés. La continuité du réseau piéton et cycliste est assurée et la connexion existe avec le quartier des Epinettes.

10ème question :

L'aménagement des accès aux parcelles C1 à C8 est à préciser ;

Les accès seront traités en structure semi-lourde pour permettre tout franchissement nécessaire à la nature des projets à recevoir. La partie située dans le prolongement du cheminement sera réalisée en respect des Normes PMR pente, dévers, largeur de 1.40m minimum libre de tout obstacle d'emprise minimum.

11ème question :

Le système d'accès routier par voie unique et la conception des voies (largeur et rayons de giratoire), n'est pas compatible avec la desserte par une ligne de transport collectif régulière. Tel que conçu, la desserte en transport collectif du quartier ne sera donc possible que par la route de Cernay ;

Toutes les girations auront un rayon minimal de 11m, ce qui permettra d'assurer une bonne giration pour les circuits de collecte mais aussi pour les livraisons, déménagements et autres lourds nécessaires au fonctionnement du nouveau quartier.

La largeur des voies n'est pas prévue pour recevoir le passage d'une ligne de bus. Le sujet a été évoqué lors de la conception du dossier (se référer à la question 8). La réalisation d'une chaussée de 6 à 7 m de large pourrait susciter des comportements de vitesses excessives n'allant pas de pair avec des voies en zones partagées.

12ème question :

Les voies en sens unique sont à traiter avec un double sens cyclable ;

Nous précisons que les voies en sens unique sont bien traitées avec un double sens cyclable.

Des marquages au sol chevrons/vélos seront prévus dans les deux sens de circulation.

Des panneaux C12a seront posés pour indiquer que les sens uniques ne s'appliquent pas aux cycles.

13ème question :

Des bandes cyclables sont à prévoir au niveau des voies de jonction en double sens, de manière à faciliter l'insertion des cycles aux carrefours ;

Ce point sera traité en concertation avec la Direction des Mobilités et Transport, lors des études opérationnelles.

14ème question :

Il est nécessaire de s'assurer de la continuité piétonne ou cycles depuis la route de Cernay ;

Ce point sera traité en concertation avec la Direction des Mobilités et Transport, lors des études opérationnelles.

15ème question :

Il est nécessaire de prévoir des traversées piétonnes sur la voie devant le macro-lot n°1 ;

Ce point sera traité en concertation avec la Direction des Mobilités et Transport, lors des études opérationnelles.

16ème question :

Il est nécessaire de préserver un cheminement de 1,40 mètre minimum libre de tout obstacle sur les trottoirs ;

Le projet comporte au moins un cheminement piéton unilatéral de 1,40m minimum, libre de tout obstacle pour chacune des voies.

17ème question :

L'absence de trottoir côté noue n'est pas compatible avec l'implantation aux habitations et rend impossible l'accès pour les personnes à mobilité réduite et les riverains ;

Les voies sont en zone partagée, elles seront rendues accessibles pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Les pentes en long sont de 1 à 1.5% et les dévers à 2%.

Le trottoir situé du côté opposé aux noues, permet de sécuriser les piétons sur la longueur de la voie. Les Piétons et les PMR pouvant soit emprunter le trottoir et traverser face aux accès charretiers qui les concerne, soit évoluer sur les voies en zone partagée, prévues à cet effet.

18ème question :

Il est rappelé que la création de places de stationnement accessibles aux personnes à mobilité réduite est une obligation réglementaire. Un minimum de 2% de l'offre de stationnement sur le domaine public est à prévoir ;

Le projet comporte 250 places sur le futur domaine public, soit une exigence de 5 places PMR minimums à prévoir sur l'ensemble des phases. Ces 5 places sont prévues dans notre projet.

Les places seront placées dans les poches de parking, au plus près des zones de commerces et d'équipements communs. Leurs positions seront précisées dans un plan de la signalisation et des mobilités, prévu en phase d'études opérationnelles.

Annexe 3 - PA 4 - Plan de composition - Ensemble

19ème question :

Merci d'indiquer les emplacements prévus pour le stationnement vélos sur domaine public ainsi que les espaces de repos pour les piétons (bancs ou chaises), compte tenu du linéaire important de voie.

Les zones de stationnement des vélos et la position des mobiliers de repos seront intégrées au plan de la signalisation et des mobilités, au stade des études opérationnelles

20ème question :

Association REIMS VERTS L'AVENIR. L'association REIMS VERTS L'AVENIR s'étonne qu'une fois de plus une terre agricole de 10 ha soit promise à la construction, d'autant qu'on parle d'une première étape pour 90 ha au total.

Nous dénonçons cette politique en total contradiction tant gouvernementale que locale du Grand Reims et de la ville de Reims de cesser de consommer des terres agricoles.

D'autre part nous attirons l'attention sur les risques liés à l'infiltration de l'eau. Certes les projets sont ambitieux puisque toute l'infiltration des eaux de pluie se fasse sur place, mais les études sur la perméabilité des sols ont-elles été suffisantes. Ne risque-t-on pas de se retrouver comme au lotissement Vert de Gueux avec des sols trop imperméables et la nécessité de créer des canalisations souterraines pour évacuer ces eaux de pluie plus loin ?

En accord avec les réponses du commissaire enquêteur.

21ème question : Axe de circulation en sortie du lotissement et le bruit des véhicules et des trains.

[EN accord avec les réponses du commissaire enquêteur.](#)

22ème question :

Association REIMS URBANISME NATURE 122, rue du Barbâtre 51100 Reims.

Déposition écrite dans le registre d'enquête publique.

Je cite :

**Il vaut mieux laisser l'entrée de la ville tel quel que de bétonner !
La ligne SNCF constitue un danger car de temps en temps des déchets radioactifs circulent !**

Ce lotissement sera coupé de la ville par la ligne SNCF donc ce lotissement sera à l'écart de la ville.

Actuellement c'est de la terre agricole qui va disparaître car c'est le maire qui a classé en zone constructible au PLU !

Cette zone pourrait être utilisée en terre maraichère en compensation de la disparition de terre à jardin rue du bois d'amour, à cause de la voie nouvelle à créer lot Charles Arnould et avec le pont d'Épernay.

Le sradett conseille d'éviter de consommer des terres agricoles et donc peut s'opposer au PLU local.

Merci de me lire.

[Cette question ne concerne pas l'aménageur.](#)

23ème question : Le président de l'association VÉL'OXYGÈNE Reims 122 bis, rue du Barbâtre 51100 REIMS.

Il m'a remis une lettre de deux pages à insérer dans le registre d'enquête publique.

Je cite :

Par la présente, je vous communique les réflexions et conclusions de notre association sur le projet « Bonne Nouvelle ». Notre association fédère depuis 24 ans les cyclistes de Reims pour améliorer la « cyclabilité » en ville et dans le Grand Reims à présent et travaille étroitement avec les élus et les services techniques afin d'améliorer et de construire une voirie spécifique pour ce mode de déplacement « doux » dont l'avenir apparaît de

plus en plus évident au regard du coût des énergies et de l'état de la planète.

Le projet « Bonne Nouvelle » suscite les réflexions suivantes de notre part : le projet est implanté dans une zone enclavée derrière la voie ferrée, sans aménagements nouveaux permettant de la franchir et de la relier au centre-ville. Il faudrait au minimum un passage dans le prolongement de la rue Henry Deneux pour rejoindre le Boulevard Dauphinot.

Il est indiqué dans la notice de présentation que le projet s'inscrit dans la continuité des extensions récentes et de la requalification des quartiers Est de Reims mais on est en droit d'en douter puisque le lotissement en est coupé par la voie SNCF et que rien n'est prévu pour y remédier.

L'accès en extrémité vers l'avenue Jean Jaurès n'est pas étudié et tout laisse à penser que seul celui du côté de la route de Cernay sera réalisé.

Quant aux modes doux et collectifs, dans la notice de présentation il est indiqué : « le projet d'aménagement du nouveau quartier s'inscrit également dans la dynamique globale des déplacements de l'agglomération et les propositions s'efforceront de mettre en œuvre des éléments de circulation douce. L'accent sera mis en particulier sur les modes de déplacement en transports collectifs de qualité respectueux de l'environnement, par l'intégration du réseau des pistes cyclables de Reims Métropole, et par la création d'un secteur de circulation « pacifiée » sous forme d'aménagement de rues en secteur de circulation lente de type « zone 30 » permettant le partage de l'espace public entre les différents types d'utilisateurs ».

Aucune attention sérieuse n'a été portée à ce sujet notamment quand il est écrit que : « les propositions s'efforceront de mettre en œuvre des éléments de circulation douce ».

En évoquant les transports collectifs, comment inciter à leur utilisation alors que les arrêts des lignes actuelles sont aussi éloignés. Il n'est pas indiqué de création de modification de ligne ni d'arrêts dans le lotissement.

Quant à l'intégration dans le réseau des pistes cyclables de Reims encore faut-il qu'il y ait des ouvrages qui permettent le

franchissement de la voie ferrée car les accès, soit par l'avenue Jean Jaurès ou la route de Cernay risquent d'être dissuasifs.

Lorsque l'on fait le total du nombre de places de stationnement voitures (900 si nous avons bien compté) cela démontre bien l'importance du projet et l'impact qu'il peut avoir sur les déplacements.

Pour cette raison, cet aspect est prépondérant et demande à ce qu'il soit étudié plus concrètement pour répondre aux objectifs du plan de mobilité du Grand Reims dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, les plans semblent montrer qu'il n'est prévu, le long des voiries, de trottoir que d'un seul côté.

Par ailleurs, nous serons attentifs au respect des différents textes nationaux régissant à présent les mobilités actives dans ce type de projet.

Espérant que nos remarques seront prises en compte par les promoteurs de ce projet.

Réponse du commissaire enquêteur :

Deux sorties piétonnes et cyclistes sont prévues :

- 1) Vers la route de Cernay.
- 2) Vers les Epinettes, via la rue Sainte Thérèse.

Voie ferrée SNCF :

Pour atténuer le bruit des trains et assurer la sécurité de la voie ferrée une clôture est à créer, clôture défensive, hauteur 2 mètres ainsi qu'un merlon végétalisé à créer d'une hauteur de 2,50 mètres sur une distance de 730 mètres environ. Aucun passage ne sera possible.

24^{ème} question :

La zone du projet se situe à proximité d'une infrastructure ferroviaire (zone2), qu'elles sont vos contraintes et obligations pour limiter les nuisances du bruit, sur les futurs habitations et environnement ?

Comme énoncé précédemment, il sera mis en place un merlon végétalisé de 2.50m de hauteur moyenne, en limite de propriété tout le long de la voie ferrée, qui permettra de réduire l'affaiblissement acoustique de 3 à 6 dB.

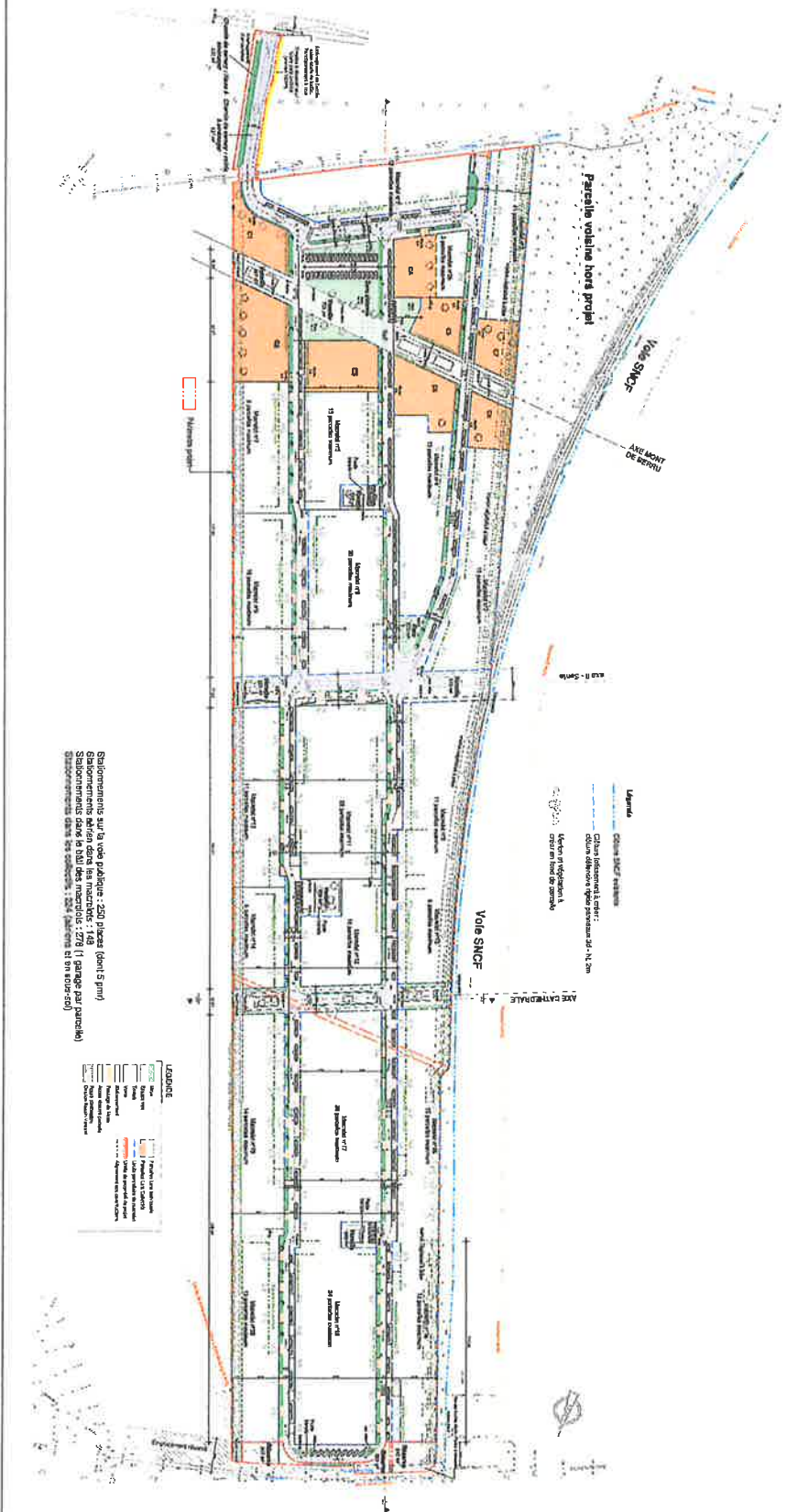
Les constructions des maisons et des logements collectifs seront soumises au respect de prescriptions acoustiques sur les modes constructifs et les matériaux à employer.

25^{ème} question :

Les voiries du lotissement ne sont pas adaptées pour la circulation des transports en commun, que prévoit l'étude initiale avec le Grand Reims ?

L'absence de transports en commun traversant le lotissement Bonne Nouvelle est une volonté du Grand Reims, qui nous a été exprimée lors des réunions de calage techniques organisées avec l'ensemble des services et préalablement au dépôt du Permis d'Aménager.

Reims, le 23 mai 2022



Rallongements sur la voie publique : 250 places (dont 5 pm)
 Stationnements sur la voie publique : 148
 Stationnements dans le site des machines : 278 (1 garage par panneau)
 Stationnements dans le site des machines : 100 (1 garage par panneau)

LEGENDRE

	Coture SNCF existante
	Coture à réaliser à l'Etat
	Coture à réaliser à l'Etat pour un passage de 4,20 m
	Lignes d'indication à tracer en bord de trottoir
	Roads existantes
	Roads à réaliser
	Parking existants
	Parking à réaliser
	Batiments existants
	Batiments à réaliser
	Espaces verts existants
	Espaces verts à réaliser

MAIRIE DE BOIRE NOUVELLE

SAS BOIRE NOUVELLE
 1, rue de l'Archevêque - 51100 REMS

PROJET LOCALISATEUR

Aménagement d'un lotissement
 Route de Camy-les-Frains - 51100 Rems

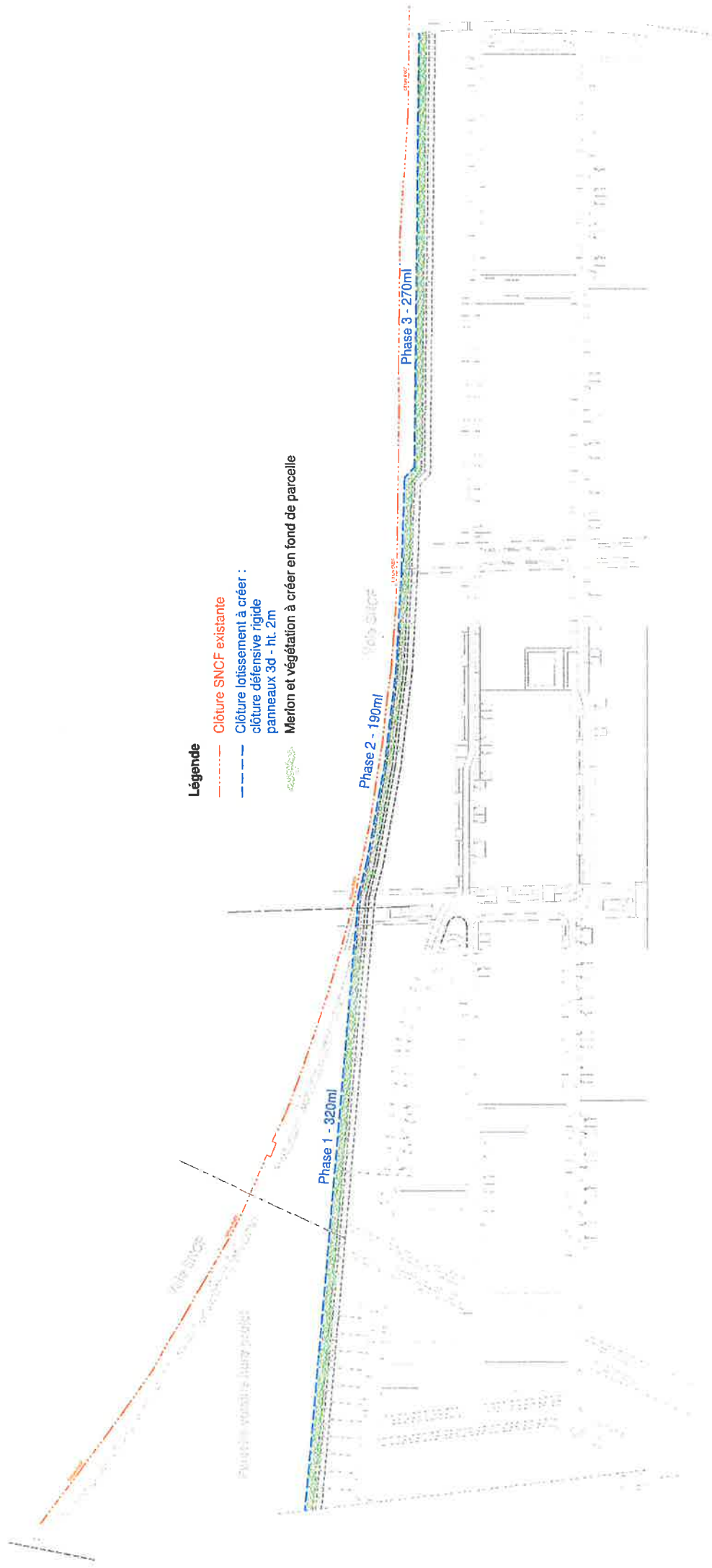
Plan de composition - Ensemble

10/10/2023

Mail: les autorisations@boire-nouvelle.fr

D.N°:	2015-043	P.A.	MARCHE PUBLICAIRE
Ech.:	1:11000	PA 4	PROJET LOCALISATEUR
Libre :	50500223		

AMO



Légende

- - - - - Clôture SNCF existante
- - - - - Clôture lotissement à créer :
clôture défensive rigide
panneaux 3d - ht. 2m
- - - - - Merlon et végétation à créer en fond de parcelle

Phase 1 - 320m

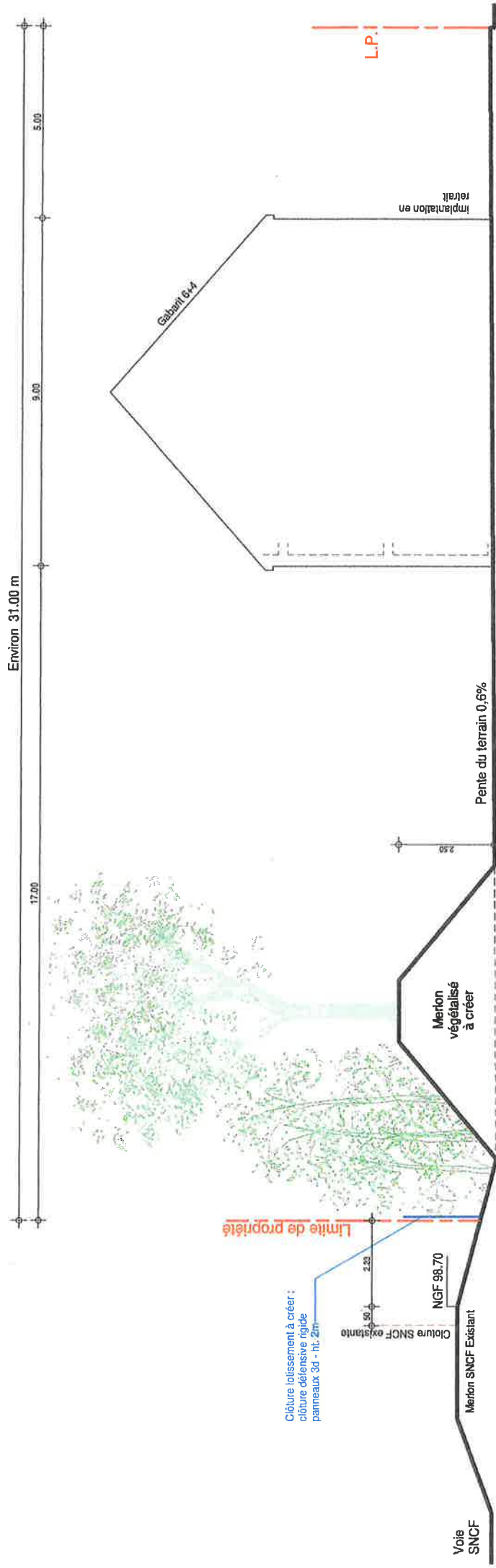
Phase 2 - 190m

Phase 3 - 270m

Rue SNCF

Parcelle voisine (unif. public)

Indice B
- Emplacement des clôtures à créer



Coupe PA 5c - Coupe sur Merlon SNCF

Ech : 1 : 100