

***Epernay – Concertation sur le projet des
Berges de Marne***

Réunion publique de clôture

19 décembre 2018

Compte-rendu

Destinataires :

Ville d'Épernay

Auteurs :

Res publica

Date :

21 décembre 2018

cr181219_BDM_cloture_v1.doc
x

Compte-rendu de la réunion de clôture de la concertation règlementaire du projet des Berges de Marne, organisée par la Ville d'Épernay le mercredi 19 décembre 2018 de 19h à 21h au Palais des Fêtes.

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	4
	1.1. PRESENTATION DE FRANCK LEROY, MAIRE D'ÉPERNAY.....	4
	1.2. PRESENTATION DES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	5
	1.2.1. Points forts du projet	5
	1.2.2. Défis à relever pour la réussite de ce projet	5
2.	LES QUESTIONS DES PARTICIPANTS	6
	2.1. L'ACCESSIBILITE DU SITE, LA DESSERTE ET LE STATIONNEMENT	6
	2.1.1. Un axe central de traversée du site.....	6
	2.1.2. Pôle d'échange et gare routière.....	7
	2.1.3. Stationnement et parkings.....	7
	2.2. LA PASSERELLE.....	7
	2.2.1. Choix de la passerelle à la place d'un tunnel	7
	2.2.2. Lien entre la passerelle et l'axe principal.....	8
	2.3. LES IMPACTS DES TRAVAUX ET LE TEMPS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET	8
	2.3.1. Le temps des travaux.....	8
	2.3.2. L'impact sur les activités locales	9
	2.4. ACCUEILLIR DE FUTURS HABITANTS	9
	2.4.1. Ambitions démographiques	9
	2.4.2. Programmation de logements	10
	2.5. LE RAYONNEMENT DU PROJET	10
	2.5.1. Attractivité du quartier	10
	2.5.2. Mémoire ferroviaire du site.....	11
	2.6. LA PROGRAMMATION DES ACTIVITES	11
	2.6.1. Usages	11
	2.6.2. Productivité	11
	2.7. GOUVERNANCE ET ETAPES DU PROJET.....	12
	2.7.1. Relation avec Magenta.....	12
	2.7.2. Négociations foncières	12
3.	CONCLUSIONS	13
	3.1. SUITE DU PROJET URBAIN.....	13

3.2. PHASAGE	13
3.3. POURSUITE DU DIALOGUE.....	14
3.4. CONCLUSIONS DE FRANCK LEROY ET VERA BROËZ	14

1. INTRODUCTION

La réunion de clôture de la concertation réglementaire sur le projet urbain des Berges de Marne s'est déroulée le mercredi 19 décembre 2018 au Palais des Fêtes. **55 personnes** étaient présentes dont des élus et des membres des services de la Ville. La tribune était composée par :

- **Franck LEROY**, maire d'Épernay ;
- **Véra BROËZ**, architecte-urbaniste coordinatrice du groupement en charge des études ;
- **Géraldine PERRODIN**, responsable du service Développement Urbain d'Épernay ;
- **Grégory GENET**, Agencia, maîtrise d'ouvrage déléguée.

L'atelier a été animé par **Irène ROSSETTI**, du cabinet Res publica.

1.1. PRESENTATION DE FRANCK LEROY, MAIRE D'ÉPERNAY

Le maire salue les participants et se félicite de la constance de leur présence aux différentes étapes du processus de concertation.

Depuis le mois de juillet 2018, la concertation a permis d'échanger avec les Sparnaciens sur l'avenir du quartier des Bords de Marne, l'ancien site des ateliers du centre de maintenance de la SNCF. Après la dépollution du site et la délivrance des certificats de dépollution, la SNCF pourra en envisager la vente.

Le terrain du projet des Berges de Marne est limité au sud par les voies de la SNCF, au nord par des entreprises commerciales et à l'est par la Marne. Une des volontés du projet est de mettre en valeur la Marne : le quai de Marne est aujourd'hui un lieu de trafic routier qui n'invite pas à la promenade.

La réflexion sur l'avenir de ce site est importante car les terrains sont rares à Épernay : entre les vignes, les communes limitrophes et la plaine inondable, la ville d'Épernay ne peut pas s'étaler comme d'autres agglomérations. Les 12 hectares de cette parcelle représentent donc une opportunité importante pour le développement de la ville.

De nombreuses idées ont émergé pendant la concertation. La réunion de clôture permet de synthétiser les échanges et de les confronter avec les contraintes du site, pour donner des réponses aux habitants. Après la prise en compte de l'ensemble des remarques, certaines seront retenues, d'autres ne pourront pas être suivies, afin de respecter une cohérence d'ensemble.

La cohérence et l'ambition du projet devront aussi séduire des financeurs. La Ville devra aller à la rencontre d'acteurs publics (l'État, la Région Grand Est, le Département, la Banque des Territoires) et d'investisseurs privés. Les réflexions menées jusque-là préparent un projet dont les images présentées donnent une première idée et n'ont pas un caractère contractuel.

Enfin, le Maire rappelle que Magenta mène sa propre réflexion sur le devenir des espaces, surtout sur les bords de Marne, à travers le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Une réflexion conjointe est ébauchée entre Épernay et Magenta. Les quartiers des deux rives vivront des mutations importantes dans les années à venir.

1.2. PRESENTATION DES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le Maire présente les enseignements de la concertation : parmi tout ce qui a été dit lors des différents événements, des **points forts** ont été identifiés dans les contributions des participants, ainsi que des **défis à relever** pour la réussite du projet.

1.2.1. Points forts du projet

- Une passerelle pour connecter le futur quartier au centre-ville et desservir les quais
- Un nouveau quartier pour faire rayonner la ville, sans étalement et en densifiant à proximité du centre-ville
- La mémoire des ateliers SNCF préservée avec la réhabilitation de certains bâtiments
- Une valorisation paysagère au cœur du projet : la vue sur les coteaux, les bords de Marne, le Cubry, les espaces publics et verts...
- De nombreux usages identifiés pour les espaces publics et les ateliers (loisirs, sports, culture, détente...)

1.2.2. Défis à relever pour la réussite de ce projet

- Anticiper les changements démographiques et de société : un projet qui doit être évolutif
- Respecter l'offre existante (commerces, logements...) : poursuivre la complémentarité
- Faire en sorte que le projet soit une source d'emploi pour les Sparnaciens
- Travailler sur l'attractivité du site : l'original et l'exceptionnel permettront d'attirer des habitants de l'agglomération et des visiteurs
- Désenclaver le site (en plus de la passerelle) et tisser des liens forts avec le centre-ville et Magenta
- Privilégier les modalités douces, tout en intégrant la voiture (stationnement, fluidification de la circulation autour du site...)
- Proposer des solutions innovantes et adaptées pour répondre aux enjeux environnementaux (énergie, eaux...)

La présentation est consultable en ligne au lien suivant :

https://www.epernay.fr/sites/epernay/files/document/article/powerpoint_cloture_bd.pdf

2. LES QUESTIONS DES PARTICIPANTS

Les participants ont été invités à questionner la maîtrise d'ouvrage tout au long de la présentation. Les échanges spontanés ont fait avancer le débat et ont permis de clarifier les sujets qui n'étaient pas encore précis pour les participants.

Les questions et les remarques des participants sont regroupées par thème. Les réponses ont été apportées par le Maire et par Vera BROËZ.

2.1. L'ACCESSIBILITE DU SITE, LA DESSERTE ET LE STATIONNEMENT

2.1.1. Un axe central de traversée du site

Plusieurs participants s'interrogent sur la desserte centrale du quartier :

- La circulation sera-t-elle limitée en partie entre la rue de Reims et la route desservant les établissement Legras ? Selon les plans, cet espace semblerait un lieu de promenade.
- Le besoin d'un plan de circulation comprenant les axes de circulation et de pénétration, pour garantir une augmentation des mobilités douces et piétonnes avec l'aménagement des bords de Marne.
- La possibilité de créer une route de grande circulation, qui traverserait la Marne et la voie ferrée.
- Les voies secondaires, issues de l'axe transversal Est-Ouest, iront-elles jusqu'à la rue Marcel Paul ? Un accès vers le Cubry pourrait se faire entre les entreprises Legras et Carrefour.

Le Maire souhaite que les quais de Marne deviennent un lieu d'agrément. La mairie va tenir compte des activités existantes pour qu'elles puissent rester ou se redéployer à un autre endroit. D'autres activités compléteront l'offre l'existant : commerces, détente, hébergement.

Un axe traversera le quartier d'Est en Ouest. Cet axe principal permettra d'accueillir le trafic de transit et les livraisons pour faire vivre les activités et le centre commercial. A l'est, il longera les quais de Marne pour se raccorder à la rue de Reims. Une entrée et sortie est à l'étude à l'extrémité ouest du site, qui accueilleraient les flux venant de Reims depuis l'avenue Joffre et ceux d'Epernay depuis la Place des Martyrs de la Résistance.

L'axe transversal est-ouest est déjà inscrit dans le bâti actuel : c'est celui qui longe la grande halle, bordée par un alignement d'arbre. Cet axe desservira de plus petites voies perpendiculaires qui serviront aux voitures ou aux piétons. De plus petites voies « capillaires » permettront de se déplacer en modes doux.

Concernant le lien à la rue Marcel Paul et à les entreprises Legras, une voie parallèle au Cubry permettrait de relier le quartier à la rue Marcel Paul, tout en desservant les bâtiments de ce secteur.

L'idée d'une passerelle vers Magenta est aussi évoquée.

2.1.2. Pôle d'échange et gare routière

Un participant demande si la gare routière va être déplacée.

Le Maire répond que la gare routière pourrait être déplacée de quelques dizaines de mètres. Des réflexions sont menées entre la Ville d'Épernay, la région Grand Est, la Communauté d'agglomération et la SNCF, afin de créer un pôle d'échanges autour de la gare, avec les caractéristiques suivantes :

- Proche de Paris, Reims, Châlons-en-Champagne, et le Sud-Ouest marnais ;
- Mettant à disposition tous les modes de transport : le train, le bus, le bus interurbain ;
- Proposant une offre d'autopartage, de vélos en locations, etc.

2.1.3. Stationnement et parkings

Une participante demande de quelle manière a été imaginée l'optimisation des parkings. Selon elle, ils ne pourront pas être faits en sous-sol, ils devraient être empilés et végétalisés.

Le Maire évoque des parkings silos, à étages, qui permettraient de constituer un « écran acoustique ». Des nouveaux parkings sont nécessaires, afin de :

- Compléter l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare. Les personnes travaillant en-dehors d'Épernay pourraient se garer dans les Berges de Marne et emprunter la passerelle pour rejoindre leur train.
- Permettre la hiérarchisation des modes de déplacements entre l'axe principal et les voies secondaires.

2.2. LA PASSERELLE

2.2.1. Choix de la passerelle à la place d'un tunnel

Un participant interroge la maîtrise d'ouvrage sur le choix d'une passerelle. Selon lui, installer une passerelle passant au-dessus des caténaires est compliqué. Un tunnel routier permettrait de relier Épernay à Magenta puis à Reims plus rapidement, et soulager le pont de Marne. Il propose de :

- Mettre en place un tunnel pour les voitures, avec des tapis roulants pour les piétons et les vélos ;
- Prolonger le tunnel piéton existant.

Le Maire explique qu'il est possible de construire au-dessus de caténaires. L'ambition du projet de construire une passerelle correspond aussi à une nécessaire mise aux normes des quais de la SNCF : ils doivent être rendus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). La SNCF a construit des passerelles dans plusieurs de ses gares, comme à Haguenaux.

Il rappelle que le souhait d'un quartier calme, sans traversée massive par des flux routiers, a été exprimé à plusieurs reprises dans la concertation. La passerelle offrira une promenade et un point de vue en hauteur sur les paysages et les coteaux. Elle peut être un lieu d'animation et un objet architectural valorisant.

Creuser ou prolonger un tunnel a un coût. De plus, cette zone n'a pas une qualité des sols adéquate, car elle se trouve en lisière de nappe phréatique. De plus, les tunnels sont souvent perçus de manière négative : ils peuvent être dégradés, les gens ne s'y sentent pas en sécurité le soir et ils sont difficiles à entretenir. Celui de la gare a des infiltrations régulières les marches le rendent difficilement accessible.

Véra BROËZ précise que le site n'est pas inondable, mais il se trouve en bordure de Marne, et l'eau affleure. Il n'est pas recommandé de creuser, ni de faire des infrastructures qui empêcheraient l'eau de monter. Ainsi, par exemple, il n'y aura pas de parkings souterrains dans le quartier.

Par ailleurs, la passerelle mesurera 60 à 70 mètres de longueur : un tunnel d'une telle dimension produirait un sentiment anxiogène pour les utilisateurs.

Un participant complète la réponse de la tribune, en donnant l'exemple d'un tunnel de 30 mètres à Thonon-les-Bains, qui n'est jamais emprunté et taggué. Ce n'est pas un lieu de passage : un tel lieu n'est pas souhaitable.

2.2.2. Lien entre la passerelle et l'axe principal

Un participant s'interroge sur le lien entre la passerelle et l'axe transversal du quartier. Il demande des précisions sur l'emplacement des voies et de la passerelle.

A travers les plans, **le Maire** indique que la passerelle débouchera entre les réservoirs et le groupe de bâtiments à l'Ouest. Cette allée, dite « des savoir-faire » mesure environ 40 m de large. Elle sera plantée de végétaux. Cet axe Nord-Sud, prolongeant la passerelle, arrive jusqu'à la Grande halle : cela pourrait donner une orientation commerciale à la Grande halle, à la croisée des deux axes. Il est imaginé de proposer à Carrefour d'ouvrir un accès dans la Grande halle, vers le centre-ville, en cas de destination commerciale de la Grande halle.

A partir de la gare, une allée piétonne enjamberait les voies SNCF, se poursuivrait entre des hôtels et des restaurants, et déboucherait sur une nouvelle zone commerciale de manière continue.

2.3. LES IMPACTS DES TRAVAUX ET LE TEMPS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

2.3.1. Le temps des travaux

Un participant exprime sa crainte quant à la temporalité du projet : les activités existantes devront-elles déplacer leurs activités ? Que vont devenir les riverains ?

Le Maire annonce que le projet pourra se faire au cours des prochains 20 ans, pendant lesquels les études et les chantiers se mettront en place : il faut ce temps pour occuper tout le quartier. La programmation des chantiers sera faite au fur et à mesure, car tout ne sera

pas construit en même temps. Au cours des années, des chantiers auront lieu à différents endroits.

Des activités comme le centre commercial Carrefour, l'entreprise Legras resteront sur place et leur fonctionnement devra être garanti, ainsi que la circulation. Il n'est pas dans l'intention de la Mairie de déplacer le centre commercial et les activités existantes, ni d'empêcher d'y accéder.

2.3.2. L'impact sur les activités locales

Un participant souhaite des précisions : combien de temps dureront les travaux ? Et comment les travaux impacteront leurs activités économiques ?

Le Maire répond que la rue de Reims et le quai de Marne, dans leur état actuel, empêchent une relation entre le centre-ville d'Épernay et la Marne. La collectivité souhaite que ce quai devienne un lieu de détente et de restauration. Le futur quartier pourra se tourner vers la Marne, en apportant de l'activité. Il rappelle que le projet a pour but d'apporter des activités et de la vie à cet endroit, et donc potentiellement des clients.

Des réflexions sont en cours pour mettre en œuvre ces projets : la Ville a racheté le bâtiment d'Emmaüs, de nouveaux ponts et/ou passerelles pourraient modifier le trafic sur les quais.

2.4. ACCUEILLIR DE FUTURS HABITANTS

2.4.1. Ambitions démographiques

Un participant demande à quel nombre d'habitants correspondent les 12 ha du quartier.

Le Maire répond que le nombre d'habitants dans un quartier dépend de sa densité, selon les zones et les époques. Dans le contexte foncier d'Épernay, il n'envisage pas de construire des maisons individuelles sur des parcelles de 1 000 mètres carrés. Pour comparer, les 12 hectares de la parcelle correspondent à la surface du centre-ville actuel d'Épernay. Si on imagine dans les Berges de Marne une densité moyenne, cela revient à accueillir 300 à 500 logements, c'est-à-dire potentiellement 1 200 à 1 500 personnes.

Un participant s'interroge sur l'origine des futurs habitants du quartier des Berges de Marne. De quoi la ville a-t-elle besoin actuellement ? A-t-elle des demandes de la part d'habitants, d'activités, pour emménager à Épernay ? Qui habitera ce quartier et utilisera les bâtiments ?

Une autre participant complète cette question en demandant s'il y aura une augmentation de la population d'Épernay grâce à ce quartier, ou bien si ce seront simplement des déplacements de population.

Le Maire souhaite que le quartier des Berges de Marne puisse accueillir des populations qui choisiront le quartier pour :

- La proximité du centre-ville d'Épernay ;

- La proximité du pôle d'échange, qui place le quartier à une heure de Paris. Épernay a les avantages d'une ville moyenne, calme et peu dense, qui correspondent aux aspirations de certains ;
- La proximité de Reims, liée à une probable intensification du trafic ferroviaire ;
- La centralité dans l'agglomération d'Épernay. La qualité écologique des bâtiments pourra aussi attirer des populations, comme avantage comparatif par rapport aux autres quartiers d'Épernay.

2.4.2. Programmation de logements

Une participante s'inquiète de la viabilité de la programmation de logements, sachant qu'il y a actuellement des logements vacants à Épernay : « il faut de l'activité pour ramener la population ». Elle a l'impression que le quartier des Berges de Marne favorisera un déplacement de population et donc créera encore plus de vacance.

Le Maire remarque que les modes de vie changent : les gens cherchent des logements aux charges réduites, parfaitement isolés, évolutifs et agrandissables, calmes et agréables.

Épernay doit aussi faire face à un phénomène national démographique : la décohabitation suite aux changements familiaux (divorces). De plus, la ville vit des cycles en se reconstruisant sur elle-même, car elle ne peut pas s'étendre. Il y a eu à Épernay des grandes opérations de renouvellement dans le quartier Saint-Thibault, ou bien rue Saint-Laurent. Ces secteurs ont vu leur population augmenter à mesure qu'ils perdaient leur caractère vétuste.

Les quartiers actuels vont peut-être être reconfigurés dans 30 ans pour correspondre aux aspirations des futurs habitants, selon des phases de croissance et de décroissance. L'enjeu des Berges de Marne est de faire un quartier adapté pour les 25 prochaines années, innovant. Il ne se substituera pas aux quartiers actuels, mais complètera la diversité de l'offre sparnacienne.

2.5. LE RAYONNEMENT DU PROJET

2.5.1. Attractivité du quartier

Le Maire signale que l'attractivité du quartier doit être complémentaire à celle du centre-ville. Le rôle de la programmation en urbanisme est d'anticiper les changements démographiques et des modes de vie.

Concernant la concurrence potentielle au centre-ville, **Vera BROËZ** indique que la création d'un pôle d'activité dans le quartier des Berges de Marne va plutôt dynamiser et stimuler l'activité du centre-ville. La tendance actuelle des villes est de conforter l'intensité et l'animation urbaine dans des périmètres restreints, pour éviter les déplacements lourds et l'étalement urbain.

A Épernay, ce nouveau quartier va ouvrir de nouveaux potentiels. Le centre-ville ira jusqu'à la Marne. Les principaux atouts naturels du quartier sont donc à valoriser :

- l'espace naturel ;
- la Marne ;
- les coteaux à portée de main.

Une participante réagit en indiquant qu'il faudra « vendre » ce que le futur quartier offrira.

Le Maire précise que les entreprises et les commerces souhaitant s'installer dans ce quartier devront trouver la réponse à leurs besoins : clientèle, espaces, etc. Une attention particulière sera portée à la communication sur l'image du quartier.

2.5.2. Mémoire ferroviaire du site

Concernant la mémoire ferroviaire, **un participant** propose de créer une association avec des musées parisiens, dont le rayonnement s'est déjà fait par des équipements à Lens ou à Metz. Il pense aux musées de Paris, mais aussi à la Cité du train de Mulhouse, dont Épernay pourrait récupérer une partie des réserves. La Ville pourrait aussi offrir la possibilité d'utiliser l'un des bâtiments à un musée, pour des expositions pérennes ou temporaires. Cela permettrait à la Ville d'avoir un lieu attractif sans coûts élevés.

Le Maire considère que ce type de partenariat est ambitieux. Les musées parisiens devraient y trouver un intérêt et la Ville d'Épernay devrait aussi porter un gros investissement. Une exposition engendre de grands coûts (transports des œuvres, sécurisation, etc.) : ces partenariats sont des opérations nationales, décidées par le Ministère de la Culture, à hauteur de 150 à 200 millions d'euros. Ce sont des idées séduisantes, mais il souhaite rester réaliste car ce sont des opérations rares.

2.6. LA PROGRAMMATION DES ACTIVITES

2.6.1. Usages

Un habitant demande s'il est prévu de conserver d'autres bâtiments que la Grande halle. Les ateliers permettraient de proposer des activités éphémères, comme celles qu'on peut trouver dans un ancien garage automobile à Saint-Jean-de-Luz (expositions, événements estivaux).

Cette idée rejoint les réflexions de la collectivité. **Le Maire** indique que ces grands bâtiments pourraient par exemple compléter l'offre sparnacienne en activités nocturnes (cabaret, boîte de nuit) de manière éphémère ou durable. Épernay aurait ainsi des lieux de vie nocturne en centre-ville, proche du cinéma, et non pas en périphérie comme à Châlons-en-Champagne.

Certaines villes vivent aussi au rythme du tourisme, et favorisent la présence d'espaces qui changent d'activités au fil des saisons pour s'adapter à la clientèle (par exemple, des stations balnéaires, de ski, etc.). Ce pourrait être le cas d'Épernay, mais la viabilité des *business plan* de ces activités est à vérifier.

2.6.2. Productivité

Un participant demande si des espaces de nouvelle production, d'apports de valeur, sont imaginés dans les locaux de la SNCF. Il ne pense pas à une production industrielle, mais à de nouveaux métiers comme du maraîchage, des espaces de co-working, etc.

Le Maire confirme que la Ville n'imagine pas des activités industrielles dans le quartier : elles doivent être déplacées à l'extérieur de la ville à cause de leurs nuisances. Mais les métiers de service ou intellectuels, pourraient correspondre à ce quartier.

Le maraîchage pourrait trouver sa place dans le quartier, car les gens sont de plus en plus sensibles à la possibilité d'accéder à une filière courte ou bio. Il existe des ceintures maraîchères autour des métropoles qui permettent d'activer des réseaux locaux. Cependant, ces activités ne pourront s'implanter de manière pérenne que si elles ont un *business model* viable.

L'activité de loisirs produit aussi de l'emploi, tout comme des lieux de travaux spécifiques tel que les espaces de co-working et de bureaux répondant à une demande.

2.7. GOUVERNANCE ET ETAPES DU PROJET

2.7.1. Relation avec Magenta

Un participant remarque que la transformation des Berges et la traversée d'Épernay ne peut être prévue sans impliquer Magenta. Les deux rives doivent s'associer dans une réflexion commune.

Le Maire rappelle que Magenta est en train de réviser son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

2.7.2. Négociations foncières

L'ensemble des projets nécessite des études de faisabilité, des achats fonciers. **La Mairie** est en train d'évoquer l'acquisition du terrain avec la SNCF et de discuter avec Carrefour. Le quartier doit encore prendre forme et trouver ses investisseurs.

3. CONCLUSIONS

3.1. SUITE DU PROJET URBAIN

Grégory GENET (Agencia¹) présente les étapes du projet après la concertation.

A travers l'analyse de l'ensemble des contributions émises en concertation, des réponses pourront être apportées. Le bilan de la concertation, rédigé par la collectivité, sera soumis au conseil municipal pour délibération. Il sera ensuite publié en ligne et consultable.

Un deuxième temps d'études commencera alors, pour 6 mois à 1 an, afin de définir le mode opératoire de l'aménagement, en s'inspirant d'autres actions. La maîtrise d'ouvrage devra répondre aux questions suivantes :

- Quels outils juridiques d'aménagement à mettre en place ?
- Qui réalise les aménagements ? Cela se fera-t-il avec un prestataire, ou en régie directe, ou bien avec des investisseurs ?
- Comment finance-t-on l'aménagement ? La maîtrise d'ouvrage pourra demander des investissements de partenaires publics (Région, État, Département), mais elle devra aussi envisager des partenariats avec des promoteurs et des grands acteurs économiques (par exemple, Carrefour).

Ensuite, un troisième temps permettra à la maîtrise d'ouvrage d'obtenir les autorisations administratives :

- Au titre du code de l'urbanisme, il faudra rendre constructible pour les activités envisagées le site dans le PLU ;
- Au titre du code du patrimoine, il faudra prévoir les autorisations liées aux fouilles archéologiques ;
- Au titre de la Loi sur l'eau et du code de l'environnement, il faudra vérifier que le projet d'aménagement ne porte pas atteinte à l'eau potable et aux différents milieux du territoire.

Cela peut prendre 1 à 2 ans. Enfin, le projet pourra entrer en phase opérationnelle.

3.2. PHASAGE

Géraldine PERRODIN, responsable du service de Développement Urbain à Épernay, précise que le quartier ne sera pas réalisé d'un coup : la première étape permettra de désenclaver le site.

¹ Société d'Économie Mixte (activité privée d'actionariat public), maîtrise d'ouvrage déléguée. Son rôle est d'apporter une ingénierie territoriale auprès des collectivités pour l'aménagement et la construction complexe. Cette SEM apporte des clés de lecture et d'aide à la décision (juridique, financière et technique). Elle définit et coordonne les études avec les partenaires comme Vera BROËZ.

La Mairie envisage que la passerelle piétonne soit livrée en 2024 (date de la livraison réglementaire pour la SNCF). A partir de cet élément, le quartier se déploiera étape par étape, selon les orientations choisies. Les chantiers seront organisés par secteurs pour éviter les nuisances pour les riverains et pour les personnes qui viendront y habiter dès le début.

3.3. POURSUITE DU DIALOGUE

Des informations seront mises à jour sur le site de la Ville en 2019 et en 2020 pour suivre l'avancement du projet.

Une adresse mail est aussi créée pour poursuivre les échanges :

bergesdemarne_ecoute@ville-epernay.fr

3.4. CONCLUSIONS DE FRANCK LEROY ET VERA BROËZ

Franck LEROY, Maire d'Épernay, considère que pour mener ce projet à bien, il faut avoir des certitudes mais aussi de la souplesse pour intégrer les modes de vie de demain : c'est une aventure et un saut dans l'inconnu. Cependant, le projet doit intégrer la transition énergétique et numérique qui est d'ores et déjà au cœur des évolutions des modes de vie.

Il remercie toutes les personnes présentes pour leur participation et leur implication tout au long du processus.

Véra BROËZ conclut en indiquant que c'est aussi la fin de sa mission d'urbaniste pour les études sur le projet. Elle considère que cette concertation a été l'occasion d'une vraie rencontre avec un site exceptionnel, dont elle souhaite que les atouts soient préservés pour les générations futures. Elle invite les participants à voir loin et les remercie de leur gentillesse.