



Interreg



Co-funded by
the European Union

North-West Europe

MONA

Note de cadrage pour la réalisation d'un atelier hors-les murs autour des « pôles-gares » de Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Aÿ-Champagne

Comment faire évoluer ces gares comme réelles « portes d'entrées » et plateformes d'intermodalité dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims ?

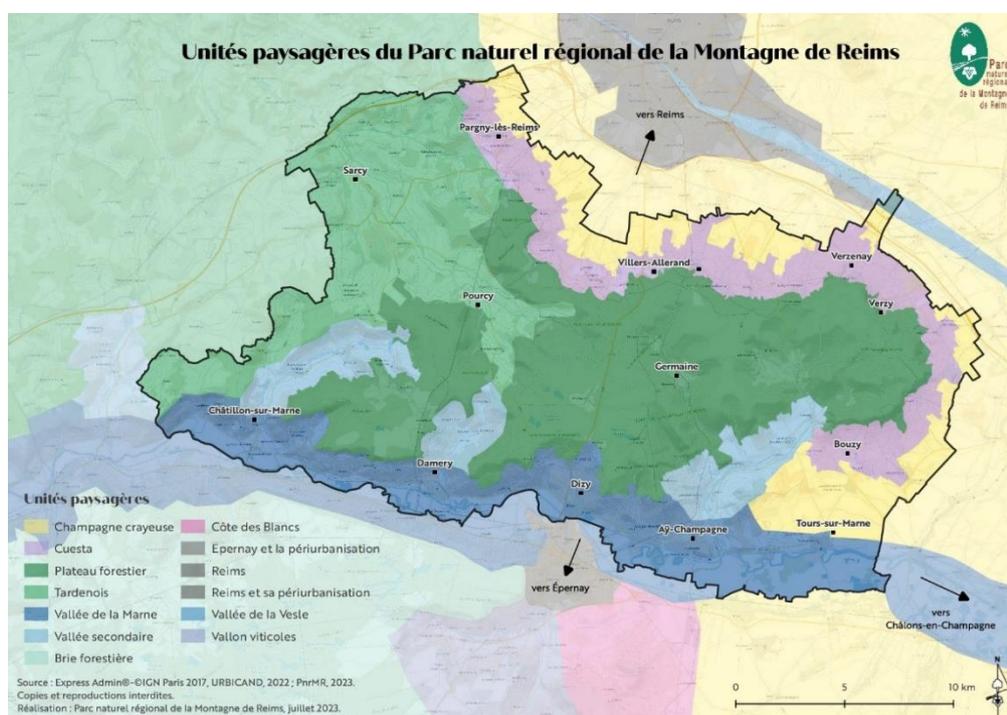
Sommaire

Note d'intention : pages 1 à 4

Annexes : pages 5 à 10

Contexte

Créé en 1976, le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims regroupe 62 communes réparties sur 533km². Il est entouré par trois villes-portes : Reims, Epernay et Châlons-en-Champagne. Le Parc est un territoire rural habité, reconnu pour ses paysages remarquables et ses patrimoines (naturel, historique, bâti) d'exception. Il est composé d'un vaste massif forestier (40% du territoire) incluant notamment 3 forêts domaniales labellisées « Forêt d'Exception® » ; de coteaux viticoles (30%) classés AOC Champagne, dont font partie les coteaux historiques



formant l'une des zones cœur de l'inscription des « Coteaux, Maisons et Caves de Champagne » au Patrimoine mondial de l'UNESCO ; et de cultures.

Cet ensemble forme ainsi le « triptyque paysage » forêt-vignes-cultures, caractéristique des paysages du Parc. Une présentation plus détaillée des unités paysagères du territoire est disponible sur : <https://www.parc-montagnedereims.fr/comprendre/decouverte-des-paysages/>



(c) Cyrille Beudot

Le positionnement du Parc naturel régional de la Montagne de Reims au cœur de la destination « Champagne » amène une fréquentation touristique nationale et internationale non négligeable, en lien notamment avec le développement de l'œnotourisme et la proximité des villes-portes. Par ailleurs, la pratique d'activités de pleine nature est bien présente sur le territoire : visiteurs comme habitants bénéficient d'un vaste réseau de randonnée pédestre (plus de 400 km de sentiers balisés), ainsi que d'itinéraires VTT et cyclable. La Forêt Domaniale des Faux de Verzy est

le site naturel le plus fréquenté du Parc avec 250 000 visiteurs par an, et on recense sur la Montagne de Reims plus de 80 manifestations sportives chaque année. Ce contexte représente une opportunité pour le territoire (développement économique par le tourisme), mais aussi des défis pour concilier la valorisation et la découverte des milieux naturels avec leur nécessaire préservation. En effet, la riche biodiversité répartie sur le Parc naturel régional de la Montagne de Reims est également sensible, et des efforts sont menés par l'ensemble des acteurs pour protéger et restaurer les milieux naturels (ex : présence d'une réserve biologique dirigée, de deux sites Natura 2000, de plusieurs ZNIEFF, et d'autres points sensibles tels que zones humides et pelouses sèches).

Afin d'accompagner au mieux le développement du tourisme sur ce territoire où différents enjeux et activités humaines cohabitent (ex : actions de préservation des milieux naturels et biodiversité, exploitation forestière, fréquentation liée au tourisme et aux loisirs), le Parc naturel régional de la Montagne de Reims est partenaire du projet Interreg « MONA » : <https://mona.nweurope.eu/> Ce projet européen vise à explorer le report modal, l'aménagement et la communication engageante comme solutions pour un tourisme plus durable, réduisant ses impacts sur la nature.

La Ligne des Bulles et les pôles-gares

Une ligne TER Fluo relie Reims à Epernay traverse le territoire du Parc naturel régional sur l'axe nord-sud. Baptisé « Ligne des Bulles » (depuis l'inscription des Coteaux, Maisons et Caves de Champagne au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2015), ce train dessert – plusieurs fois par jour – 4 communes sur le territoire de la Montagne de Reims : Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Aÿ-Champagne.



(c) Cyrille Beudot

Le Plan de Paysage du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR), ainsi que le projet de Charte du Parc « Objectif 2040 » (consultable ici : <https://montagnedereims2039.fr/les-documents-de-la-charte/>), définissent cette Ligne des Bulles comme un axe structurant pour le territoire. L'une des pistes de travail porte sur la « requalification des pôles gares de la Ligne des bulles ». **En effet, ces quatre pôles gares pourraient constituer de réelles portes d'entrée du Parc naturel régional et méritent, à ce titre, d'être valorisés au travers de projet durables, permettant aux usagers d'être accueillis qualitativement et orientés efficacement pour découvrir les villages, les sentiers de randonnées, le massif forestier, et l'ensemble des patrimoines de la Montagne de Reims.**

La Ligne des Bulles et les 4 gares situées sur le territoire constituent une opportunité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au tourisme (le transport représentant 30% des GES en tourisme). Toutefois, pour ce faire, un travail doit être mené afin de mieux définir les besoins et attentes des

communes, des habitants et des visiteurs en termes d'aménagement et d'équipement de ces pôles-gares et de leur environnement proche, afin d'orienter de futurs aménagements qui permettraient d'en faire de réelles portes d'entrées et plateformes d'intermodalité sur la Montagne de Reims.

Réalisation d'un atelier hors-les-murs portant sur les pôles gares et la Ligne des Bulles

Le Syndicat Mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims souhaite engager ce travail en organisant un « atelier hors-les-murs » sur les 4 pôles-gares cités ci-dessus, en collaboration avec les communes, les Autorités Organisatrices des Mobilités (dans le cas présent : Région Grand-Est, Communauté Urbaine du Grand Reims et Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne), la SNCF, le Département de la Marne, et l'ensemble des acteurs concernés par ces sujets.

L'intention de cet atelier hors-les-murs est d'avoir une réflexion d'ensemble sur la place des pôles-gares comme « portes d'entrée » du territoire, et sur le rôle structurant de la « Ligne des Bulles » pour la découverte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims. La requalification des parvis, la connexion de ces espaces d'accueil jusqu'aux villages, ainsi que les connexions entre les différents pôles gares, doivent constituer le point de départ d'une expérience visiteur qualitative au sein du Parc naturel régional de la Montagne de Reims.

Ces projets pourront porter sur différents axes de travail et champs d'expertise : expérience client et tourisme ; urbanisme, paysages et aménagement ; mobilités et transports.

L'atelier visera notamment à explorer les enjeux détaillés ci-dessous.

1. Une communication et une expérience visiteur à améliorer

L'expérience visiteur, pour les usagers de ces pôles-gares, semble aujourd'hui faire état de plusieurs écueils (toutefois pas encore tous identifiés). On peut notamment citer :

- La nécessité de faire de la Ligne des Bulles un produit bien identifié et une « expérience » : quelle communication en amont et sur le territoire, quels services pour les clients empruntant cette ligne ?
- La **problématique du « dernier kilomètre »** : une fois arrivés en gares, les visiteurs manquent d'information claire et de services pour appréhender le territoire sur lequel ils arrivent, ainsi que pour rejoindre le centre-bourg, les sentiers de randonnée, les sites naturels, les villages, ou encore les sites de tourisme et de loisirs à proximité.

L'atelier hors-les-murs devra permettre d'identifier tous les points forts et points faibles actuels de ces pôles-gares d'un point de vue « expérience visiteur », et de proposer des solutions adéquates pour dépasser les problématiques identifiées.

Bien que les attentes soient plus larges, il est notamment souhaité qu'un « format type » de dispositif d'information touristique efficace soit imaginé, en vue d'être développé et implanté sur ces 4 pôles-gares.

2. Les pôles-gares : des espaces qualitatifs pour habitants comme pour visiteurs

Les pôles gares doivent devenir des espaces attractifs, clairement identifiés par l'ensemble des usagers du territoire (habitants comme visiteurs). Une requalification urbaine doit être menée autour de chacun de ces pôles gares, afin de proposer des projets permettant d'aboutir à la création d'espaces publics **qualitatifs, agréables, cohérents et durables.**

Il sera notamment nécessaire de tenir compte des enjeux suivants : limiter l'artificialisation des sols en proposant des projets de désimperméabilisation cohérents avec le PPRnGT en vigueur (plan de prévention des risques de glissement de terrain en vigueur), limiter l'impact énergétique et carbone, préserver la trame noire (pollution lumineuse), ainsi que la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

Les pistes de travail identifiées devront également permettre aux pôles-gares d'être mieux ancrés dans leurs milieux, et d'améliorer leur connexion vers les centres-bourgs, les villages et les différents paysages que les entourent.

Des services à développer au niveau des pôles-gares sont également à imaginer, en fonction des besoins de chaque catégorie d'utilisateurs présents ou souhaités (ex : services vélos, espaces pique-niques, etc).

3. Des plateformes d'intermodalité favorisant les mobilités alternatives



(c) Cyrille Beudot

Les pôles-gares pourraient jouer un rôle important dans le développement du cyclo-tourisme et de la pratique cyclable en général sur le territoire. Toutefois, pour cela un travail doit être mené aussi bien au niveau des pôles-gares (en termes de services par exemple), qu'à une plus large échelle sur le territoire (ex : quels itinéraires cyclo-touristiques développer et valoriser en lien avec les gares ? comment faciliter la connexion train-vélo ?).

Dans certains cas, d'autres solutions de mobilités alternatives pourraient également être explorées afin de répondre à certaines attentes sur le territoire. D'importants bassins d'emploi se situent par exemple à proximité de certaines de ces gares (ex : important complexe hôtelier situé à 2 kilomètres d'une gare), et sont en attente de solutions permettant de faciliter l'accès depuis / vers les gares, que cela soit pour les employés ou les clients.

Les 3 enjeux cités ci-dessus sont fortement liés les uns aux autres, et certaines solutions pourront être transversales. Pour autant, chaque pôle-gare est différent (plus d'informations sont fournies en annexe de ce document) et il serait intéressant de « thématiser/problématiser » chaque pôle-gare dans le cadre de l'atelier hors-les-murs réalisé.

Conditions et facteurs de réussite de l'atelier hors-les-murs

Nous souhaitons identifier **deux** écoles afin de réunir des étudiants d'horizons différents et croiser plusieurs expertises. Idéalement, le niveau Master 2 est souhaité. En fonction des propositions, nous considérerons des écoles en : urbanisme, aménagement du territoire, paysage, transport et mobilités, tourisme, expérience client.

L'implication des enseignant.e.s et/ou d'intervenant.e.s professionnel.le.s sollicité.e.s par les écoles, sera nécessaire pour encadrer les étudiant.e.s (en lien avec le Parc), afin de garantir l'implication et le suivi rigoureux du projet.

En amont ou en introduction de l'atelier hors-les-murs, le Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR) et l'ensemble des partenaires du projet proposeront une mise en contexte plus détaillée. Ils pourront être mis à contribution pour apporter toute précision souhaitée pendant la réalisation de l'atelier. Des rencontres et entretiens avec les acteurs du territoire seront proposées et organisées par le PNRMR, chargé de coordonner cette démarche.

Un travail en deux phases est souhaité (ajustements possibles) :

- Diagnostic « expérience client, communication et aménagement touristique » et premières recommandations (idéalement à l'automne 2024),
- Travail plus poussé concernant le volet aménagement / urbanisme opérationnel / paysages (scénarii, croquis, plans,...). (idéalement entre décembre 2024 et mai 2025).

Ce travail devra se faire en immersion sur le terrain et se terminer par une présentation de scénarii auprès des partenaires et élus locaux. Un rendu d'éléments détaillés nécessitant un travail plus poussé (ex : diagnostic, croquis, esquisses, plans d'aménagement) et d'un « rapport » regroupant l'ensemble du travail fourni, peut être prévu quelques temps après l'atelier selon des délais à définir ensemble.

La démarche devra être :

- Cohérente : en tenant compte des données déjà disponibles et des projets déjà réalisés (ou en cours) sur ces quatre communes et pôles-gares ;
- Immersive : il sera nécessaire pour les étudiants de passer un temps significatif sur le terrain et au contact des forces vives du territoire afin de bien appréhender le contexte, identifier les enjeux, mais aussi souligner les points forts de la Ligne des Bulles et des différentes gares comme points de départ d'une expérience de découverte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims ;
- Participative (en particulier lors de la phase terrain) : en favorisant l'échange avec élus, acteurs, habitants, visiteurs, à travers différentes techniques (ex : diagnostic en marchant, world café, ateliers de concertation) à définir par les étudiants ;
- Prospective : l'objectif est d'apporter une expertise sur les thématiques d'étude en lien avec les objectifs du projet, tout en tenant compte voire en anticipant de possibles évolutions à venir (ex : réglementation, attentes usagers, technologies...) ;
- Concrète : l'objectif est d'aboutir à des scénarii tangibles pour l'ensemble des partenaires. Les idées et pistes de travail identifiées devront être détaillées, précises et réalistes, afin d'aider chacune à se projeter ;
- Partenariale : ce projet réunissant un très grand nombre d'acteurs (voir ci-après), et l'atelier visant à être réalisé en plusieurs phases faisant intervenir plusieurs écoles de spécialités différentes, il sera important d'organiser la transmission d'information, la collaboration et l'échange entre les étudiants des différentes écoles impliquées, pour garantir un réel travail partenarial

Compétences mobilisées

Coordination du projet (Parc naturel régional de la Montagne de Reims) :

- Emmanuelle Déon, chargée de mission tourisme, loisirs et mobilités durables
- Amélie Radureau, chargée de mission urbanisme et paysages

Elus :

- Maires et adjoint.e.s des 4 communes « gares » du Parc

Partenaires :

- Région Grand Est : Directions du tourisme et des mobilités
- Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne : Opération de Revitalisation des Territoires, Urbanisme, Mobilités, Tourisme
- Grand Reims : Direction Mobilités et Transports
- SNCF : Direction Lignes Champagne-Ardenne, Direction régionale des Gares
- Département de la Marne

Contact et informations : e.deon@parc-montagnedereims.fr - 03 26 59 44 44

Annexes

- Pré-diagnostic des gares
- Liste de données pouvant être exploitées pour la réalisation de l'atelier hors-les-murs (liste non exhaustive)

Annexe 1: Pré-diagnostic des gares (synthèse)

Les éléments fournis ici visent à une bonne compréhension du contexte de chaque « pôle-gare », mais seront étoffés en amont et en introduction de la démarche d'ateliers hors-les-murs.

Gare de Rilly-la-Montagne

Rilly-la-Montagne est une commune viticole de 1000 habitants de la Communauté urbaine du Grand Reims, située à la limite entre les coteaux viticoles et le plateau forestier de la Montagne de Reims. La gare est située en centre-bourg et dispose d'un important stationnement, utile pour la population prenant le train pour des déplacements domicile-travail. Des écoliers habitant à Rilly-la-Montagne et scolarisés à Reims (collège, lycée ou études supérieures) empruntent également le train.



D'un point de vue touristique, la gare de Rilly-la-Montagne est celle située la plus proche de Reims (première ville et destination touristique du département). La commune dispose d'une offre oenotouristique bien développée avec de nombreux vigneronniers ouverts à la visite et plusieurs événements chaque année (ex : Les Secrets du Petit Bonhomme, événement oenotouristique).

Les enjeux pour la commune au niveau de la gare sont :

- De requalifier le parvis de la gare en proposant un projet valorisant la qualité des espaces publics en lien avec le ZAN (Zéro Artificialisation Nette), au travers d'un travail sur la perméabilité des sols,
- D'engager une réflexion sur la mise en œuvre d'une trame paysagère sur l'ensemble de la commune,
- De renforcer le lien village-vigne-forêt, voire l'opportunité de remise à jour d'autres sentiers ayant existé par le passé,
- D'améliorer la connexion avec le sentier découverte des mares de Rilly en cours de création sur la commune en collaboration avec le Parc,
- De préserver et valoriser les vues sur le grand paysage,
- De valoriser la connexion avec le village,
- D'améliorer l'information touristique disponible au départ de la gare en s'orientant vers des solutions numériques,
- De valoriser les connexions pédestres existant avec les autres gares du territoire (ex : GRP de la Montagne de Reims en direction de Germaine),
- D'explorer de possibles projets cyclo-touristiques (à noter qu'une association locale, l'AS Rilly, organise chaque année un événement vélo : « Les Galipes Champenoises »).

Il existe des enjeux de conciliation des activités touristiques et de pleine nature avec le maintien de la tranquillité du village, la préservation des milieux naturels (forêt communale) et la co-habitation avec différentes activités (notamment la chasse).

La commune est soucieuse de s'assurer de la cohérence des projets et aménagements qui pourraient être envisagés dans le cadre d'un atelier hors-les-murs, avec les projets envisagés en lien avec la Communauté Urbaine du Grand Reims qui a récemment désigné un nouvel acteur pour sa délégation

de service public (Transdev/Grand Reims Mobilités). Dans ce cadre, Rilly-la-Montagne sera notamment l'une des communes desservies par la nouvelle ligne de bus touristique saisonnière qui sera mise en place entre la gare Champagne-Ardenne TGV (Bezannes) et les Faux de Verzy (projet annoncé par le Grand Reims pour lancement à partir du printemps 2024).

La SNCF est propriétaire du bâtiment de la gare, partiellement occupé par une agence immobilière (locataire).

Gare de Germaine



Germaine est une commune forestière située au cœur de la Montagne de Reims. Cette commune de 500 habitants fait preuve de dynamisme grâce à un important tissu associatif. Le « Cerf à 3 Pattes », notamment, est une association développant des actions culturelles (ex : organisation d'événements tel que le festival « Lire Perché dans L'arbre »), des actions de valorisation de l'alimentation locale (ex : épicerie), ainsi qu'un bistrot/tiers-lieux au cœur du village.

La gare est excentrée du centre-bourg de Germaine. Elle se situe dans l'ancien hameau de Vauremont (environ 1,5 kilomètres du Cerf à 3 Pattes). Or aujourd'hui il n'y a plus de jalonnement pour les visiteurs qui arrivent depuis la gare et souhaitent rejoindre le village, malgré l'intérêt et la demande (ex : promeneurs, écoles se rendant en train à Germaine pour des sorties en forêt...).

La commune accorde donc une importance particulière à la problématique de la connexion « gare-village », qui devra être explorée.

Le vélo est également un enjeu fort pour les mobilités du quotidien (ex : habitants ayant un usage « train-vélo » pour les trajets domicile-travail), comme pour les touristes (certains propriétaires de gîtes indiquent accueillir régulièrement des cyclo-touristes). A l'inverse de la plupart des autres gares du territoire, les casiers vélo actuellement présents à la gare (mobiliers SNCF « standardisé ») sont utilisés, même si une majorité d'utilisateurs « vélo-train » embarquent leurs vélos avec eux pour un usage domicile-travail. Par contre des « petits services vélo » pourraient être utiles au niveau du pôle-gare, notamment à l'intention des VAE (vélos à assistance électrique) ; ainsi que des propositions de boucles cyclo-touristiques à recommander aux visiteurs au départ de la gare.

Le positionnement de Germaine « au carrefour » de nombreux axes de randonnée pédestre sur le territoire est important. La commune souhaite mieux valoriser cela, y compris pour renforcer la connexion depuis et vers les autres villages. Une cohérence devrait être recherchée à l'échelle de l'ensemble du territoire pour ces thématiques de réflexion.

La SNCF est propriétaire du bâtiment de la gare, dont l'étage est occupé par un locataire (habitation).

En complément des éléments développés ci-dessus, les enjeux pour la commune au niveau de la gare sont :

- De requalifier le parvis de la gare en proposant un projet valorisant la qualité des espaces publics,
- D'engager une réflexion sur la mise en œuvre d'une trame paysagère pour connecter la gare au village,
- De requalifier et redynamiser le bâtiment de la gare,

- De préserver et valoriser les vues sur le grand paysage,
- D'améliorer l'information touristique disponible au départ de la gare en s'orientant vers des solutions numériques.

Gare d'Avenay-Val-d'Or

Avenay-Val-d'Or est une commune viticole de 1000 habitants.

Un travail de réaménagement aux abords de la gare a été engagé ces dernières années, Avenay-Val-d'Or ayant été marquée par un accident survenu en 2019 au passage à niveau. La commune a dû réaliser des travaux avec d'importantes contraintes réglementaires dans l'optique de renforcer la sécurité. Il a par exemple été nécessaire de retirer certains arbres à proximité du passage à niveau, et certaines plantations n'ont pas été possibles afin de garantir une visibilité maximale.



Pour le maire de la commune, le travail de (ré)aménagement autour de la gare doit se poursuivre avec la perspective du développement touristique, et la nécessité de répondre à plusieurs besoins :

- Les touristes eux-mêmes, qui pourraient être amenés à rejoindre la commune en train (pour l'œnotourisme ou la pratique de la randonnée pédestre par exemple),
- Les acteurs du territoire tel que le complexe hôtelier « Loisium », situé à Mutigny (à 2 kilomètres de la gare d'Avenay-Val-d'Or), qui font notamment face à des difficultés de recrutement et pour qui une accessibilité en train et de meilleures connexions depuis la gare seraient bénéfiques (thématique de l'intermodalité à explorer).

Le lien doit être fait avec la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne, qui développe des projets autour des mobilités (ex : projet de transport à la demande sur le territoire). Un réseau de voitures en auto-partage « Citiz » existe sur le territoire, mais suite à une expérimentation, la station en gare d'Avenay-Val-d'Or a été stoppée, car il n'y avait pas de demande.

La SNCF est propriétaire du bâtiment de la gare, qui n'est actuellement pas occupé.

Gare d'Aÿ-Champagne



Aÿ-Champagne est une commune de 5 700 habitants, située au cœur des coteaux historiques inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco. Aÿ est inscrite au cœur de la vallée de la Marne et elle est traversée par le Canal Latéral à la Marne (qui est également un axe cyclable majeur du Département avec la Véloroute de la Vallée de la Marne, située sur l'itinéraire national V52).

Cette commune est labellisée « petite cité de caractère » et fait intégralement partie d'un SPR (Site Patrimonial Remarquable).

Une Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) est également en cours sur la commune, visant à « redynamiser » l'Avenue Victor Hugo. Le souhait est de réaliser les études au premier trimestre 2024,

avec un paysagiste- concepteur et une démarche de démocratie participative incluant toutes les parties prenantes (riverains, visiteurs, personnes empruntant l'axe pour des trajets domicile-école ou domicile-travail...), pour lancer la réalisation de travaux de revitalisation rapidement (échéance 2025).

Ce travail sera une première pierre pour aborder un travail autour de la gare d'Aÿ qui est située au bout de l'Avenue Victor Hugo. En fonction de la période à laquelle les étudiants travailleraient sur l'atelier hors-les murs, il faudra tenir compte de ce qui aura déjà été fait ou planifié sur Aÿ dans le cadre de l'ORT, pour des propositions complémentaires et cohérentes.

Il existe des enjeux de mobilité touristique au niveau de la gare, notamment :

- La question du lien entre la gare et :
 - o « Pressoria » (centre d'interprétation interactif et moderne sur le et La Champagne, ouvert en 2021, et qui a recensé 50 000 visiteurs annuels en 2023). Pressoria est situé à 15 minutes à pied de la gare. Le musée ne dispose pas de stationnement, l'accessibilité en train est donc une opportunité à exploiter.
 - o Le centre-ville (commerces, parcours patrimoine, etc). La commune réfléchit à un projet de signalétique mettant en avant les temps de parcours à pied d'un point à l'autre. Ce genre de solution serait à explorer, et à compléter d'autres projets pour travailler la question des déplacements depuis et vers la gare.
- L'intermodalité « train-vélo » : la Véloroute de la Vallée de la Marne se situe à proximité directe de la gare. L'information et les services à l'intention des cyclotouristes sont à renforcer.

La SNCF est propriétaire du bâtiment de la gare, qui n'est actuellement pas occupé.

En complément des éléments développés ci-dessus, les enjeux pour la commune au niveau de la gare sont :

- De requalifier le parvis de la gare en proposant un projet valorisant la qualité des espaces publics,
- D'engager une réflexion sur la mise en œuvre d'une trame paysagère pour connecter la gare au village, au collège et au parc urbain « les Bleuets »,
- De requalifier et redynamiser le bâtiment de la gare,
- De préserver et valoriser les vues sur le grand paysage.

Note : le devenir des bâtiments « gares » n'est pas le sujet central de l'atelier hors-les-murs. La SNCF (Gares & Connexions) est propriétaire de ces bâtiments, auxquels les usagers n'ont aujourd'hui plus accès dans les 4 communes concernées. Des projets de mise à la vente ou à la location de ces bâtiments sont ponctuellement étudiés par la SNCF / Gares & Connexions, mais peu aboutissent, car certains de ces bâtiments ont d'importants besoins en termes de réhabilitation et doivent conserver une fonction technique (ex : poste d'aiguillage). Dans le cadre de l'atelier hors-les-murs, il sera compliqué d'imaginer pouvoir intervenir sur ces bâtiments, toutefois ceux-ci sont au cœur des espaces « pôles-gares » : les projets imaginés doivent donc intégrer le sujet de manière pragmatique, sans se focaliser dessus.

Annexe 2 : Liste de données pouvant être exploitées pour la réalisation de l'atelier hors-les-murs

La liste fournie ici pourrait être étoffée d'ici la réalisation de la démarche d'ateliers hors-les-murs.

Eléments pouvant être partagés par le Parc ou ses partenaires :

- Documents constitutifs du dossier de révision de la Charte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims « Objectif 2040 ». (Documents consultables sur : <https://montagnedereims2039.fr/les-documents-de-la-charte/>).
- Diagnostic du Plan de Paysage, ainsi que les orientations de ses axes stratégiques (Parc naturel régional de la Montagne de Reims).
- Favoriser l'intermodalité des gares et haltes du Grand Reims : diagnostic et pistes d'action. Grand Reims, 2021.
- Analyse de l'offre ferroviaire et accessibilité des haltes gares en voiture ou à vélo, réalisée dans le cadre du diagnostic du SCoT du Grand Reims, 2023.
- Présentation et compte-rendu de l'atelier « Inventory Session » réalisé le 21 décembre 2023 avec les partenaires locaux, dans le cadre du Projet Interreg MONA (thématique de l'atelier : « Mobilités touristiques d'aujourd'hui et de demain »).
- Démarche Smart Mobilité Grand-Est, pilotée par l'Agence Régionale du Tourisme Grand-Est en 2021-2022.
 - Plus de détails : <https://www.art-grandest.fr/services-et-accompagnement/developpement-de-l-offre-et-projets-structurants/projets-smart-tourisme/demarche-smart-mobilite-grand-est>
 - Tous les prototypes de solutions de mobilité désignés : <https://scetartge.wixsite.com/artge>

Autres ressources ou suggestions d'articles :

- Réinventer les mobilités pour un tourisme durable : guide de bonnes pratiques à destination des visiteurs, des élus et acteurs du tourisme pour faire de la mobilité un facteur différenciant. Rapport Atout France / Enedis, 2023.
- Life Urban Greening Plans : design innovative mechanisms to plan, implement, strengthen and manage green infrastructures in (peri)urban areas, www.europarc.org/greening-plans, 2023.
- La mobilité entre bougeons-nous? et bougeons-nous ! <https://www.eturisme.info/la-mobilite-entre-bougeons-nous-et-bougeons-nous/>, 2023
- Smart mobilité et itinérance à vélo : Focus en Région Grand-Est <https://www.eturisme.info/smart-mobilite-et-itinerance-a-velo-focus-en-region-grand-est/>, 2023