

## Aménager et valoriser les haltes TER de la Ligne des Bulles dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims

ÉTUDE RÉALISÉE ENTRE SEPTEMBRE 2024 ET JUIN 2025



Un atelier réalisé par le Parc naturel régional de la Montagne de Reims, l'Institut de Recherche et d'Etudes Supérieures du Tourisme (IREST) – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et l'Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de l'Université de Reims (IATEUR)

# Aménager et valoriser les haltes TER de la Ligne des Bulles dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims

COMMENT POSITIONNER LES HALTES-GARES DE RILLY-LA-MONTAGNE, GERMAINE, AVENAY-VAL-D'OR ET Aÿ-CHAMPAGNE COMME PORTES D'ENTRÉE DU TERRITOIRE ?

Ce projet a pu être réalisé grâce au soutien financier

de la Région Grand Est, du Projet Interreg Nord-Ouest de l'Europe « MONA », et de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France.



## Note aux lecteurs

Ce livrable s'appuie sur l'ensemble des travaux réalisés par les étudiants au cours de l'atelier et en propose une synthèse incluant certaines reformulations.

Malgré le soin apporté à la collecte et à l'analyse des informations présentées dans ce rapport, celui-ci est susceptible de comporter des inexactitudes résiduelles. Les auteurs ne sauraient être tenus responsables d'éventuelles erreurs, omissions ou imprécisions, ni des conséquences qui pourraient en découler.

Les éléments de ce livrable ont été conçus par les étudiant.e.s de l'IREST et de l'IATEUR, qui en ont réalisé la majorité des textes, cartes, illustrations et photos (voir détail en page 10).

## MISE EN FORME

### Compilation des productions des étudiants et rédaction :

- Amélie Radureau, Responsable du Pôle Paysages et Aménagement, Parc naturel régional de la Montagne de Reims
- Emmanuelle Déon, Responsable du Pôle Tourisme durable et itinérance douce, Parc naturel régional de la Montagne de Reims

**Mise en page :** Eva Swist (eva.swist@gmail.com)

**Crédits photographiques et sources documentaires :** PNRMR ; Cyrille Beudot ; Christophe Manquillet ; La Pellicule Champenoise ; étudiants IREST et IATEUR.

**Photo de couverture :** Guillaume Bonnel - PNRMR

# Préambule

---

Le présent document a été réalisé en vue de restituer le travail fourni lors d'un atelier hors-les-murs réalisé sur l'année universitaire 2024-2025, impliquant des étudiants de deux écoles de disciplines différentes :

## LES ÉTUDIANTS DE MASTER 2 (PROMOTION 2024-2025) « DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES TERRITOIRES » DE L'IREST



Institut de Recherche et d'Études Supérieures du Tourisme – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,

**Et leurs enseignants et encadrants :**

- Rémi Jenvrin, Attaché temporaire d'enseignement et de recherche
- Sébastien Jacquot, Maître de Conférence en Géographie, Directeur de l'IREST et Responsable du Master DATT

## LES ÉTUDIANTS DE MASTER 2 (PROMOTION 2024-2025) DE L'IATEUR/ESIREIMS



**iateur**

Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de l'Université de Reims Champagne-Ardenne

**Et leurs enseignants et encadrants :**

- Benoit Dugua, Maître de conférences en aménagement et urbanisme, ESIREims - IATEUR  
Laboratoire HABITER
- Emilie Simon, Paysagiste-Concepteur D.E.



L'organisation de ces ateliers a été coordonnée par le **PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA MONTAGNE DE REIMS**, sous la responsabilité

- d'Emmanuelle Déon, responsable du Pôle Tourisme durable et itinérance douce,
- d'Amélie Radureau, responsable du Pôle Paysage et Aménagement du territoire.

## DE NOMBREUX PARTENAIRES ÉTAIENT IMPLIQUÉS DANS LE COMITÉ DE PILOTAGE CONSTITUÉ POUR MENER À BIEN CET ATELIER HORS-LES-MURS

- Parc naturel régional de la Montagne de Reims
- Région Grand Est
- Département de la Marne
- Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne
- Communauté Urbaine du Grand Reims
- Épernay Agglo Champagne
- Commune d'Aÿ-Champagne
- Commune d'Avenay-Val-d'Or
- Commune de Germaine
- Commune de Rilly-la-Montagne
- SNCF Voyageurs et Gares & Connexions
- Mission Coteaux, Maisons et Caves de Champagne – Patrimoine mondial de l'UNESCO



## Remerciements

Le Parc naturel régional de la Montagne de Reims adresse ses sincères remerciements à l'ensemble des acteurs cités ici et dans le présent document, ainsi qu'à toute personne ayant contribué à la réalisation de cet atelier.

Élus, institutionnels, techniciens, établissements publics ou privés, acteurs du tourisme et du domaine viticole, associations, bénévoles, habitants : nombreuses sont les personnes ayant enrichi cette étude par leur disponibilité. Nous les en remercions.

Nous tenons également à remercier l'ensemble des étudiants ayant contribué à ce livrable (voir en page 10), pour leur investissement et la qualité de leur travail.



Séances de travail avec les étudiants de l'IREST et les acteurs du territoire, dans le cadre de l'atelier hors-les-murs. Reims / Germaine, novembre 2024.



Restitution finale des étudiants de l'IATEUR dans le cadre de l'atelier hors-les-murs. Aÿ-Champagne, mai 2025.

## Édito

Par Emmanuelle Déon, responsable du Pôle Tourisme durable et itinérance douce et Amélie Radureau, responsable du Pôle Paysage et Aménagement du territoire



De l'étude réalisée avec les partenaires et étudiants impliqués dans ce projet autour des gares TER du territoire, nous retenons plusieurs idées clés.

D'abord celle du train comme **lien entre les communes du Parc naturel régional de la Montagne**. Mais aussi, celle du TER de la Ligne des Bulles comme lien **entre les acteurs du territoire**, pour travailler ensemble.

En effet, ces ateliers hors-les-murs réalisés autour des gares TER situées dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims (méthodologie expliquée plus loin) auront permis de créer **une synergie collective** de différents acteurs, mobilisés pour réfléchir à la manière de faire de ces espaces de **vraies portes d'entrée** du territoire.

Expérience usagers (notamment du côté des visiteurs en séjour ou excursion), communication, mise en tourisme, aménagement durable et valorisation des haltes-gares au cœur du territoire, auront été autant de thématiques travaillées. Cela participe à démontrer à quel point le report modal et les mobilités durables sont liés à de nombreux aspects, bien au-delà de l'offre de transport et de ses cadencements.

La collaboration entre étudiants, collectivités, acteurs publics et privés, issus du tourisme ou encore des mobilités, aura été une expérience complexe, mais enrichissante. Cela marque, nous l'espérons, le début d'une aventure à écrire ensemble pour poursuivre nos efforts autour de l'aménagement et de la valorisation des espaces « haltes-gares » dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims.

Cet atelier hors les murs a été particulièrement enrichissant, tant pour les étudiants de l'IREST et de l'IATEUR que pour les acteurs du territoire. Pour les élus, il a offert l'occasion de redécouvrir les haltes-gares avec un autre regard, nourri par la réflexion et la créativité des étudiants. Pour ces derniers, cette immersion a permis d'engager un échange concret avec les élus locaux, favorisant une meilleure compréhension des contraintes et des spécificités territoriales. Pour nous, ces moments d'échanges sont d'une grande richesse, à la fois sur le plan des projets et sur le plan humain. Ils nous invitent à nous réinventer et à aborder le territoire avec un regard renouvelé et inspiré.

Soulignons également que la synergie et le travail collectif autour de ce projet vont bien au-delà encore, en s'inscrivant dans le Projet Interreg NWE « MONA », qui encourage un tourisme durable. Le Parc naturel régional de la Montagne de Reims collabore ainsi avec d'autres espaces naturels et touristiques des Pays-Bas, de Belgique, d'Allemagne et de France, notamment sur la question des mobilités durables. Les ateliers hors-les-murs réalisés et présentés dans ce dossier pourront servir de source d'inspiration, bien au-delà de nos frontières ; et nous pourrons nous aussi, grâce à cette collaboration transnationale, nous intéresser aux bonnes pratiques développées ailleurs.

Nous remercions une fois encore toutes les personnes et organisations impliquées dans ce projet, qui l'ont rendu possible et sont venues l'enrichir de leurs idées et visions inspirantes.

## La parole aux partenaires...

Élus ou techniciens ont accompagné la réalisation de ces ateliers hors-les-murs.  
La parole à quelques-uns de ces protagonistes !



« Merci aux étudiantes et étudiants pour le regard extérieur qu'ils ont su nous apporter en réalisant leurs travaux pour mener cette étude.

Nous avons ainsi pu percevoir des choses que nous ne voyons pas au quotidien en tant qu'habitants.

Ce projet est un « assemblage », terme cher à la Champagne, qui traduit ici la volonté et l'engagement des acteurs qui ont choisi de travailler ensemble autour d'une question complexe, celle de la valorisation d'une ligne TER et de quatre de ses gares localisées sur le territoire du Parc naturel régional de la Montagne de Reims. »

**DIDIER PINÇONNET**, élu référent au sein du Comité Syndical du Syndicat Mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims pour le suivi de ce projet, et adjoint pour la commune de Rilly-la-Montagne.



« Cette démarche aura démontré qu'il faut aller chercher bien au-delà de la seule question des mobilités si l'on souhaite encourager le report modal parmi les habitants comme parmi les visiteurs du territoire. Le TER de la Ligne des Bulles doit en effet offrir une véritable ouverture vers les paysages viticoles remarquables de la Champagne, situés entre les zones cœur des "Coteaux, Maisons et Caves de Champagne", inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO »

**FRANCISCO ANDRADE**, Directeur d'études, Mission Coteaux, Maisons et Caves de Champagne – Patrimoine mondial



« Le travail mené par les étudiants dans le cadre des ateliers réalisés donne à réfléchir sur les pistes pour redonner vie aux gares comme espaces attractifs. Il faut permettre à la population de se réappropriier ces espaces ! »

**ALICE LOUAZÉ**, Direction des mobilités ferrées, Région Grand Est



« Développer l'intermodalité amène de nombreux défis, que cela soit pour des visiteurs ou des locaux. Leurs besoins ne sont pas toujours les mêmes, ce qui rend complexe la question des aménagements au niveau des haltes-gares ! »

**PAULINE FOULON**, Cheffe de Projets Services à la mobilité, Grand Reims



« On parle dans ce projet de transport collectif, mais aussi de travailler en collectif, avec l'ensemble des acteurs. C'est ce qui fait tout l'intérêt de cette démarche. »

**PHILIPPE CAPLAT**, Vice-Président en charge des mobilités pour la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne, et maire de la commune de Germaine



« Les ateliers réalisés dans le cadre de ce projet nous amènent à redéfinir la question des mobilités sur le territoire. Grâce aux projets imaginés par les étudiants, on perçoit que la Ligne des Bulles ouvre des possibilités enthousiasmantes, afin de contribuer à l'attractivité du territoire ! »

**CHRISTELLE BOCHEN**, Chargée de projets Mobilité pour la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne



« Le train est un axe majeur pour l'accès à la nature et la découverte du territoire. On doit continuer à avancer « groupé » sur ce projet, pour les visiteurs, et pour favoriser l'accès aux espaces naturels du Parc naturel régional de la Montagne de Reims grâce au train. »

**VÉRONIQUE AUDOUY**, Responsable des lignes TER Marne, SNCF Voyageurs



« Respiration, inspiration : mener cette étude sous forme d'ateliers hors-les-murs, en impliquant des étudiants de divers horizons – géographiques, mais aussi en de disciplines différentes –, nous apporte un regard neuf et des idées concrètes à mettre en œuvre ! ».

**OLAF HOLM**, Directeur, Parc naturel régional de la Montagne de Reims



Dans le cadre de ce dossier :

- **Les étudiants de l'ESI Reims / IATEUR** ont réalisé de nombreuses productions témoignant d'une solide maîtrise des outils d'analyse territoriale, de planification urbaine et de conception spatiale. Une part importante des contenus présentés dans cet ouvrage repose sur leurs travaux, dont l'apport structure largement ce document.

Productions : Chapitre 2 parties I.1, I.2, I.4, II.2

*ABDELOUAHED Louloua, AKROUR Meriem, AMORY Agathe, BALAY Pierre, BENLOUNIS Hamza, LIONNET Amélie, PAILLET Lise, PECQUERIAUX Léo, SIC Orlane, RAHARD William*

- **Les étudiants de l'IREST** ont posé un regard extérieur pertinent en menant une démarche de diagnostic territorial innovante et « sensible », afin d'imaginer des axes de développement pour les gares et le TER, en lien avec le tourisme et les loisirs.

Productions : Chapitre 2 parties I.3, II.1 ; Chapitre 3 page 184

*Al Jing, BARASCUT Camille, BENONI Caril, BENYANET Kenzi, BENZEGALA Mouna, BOBOUL-PEYRAL Mathilde, BOUTTIER Estelle, CHOUCHAN Hassen, ECH CHARIF EL KETTANI Housna, FRANCOIS Marine, FRANCOIS HESSER Marie, GOUE Daniela Grace, GOURAUD Flavie, GUILLOT Nicolas, HAFID Abdelillah, HERRERA CANO Angie Yulieth, JAIYAO Korrawan, LABOUDIGUE Naemi, LAURENT Pauline, LIU Yuying, NINA Mouna, OKWUAKU-EJIMS Ines, RAISON Alexis, SADOUNE Lahna, XIAO Yujia*

# Sommaire

## Chapitre 1

DU CONTEXTE INITIAL AU PROJET D'ATELIER HORS-LES-MURS	13
---	----

## Chapitre 2

RENDU DES TRAVAUX REALISES DANS LE CADRE DE L'ATELIER HORS-LES-MURS	19
---	----

### I. Diagnostic de la ligne des bulles et des haltes gares situées dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims

1. Séquences paysagères	20
2. Des réseaux de transports et une intermodalité à renforcer	38
3. Diagnostic « tourisme et expérience visiteur »	56
4. Enjeux des quatre haltes gares	62
● Rilly-la-Montagne	63
● Germaine	84
● Avenay-Val-d'Or	103
● Aÿ-Champagne	120
● Enjeux communs aux 4 haltes gares	136

### II. Propositions de projets pour la ligne des bulles et les gares TER

1. Projets en matière de tourisme durable et d'itinérance douce	139
2. Projets en matière d'aménagement : notices explicatives	141
● Projet d'aménagement de la gare de Rilly-la-Montagne	142
● Projet d'aménagement de la gare d'Aÿ-Champagne	163
● Financement des projets	179

## Chapitre 3

CONCLUSION ET PERSPECTIVES	181
----------------------------	-----

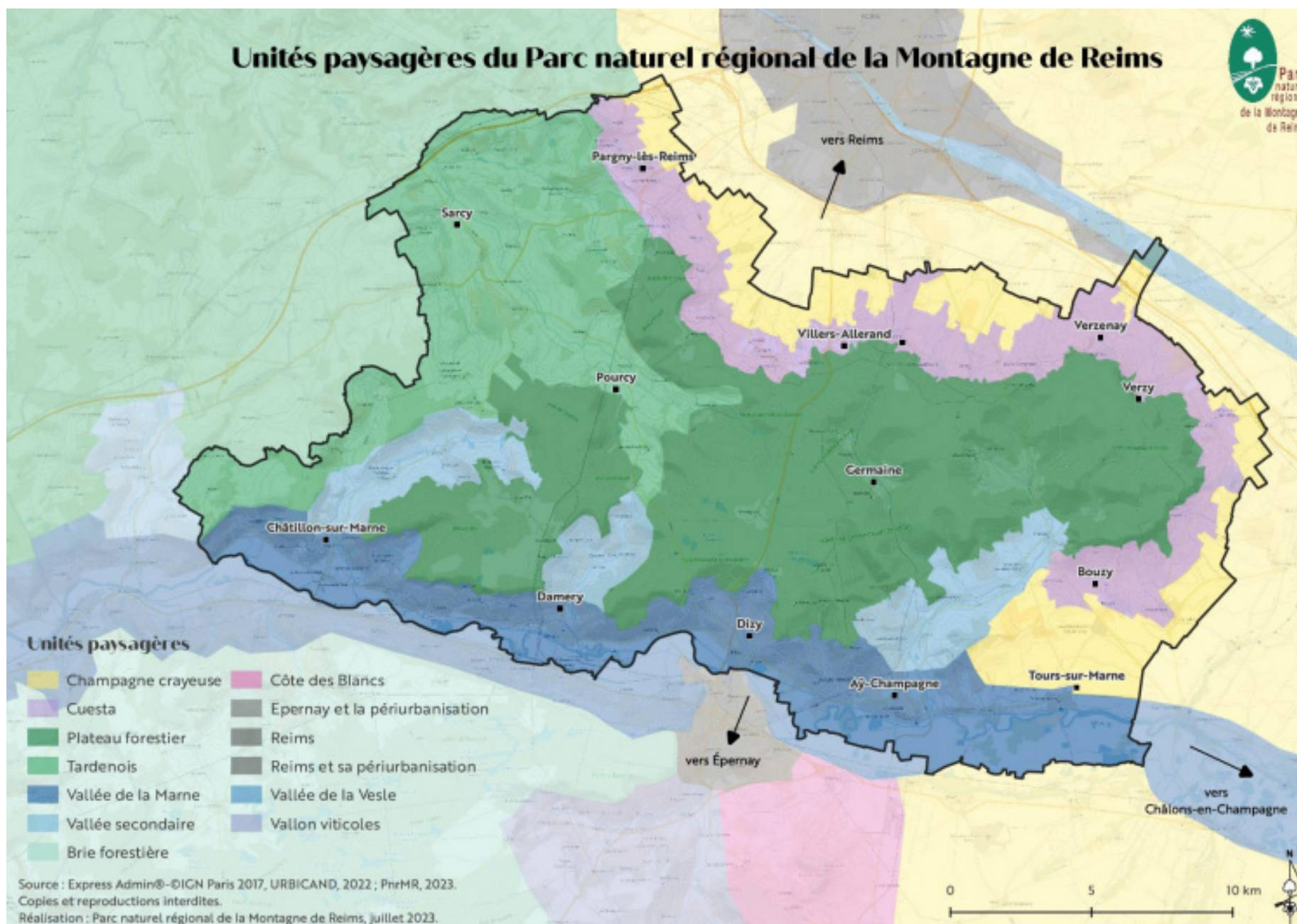


# Chapitre 1

DU CONTEXTE INITIAL AU PROJET D'ATELIER HORS-LES-MURS



# Unités paysagères du Parc naturel régional de la Montagne de Reims



## I. Contexte initial

Créé en 1976, le Parc naturel régional de la Montagne de Reims regroupe 63 communes réparties sur 533km<sup>2</sup>. Il est entouré par trois villes-portes : Reims, Épernay 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 le site du Parc naturel régional de la Montagne de Reims.

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 biodiversités, 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.

## II. La Ligne des Bulles et les pôles-gares



Une ligne TER Fluo relie Reims à Épernay 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 Ay-Champagne.

Le Plan de Paysage du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR), ainsi que le projet de Charte du Parc « Objectif 2040 », définissent cette Ligne des Bulles comme un axe structurant pour le territoire. L'une des pistes de travail porte sur la « requalification des haltes 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 environ 70% des GES en tourisme – source ADEME).

Toutefois, pour ce faire, un travail se devait d'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.

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

Le Syndicat Mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims a souhaité engager la réflexion autour des 4 haltes gares situés sur son territoire, en organisant un « atelier hors-murs » en collaboration avec les communes, les Autorités Organisatrices des Mobilités, la SNCF, le Département de la Marne, et l'ensemble des acteurs concernés par ces sujets.

Un atelier hors-murs consiste à mobiliser des étudiants de disciplines différentes, pour conforter l'élaboration d'un projet local avec les acteurs. En immersion sur le territoire aux côtés des partenaires locaux, les étudiants, encadrés par leurs enseignants, sont amenés à dialoguer avec des habitants, élus, responsables d'associations, commerçants, acteurs institutionnels, etc... Afin de s'imprégner des enjeux du projet et faire émerger de premières orientations et idées, avec un regard neuf.

**L'ambition de cet atelier hors-murs était de mener une réflexion collective sur la place des 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.**

**En effet, il était important de définir une vision commune afin de réfléchir à des projets d'aménagement et de requalification des parvis, de connexion de ces gares comme espaces d'accueil jusqu'aux villages, ainsi que comme points de départ d'une expérience visiteur qualitative au sein du Parc naturel régional de la Montagne de Reims.**

#### THÉMATIQUES ABORDÉES PAR L'ATELIER HORS-LES-MURS

Bien que volontairement ouvert afin que les étudiants impliqués puissent être force de proposition, l'atelier hors-murs portait l'ambition d'aborder les thématiques suivantes :

##### **Une communication et une expérience visiteur à améliorer**

La **problématique du « dernier kilomètre » est une réalité dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims** : 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 les centres-bourgs, les sentiers de randonnée, les sites naturels, les villages, ou encore les sites de tourisme et de loisirs à proximité.

Il était important d'identifier tous les points forts et points faibles actuels de ces haltes gares d'un point de vue « expérience visiteur », et de proposer des solutions adéquates pour dépasser les problématiques identifiées.

## Les haltes gares : des espaces qualitatifs pour habitants comme pour visiteurs

Les partenaires portent l'ambition de voir les haltes gares du Parc naturel régional de la Montagne de Reims devenir des espaces attractifs et clairement identifiés par l'ensemble des usagers du territoire (habitants comme visiteurs). Une requalification urbaine doit ainsi être menée autour de chacun de ces pôles, afin de proposer des projets permettant d'aboutir à la création d'espaces publics **qualitatifs, agréables, cohérents et durables**.

Les pistes de travail développées par les étudiants devaient également permettre aux haltes 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.

## ÉCOLES IMPLIQUÉES ET TEMPORALITÉ DE L'ATELIER

Suite à un appel à candidature, cet atelier a été réalisé en collaboration avec les étudiants de :

**MASTER 2 (PROMOTION 2024-2025) « DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES TERRITOIRES » DE L'IREST** – Institut de Recherche et d'Études Supérieures du Tourisme – Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,

### Et leurs enseignants et encadrants :

- Rémi Jenvrin, Attaché temporaire d'enseignement et de recherche
- Sébastien Jacquot, Maître de Conférence en Géographie, Directeur de l'IREST et Responsable du Master DATT

**MASTER 2 (PROMOTION 2024-2025) DE L'IATEUR** – Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de l'Université de Reims Champagne-Ardenne

### Et leurs enseignants et encadrants :

- Benoit Dugua, Maître de conférences en aménagement et urbanisme, ESIREims - IATEUR  
Laboratoire HABITER
- Emilie Simon, Paysagiste-Concepteur D.E.

Le premier groupe (IREST) a réalisé un diagnostic de l'expérience visiteur au départ des gares TER de la Ligne des Bulles, sous la forme d'un atelier de terrain intensif d'une semaine, en immersion sur le territoire, du 4 au 8 novembre 2024.

Des repérages terrain ont été réalisés tout au long de la semaine, ainsi que de nombreux échanges avec les acteurs locaux sous forme d'entretiens semi-dirigés et d'un world-café collectif. Une présentation intermédiaire a pu être réalisée dès la fin de la semaine auprès des partenaires du projet.

Cet atelier a également nécessité de la part des étudiants un travail préparatoire en amont (collecte d'informations, échanges avec le Parc naturel régional de la Montagne de Reims, élaboration d'une méthodologie), ainsi qu'un travail de synthèse par la suite. Un rendu final a été réalisé auprès des étudiants de l'IATEUR au démarrage de la deuxième phase d'atelier, en janvier 2025.

Les étudiants de l'IATEUR ont ensuite travaillé sur la thématique de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme durable et du Paysage, dans le cadre d'un atelier semestriel qui s'est déroulé de janvier à mai 2025. Cette phase de l'atelier a permis aux étudiants de s'immerger sur les sites des quatre gares et de rencontrer les élus, partenaires et acteurs locaux, afin de proposer des projets en adéquation avec les attentes du territoire.

Ce travail en immersion sur le terrain aux côtés des acteurs clés a permis un travail poussé, présenté dans le présent document.



## **Chapitre 2**

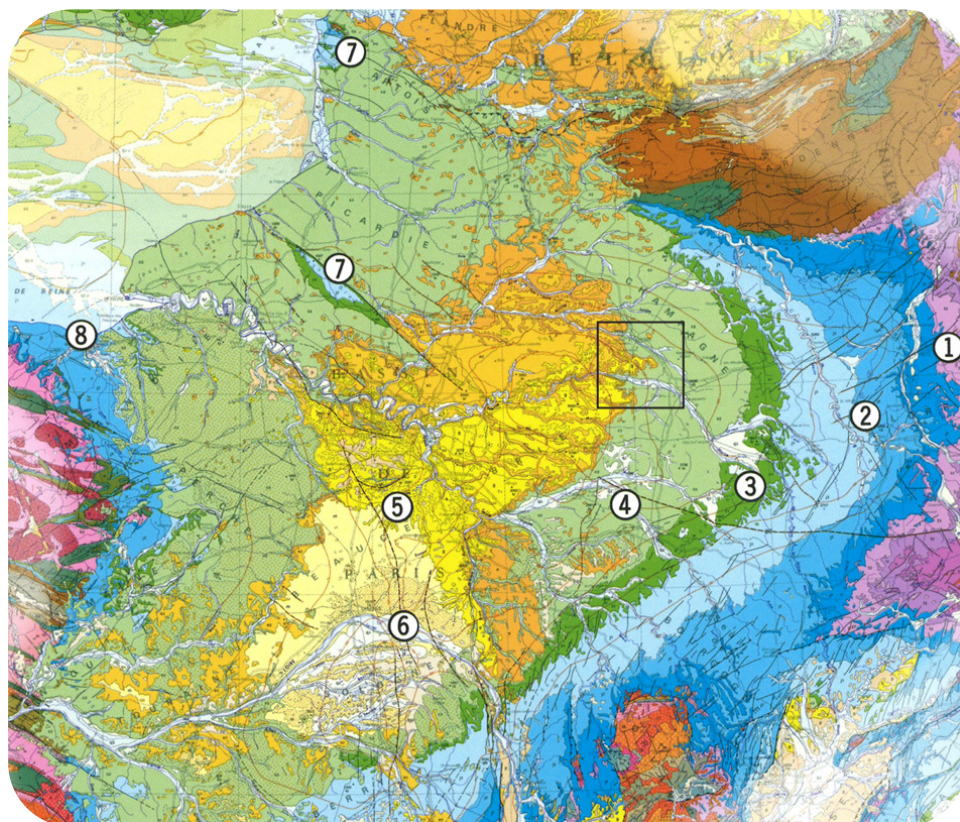
RENDU DES TRAVAUX REALISES  
DANS LE CADRE DE L'ATELIER HORS-LES-MURS

# I. Diagnostic de la ligne des bulles et des gares TER situées dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims

## 1. SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA LIGNE DES BULLES : UNE DIVERSITÉ DE PAYSAGES

### Socle géologique : la cuesta du bassin parisien comme interface dans le grand paysage

Avant d'analyser les paysages du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR), il est essentiel de comprendre son socle géologique. Ce territoire appartient au Bassin parisien, une vaste région sédimentaire où les couches de roches se sont formées par dépôts marins successifs sur des millions d'années.



1. Au Trias (de -251 à -199Ma) : Un début d'histoire particulièrement salé, concentré à l'est du bassin.
2. Au Jurassique (de -199 à -145Ma) : De nombreux épisodes calcaires à l'époque des mers chaudes venant du sud-est.
3. Au Crétacé inférieur (de -145 à -99Ma) : Des territoires imperméables et humides.
4. Au Crétacé supérieur (de -99 à -65Ma) : Une sédimentation crayeuse. La mer venait du nord.
5. Au Cénozoïde (de -65 à -2Ma) : Un cœur tendre, histoire d'un golfe mari, plus ou moins ouvert vers le nord puis vers l'ouest.
6. Au Quaternaire (de -2Ma à nos jours) : Acquisition du relief actuel, formation des terrasses alluviales.
7. Deux fenêtres ou boutonnières pour découvrir les dessous cachés.
8. Le littoral qui recoupe un grand nombre de niveaux géologiques.

Carte géologique centrée sur la Montagne de Reims (Source : BRGM)

Deux grandes strates caractérisent la Montagne de Reims :

- Les couches jaunes et oranges, sur les hauteurs et coteaux, résultent des incursions marines de -65 à -45 millions d'années. Elles sont composées de sables, d'argiles, de calcaire fossilifère et de marnes.
- Les couches vertes, situées dans la plaine environnante, datent du Crétacé (-145 à -65 millions d'années) et sont dominées par la craie, vestige d'une invasion marine plus ancienne.

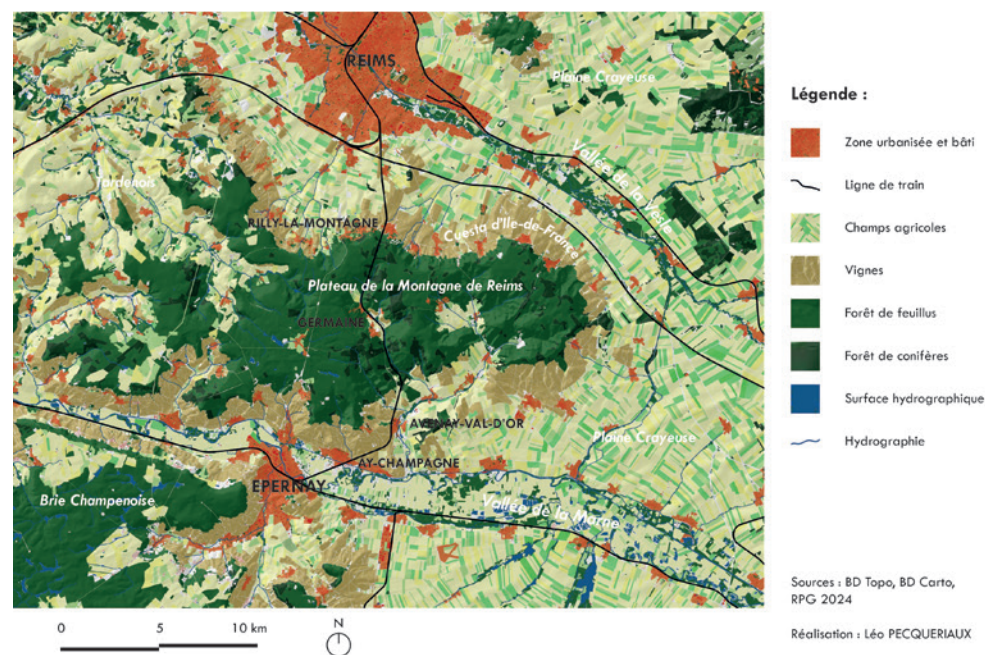
Ces formations influencent la végétation, l'urbanisme, l'agriculture et l'écoulement des eaux. La zone karstique sommitale abrite des dolines, gouffres et rivières souterraines, témoins de l'érosion du calcaire.

De plus, le paysage actuel résulte de phénomènes récents :

- Les mouvements tectoniques, notamment le soulèvement du Massif central, le bombement des Vosges et l'affaissement du centre du Bassin parisien, qui ont incliné les couches sédimentaires.
- L'érosion, causée par le vent et l'eau, qui a façonné vallées et cuestas en mettant à nu les couches les plus résistantes, comme le calcaire.

La Montagne de Reims s'inscrit dans la série de cuestas qui structurent le Bassin parisien, aux côtés des Côtes d'Île-de-France, de Champagne, des Bar, de Meuse et de Moselle. Elle se démarque comme un plateau résistant à l'érosion, dominant la plaine crayeuse au Nord, à l'Est et au Sud-Est, et bordée au Sud par la vallée de la Marne.

### Unités paysagères traversées par la ligne des bulles : triptyque paysager entre plateau forestier, coteaux viticoles et plaines agricoles



Carte d'occupation des sols de la Montagne de Reims

#### Le plateau forestier

Le plateau forestier est l'espace central de la Montagne de Reims et domine par sa position en hauteur. À l'Est, le massif forestier est dense et compact. Ci-et-là, des villages-clairières s'intègrent dans la forêt. À l'Ouest, le massif forestier se morcèle, pour laisser place en partie aux espaces agricoles du Tardenois. En raison de propriétés privées et publiques qui composent le plateau forestier, les pratiques de gestion et de sylvicultures sont variées. Les forêts sont gérées en futaie régulière et irrégulière éclaircie selon les endroits. De même, des peupliers, quelques coupes rases et des parcelles de résineux existent ici. En effet, si les principales essences sont caduques, des résineux ont été implantés depuis le XIXe siècle pour une exploitation davantage industrielle, mais tout de même limitée, comparativement à ce qu'a connu la plaine crayeuse.

## La cuesta d'Ile-de-France

La cuesta d'Ile-de-France marque géologiquement le bord du Bassin Parisien et permet de souligner par les coteaux viticoles le pourtour Nord et Est du plateau forestier de la Montagne de Reims. En effet, la pente caractérise cette unité paysagère, et a permis une implantation ancienne et quasi totale de la vigne, aujourd'hui AOC Champagne. La cuesta est visible de loin, notamment depuis la plaine crayeuse, notamment du bassin rémois. À l'interface entre plaine et plateau, elle intervient telle une façade symbolique. Mais elle permet aussi de nombreux points de vue remarquables vers la vallée de la Vesle et Reims. De nombreux villages viticoles sont nichés le long de la cuesta sur une ligne de sources. Du fait d'une pression foncière importante de la vigne, les villages ne peuvent s'étendre et restent concentrés.

## La plaine crayeuse

La plaine de la Champagne crayeuse correspond à une unité paysagère dont l'altitude est la plus basse et la fonction est très majoritairement agricole. En effet, ce paysage d'openfield borde la Montagne de Reims du nord-ouest au sud-est du Parc. Ce paysage se veut de manière générale très homogène, sans expression véritable de la nature. Tout est tourné vers le travail mécanique de la terre et la maximisation des rendements. Au nord, la plaine crayeuse se traduit comme un espace de transition entre le plateau forestier et le tissu urbain de Reims, qui a d'ailleurs grignoté depuis le XXe siècle une superficie importante des surfaces agricoles. Dans cette même logique de périurbanisation de Reims, la plaine est scandée par des infrastructures telles que l'autoroute, la ligne de TGV et les lignes de haute tension. Plus au Sud, la plaine agricole s'étend davantage et est traversée par la vallée de la Marne.

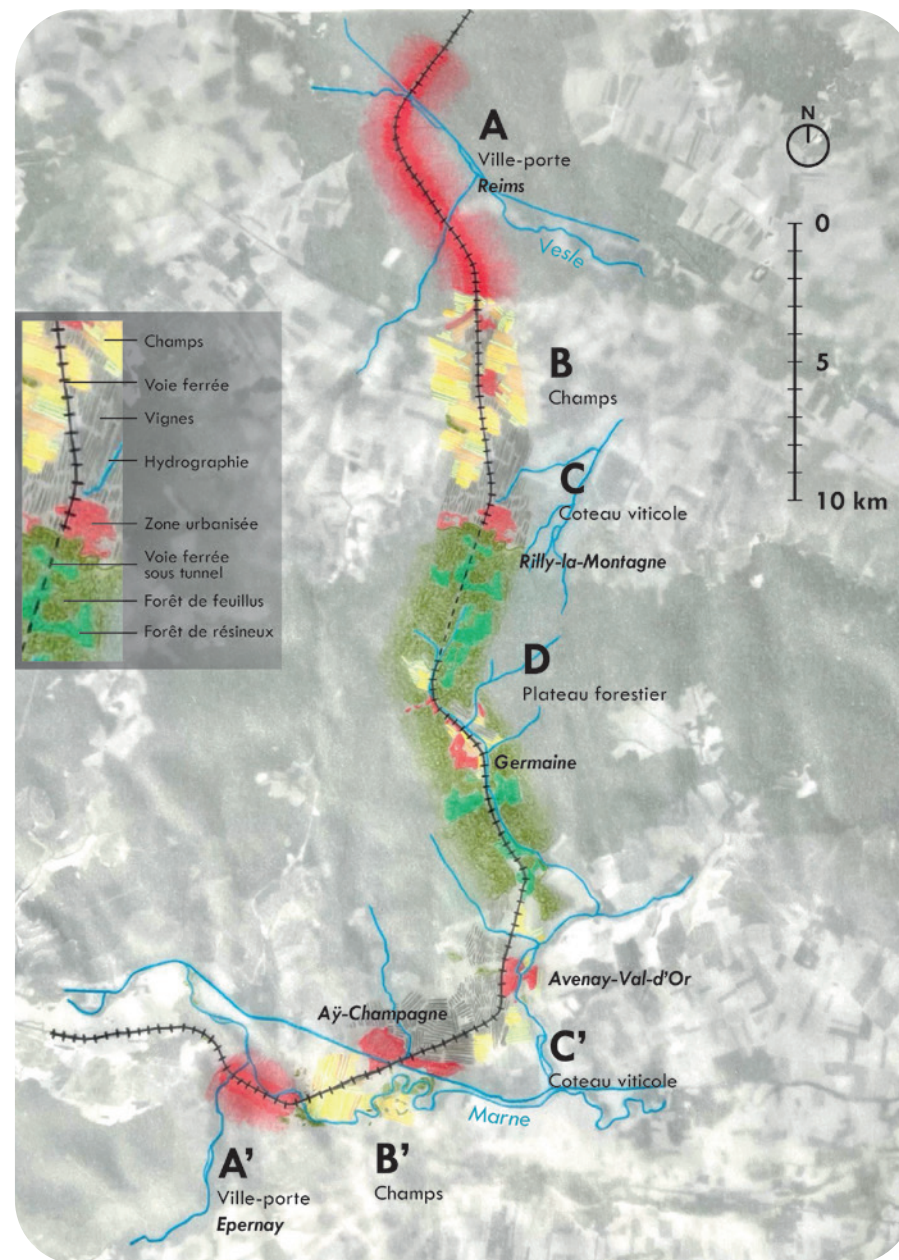
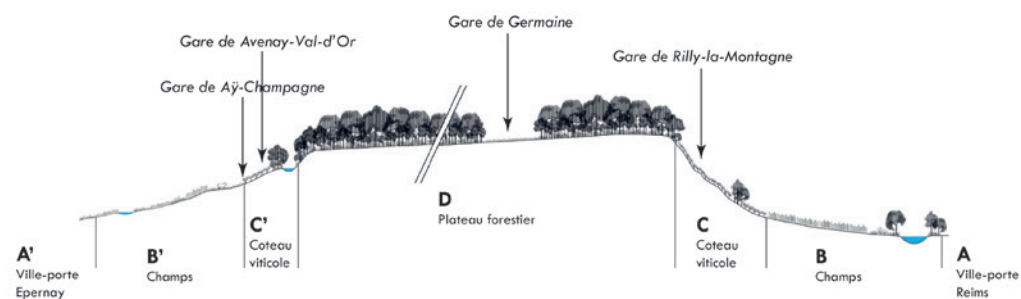


Triptyque paysager : plaine agricole, coteau viticole et plateau forestier

## Reportage photos-commentées

La traversée de la ligne des bulles se réalise à travers plusieurs séquences paysagères. Celles-ci sont parcourues de façon symétrique en partant de Reims, traversant un paysage de champs, de coteaux viticoles et sur la partie sommitale de la Montagne de Reims un plateau forestier. Lors de la descente en direction d'Épernay, nous retrouvons les mêmes unités paysagères en miroir. Nous traversons donc dans un premier temps les coteaux viticoles, les champs à nouveau et enfin l'arrivée à la ville-porte d'Épernay. De plus, les limites entre les séquences paysages se distinguent nettement.

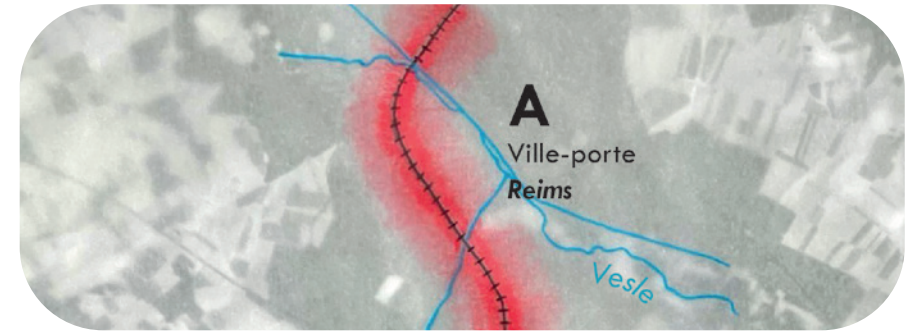
Coupe du triptyque paysager en miroir (Source : Plan de paysage PNRMR)



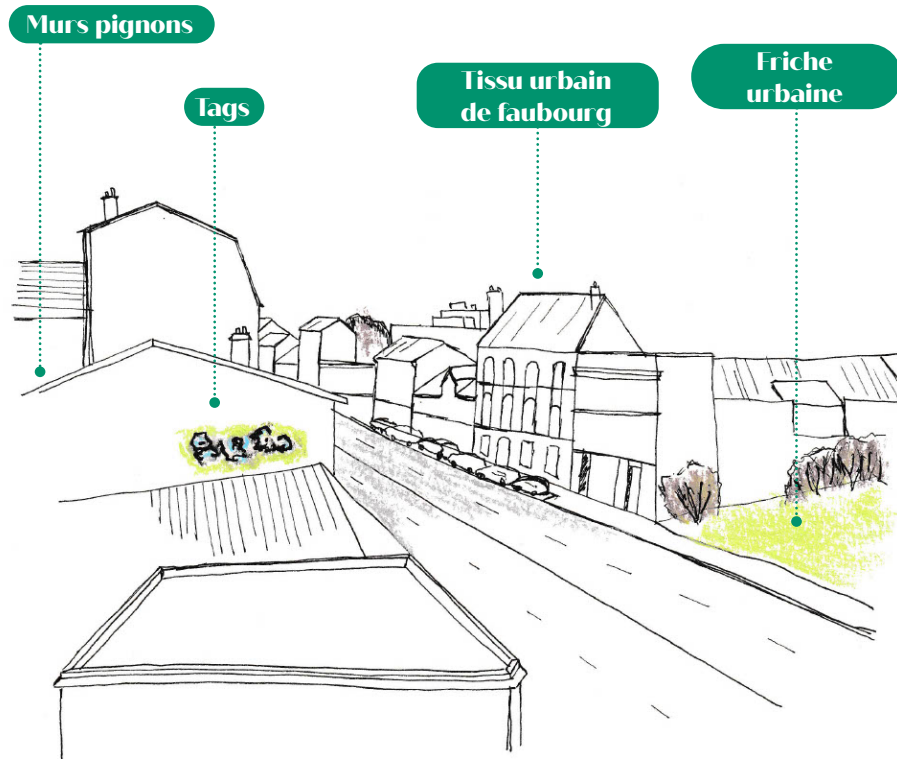
Plan de Paysage traversé par la ligne des Bulles

## AU DÉPART DE REIMS, UNE TRAVERSÉE URBAINE

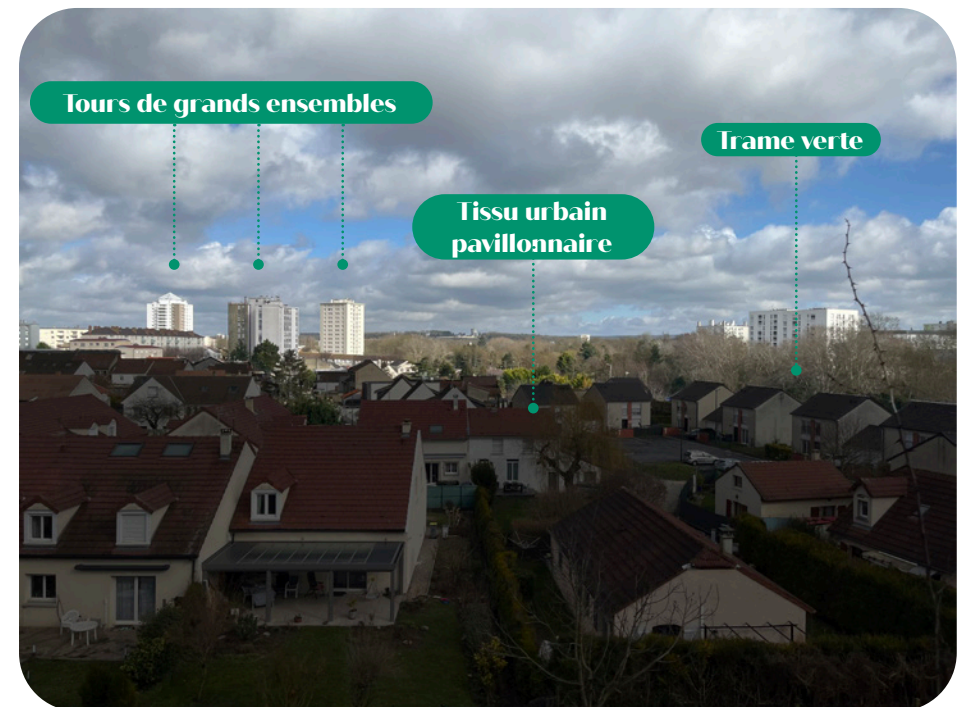
Au départ de la gare de Reims, le voyage de la ligne des Bulles se vit par un préambule urbain. En effet, on traverse la moitié de la ville de Reims. Le tissu urbain se veut d'abord assez dense, et l'on voit les bords de villes, ce qu'on ne voit pas toujours depuis l'espace public, comme des murs pignons, souvent avec des tags, ou encore des friches urbaines. Ensuite, la ville s'aère pour l'existence de logements standardisés : pavillons et grands ensembles.



Section A, ville-porte de Reims



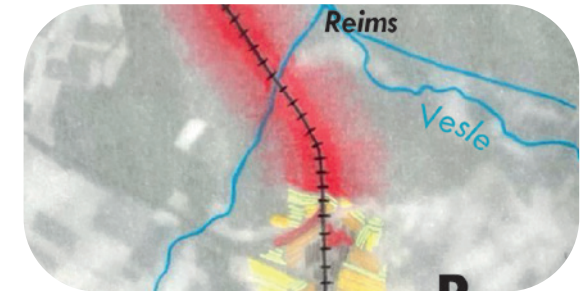
Tissu de faubourg de Reims



Tissu pavillonnaire, grands ensembles et trame verte de Reims

## UNE SORTIE DE REIMS BRUTALE ET FRAGMENTÉE

Si la transition entre Reims et la campagne est nette, la plaine agricole est dédiée aux grandes infrastructures. En effet, celles-ci constituent des coupures entre le PNR et Reims, que ce soient les lignes à haute tension, l'autoroute A4 et la ligne de TGV. Autant d'éléments qui impliquent une certaine influence de Reims, ainsi que des liaisons régionales et nationales dans ce paysage de plaine.



Section A-B, sortie de Reims

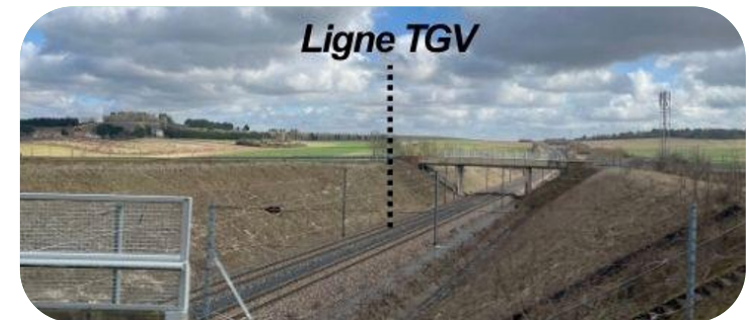


Champs agricoles

Rangée de résineux

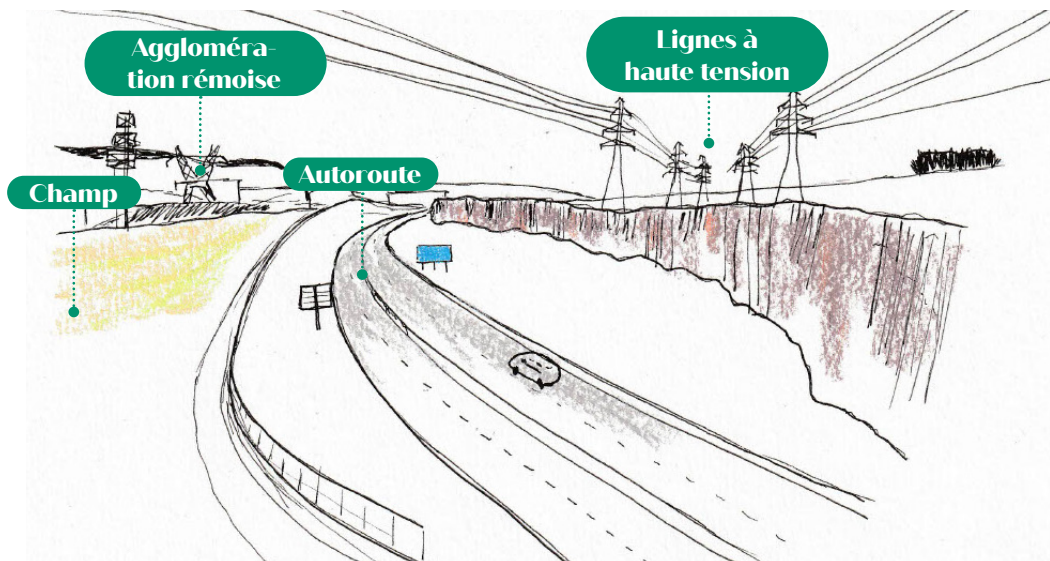
Front urbain de Reims

Rangée de pavillons face à la plaine agricole



Ligne TGV

Ligne TGV



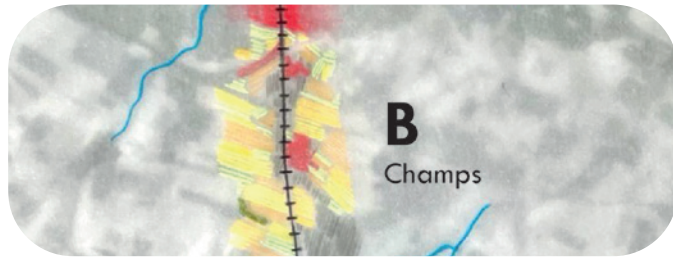
Infrastructures autoroutières et lignes électriques à la sortie de Reims



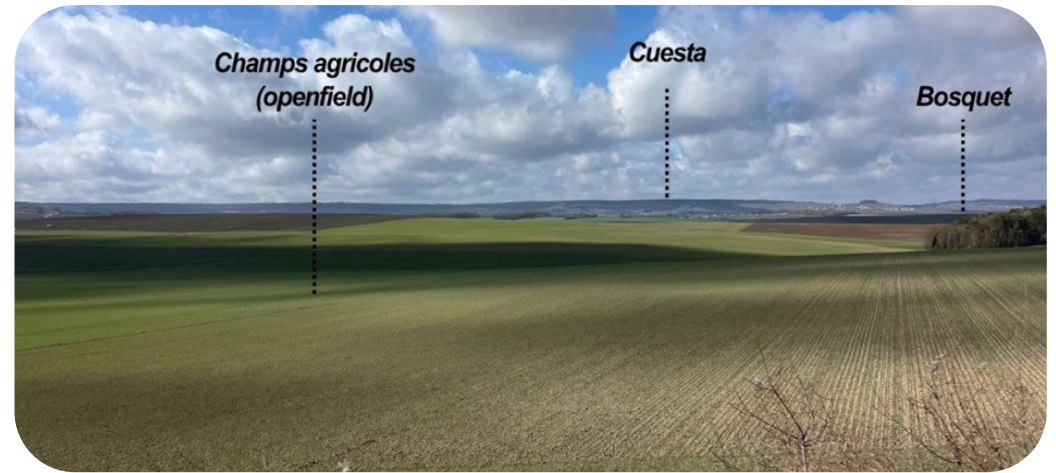
Photo aérienne de la sortie de Reims (IGN)

## LA PLAINE CRAYEUSE, VASTE ÉTENDUE AGRICOLE

Cette étendue agricole est marquée par un relief à très faible pente et constitue le début de l'ascension vers la Montagne de Reims. Cet espace d'openfield offre des vues lointaines. Ici, la main de l'Homme éradique toute forme de vie au profit d'un rendement maximisé.



Section B, champs de la plaine crayeuse



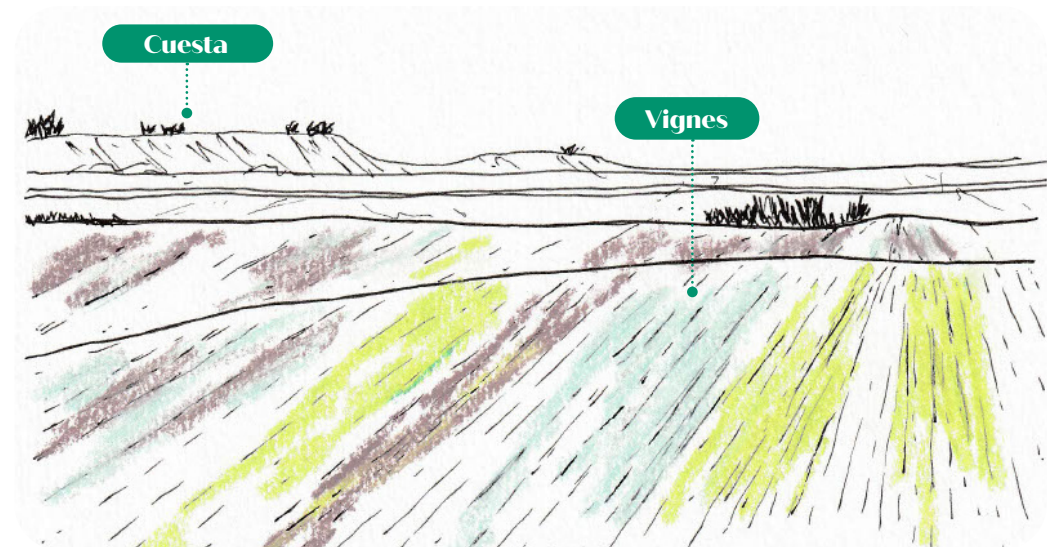
Plaine « nue » de la Champagne crayeuse

## UNE ARRIVÉE RAPIDE DANS LES VIGNES

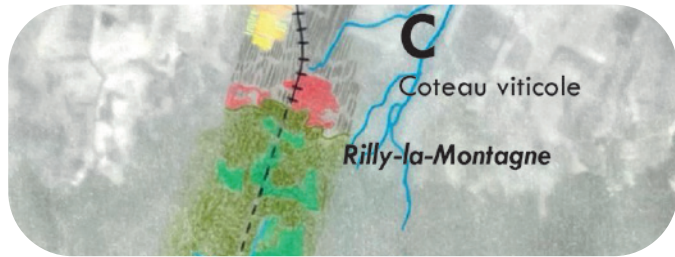
Les vignes s'étendent assez bas dans la pente de la cuesta. Ainsi, la traversée de la plaine agricole laisse rapidement place aux vignes. Cet espace est également très homogène et ouvert. La pente devient progressivement plus forte pour bientôt atteindre le plateau.



Section C, cuesta du Bassin parisien



Cuesta du Bassin parisien et ses vignes



Section Gare de Rilly-la-Montagne

## GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE, À DEUX PAS DES VIGNES

Même si la gare de Rilly-la-Montagne est toute proche du centre du bourg et des activités, il n'est pas forcément évident de s'en rendre compte depuis le train. Ce n'est qu'en descendant du train qu'on le devine progressivement, à la sortie de la gare. Depuis le train, on longe les coteaux viticoles et l'on aperçoit le plateau forestier, qui se dresse juste devant.



Gare de Rilly-la-Montagne



Vue sur le paysage depuis la gare de Rilly-la-Montagne

## ENTREVOIR LE BOUT DU TUNNEL

Mais avant d'atteindre le plateau forestier, il nous faut emprunter à Rilly-la-Montagne un tunnel. Cela implique une transition abrupte et relativement surprenante entre coteaux viticoles et massif forestier.



Section C-D, tunnel



Vue du tunnel depuis la gare de Rilly-la-Montagne



Sous le tunnel

## GARE DE GERMAINE, OU L'APPEL DE LA FORÊT

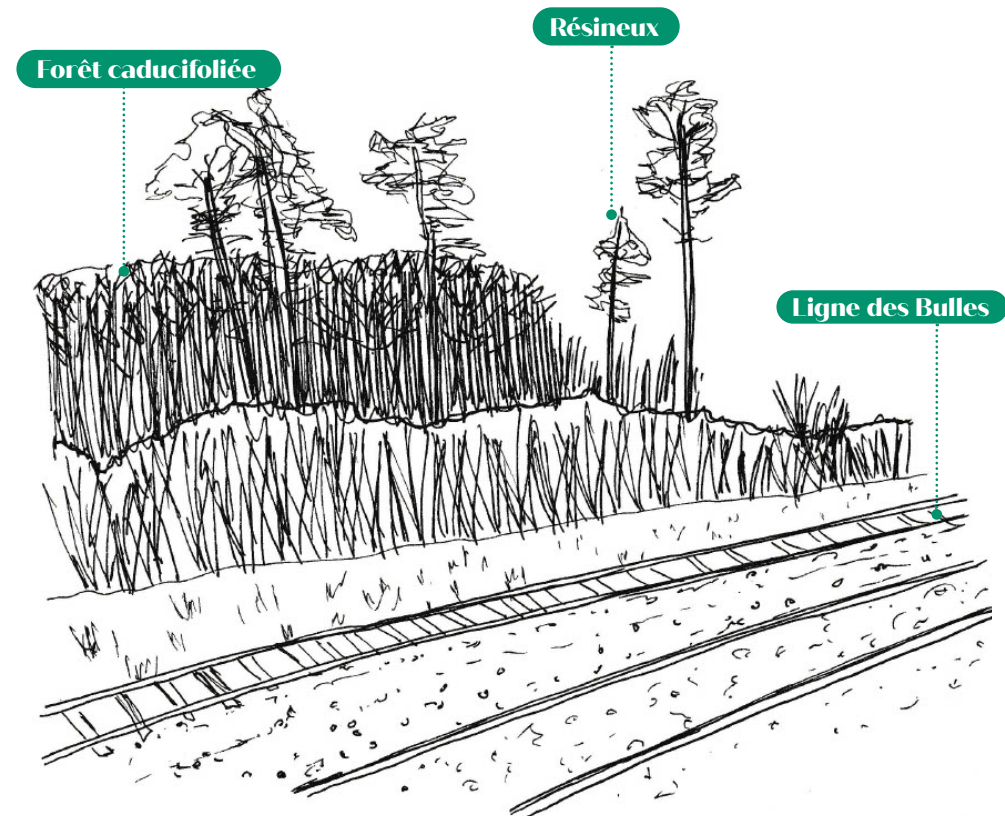
Une fois sortis du tunnel, nous atteignons la commune de Germaine, où nous apercevons d'un côté la gare inactive et de l'autre la forêt. L'éloignement de la gare au centre-bourg et cette opposition à la forêt nous fait ressentir comme un sentiment d'intimité, ou de désertion. Il reste la présence de quelques habitants qui verraient en ce lieu un simple espace de passage pour rejoindre leur automobile.



Section Gare de Germaine



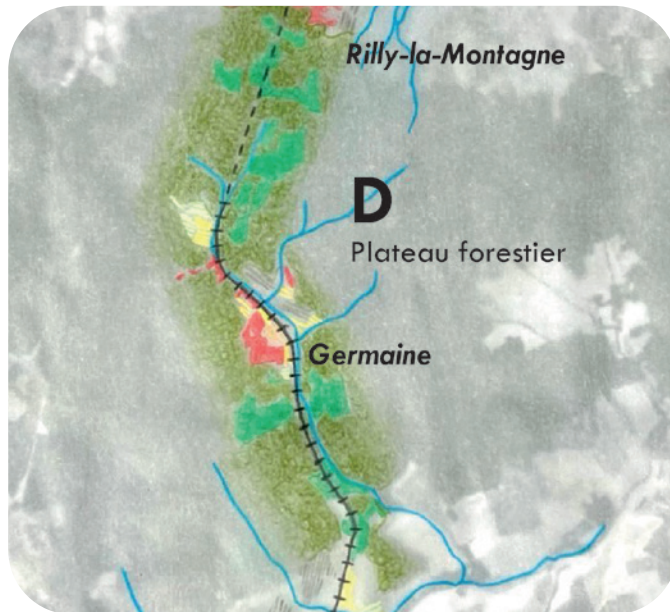
Gare de Germaine



Vue sur la forêt depuis la gare de Germaine

## UN MASSIF FORESTIER TANTÔT DENSE...

La forêt apparaît enfin après avoir traversé un paysage entièrement ouvert. Un cadre davantage intimiste nous est proposé et un sentiment d'évasion s'installe, loin de la ville. La forêt se compose principalement d'essences d'arbres à feuilles caduques, mais des résineux ont été implantés à partir du XIXe siècle, et qui sont aujourd'hui encore présents, çà et là.



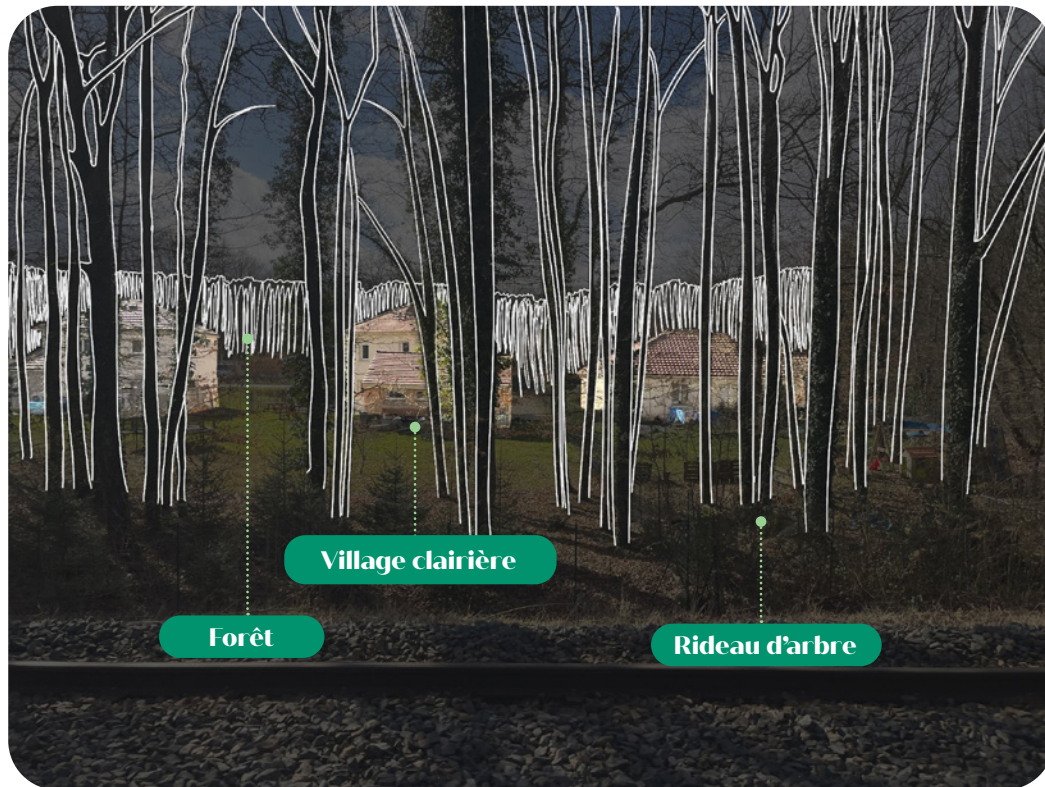
Section D, plateau forestier



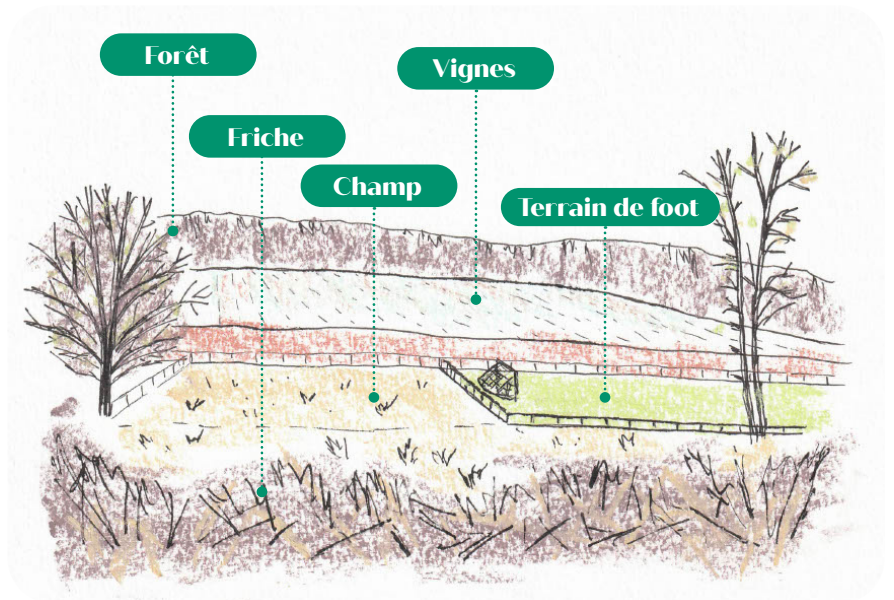
La forêt de la Montagne de Reims

## ...TANTÔT CLAIRSEMÉ

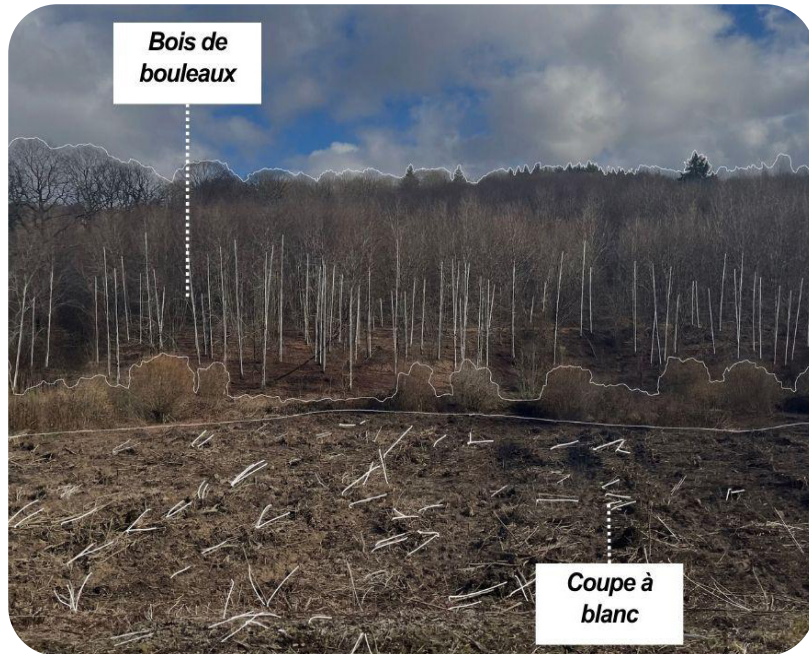
Mais cette forêt laisse tout de même place à des espaces davantage ouverts. En premier lieu, quelques villages clairières existent au sein du massif forestier, notamment Germaine qui est une des gares de la ligne des Bulles. Des habitations sont alors visibles depuis le train, mais aussi des équipements sportifs, quelques parcelles agricoles et de vignes, ou bien encore des espaces en friche le long de la voie ferrée.



Maisons de Germaine derrière les troncs



Maisons de Germaine derrière les troncs



Coupe à blanc en Montagne de Reims

Aussi, la forêt est défrichée par endroit le long du chemin de fer. Cela offre un paysage spécifique, avec des souches d'arbres affleurantes ou de tas de bois, plus ou moins ordonnés.

## UNE SORTIE FORESTIÈRE EN DÉBLAI

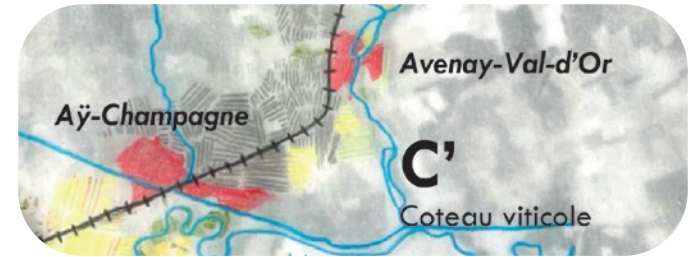
La sortie du massif se traduit par une vue quasi nulle en raison de la position en creux dans le relief du chemin de fer. Ainsi, la transition vers les paysages suivants est assez brusque.



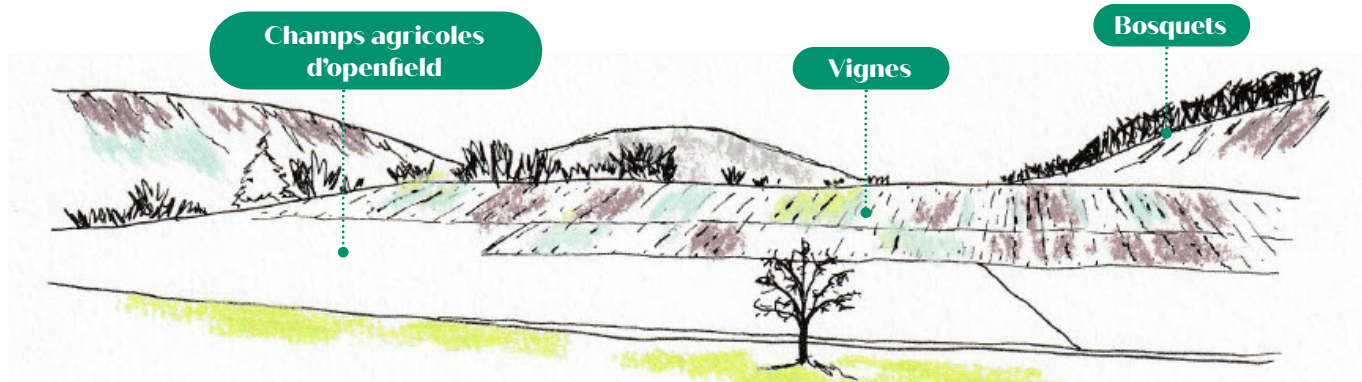
Position en déblai à la sortie du plateau forestier

## DES VIGNES ENTRELACÉES ENTRE CHAMPS ET BOSQUETS

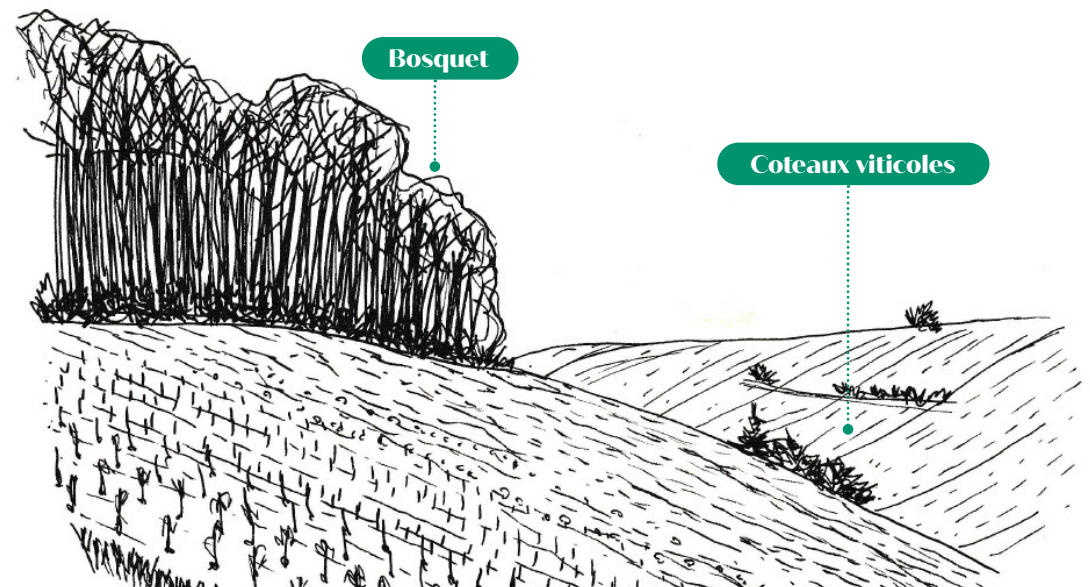
Ce coteau viticole diffère de celui de la cuesta car il se veut moins homogène. Même si de grandes étendues de vignes persistent, les vignes jouxtent davantage des champs agricoles et des bosquets. De plus, le relief est davantage mouvementé, que ce soit proche ou lointain. Les vallons se succèdent et permettent des vues plus ou moins dégagées.



Section C', coteau viticole



Vignes, champs et bosquets



Relief mouvementé, vignes et bosquet

## AVENAY-VAL-D'OR, PLONGÉE SUR LE VILLAGE

L'arrivée en gare d'Avenay-Val-d'Or se réalise en surplomb de la commune, ce qui permet une ouverture du champ visuel sur l'ensemble du paysage environnant. Cependant, la gare fait face à des pavillons modernes, obstruant cette vue dégagée. Le village donne donc envie d'être visité, mais l'arrivée en gare est bien banale.



Section Gare d'Avenay-Val-d'Or



Vue panoramique d'Avenay-Val-d'Or



Arrivée en gare à Avenay-Val-d'Or



Section Gare d'Aÿ-Champagne

## Aÿ-CHAMPAGNE, ENTRE VIGNES ET CANAL

En arrivant à Aÿ-Champagne, on constate que le vignoble, de par sa rentabilité et son coût, exerce une pression foncière très forte sur les zones urbanisées. La traversée de la ville d'Aÿ-Champagne se veut assez furtive et marquée par le Canal latéral à la Marne. Une fois arrivé en gare, l'ambiance est marquée par une présence flagrante des équipements et signalétiques de la SNCF. On devine aussi le parvis de la gare, actuellement simple parking.



Opposition entre vignes et Aÿ-Champagne



Traversée d'Aÿ-Champagne



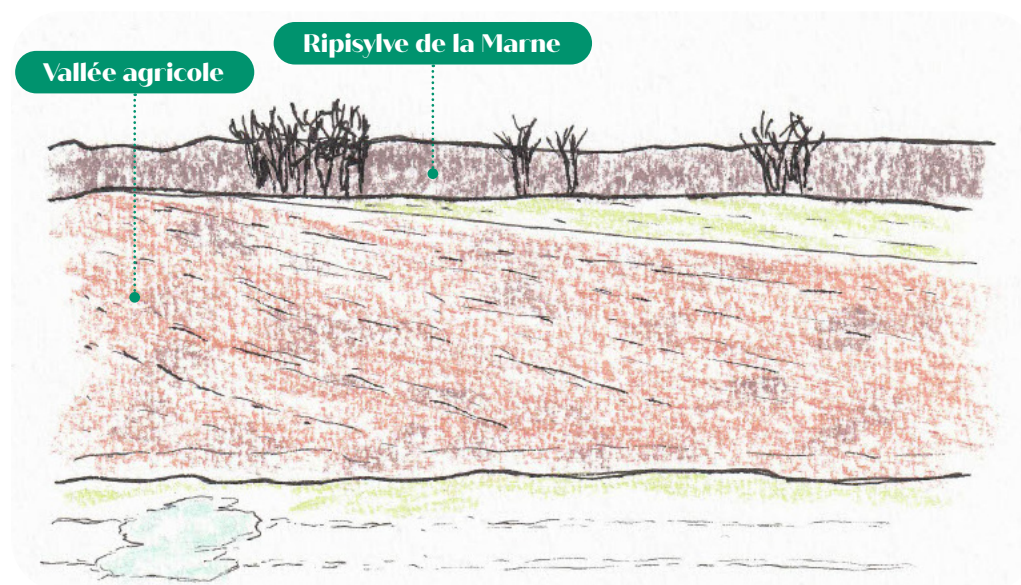
Arrivée en gare à Aÿ-Champagne



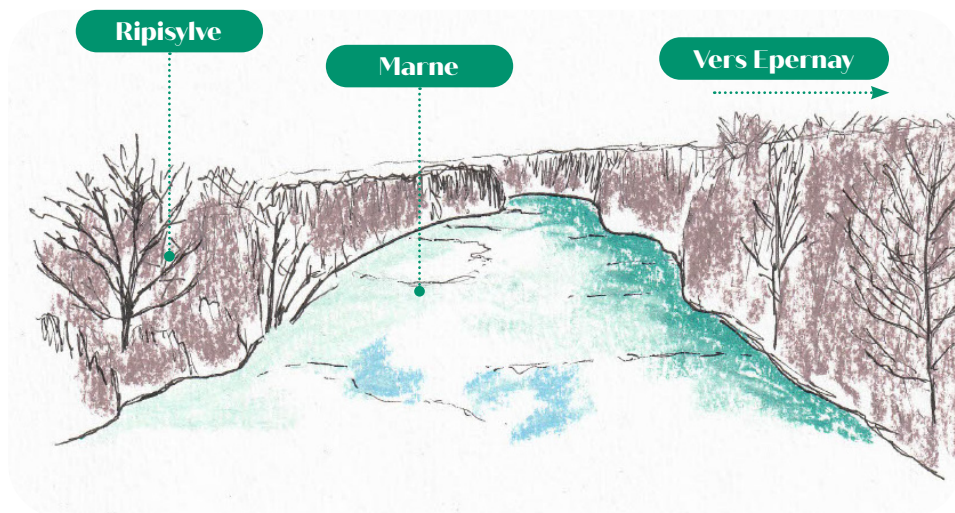
Section B', plaine agricole de la Marne

## LA VALLÉE PRODUCTIVE...

Une fois passé Ay-Champagne, nous pénétrons à nouveau les champs agricoles. La Marne en arrière-plan visible par sa ripisylve nous indique que cette plaine est alluviale, et permet de l'agriculture de fond de vallée.



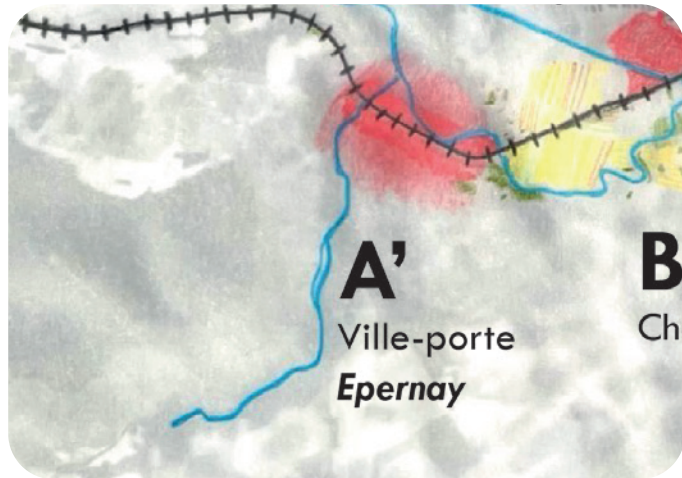
Plaine agricole de la vallée de la Marne



Trame verte et bleue de la Marne

## ...ET LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA MARNE

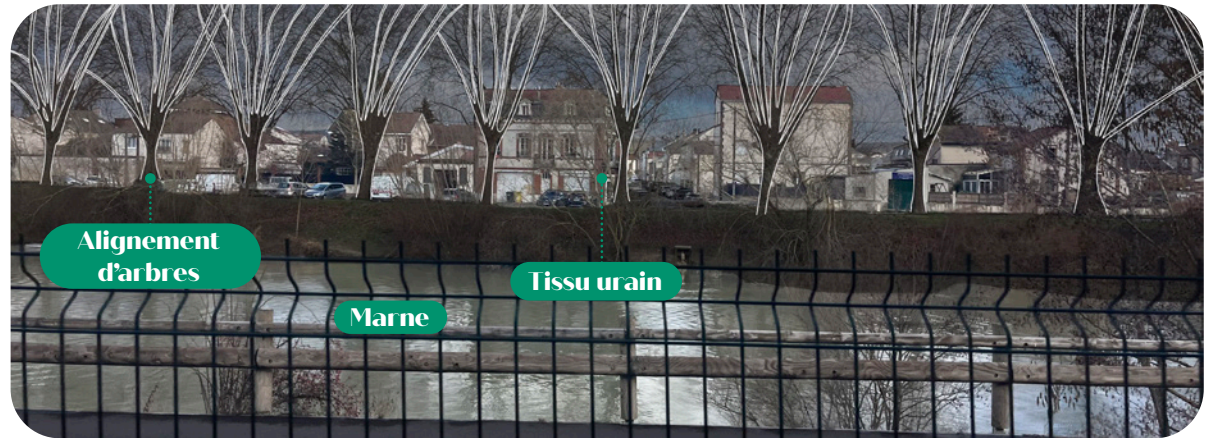
La Marne et ses rives boisées s'observent de façon inopinée. Au milieu de ces étendues de productions agricoles relevant de l'activité anthropique, retrouver ce cadre naturel, durant un laps de temps certes bref, est réconfortant.



Section A', ville-porte d'Epernay

## EPERNAY, ENTRE MARNE ET MAISONS DE CHAMPAGNE

Enfin, le trajet prend fin à Epernay où l'arrivée en gare se réalise assez lentement, le tout en longeant la Marne. Cette entrée dans la ville se caractérise par un élargissement des voies ferrées. Sur le flanc gauche du train sont également rendus visibles les dos des maisons de champagne sparnaciennes mettant ainsi en évidence toute la logistique de ces établissements.



La Marne à Epernay



Arrivée en gare à Epernay derrière les maisons de Champagne

## 2. DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET UNE INTERMODALITÉ À RENFORCER

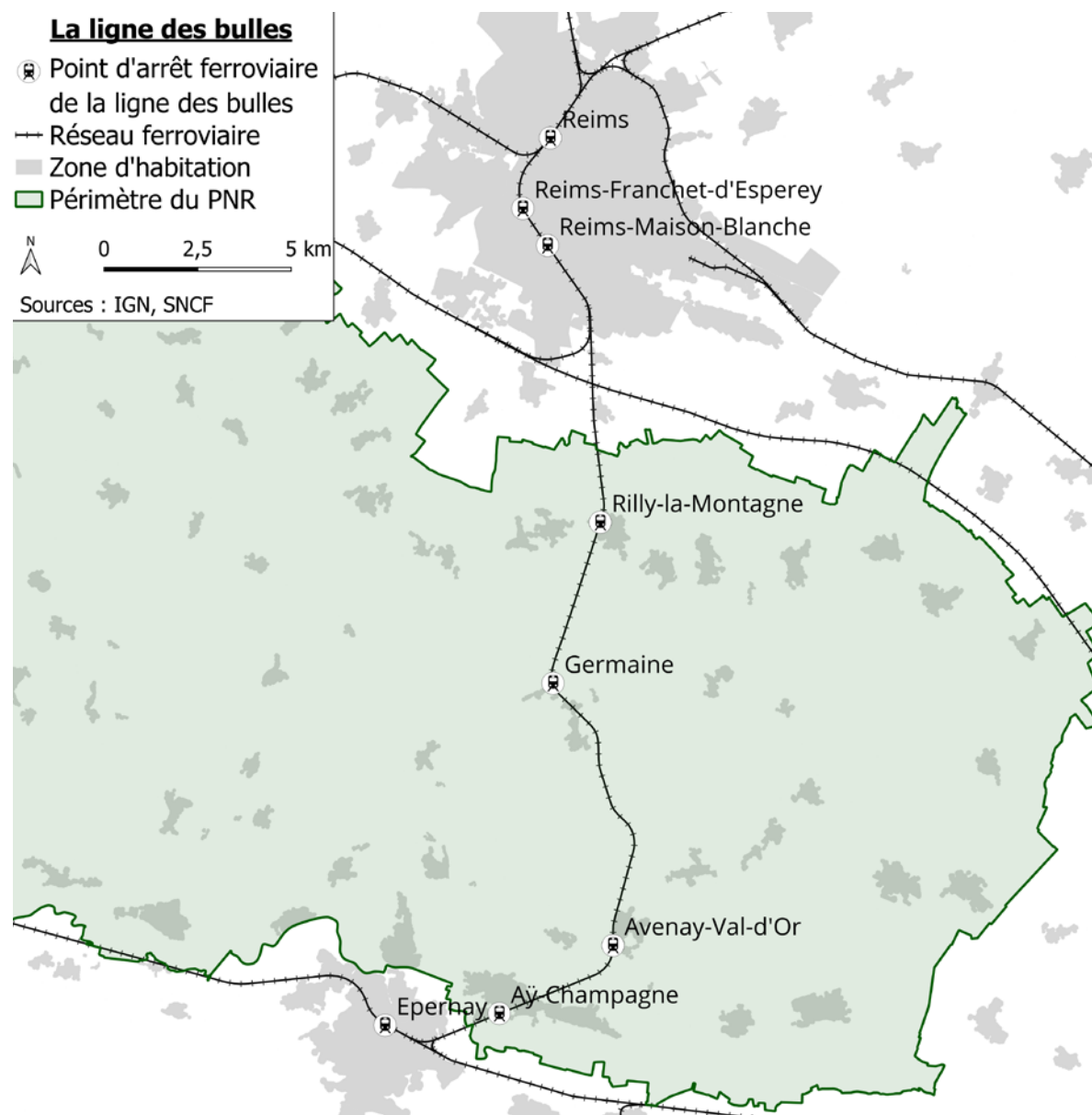
### Les réseaux de transport s'articulant autour de la ligne des bulles

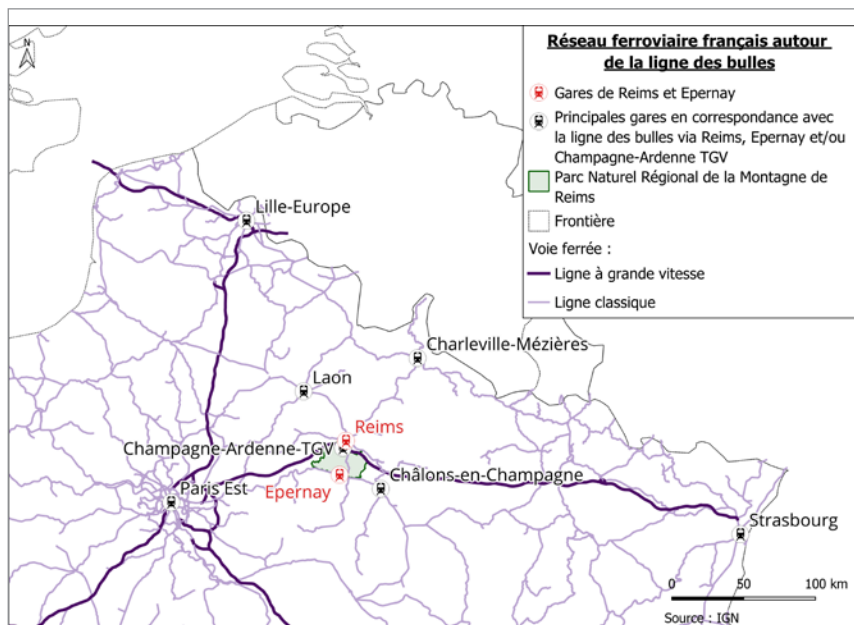
Les points d'arrêt ferroviaire (PAF) de la ligne Épernay - Reims constituent quatre portes d'entrée sur le Parc Naturel de la Montagne de Reims (PNRMR). Divers usagers peuvent emprunter cette ligne que ce soit pour des mobilités pendulaires, touristiques ou encore liées à des loisirs. De ce fait, il est important d'étudier les réseaux de transport et l'intermodalité à différentes échelles.

La ligne Épernay - Reims est devenue opérationnelle en 1854 avec ces quatre stations intermédiaires. La ligne est par la suite électrifiée en 1959.

Cette ligne est également nommée "ligne des bulles", depuis l'inscription des Coteaux, Maisons et Caves de Champagne au Patrimoine mondial. Cependant, ce terme est peu connu du grand public, en référence au Champagne.

Des correspondances peuvent être réalisées depuis Reims et Épernay ce qui peut permettre à des voyageurs de partir d'autres PAF. Ainsi la gare Paris Est est reliée à ces deux gares tandis que celles de Laon et Charleville-Mézières sont reliées à Reims. Celle de Châlons-en-Champagne est reliée notamment à Épernay. Les liaisons avec Lille Europe, Strasbourg ou encore Bruxelles sont complexifiées par la faible fréquence de trains par jour et une absence de ligne directe jusqu'à la gare centre de Reims. Une liaison est ainsi nécessaire entre la gare Champagne-Ardenne TVG et la gare centre de Reims ou encore à Paris.

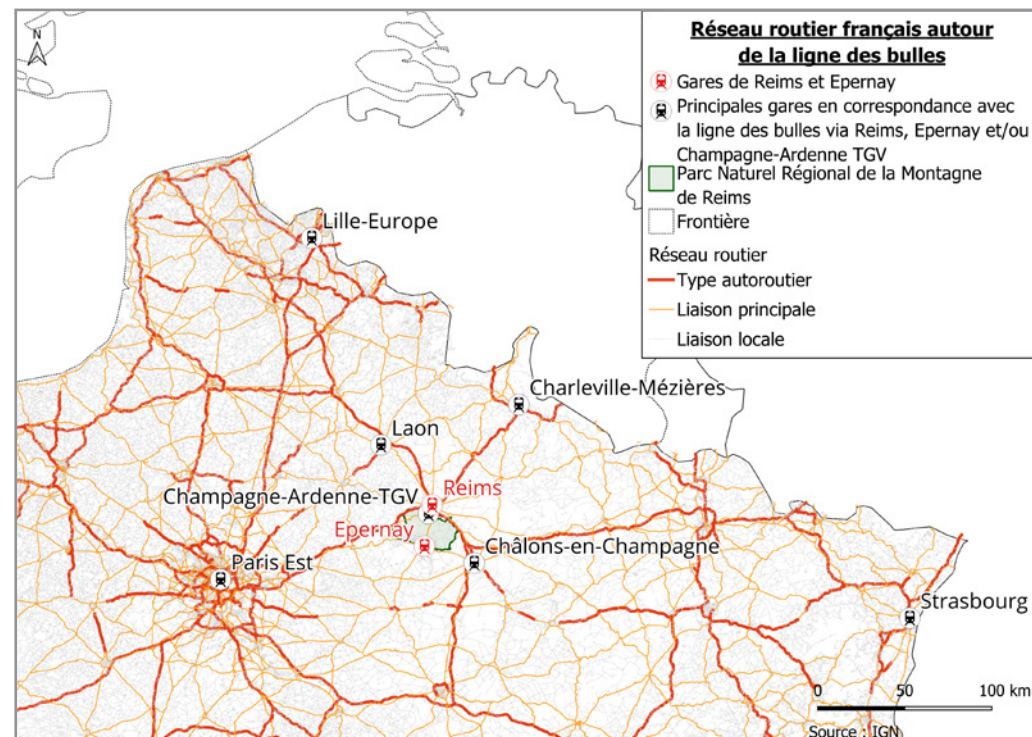
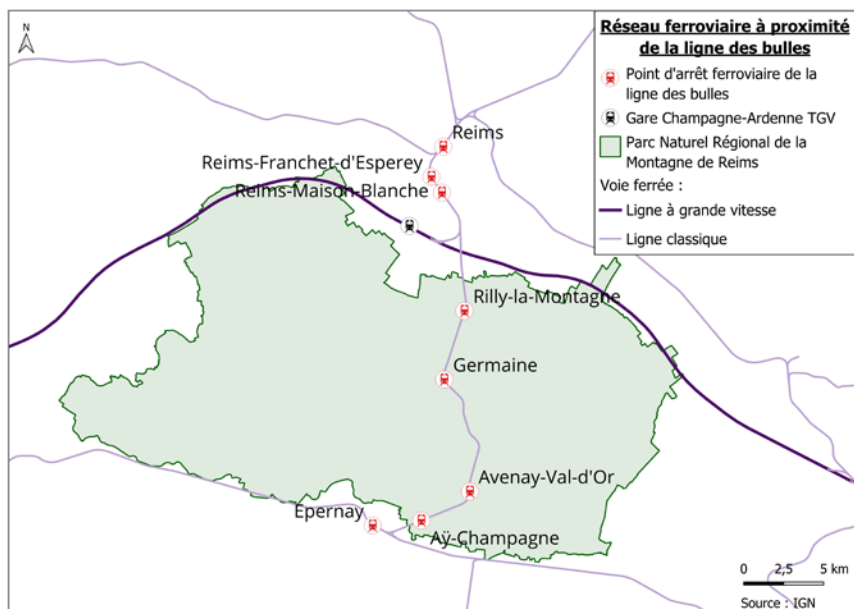




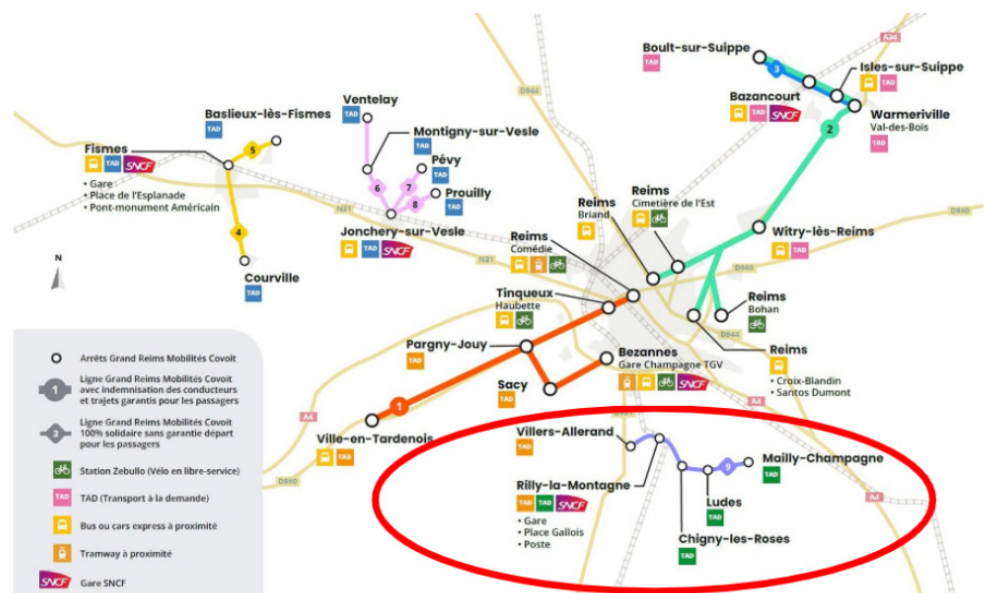
D'autre part, les communes de la ligne des bulles sont accessibles en voiture via différentes routes départementales. Néanmoins elles ne sont pas traversées par la liaison principale reliant Reims à Épernay : la RD. Il y a environ 20 000 véhicules qui empruntent cet axe tous les jours. Au sud de Reims, l'A4 est aussi présente, mais elle contourne la Montagne de Reims.

Les touristes utilisent souvent la voiture pour des raisons de praticité comme l'achat de champagne<sup>1</sup>. Les habitants de la commune prennent rarement le train du fait de l'attachement à la voiture au sein des communes perçues comme rurale<sup>2</sup>, d'après les entretiens menés par les étudiants en master 2 Tourisme.

1. La Maison de champagne Ayala, Hôtel Castel Jeanson (Aÿ, 05/11/2025)
2. Directeur Général des Services de la Mairie de la commune d'Aÿ (05/11/2024)

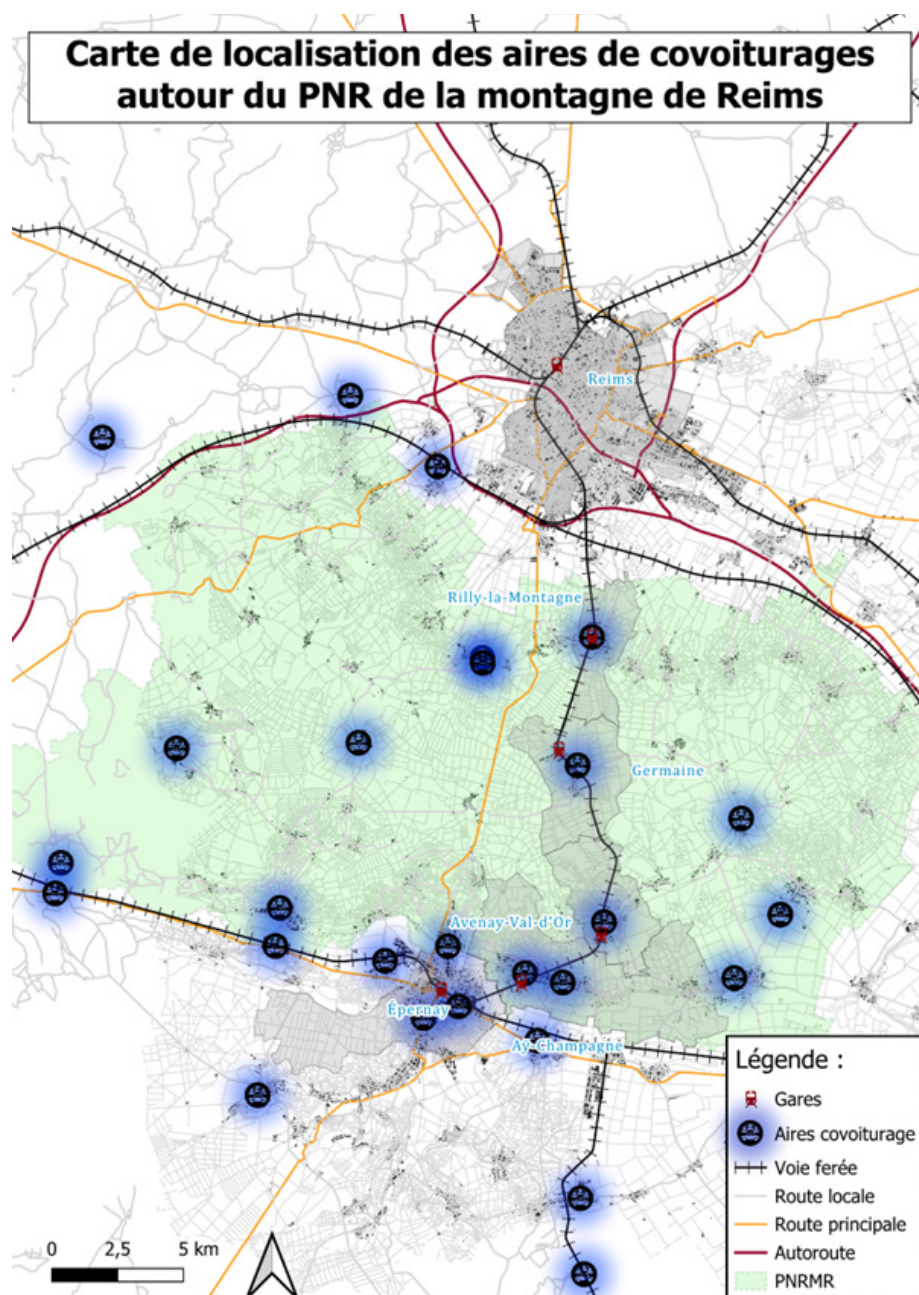


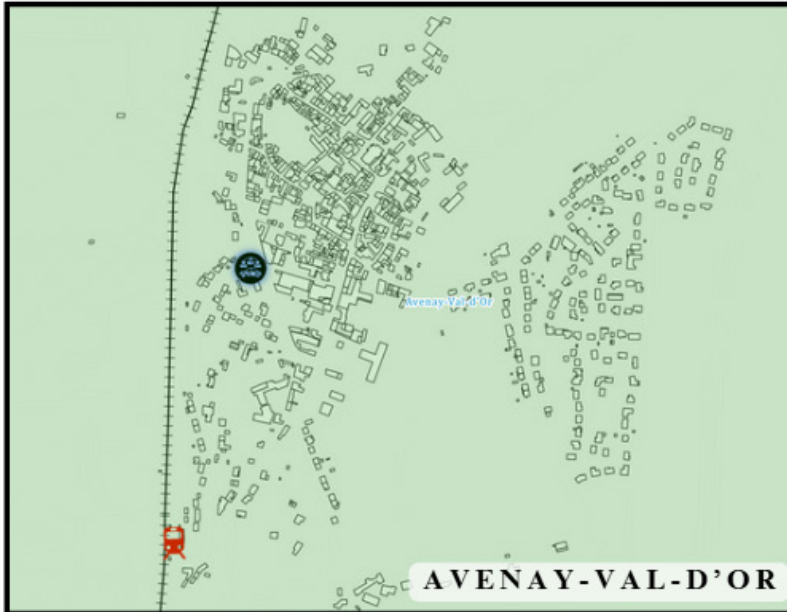
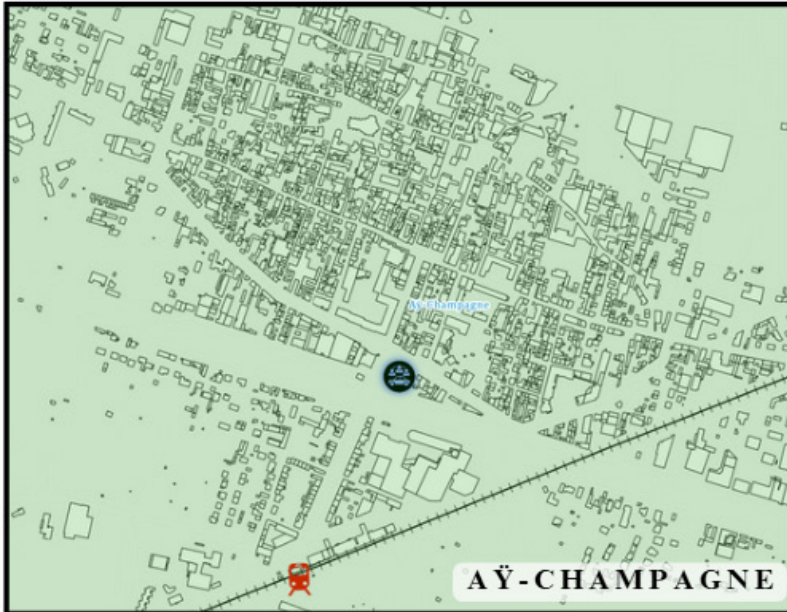
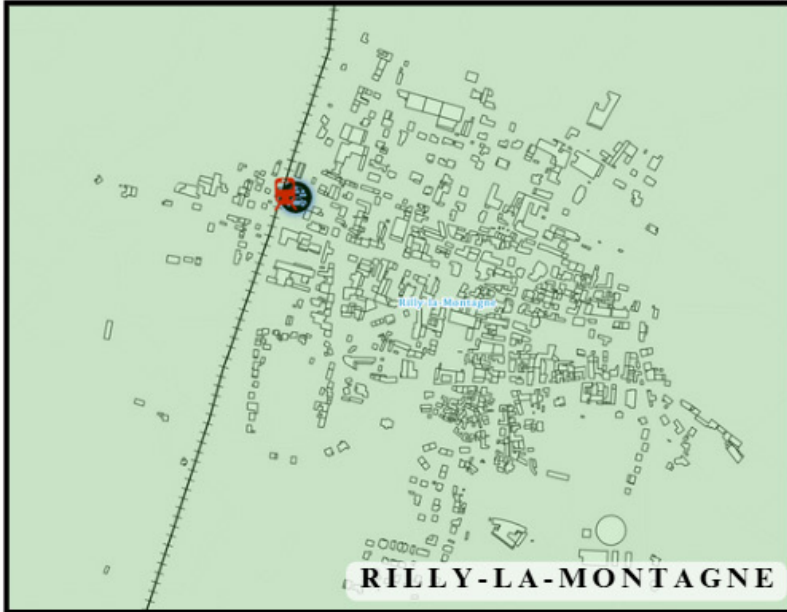
Une ligne de covoiturage existe afin de favoriser l'intermodalité et augmenter le nombre de voyageurs au PAF de Rilly-la-Montagne. Il s'agit d'une ligne solidaire gratuite pour les passagers et non rémunérée pour le conducteur. La ligne est peu fréquentée, contrairement aux lignes expérimentales qui l'étaient plus sur le territoire du Grand Reims du fait d'une meilleure rémunération du conducteur et d'une solution de taxi s'il n'y avait pas de conducteur disponible.



Ligne de covoiturage Villers-Allerand - Mailly-Champagne desservant Rilly-la-Montagne Source : Grand Reims Mobilités

Il existe également des aires de covoiturage depuis 2019 à proximité d'axes routiers significatifs ainsi que sur des zones sécurisées et identifiées comme des parkings de salle des fêtes. Il s'agit aussi préférentiellement de réutilisation de parkings sur des chaussées existantes.





Localisation des aires de covoiturage pour chacun des points d'arrêt ferroviaires de la ligne des bulles

La localisation de ces aires de covoiturage ne favorise pas l'intermodalité avec le train. En effet, les zones spécifiques dédiées au covoiturage sont situées trop loin des gares, ce qui limite leur accessibilité. Cela ne signifie pas pour autant que le covoiturage est un mode de transport délaissé, mais plutôt qu'il manque de visibilité et de valorisation. Mettre en avant des aires de covoiturage à proximité des gares de la ligne des Bulles pourrait renforcer leur attractivité et améliorer la crédibilité du réseau ferroviaire.

Le covoiturage est encouragé au sein de la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne par un financement des trajets via l'application Blablacar Daily. Depuis le 15 avril 2024, 1700 trajets ont été financés.

Aÿ et Mareuil-sur-Aÿ sont desservies par le bus 10, qui est directement relié à la gare d'Épernay. Le bus effectue 48 trajets par jour entre les arrêts Epernay Gare Routière et Aÿ-Centre. La ligne va jusqu'à l'arrêt Mareuil-sur-Aÿ Centre - Base Nautique même si la fréquence est réduite. Entre 2023 et 2024, la fréquentation de la ligne 10 est restée relativement constante. Le PAF d'Aÿ-Champagne n'est pas directement desservi.

Il est prévu de développer un TAD sur le territoire de la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne à destination notamment des personnes âgées au vu de la plage horaire désirée.

**Territoire de la CCGVM**  
**Fréquentation par ligne 2024**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre*	Octobre	Novembre	Décembre	Total Annuel	%	%
Ligne 3	15 716	16 979	16 950	16 115	14 835	16025	15043	12242	18904	19686	17573	16987	197 055	67.48%	20.12%
Ligne 10	8 150	8 579	8 811	8 382	8 336	8721	7130	5220	8 515	8090	7704	7307	94 945	32.52%	9.69%
	<b>23 866</b>	<b>25 558</b>	<b>25 761</b>	<b>24 497</b>	<b>23 171</b>	<b>24 746</b>	<b>22 173</b>	<b>17 462</b>	<b>27 419</b>	<b>27 776</b>	<b>25 277</b>	<b>24 294</b>	<b>292 000</b>		

\* = 26 août 2024 : Réduction du nombre de courses entre Aÿ Centre et Mareuil sur Aÿ - Relais Nautique

Réparation sur notre territoire    Réparation sur l'ensemble du réseau

Nombre de voyageurs total sur l'ensemble du réseau MOVEO    **979424**

**Fréquentation par ligne 2023**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total Annuel	%	%
Ligne 3	17121	14334	17973	15076	16036	16430	14341	12968	16885	17008	16243	15874	190289	66.63%	19.20%
Ligne 10	8831	6913	9258	7067	8381	8179	5788	5055	9875	8745	8825	8400	95317	33.37%	9.62%
	<b>25952</b>	<b>21247</b>	<b>27231</b>	<b>22143</b>	<b>24417</b>	<b>24609</b>	<b>20129</b>	<b>18023</b>	<b>26760</b>	<b>25753</b>	<b>25068</b>	<b>24274</b>	<b>285606</b>		

Réparation sur notre territoire    Réparation sur l'ensemble du réseau

Nombre de voyageurs total sur l'ensemble du réseau MOVEO    **991056**

**Evolution entre 2023 et 2024**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total Annuel
Ligne 3	-1405	2645	-1023	1039	-1201	-405	702	-726	2019	2678	1330	1113	6766
	-8.21%	18.45%	-5.69%	6.89%	-7.49%	-2.47%	4.89%	-5.60%	11.96%	15.75%	8.19%	7.01%	3.96%
Ligne 10	-681	1666	-447	1315	-45	542	1342	165	-1360	-655	-1121	-1093	-372
	-7.71%	24.10%	-4.83%	16.61%	-0.54%	6.63%	23.18%	3.26%	-13.77%	-7.49%	-12.70%	-13.01%	-0.39%
	<b>-2086</b>	<b>4311</b>	<b>-1470</b>	<b>2354</b>	<b>-1246</b>	<b>137</b>	<b>2044</b>	<b>-561</b>	<b>659</b>	<b>2023</b>	<b>209</b>	<b>20</b>	<b>6394</b>



Fréquentation des lignes 3 et 10 sur le territoire de la Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne Source : CCGVM

Desserte d'Aÿ-Champagne par la ligne 10. Source : Mouveobus

La ligne R de la Communauté Urbaine du Grand Reims, dessert Rilly-la-Montagne de mai à septembre depuis 2024. Elle propose des trajets assurés par un véhicule de 20 places. La fréquence est faible puisqu'il y a seulement 6 allers-retours. Du 8 mai au 15 juin, il y avait des bus du jeudi au dimanche et les jours fériés. Du 15 juin au 15 septembre, le bus circule tous les jours. Cette ligne assure une liaison avec la gare Champagne-Ardenne TGV ce qui peut constituer une deuxième offre de mobilité pour les voyageurs dont le train arrive à cette gare et non à la gare centre. La ligne enregistre le plus grand nombre de montées en août. En mai, il y a également eu une forte fréquentation ce qui peut être mis en lien avec la mise en place de la ligne. Il y a beaucoup de montées et de descentes à Rilly-la-Montagne, ce qui montre son attractivité.

D'autre part, il existe du Transport à la Demande à Rilly-la-Montagne de 6h à 21h du lundi au samedi. Le rabattement peut ainsi s'effectuer pour le secteur sud-ouest vers la ligne E6, les PAF de Champagne-Ardenne TGV et de Rilly-la-Montagne ou encore vers le centre commercial Champfleury. Pour le secteur sud-est, le rabattement s'effectue vers la ligne E5, le PAF de Rilly-la-Montagne ou le centre commercial de Cormontreuil.

Avenay-Val-d'Or et Germaine ne sont pas desservies par les transports en commun de Grand Reims Mobilité étant donné qu'ils ne sont pas sur le territoire du Grand Reims, ni de Mouvéo. Il est alors possible de s'y rendre en train, en voiture ou encore en covoiturage. L'évaluation de l'offre actuelle soulève plusieurs interrogations quant à la suffisance du rabattement vers les PAF. Si la liaison entre Aÿ et Épernay semble bien assurée, la desserte de la gare Champagne-Ardenne TGV demeure limitée en raison de la saisonnalité et du faible nombre de trajets de la ligne R.

Une amélioration des correspondances horaires entre bus et trains, un renforcement de la fréquence des lignes existantes, et une meilleure intégration du TAD dans l'offre globale pourraient contribuer à une mobilité plus fluide et accessible sur le territoire.



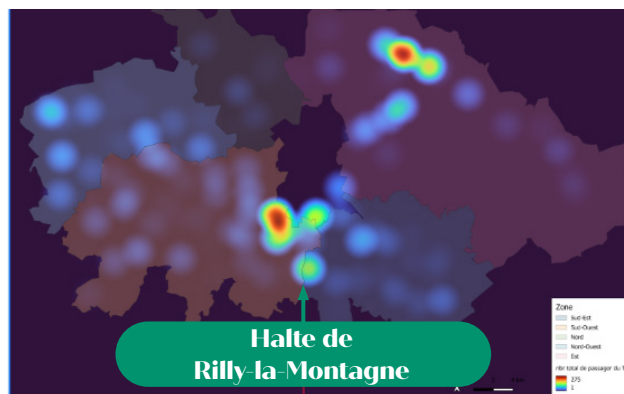
Desserte de Rilly-la-Montagne par la ligne R et le TAD. Source Grand Reims Mobilités

	MOYENNE			TOTAL DE MONTEES
	SEMAINE	SAMEDI	DIMANCHE ET JOURS FERIES	
MAI	10	35	16	255
JUIN	6	12	7	172
JUILLET	6	8	6	195
AOÛT	11	17	12	381
SEPTEMBRE	3	7	20	103

Bilan du nombre de montées par jour de la ligne R. Source : Grand Reims



Desserte de Rilly-la-Montagne par la ligne R. Source : Grand Reims Mobilité et Grand Reims



Rilly-la-Montagne en tant que pôle d'attractivité du TAD. Source : Grand Reims

## La fréquence et la fréquentation de la ligne des bulles

Entre les gares de Reims et d'Épernay, différents PAF sont desservis : Franchet, d'Esperey, Reims Maison Blanche, Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay ainsi qu'Àÿ-Champagne.

En semaine, le nombre de trains par jour est plus important que le weekend. Ainsi un train passe environ une fois par heure et deux fois par heure aux heures de pointe (7h-9h et 16h-19h) en semaine.

À l'échelle locale, la ligne Reims - Épernay bénéficie d'une bonne fréquence. Elle est ainsi similaire à celle de la ligne Reims - Châlons-en-Champagne. Il y a également environ deux fois plus de trains en semaine que sur la ligne Épernay - Châlons-en-Champagne et un nombre similaire le weekend. La ligne Reims - Laon bénéficie de sept trains en semaine et le weekend d'environ cinq mais des travaux sont en cours. Seule la ligne Reims - Charleville Mézières à une meilleure fréquence.

Les acteurs, interrogés par les étudiants en master 2 Tourisme de l'IREST, témoignent que le train passe souvent<sup>1</sup>, mais qu'il existe malgré tout un souci d'attente du transport par rapport à la voiture<sup>2</sup>. Il est également relevé des problèmes d'annulation de train<sup>3</sup>. Des bus de substitution sont mis en place en cas de travaux longs notamment. Pour les problèmes soudains, les usagers doivent emprunter le plus souvent le train suivant. En fonction des horaires, il est plus ou moins possible d'avoir un bus de substitution. L'agente de l'accueil à l'Office de tourisme Épernay évoque par ailleurs qu'il y a "pas mal de touristes [qui] viennent ici en train, surtout les fidèles de champagne qui viennent chaque année", mais seulement pour Épernay et Reims, puis Pressoria à Àÿ. Il a aussi été remarqué qu'il s'agit d'une ligne prisée par les travailleurs habitant Reims ou Épernay<sup>4</sup>. Concrètement, il y a 1/3 d'abonnés (hors scolaires), 1/3 d'occasionnels, dont des touristes étrangers, et 1/3 scolaires.

1. Maison de champagne Ayala (Àÿ, 05/11/2025) ; Conseiller de séjour à l'office de tourisme Hautvillers (visioconférence, 07/11/2024)
2. Maison de champagne Ayala (Àÿ, 05/11/2025)
3. Maison de champagne Ayala, Pressoria, Boutique La Frigousse (Àÿ, 05/11/2025)
4. Maison de champagne Ayala (Àÿ, 05/11/2025)

Ligne Reims - Epernay					
	Lundi	Mardi / Mercredi / Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Plage horaire des départs de Reims	4h49 - 19h49	5h49 - 19h49	5h49 - 20h49	7h19 - 19h19	9h19 - 19h19
Nombre de trajets par jour	21	20	21	8 dont 1 direct	7 dont 1 direct
Ligne Epernay - Reims					
	Lundi	Mardi / Mercredi / Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Plage horaire des départs d'Epernay	5h32 - 20h12	6h32 - 20h12	6h32 - 21h02	6h42 - 20h12	10h02 - 20h12
Nombre de trajets par jour	21	20	21	9 dont 1 direct	7 dont 1 direct

Plage horaire de la ligne Reims - Épernay et Épernay - Reims. Source : SNCF. (À noter : en été, il y a deux passages en moins par jour)

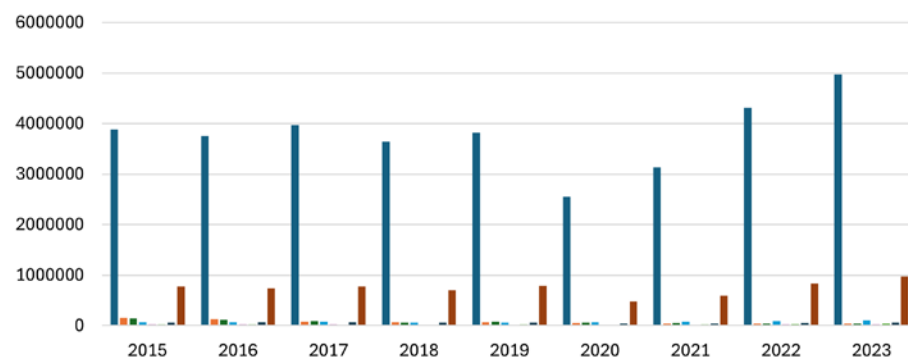
Il est à noter que le nombre de sillons voyageurs est faible comparé à d'autres régions du fait d'une population moins nombreuse à desservir, que ce soit des habitants ou encore des touristes. De plus, la proportion de fret en Champagne-Ardenne est plus importante que dans d'autres territoires avec beaucoup de silos et de sucreries reliées au réseau ce qui dans une certaine mesure peut limiter le développement des sillons voyageurs. Néanmoins il est à noter qu'à l'occasion de la fête des lumières à Épernay, la fréquence des trains est renforcée avec deux trains supplémentaires (et mille voyageurs de plus). Lors de l'événement de la Grande Traversée, le train a deux éléments pour transporter le maximum de randonneurs.

Ainsi la desserte régulière et rapide des PAF de la ligne des bulles favorise la mobilité des habitants et des travailleurs entre Reims, Épernay et les communes intermédiaires, contribuant ainsi à la structuration du territoire. Cependant, la fréquence limitée, surtout le week-end, peut restreindre les déplacements pour les loisirs et le tourisme et favoriser l'utilisation de la voiture. Il est à noter qu'en 2029, un appel d'offres va avoir lieu avec une ouverture à la concurrence de la ligne. Un des objectifs est d'augmenter la fréquence des trains.



Temps de trajet de la ligne des Bulles Source : SNCF

Nombre de voyageurs par point d'arrêt ferroviaire et par année entre Reims et Epernay

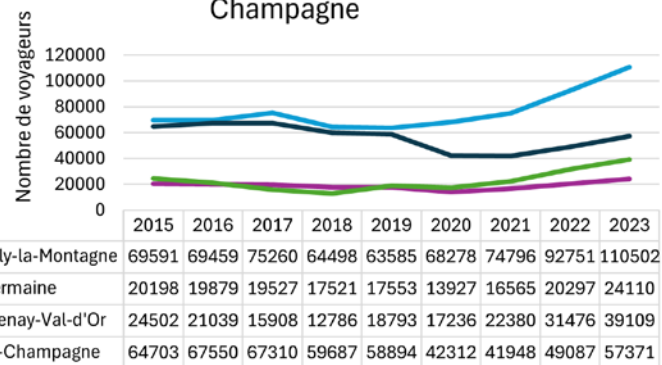


Source : SNCF

Il peut être observé sur le graphique ci-contre que les PAF de Rilly-la-Montagne, de Germaine, d'Avenay et d'Aÿ-Champagne sont largement moins fréquentés que les gares de Reims et d'Épernay. En effet, Épernay et notamment Reims, en tant que pôles centre, sont davantage attractifs. Ces villes permettent également d'effectuer des correspondances par exemple vers les gares de Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières ou encore de Paris Est.



Nombre de voyageurs par point d'arrêt ferroviaire et par année entre Rilly-la-Montagne et Aÿ-Champagne



Source : SNCF

Il peut être observé sur le deuxième graphique que le PAF de Rilly-la-Montagne a toujours été le plus attractif par rapport à celles de Germaine, d'Avenay-Val-d'Or et d'Aÿ-Champagne.

Pour ce qui est du PAF d'Aÿ-Champagne, celui-ci est devenu beaucoup moins fréquenté en 2020 soit depuis le début de la crise de la covid-19. Germaine et Avenay-Val-d'Or présentent également un léger décrochage en 2020.

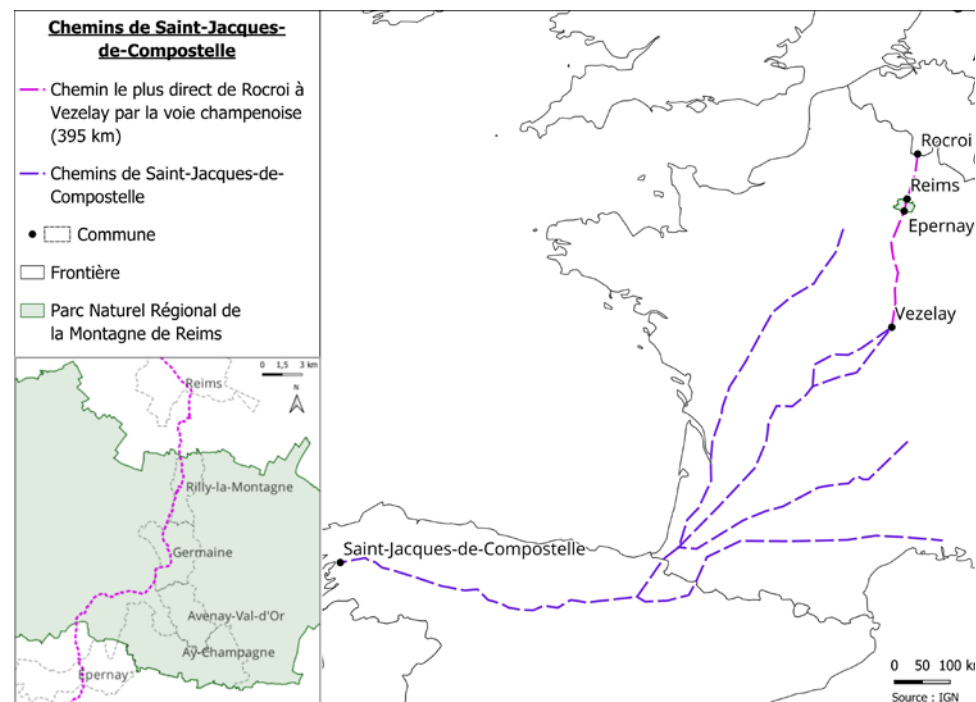
L'ensemble des PAF a connu une hausse de la fréquentation après 2020, seulement Aÿ-Champagne n'a pas dépassé sa fréquentation pré-crise.

2019 marque le début du cadencement des trains, auparavant il y avait douze politiques différentes.

### Des communes aux sites d'intérêt touristique variés desservies

Pour ce qui est des cheminements pédestres, Rilly-la-Montagne et Germaine sont traversées par l'itinéraire de Saint-Jacques-de-Compostelle par la voie champenoise qui est le chemin le plus direct pour aller jusqu'à Vezelay. Des pèlerins peuvent par conséquent se rendre dans ces communes.

Le GR 142 passe par Rilly-la-Montagne et le GR 15 par Avenay-Val-d'Or. Le GRP Montagne de Reims traverse Rilly-la-Montagne, Avenay-Val-d'Or et Germaine. Il existe également des petites boucles autour de chacune des communes de la ligne : la PR 79 pour Rilly-la-Montagne, le PR 125 pour Germaine, la PR 42 pour Avenay-Val-d'Or et le PR 43 pour Aÿ-Champagne (anciennement Aÿ). Ces chemins de randonnée participent à l'attractivité des communes de la ligne des bulles et du PNR de manière générale. Ce sont des itinéraires permettant aussi bien de découvrir le patrimoine bâti que celui naturel, viticole et tous les paysages qui y sont associés. Les GR et les GRP permettent ainsi de relier de nombreuses communes du PNR, mais aussi Épernay ou encore Reims via des itinéraires piétons.



# DÉCOUVRIR le Parc naturel régional de la Montagne de Reims à pied



## Carte de découverte touristique et des sentiers de randonnée pédestre TOURIST AND HIKING MAP

- Massif forestier / Forest
- Forêt d'Exception\*
- Vignoble / Vineyards
- Site Nature 2000
- Voie ferrée / Rail track
- Route Touristique du Champagne - Circuit de la Montagne de Reims / Champagne Tourist Route
- Gare / Train station
- Office de tourisme / Tourist office
- Vue panoramique / Panoramic View
- Cimetière militaire / Military cemetery
- Église romane classée / Protected romanesque church
- Escapade du Parc / Heritage trail
- Zone cœur Patrimoine mondial / World Heritage key site
- Petites Cités de caractère\*
- Aires d'accueil (accès forêt domaniale) / Forest service area
- Halte de camping-car communale / Public parking for motorhome
- Relais nautique, halte nautique / Boat launch
- À ne pas manquer / Highlights

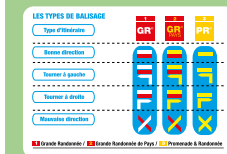
### Sentiers de randonnée HIKING TRAILS

- PR (petites boucles)
- GR®
- GR® de Pays
- Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle

PR (petites boucles)	GR®	GR® de Pays	Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle
Circuit du Mont Aigu (E46)	€ 9,00	0h30	22km
Circuit de Cuhny (E4)	€ 9,00	0h30	22km
Circuit de sentier de vignes (E4)	€ 9,00	0h40	25km
Circuit de la Forêt Royale (E3)	€ 9,00	0h3h	21km
Circuit de Châtillon-sur-Marne (E4)	€ 9,00	0h3h	22km
Circuit de Courcouronnes (E3)	€ 9,00	0h3h	22km
Circuit de la Mer Noire (E2)(E3)	€ 9,00 (variante)	0h45	21km
Circuit de Brabant (E2)(E3)(E4)	€ 9,00 (variante)	0h45	21km
Circuit des Prés de Tramey (E4)	€ 9,00	0h3h	22km
Circuit des Chamblés (E2)(E3)(E4)	€ 9,00	0h4h	28km
Circuit Entre Vignes et Faux (E2)(E3)(E4)	€ 9,00 (variante)	0h3h	20km
Circuit de Saint-Marc (E4)	€ 9,00	0h30	22km
Circuit des Moines (E4) Nantouilles	€ 9,00	0h3h	22km
Circuit des Moines (E4)	€ 9,00	0h45	26km
Circuit de Pouilly (E2)	€ 9,00	0h30	21km
Circuit Astor de la Montagne (E2)(E3)	€ 9,00	0h3h	21km
Circuit de la Noëlle (E2)(E3)(E4)	€ 9,00	0h3h	21km
Circuit de la seconde vie de Tauxières Mutry (E4)	€ 9,00	0h40	22km
Circuit de la Paroisse (E2)	€ 9,00	0h3h	21km
Circuit Courcouronnes et Bouilly (E2)(E3)	€ 9,00	0h30	21km
Sentier de découverte géologique de Mailly Champagne* (E3)	€ 9,00	0h2h	11km
GR® de Pays			
GR® de Pays de Reims	€ 9,00	0h2h	11km
GR® de Pays de Champagne	€ 9,00	0h2h	11km
GR® de Pays de la Vallée de la Marne	€ 9,00	0h2h	11km

\* Tous les deux ans, installations d'enseignes sur le sentier dans le cadre d'un appel à projet artistique.

GR® et GR® de Pays sont des marques déposées par la FF.Randonnée. Elles désignent les itinéraires officiels sous le nom de GR®/GR® de Pays, balisés par des marqueurs blancs rouges et jaunes/oranges. Ces itinéraires sont des créations de la FF.Randonnée. Leur reproduction non autorisée, même partielle, est punie de la marque GR®, constituée d'une croix rouge sur un fond blanc.



Pour plus de randonnées partout en France : téléchargez MaRando, application mobile officielle de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre.



### La Maison du Parc Chemin de Hanteuil, 51480 POURCY

En accès libre toute l'année : vergers conservatoires, mare pédagogique, sentier thématique, espaces pour pique-niquer, station vélo (bonne de pontage et réparation, prises pour recharge électrique), départ de boucles de randonnées, géocaching... Et information touristique pendant les heures d'ouverture.

Freely accessible all year round. Tourist information available during opening hours.



### Sentiers thématiques en Forêt d'Exception\*

#### THEMATIC FOOTPATHS IN FORêt D'EXCEPTION®

① Balade des Faux (PR n°123** (E3))	€ 9,00	0h3h	10 spots pour découvrir les paysages
② Les 44 Secrets du Chêne à la Vierge** (E3)	€ 9,00	0h3h	10 spots pour découvrir les paysages
③ Sentier Boires et Champs (PR n°121) (E4)	€ 9,00	0h3h	10 spots pour découvrir les paysages
④ Sentier des Arbres Remarquables (E1)	€ 9,00 (22 km) € 9,00 (18 km) € 9,00 (16 km)	0h3h	
⑤ Sentier du Pic Noir (E4)	€ 9,00	0h3h	

\*\* Voir l'application mobile DNF Découvertes / Download / DNF Découvertes - mobile app

### Quelques autres boucles / Other footpaths

- ⑥ Sentier des Lutins (Germaine) (E3)
- ⑦ Sentier vicieux de Luffes (E2)
- ⑧ Sentier géologique Grand Fay (Villers-Allerand) (E2)
- ⑨ Sentier vicieux de Chigny-les-Basses (E2)
- ⑩ Sentier découverte des marcs de Hilly (à partir de 2020) (E2)
- ⑪ (E2) (E3) (E4) (E5) (E6) (E7) (E8) (E9) (E10) (E11) (E12) (E13) (E14) (E15) (E16) (E17) (E18) (E19) (E20) (E21) (E22) (E23) (E24) (E25) (E26) (E27) (E28) (E29) (E30) (E31) (E32) (E33) (E34) (E35) (E36) (E37) (E38) (E39) (E40) (E41) (E42) (E43) (E44) (E45) (E46) (E47) (E48) (E49) (E50) (E51) (E52) (E53) (E54) (E55) (E56) (E57) (E58) (E59) (E60) (E61) (E62) (E63) (E64) (E65) (E66) (E67) (E68) (E69) (E70) (E71) (E72) (E73) (E74) (E75) (E76) (E77) (E78) (E79) (E80) (E81) (E82) (E83) (E84) (E85) (E86) (E87) (E88) (E89) (E90) (E91) (E92) (E93) (E94) (E95) (E96) (E97) (E98) (E99) (E100)

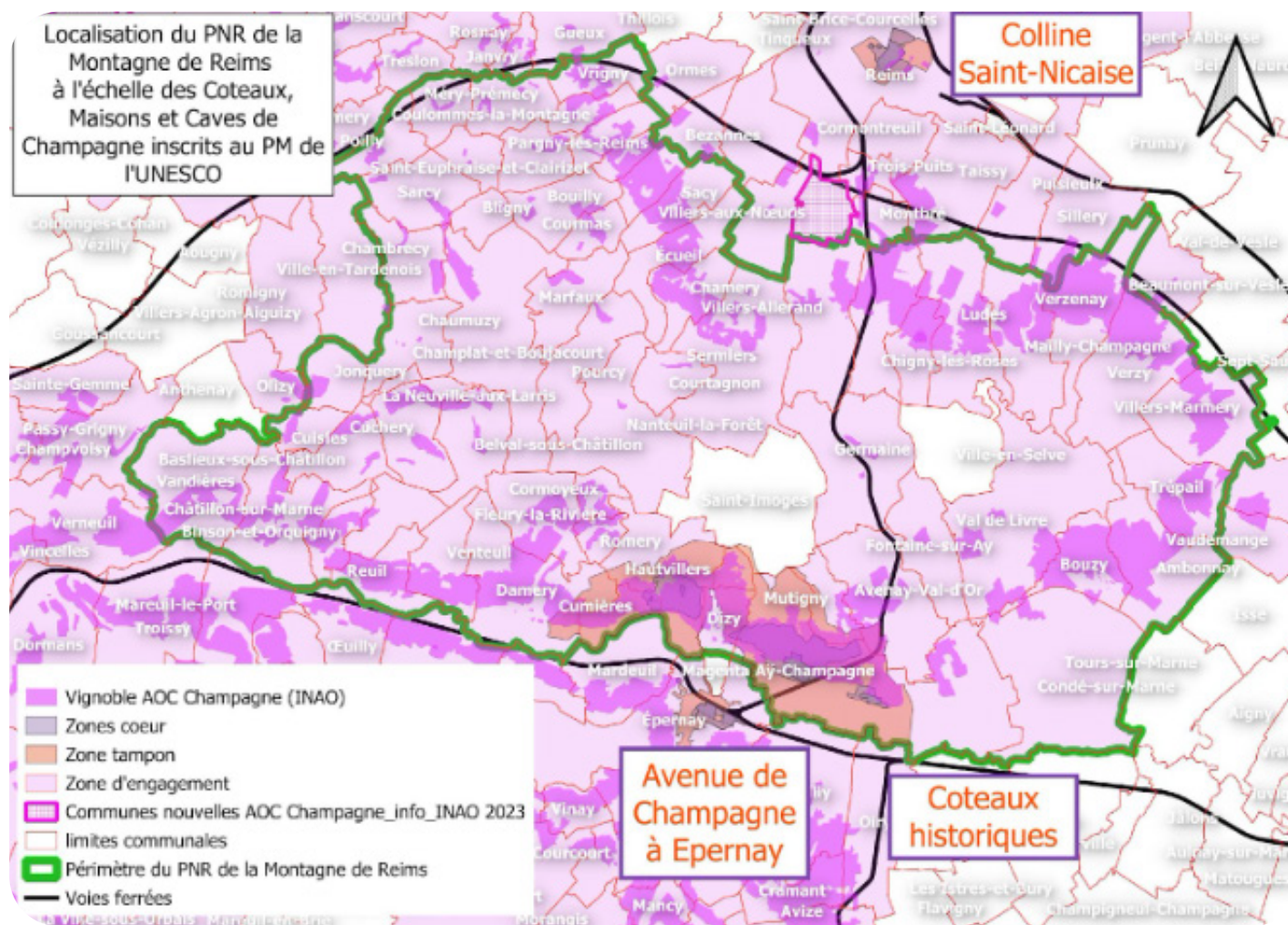
Plus de découvertes et de balades sur  
[www.parc-montagnedereims.fr](http://www.parc-montagnedereims.fr)



Les sentiers pédestres au sein du PNRMR

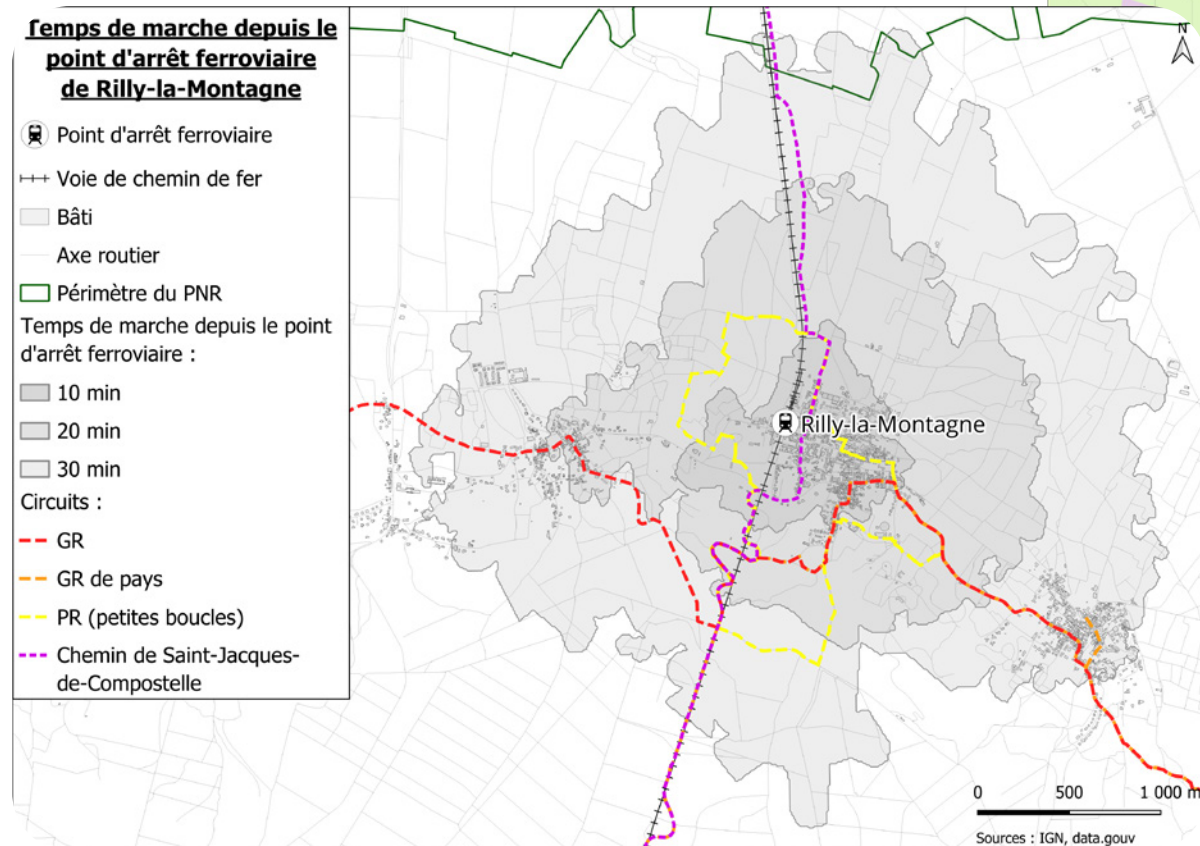
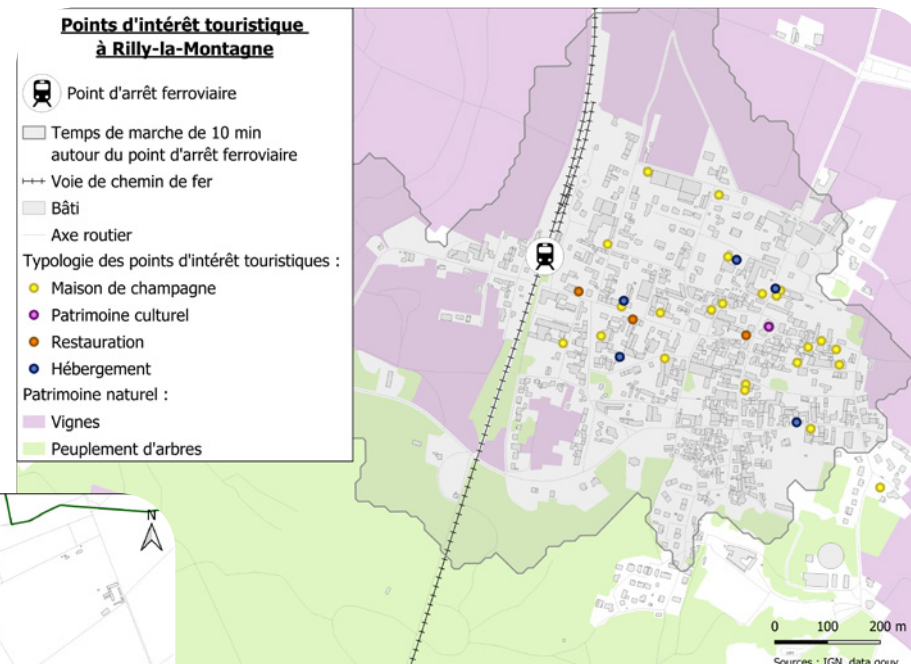
Le PNR de la Montagne de Reims regroupe 10 000 ha de vignes classées AOC Champagne. De ce fait, les maisons de champagne constituent des points d'intérêt touristiques primordiaux et en particulier à Rilly-la-Montagne, Avenay-Val-d'Or et Ay-Champagne. Par ailleurs, Ay est aussi labellisée Petite Cité de Caractère grâce à son patrimoine qu'il soit lié aux vignes, à son église, ses hôtels particuliers, son architecture champenoise ou encore ses prestigieuses maisons de champagne. De plus, le musée Pressoria dans cette même commune est thématique sur le champagne. À une échelle plus petite, il peut être remarqué que Reims est connue pour la colline Saint-Nicaise et Épernay pour l'avenue de Champagne, grâce à leurs maisons de champagne.

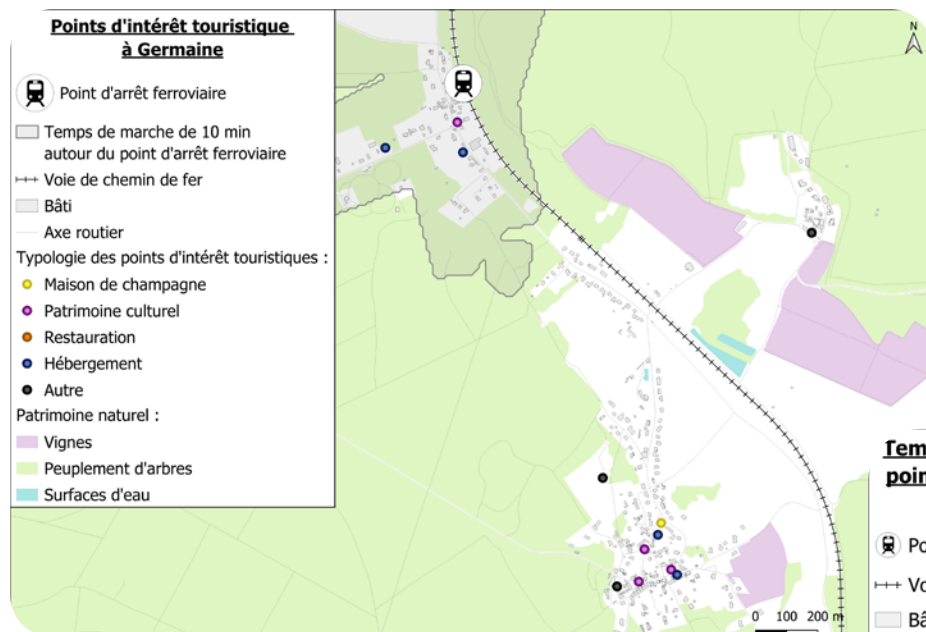
Les restaurants, les bars ainsi que les lieux d'hébergement, comme les hôtels, les chambres d'hôtes ou les Airbnb, participent au tourisme local de chaque commune et notamment à Ay-Champagne où ces sites sont les plus présents.



Un vignoble, des maisons de champagne et des caves inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO - Source : Coteaux, Maisons et Caves de Champagne

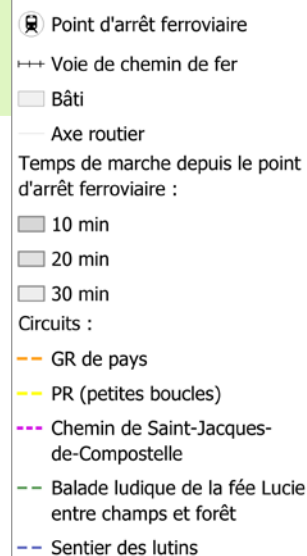
Le PAF de Rilly-la-Montagne est aisément relié aux habitations et aux points d'intérêt touristiques à pied dans un rayon de dix minutes. Les circuits et l'église Saint-Nicolas sont de plus à proximité. Ces circuits comprennent les GR, GRP, PR et les chemins de Saint-Jacques de Compostelle. Il existe également un circuit non balisé "Si Rilly m'était conté" dont le circuit commence au niveau du PAF. Pour ce qui est du chemin des cinq seigneurs, il existe seulement quelques bribes d'après le conseiller municipal Didier Pinçonnet et la documentation du parc ne le met pas en avant.



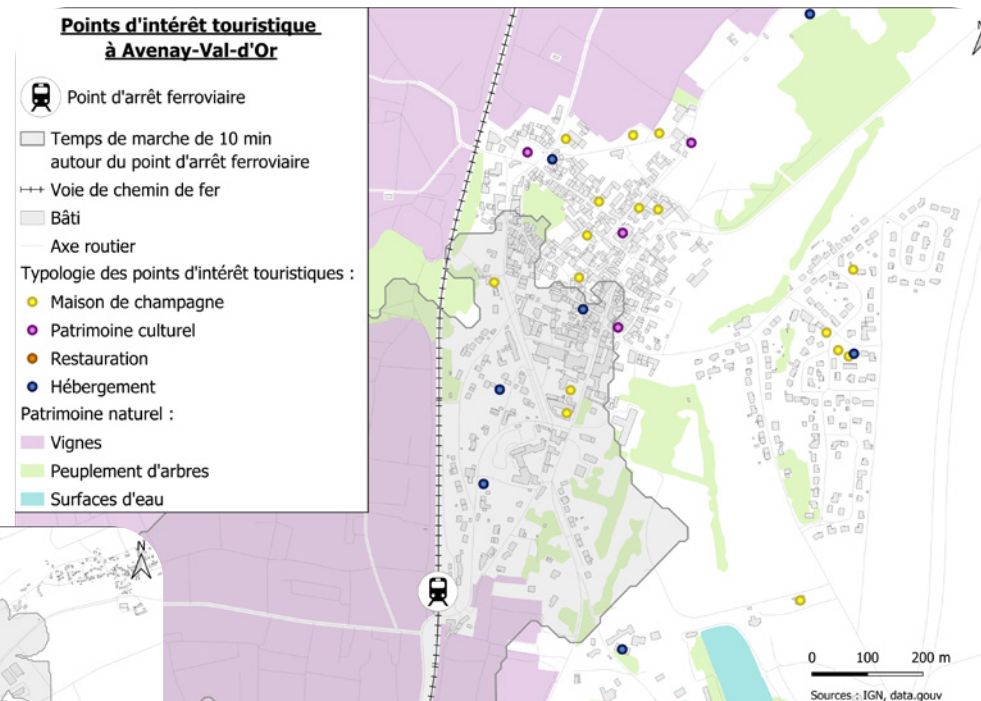
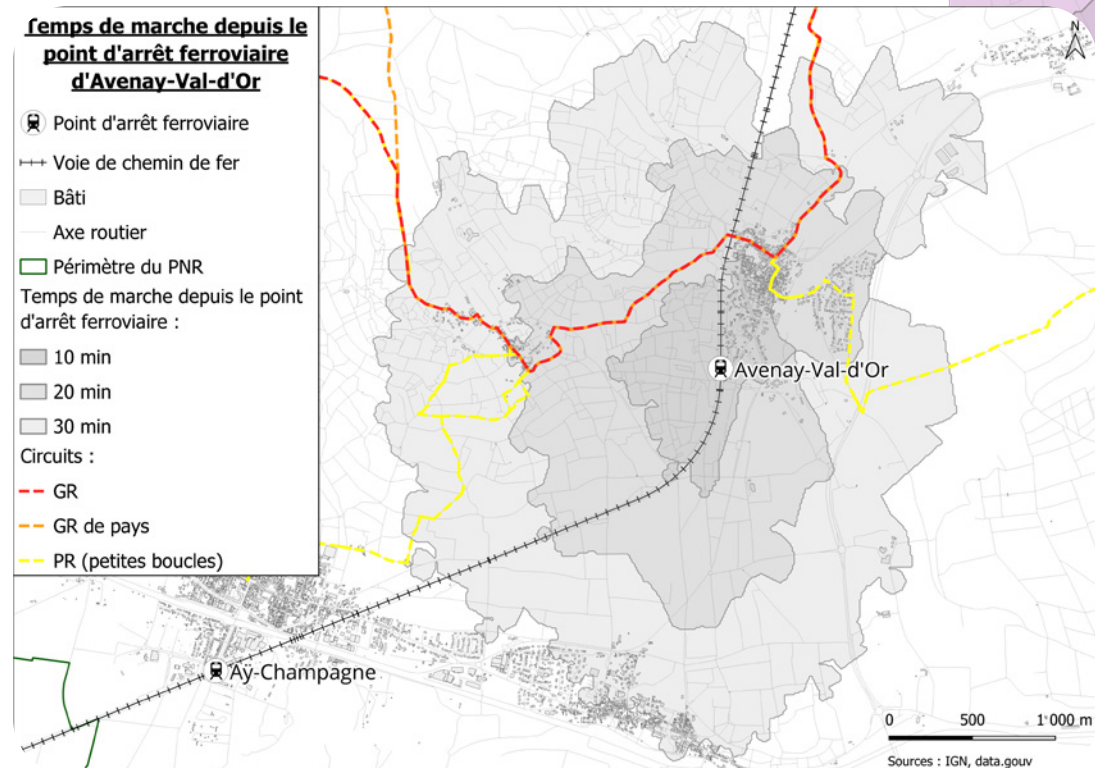


Le PAF de Germaine est difficilement relié à l'ensemble des habitations à pied, mais aussi aux divers sites d'intérêt touristique qui sont regroupés principalement au sud de la commune. En effet, la partie sud et est est couverte dans un rayon de trente minutes à pied. Cependant, des chemins de randonnée (GR, GRP, PR) se trouvent à proximité du PAF. Le circuit non balisé "Si Germaine m'était conté" débute au PAF. D'autres sentiers sont plus éloignés : le "sentier des lutins" et la "Balade ludique de la fée Lucie : entre champs et forêt".

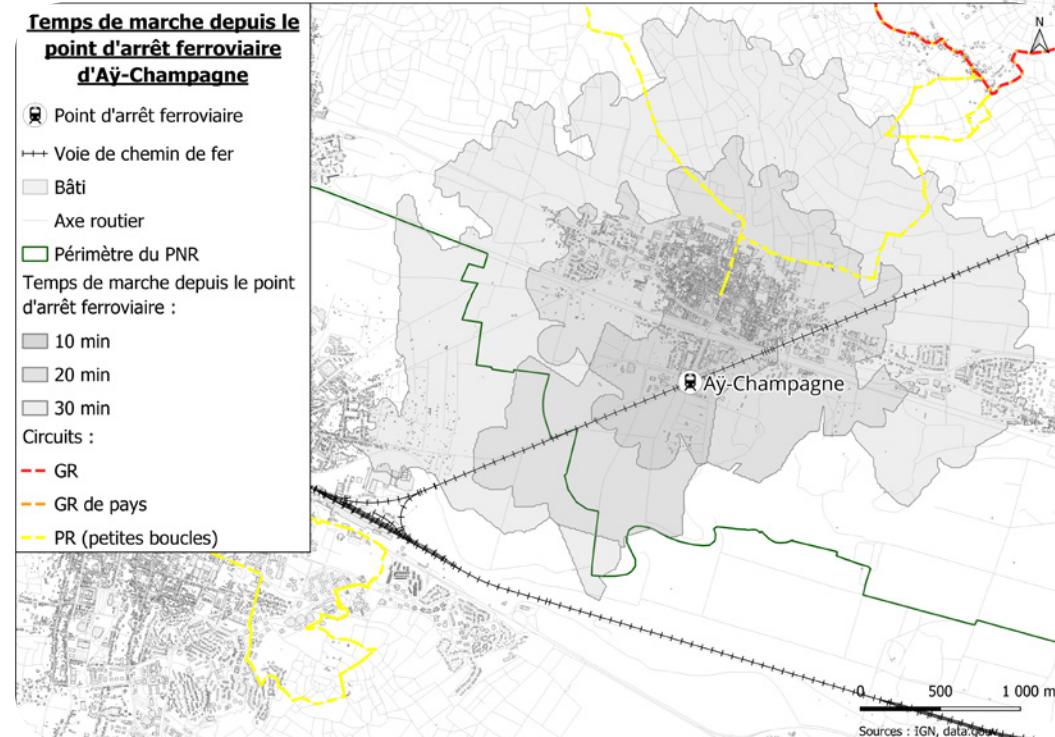
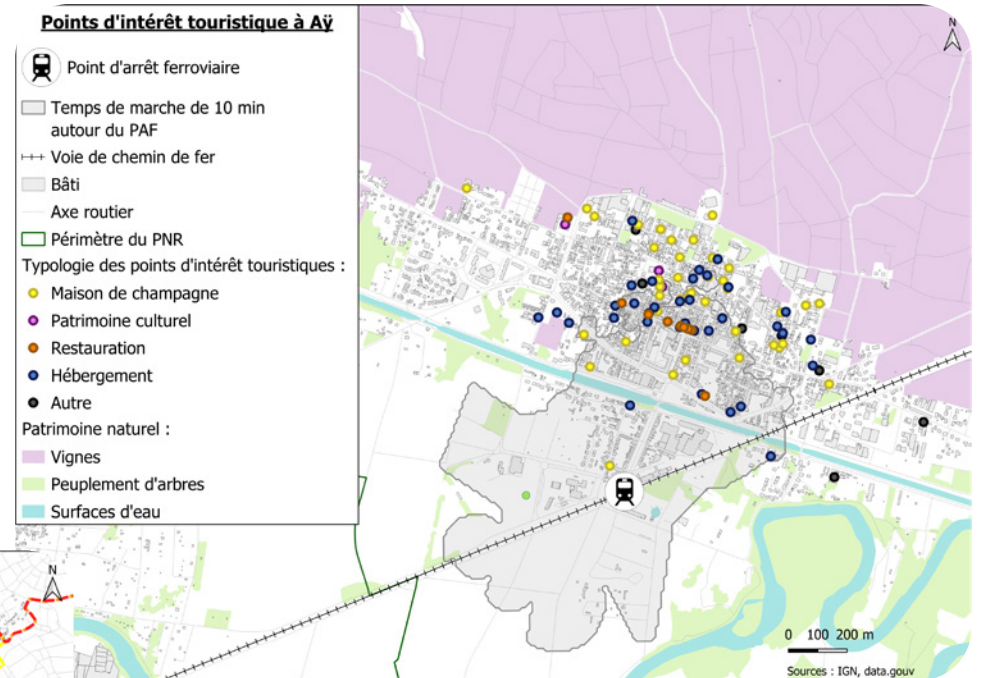
**Temps de marche depuis le point d'arrêt ferroviaire de Germaine**



Depuis le PAF d'Avenay-Val-d'Or, la majorité des habitations sont situées dans un rayon de vingt minutes à pied, y compris les points d'intérêt. Les GR, GRP et PR ne sont pas à proximité immédiate du PAF, étant à une dizaine de minutes, mais le circuit Si Avenay-Val-d'Or m'était conté débute au niveau du PAF (non balisé).



Enfin, le PAF d'Aÿ-Champagne est éloigné des habitations de l'ancienne commune de Bisseuil notamment ainsi que celle de Mareuil-sur-Aÿ, tandis qu'elle dessert convenablement l'ancienne commune de Aÿ, et ses divers points d'intérêt touristiques. Le début de la PR 43 est relativement proche du PAF. Il existe aussi le circuit non balisé "Si Aÿ m'était conté" commençant au PAF.



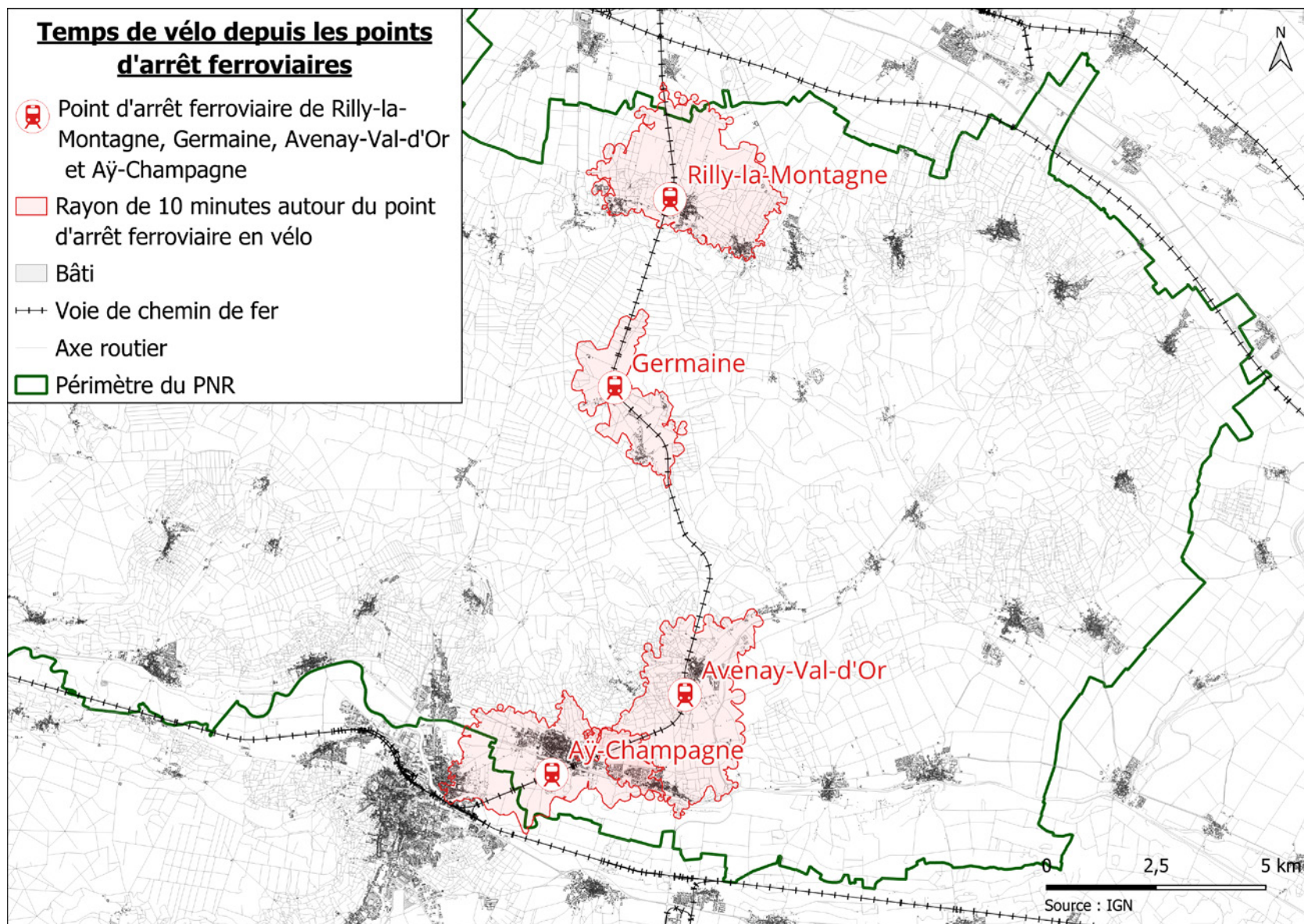
Pour ce qui est des cheminements cyclables, parmi les 4 communes « gares », seule Aÿ-Champagne dispose d'une véloroute : la véloroute de la Vallée de la Marne V52 qui est un itinéraire facile de type voie verte. Cette voie est d'ailleurs plus prisée que d'autres parcours partagés avec les voitures, comme évoqué par un acteur interrogé par les étudiants en Tourisme<sup>1</sup>. Au sein et entre les communes de la ligne des bulles, il n'y a pas de pistes cyclables, de bandes cyclables, ou encore de chevrons ce qui pose des questions de sécurité. À Aÿ-Champagne, il est également possible de louer des mobylettes et des vélos électriques. Des VTT et des chevaux empruntent également les chemins de randonnées, comme mentionné lors d'un entretien mené par les étudiants en master 2 Tourisme<sup>2</sup>.

1. Conseiller de séjour à l'office de tourisme de Hautvillers (07/11/2024, visioconférence)
2. Président de la Fédération de la Randonnée

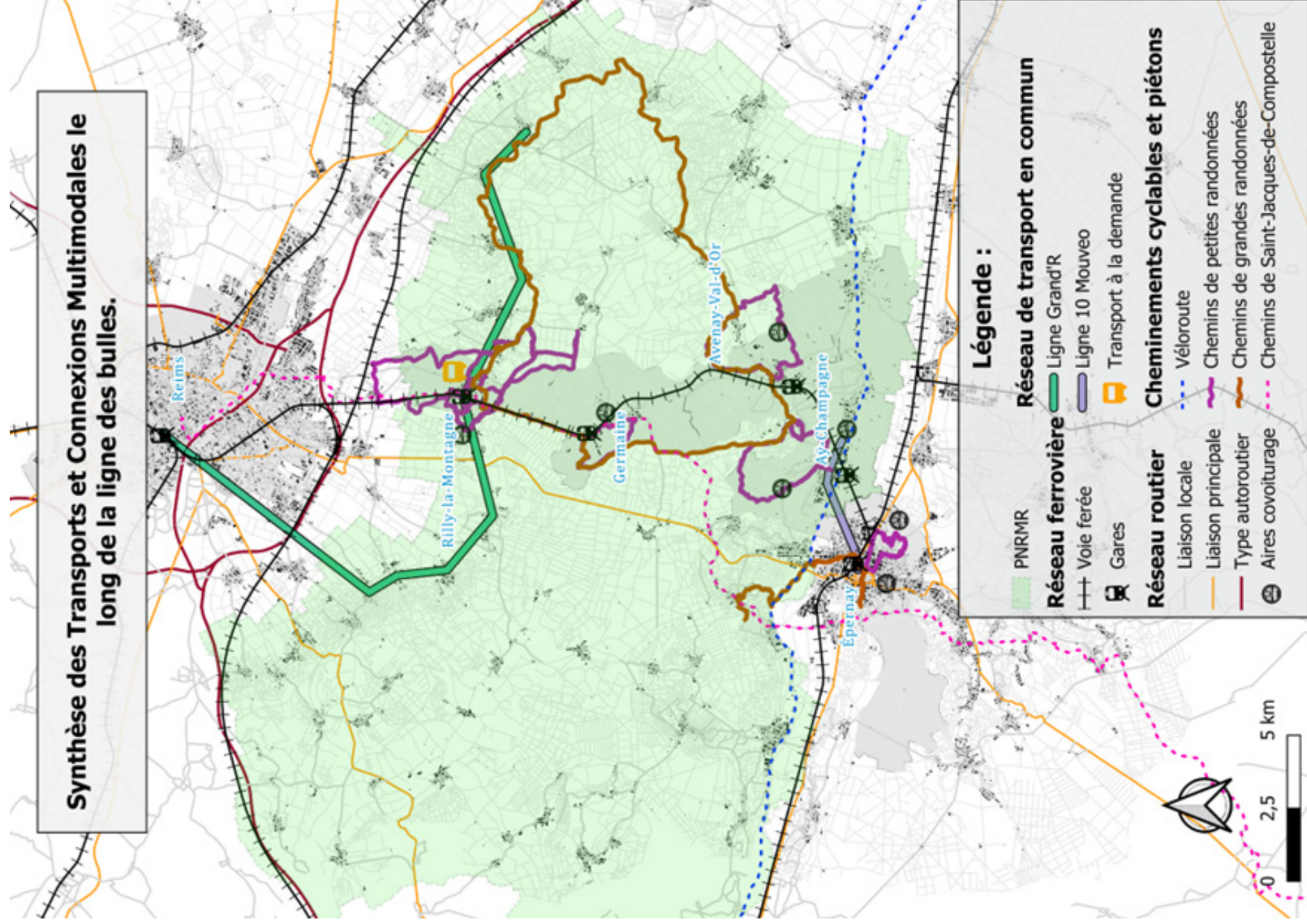


Les sentiers cyclables au sein du PNRMR

Les habitations sont relativement proches des PAF en vélo, à l'exception de Bisseuil. Néanmoins, il est à noter que le secteur est parfois vallonné. L'effort demandé est ainsi important pour aller au centre de Germaine par exemple



**Synthèse des Transports et Connexions Multimodales le long de la ligne des bulles.**



**Légende :**

- PNRMR** [Symbol]
- Réseau ferrovière**
  - [Green line] Ligne Grand'R
  - [Purple line] Ligne 10 Mouveo
- [Symbol] Voie ferée
- [Symbol] Gares
- Réseau routier**
  - [Orange line] Liaison locale
  - [Red line] Liaison principale
  - [Black line] Type autoroutier
  - [Symbol] Aires covoiturage
- Cheminements cyclables et piétons**
  - [Blue dashed line] Véloroute
  - [Pink dashed line] Chemins de petites randonnées
  - [Brown dashed line] Chemins de grandes randonnées
  - [Dotted line] Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle
- [Symbol] Transport à la demande

### 3. DIAGNOSTIC « TOURISME ET EXPÉRIENCE VISITEUR »



« L'expérience visiteur est la résultante de l'ensemble des sentiments (satisfaction, émotion, frustration, ...) éprouvés lors de la visite d'un site. La qualité de l'expérience visiteur provient essentiellement des contenus, des services et de l'ergonomie d'un site. »  
(source : definitions-marketing.com)

La méthodologie d'enquête des étudiants en tourisme de l'IREST s'est articulée autour de plusieurs axes : une analyse documentaire, observations in situ (notamment grâce à des grilles d'analyse) et entretiens semi-directifs avec les acteurs locaux. Par ailleurs, une démarche de « marche sensible » a été mise en œuvre, permettant aux étudiants d'adopter une approche sensorielle et émotionnelle du territoire pour enrichir leur diagnostic de l'expérience visiteur.

#### MARCHE SENSIBLE DANS LES ESPACES STRATÉGIQUES

«La marche sensible est une méthode active d'observation qui vise à comprendre les usages d'un territoire en mobilisant nos 5 sens.

L'emploi de cette méthode nous a permis de mieux comprendre le comportement des cibles et ainsi de pouvoir interpréter certains éléments qui nous ont été transmis lors de nos entretiens. La combinaison de ces deux méthodes nous permet de bénéficier d'informations qualitatives en établissant un diagnostic le plus précis possible de l'expérience visiteur. C'est une approche immersive qui nous a permis de recueillir nos perceptions individuelles des sites où se sont déroulés nos marches sensibles. Les itinéraires, étant praticables à pied, incluent des points d'intérêt ainsi que des zones à évaluer. Nous avons différents lieux choisis au préalable.»

#### Un exemple de carnet d'impressions de Marche sensible

**VOTRE PREMIÈRE IMPRESSION**

Quelles émotions ressentir-vous dans ce lieu ?

en colère, neutre, étonné, heureux, triste, inquiet, surpris, rassuré, déçu, satisfait, en confiance, étonné

Autres : *Je me sente par des émotions et sentiments. Je ne suis pas très en confiance et j'ai des inquiétudes quant à l'aspect de l'entretien.*

• Quelles actions ou activités aimeriez-vous faire délicatement dans ce lieu ?

**VOS SENSATIONS DANS L'ESPACE**

Concentrons nous sur ce que vous entendez

Quels sont les sons principaux ? (bruits, bruissement d'arbres, oiseaux qui chantent, etc.)

Le son en général est : ● ● ● ● Pourquoi ?

Concentrons nous sur ce que vous sentez

Quels sont les odeurs principales ? (à l'air, la terre humide, la végétation, etc.)

Le son en général est : ● ● ● ● Pourquoi ?

Concentrons nous sur ce que vous voyez

Quels sont les visuels principaux ? (à l'air, la terre humide, la végétation, etc.)

Le visuel en général est : ● ● ● ● Pourquoi ?

Concentrons nous sur ce que vous touchez

Quels sont les textures principales ? (à l'air, la terre humide, la végétation, etc.)

Le toucher en général est : ● ● ● ● Pourquoi ?

**VOTRE RÉACTION**

Quel est votre état de bien-être dans ce lieu ?

bon, moyen, mauvais

• Pourquoi ?

**VOS ATTENTES**

Quelles améliorations souhaiteriez-vous voir dans ce lieu ? (par exemple : aménagement, développement, maintenance de la zone, etc.)



**Marche sensible**

**Méthodologie active**

- Approche sensorielle et émotionnelle
- Diagnostic de l'expérience visiteur
- Connectivité / Accessibilité / Praticabilité
- Concertation / prospective / Recommandations

L'ensemble de cette démarche de diagnostic a permis de recueillir des impressions détaillées et d'identifier des points forts et des pistes d'amélioration dans l'offre touristique et l'expérience utilisateur des 4 « communes gares ».

Ces éléments viennent enrichir l'ensemble de ce rapport, dans les parties précédentes et suivantes, mais voici également une synthèse ici.



## OBSERVATIONS COMMUNES AUX DIFFÉRENTES GARES

- Une première impression assez peu favorable à la descente du train : des haltes-gares qui donnent souvent un sentiment d'espace « délaissé » (de par les bâtiments, mobiliers et aménagements parfois vieillissants).
- Un manque d'informations touristiques (ex : notion de Parc naturel régional, présentation des communes et de leur offre – commerces/tourisme –, itinérance douce, œnotourisme...).
- Un manque de signalétique vers les centre-bourgs, les « hauts lieux » du tourisme, les itinéraires de randonnée pédestre (pourtant bien développés sur chaque commune) – et cyclables lorsqu'elles existent...
- Une intermodalité à mieux orchestrer, notamment en matière d'information et d'infrastructures disponibles au niveau des gares.
- Un manque d'infrastructures cyclables depuis, vers et au sein des communes (à l'exception d'Aÿ-Champagne avec la Véloroute de la Vallée de la Marne – V52).



## OBSERVATIONS CONCERNANT LA GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE



### Une localisation offrant de réelles opportunités

Cas unique parmi les 4 gares étudiées, la gare de Rilly-la-Montagne est située en centre-bourg, à proximité directe des commerces (café, restaurant, bar à champagne...). L'ancien « bâtiment gare » est bien entretenu et ne donne pas d'impression négative à la descente du train. Depuis la halte-gare, on a une ouverture sur le triptyque paysager du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (grâce à une vue sur le vignoble et la forêt), mais on accède également à un espace multimodal grâce à l'offre développée par le Grand Reims et Grand Reims Mobilités.

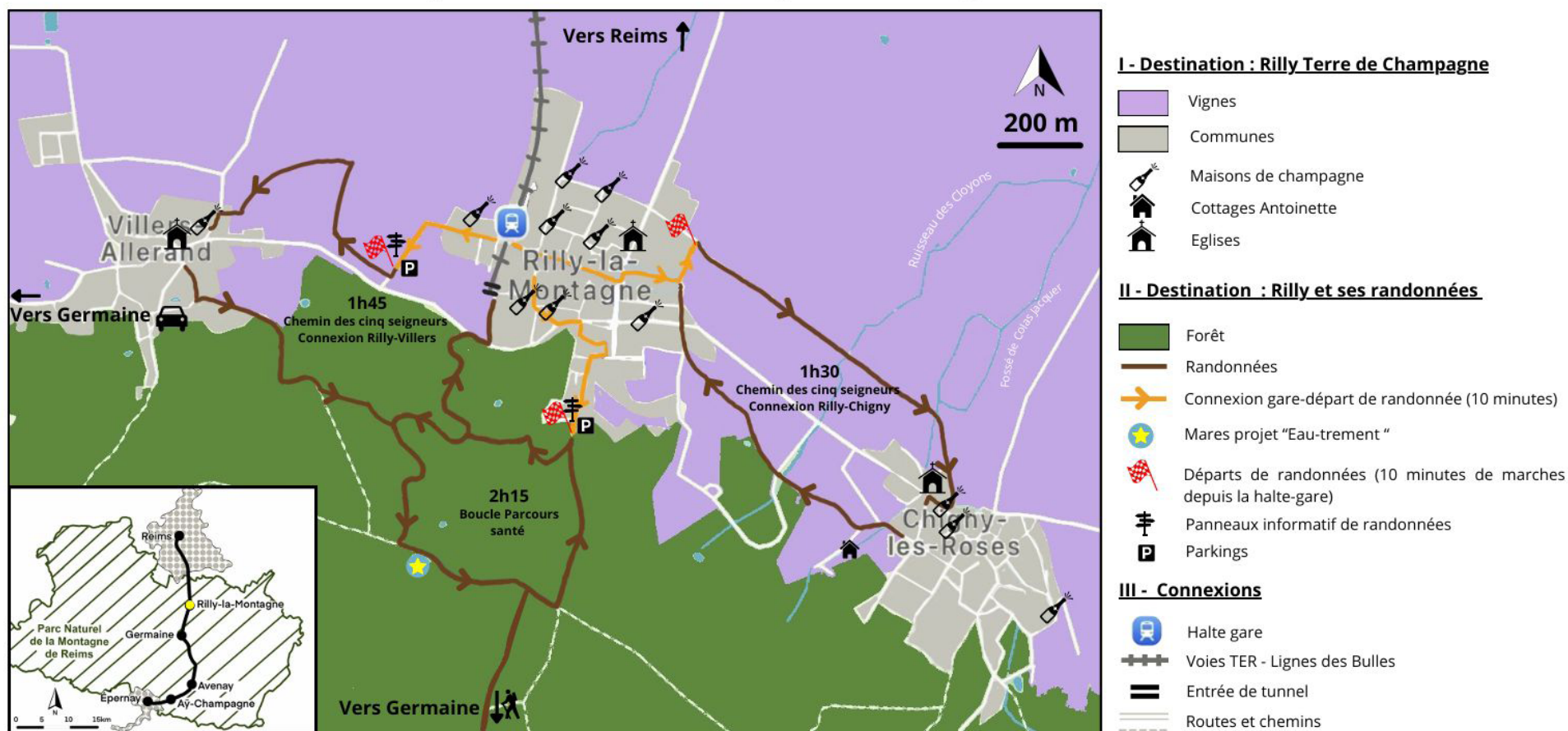
### Rilly : une destination œnotouristique...

...mais un réel besoin de renforcer et diffuser l'information concernant les maisons de champagne et vigneronnes ouverts à la visite, dès la gare. Car malgré le développement du tourisme en Champagne et l'accès au numérique, il n'est toujours pas aisé d'identifier les vigneronnes ouverts à la visite dans le village, en amont du séjour ou une fois sur place. Cette remarque peut s'appliquer à chaque commune, toutefois il s'agit d'un enjeu prioritaire à Rilly-la-Montagne où la visites de caves et de maisons de champagne représente le « noyau dur » de l'offre touristique à valoriser.

## Un potentiel pour les visiteurs en quête de nature et de tranquillité

L'offre de randonnée existe et continue à se développer (plusieurs sentiers, projet de sentier pédagogique autour des mares en forêt,...). Toutefois elle nécessite d'être mieux valorisée (notamment pour les connexions existantes vers les villages voisins), et mieux connectée depuis la gare, par de l'information et une signalétique à développer.

### Destinations touristiques de la ville de Rilly-la-Montagne



Abdellillah HAFID, Kenzi BENYANET, Yuying LIU, Janvier 2025. // Sources : Plans (ios), Procreate, PENUP, Canva, données de terrain (4-8 novembre 2024)

Carte de la zone d'influence touristique de la commune-gare de Rilly-la-Montagne (production étudiants IREST)



## OBSERVATIONS CONCERNANT LA GARE DE GERMAINE

### Une identité à part, avec des spécificités sur lesquelles capitaliser

Germaine est une destination « Nature et Forêt », mais aussi « créative et propice à l'expression artistique », avec un « univers fantastique propice à explorer l'imaginaire ». L'identité forestière du village est visible dès la sortie du train, et l'offre de sentier se développe en alliant « loisirs, pédagogie et sensibilisation ». Le village offre un « Cadre isolé et mystérieux [avec] une identité à révéler », et « un potentiel de développement d'un imaginaire fantastique et ludique prometteur ».

### Des enjeux forts de connexion gare-village (et autres points d'intérêt)

La localisation excentrée de la gare et les distances entre les différents points d'intérêts touristiques dans/autour de la commune offrent un ensemble très morcelé, ce qui représente un défi. Plusieurs alternatives pédestres existent pour mieux connecter la gare au centre-bourg, mais chacune présente des inconvénients à ne pas négliger : par la route, le cheminement pédestre est peu sécuritaire (pas de trottoirs, manque d'éclairage lorsqu'il fait nuit...); par les chemins de campagne traversant le village, ces derniers semblent impraticables une partie de l'année (boueux et endommagés).



## Destination touristique : Germaine



Marine FRANCOIS, janvier 2025 // Sources : Plan (IOS), Procreate, Canva, d'après les données de terrain (4-8 novembre 2024)

### I - Germaine terre de loisir et de culture

- Champs
- Vignes
- Communes
- Cerf à trois Pattes
- Eglise
- Loisirs

### II - Germaine, sa nature et ses randonnées

- Forêt
- Randonnées
- Balade/Promenade
- Départs de randonnées

### III - Connexions

- Halte-Gare
- Voies TER - Lignes des Bulles
- Routes et chemins

Carte de la zone d'influence touristique de la commune-gare de Germaine (production étudiants IREST)



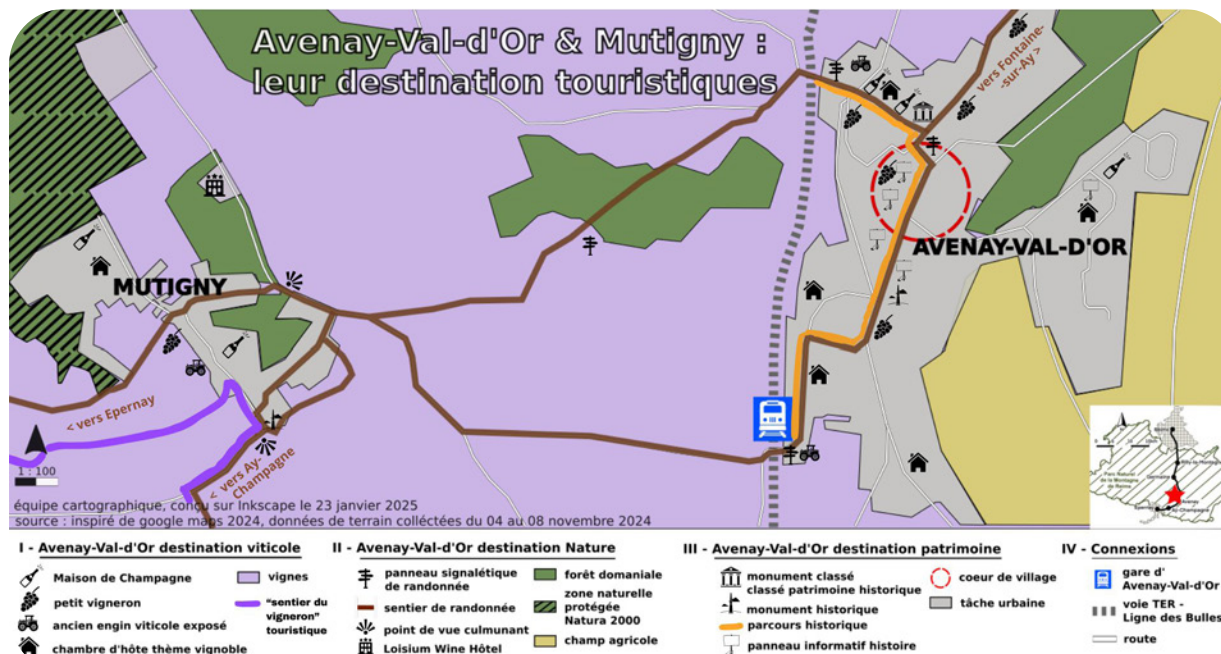
## OBSERVATIONS CONCERNANT LA GARE D'AVENAY-VAL-D'OR

### Du défi d'appréhender la halte-gare d'Avenay-Val-d'Or comme « porte d'entrée touristique »

La localisation de la gare excentrée du centre-bourg, le bâtiment gare « peu valorisant », et la « charge émotionnelle des lieux », représentent autant de défis pour une valorisation touristique d'Avenay-Val-d'Or par le train. Toutefois, le village présente des atouts évidents, par sa localisation au cœur du vignoble, son offre de sentier pédestre, et son patrimoine à découvrir en centre-bourg. Le positionnement de cette commune dans ce projet est à clarifier.

### L'opportunité de renforcer la connexion vers / depuis Mutigny

La présence, dans le village voisin, d'une offre oeno-touristique organisée avec le Sentier du Vigneron et l'hôtel-spa Le Loisium, présente un intérêt. Améliorer les connexions entre la gare d'Avenay-Val-d'Or et le village de Mutigny représenterait une opportunité pour renforcer l'itinérance douce, et participerait à inscrire Avenay-Val-d'Or comme porte d'entrée au cœur d'une destination plus large, et une gare ouverte vers les communes environnantes.



Carte de la zone d'influence touristique de la commune-gare d'Avenay-Val-d'Or et Mutigny (production étudiants IREST)



## OBSERVATIONS CONCERNANT LA GARE D'AY-CHAMPAGNE

**Un fort potentiel pour s'imposer comme un « pivot régional de la mobilité douce » et « porte d'entrée touristique »...**

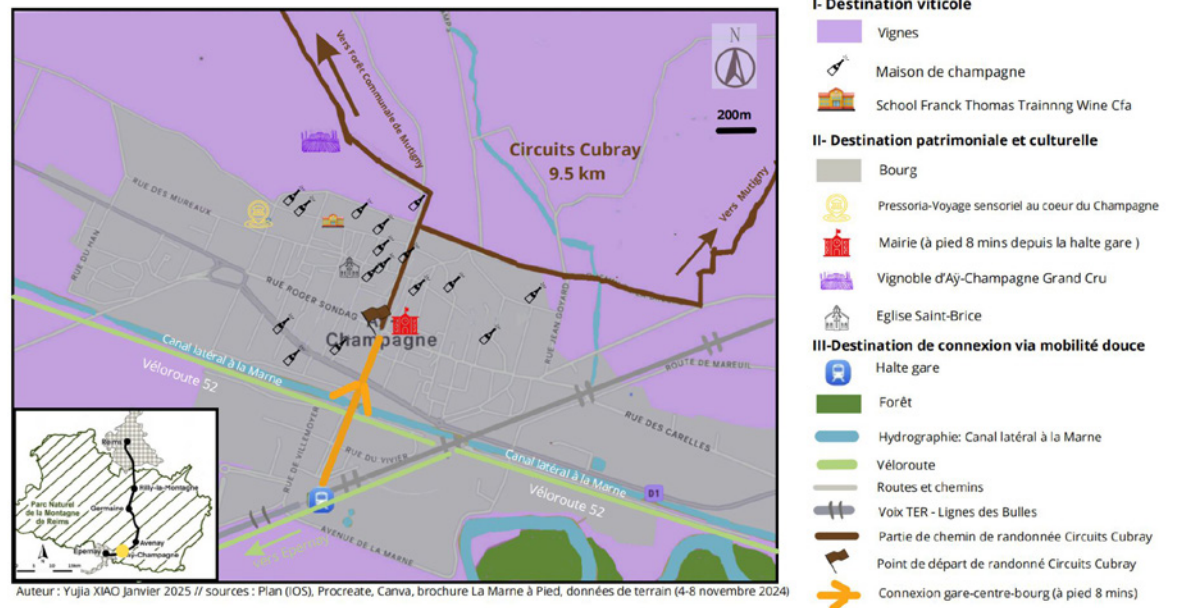
Extrait du rapport des étudiant.es : « Ay dispose d'un potentiel remarquable pour s'imposer comme un pivot régional de la mobilité douce(...). Située au cœur d'un réseau d'infrastructures existantes, la commune bénéficie d'atouts significatifs comme la Véloroute 52, qui traverse la vallée de la Marne et s'intègre dans un itinéraire national d'intérêt, accessible via une piste cyclable depuis Épernay, et le sentier de randonnée de randonnée du Cubray, offrent des opportunités pour les amateurs de cyclotourisme et de randonnées. Ces équipements, couplés à des services adaptés aux visiteurs, témoignent d'une volonté d'accueil pour une mobilité respectueuse de l'environnement, mais leur connexion avec la halte gare d'Ay, reste encore à structurer. (...) En résumé, Ay-Champagne dispose des atouts nécessaires pour devenir une destination phare de la mobilité douce. »



Ay-Champagne est, des 4 communes étudiées, celle qui dispose de l'offre touristique « organisée » la plus lisible et accessible (musée Pressoria, parcours d'interprétation Laliqne, label Petite Cité de Caractère...).

**...mais un manque de signalétique depuis la gare vers les hauts-lieux du tourisme et les axes d'itinérance douce (notamment vers la véloroute, le sentier de randonnée du Cubray, Pressoria,...).**

### Destination touristique de la commune d'Ay-Champagne



Carte de la zone d'influence touristique de la commune-gare d'Ay-Champagne (production étudiants IREST)

## 4. ENJEUX DES QUATRE HALTES GARES



HALTE GARE DE  
**RILLY-LA-MONTAGNE**

p. 62



HALTE GARE DE  
**GERMAINE**

p. 83



HALTE GARE D'  
**AVENAY-VAL-D'OR**

p.102



HALTE GARE D'  
**Aÿ-CHAMPAGNE**

p.119



**ENJEUX COMMUNS**  
AUX 4 HALTES GARES

p.136

# I. HALTE GARE DE RILLY-LA-MONTAGNE



Rilly-la-Montagne est située au sein de la Communauté Urbaine du Grand Reims. Première porte d'entrée du PNR depuis Reims, elle se situe au cœur de la cuesta d'Île-de-France. Sa localisation sur les coteaux lui offre une vue imprenable sur le triptyque paysager et la vallée de la Vesle.

## I. FORME BÂTIE

Pour Rilly-la-Montagne, la ville s'est développée de façon compacte à l'est de la Ligne des Bulles. Ce choix peut s'expliquer par la topographie du site et de l'importance de la voie ferrée, reliant cette commune à Reims en quelques dizaines de minutes. La diversité de ses paysages, entre massif forestier sur sa partie sommitale, coteaux viticoles et plaine agricole, fait la richesse de ce territoire.



Localisation gare de Rilly-la-Montagne

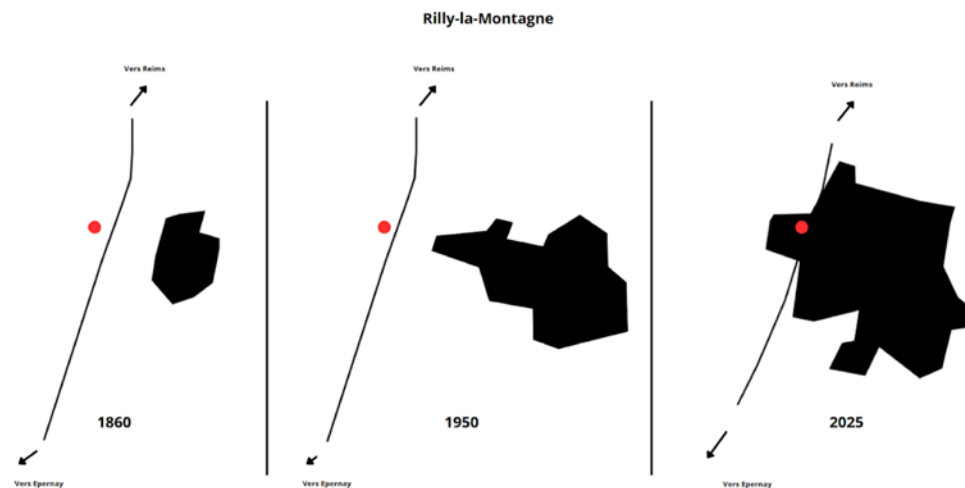
Répartition du bâti et du non-bâti à Rilly-la-Montagne :



## 2. UNE URBANISATION GUIDÉE PAR LA VOIE FERRÉE

L'urbanisation des communes traversées par la ligne des bulles a connu une forte croissance entre 1860 et 2025. L'évolution du tissu urbain montre une expansion progressive influencée par la présence du chemin de fer, qui a structuré et orienté le développement des territoires.

En 1860, l'urbanisation reste compacte et indépendante du chemin de fer. En 1950, le développement commence à s'orienter vers la ligne de train. En 2025, la croissance urbaine est significative et organisée autour de l'axe ferroviaire, démontrant son rôle de plus en plus central dans l'extension et la structuration du village.

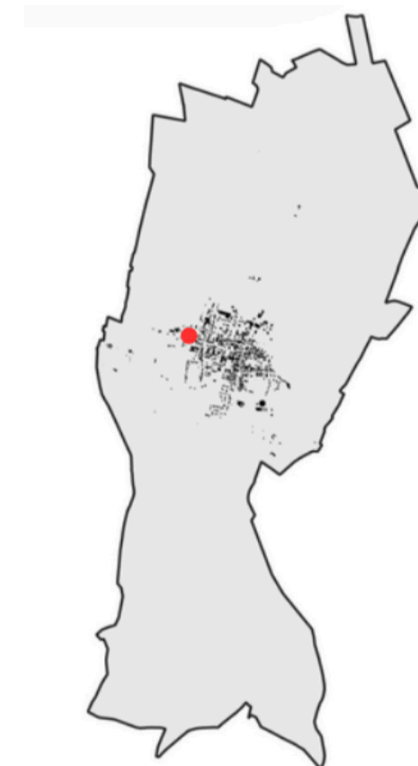


## 3. DES FORMES URBAINES VARIÉES

Une trame semi-compacte, avec un centre relativement dense qui s'étend progressivement vers des zones plus lâches.



Ce découpage thématique de la ville permet d'identifier clairement la structure de la ville. Pour la commune de Rilly-la-Montagne, la zone naturelle tout autour de la commune implique une densification resserrée de l'urbanisation. Les quelques parcelles agricoles sont notamment vouées aux céréales et aux vignes. La Ligne des Bulles traverse la commune du nord au sud. Majoritairement composée de sentiers, Rilly-la-Montagne possède tout de même des axes structurants permettant également de la connecter par exemple à Reims.



#### 4. CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES DU VILLAGE

Le bâti de ces communes est principalement caractérisé par des constructions traditionnelles en pierre, avec des couvertures en terre cuite. Les maisons, souvent mitoyennes, forment des rues étroites et sinueuses, typiques des villages viticoles de la région. Les bâtiments, sobres et fonctionnels, reflètent un lien étroit avec l'activité agricole et viticole locale. Les matériaux locaux et les formes simples dominent, créant une harmonie entre l'architecture et le paysage environnant.



Photomontage architecture de Rilly-la-Montagne (Source : Google Earth 2020, production IATEUR)

#### Une palette de matériaux partagée entre tradition et modernité

Les matériaux de façade observés dans les quatre communes reflètent une diversité liée aux spécificités locales et aux évolutions architecturales. Nous retrouvons des matériaux traditionnels comme la pierre et la brique, qui témoignent du patrimoine bâti, ainsi que des matériaux plus contemporains comme le béton, le métal et le parpaing, utilisés pour des constructions récentes. Cette palette variée illustre l'adaptation des architectures aux contextes historiques et fonctionnels de chaque territoire.

				
<b>Parement de pierre</b>	<b>Parement de brique rouge</b>	<b>Revêtement en pierre taillée</b>	<b>Tuile</b>	<b>Bois</b>
				
<b>Parpaing</b>	<b>Enduit de façade</b>	<b>Tôle (couleur ardoise)</b>	<b>Béton</b>	<b>Revêtement métallique</b>

Source : Google Earth 2020

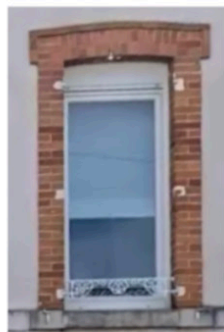
## Ornements et modénatures : l'identité en façade du centre-bourg

L'analyse des détails des façades permet de mettre en évidence que ces quatre villes utilisent les mêmes matériaux et techniques architecturales. Par exemple, le fer forgé, la brique et les ornements autour des encadrements des portes et des fenêtres sont largement utilisés par ces communes. Ces éléments architecturaux ne remplissent pas seulement une fonction esthétique, puisque les lucarnes apportent une ouverture et de la lumière dans le logement, la marquise offre un abri lors des intempéries et les balcons permettent un accès à un espace extérieur. Enfin, l'ensemble de ces détails architecturaux est typique de l'architecture champenoise et contribue à l'identité régionale de ces communes rurales.

Fronton arqué



Encadrement



Lucarne



Fronton triangulaire



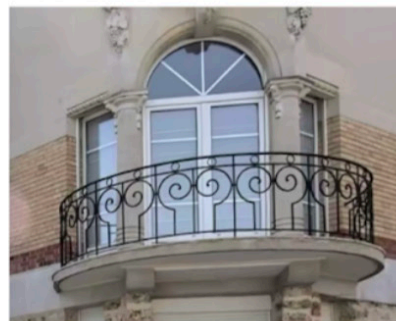
Allège décorée



Marquise



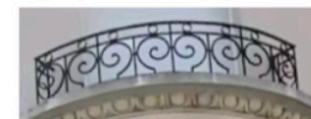
Balcon



Corbeau



Fer forgé



Détails de façades de Rilly-la-Montagne, Google Earth 2020

## 5. APPROCHE HISTORIQUE

Rilly la Montagne est à son origine un domaine agricole à forte dominante viticole. Au XIXe siècle, avec l'arrivée du train via le percement du tunnel et la création de la ligne Reims-Epernay, la commune de Rilly se développe. Ainsi, le paysage urbain se dote de belles demeures bourgeoises ainsi que des commerces pouvant accueillir les touristes. À Rilly, le train est donc un élément central vecteur du développement de la commune. Le patrimoine bâti à Rilly et donc la vie au sein de la commune a été régi entre les vignes et la halte ferroviaire.



Carte de l'état-major, entre 1820 et 1866, géoportail

La gare de Rilly-la-Montagne s'est construite en même temps que la ligne Reims-Epernay en 1854. En termes d'urbanisme, en raison de la date inexacte de la carte, on peut supposer que celle-ci ait été faite peu après l'arrivée de la ligne de train. En effet, la ligne est encore séparée de la tâche urbaine. La ligne de train n'est bordée par aucun bâtiment hormis la gare.

Le bourg de Rilly-la-Montagne s'est étendu vers la gare. Cette dernière est ainsi connectée au reste du bourg et forme une nouvelle centralité.



Carte de Cassini, XVIIIe siècle, géoportail

Sur cette carte, on remarque que Rilly est une petite paroisse de taille similaire aux communes voisines (Comme celle de Chigny par exemple).



Carte 1950, géoportail

## 6. GÉOGRAPHIE ....

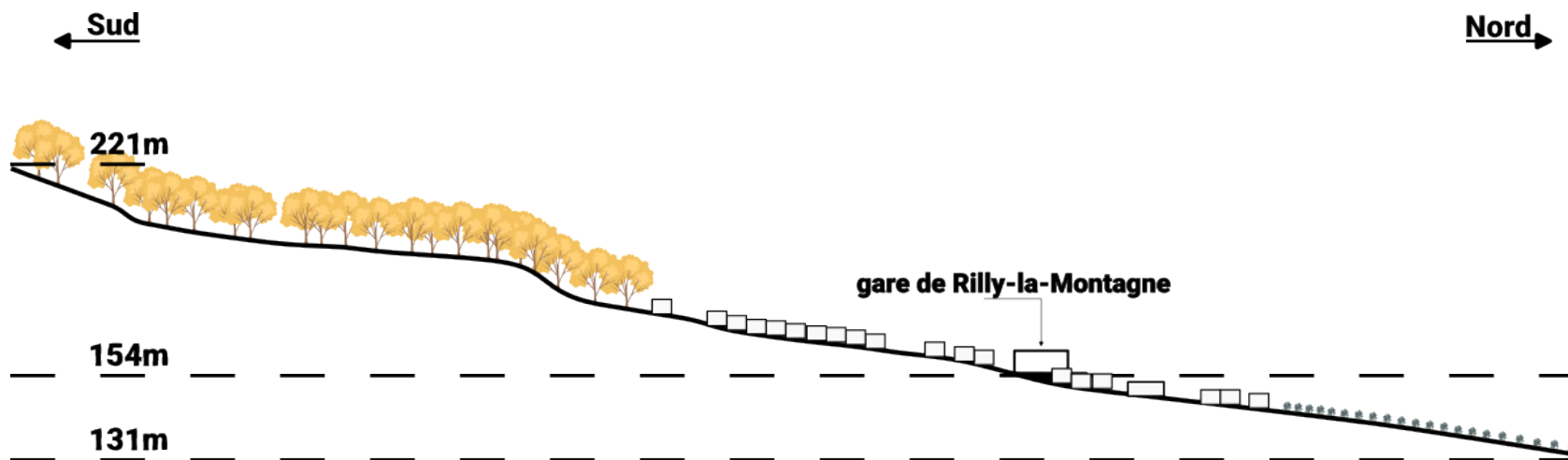
### Topographie

La gare de Rilly-la-Montagne est située sur un coteau. La pente est marquée par une transition entre les hauteurs boisées, une zone urbaine (ou se trouve la gare) et une zone viticole. Au sud, le terrain s'élève à environ 221 mètres d'altitude, avec une couverture forestière dense qui domine le paysage. En descendant vers la gare, on passe par un espace composé de coteaux viticoles et de haies avant d'atteindre la zone urbaine à environ 150 mètres d'altitude.

La gare elle-même se trouve sur un léger plateau entouré de résidences individuelles. Au nord, le relief continue de s'abaisser en direction des plaines, avec une transition vers des zones plus ouvertes où sont cultivées des vignes. Le réseau ferroviaire suit ce dénivelé jusqu'à la sortie de Rilly où les voies passent par un tunnel.



Topographie Rilly-la-Montagne



Plan de coupe de Rilly la Montagne

Le relief de pente que l'on retrouve à Rilly-la-Montagne, offre depuis la gare des points de vue variés. En direction du sud, le relief s'élève, dévoilant les coteaux viticoles et les lisières boisées du plateau, tandis qu'au nord, la pente plus douce permet de voir la plaine de Champagne. Cette disposition crée une perspective ouverte, où chaque altitude révèle un nouveau paysage typique du territoire de la Montagne de Reims.

### Espaces naturels

Autour de la gare de Rilly-la-Montagne, la végétation est variée et est à dominante agricole. Sur cette carte, on distingue plusieurs types de couverts végétal :

- **Les vignobles (en violet)** dominent largement le paysage au nord et à l'ouest de la gare, caractérisant le terroir viticole des coteaux. Ces parcelles ordonnées sont un élément structurant du paysage.
- **Les forêts fermées mixtes et de feuillus (en vert foncé et vert moyen)** s'étendent principalement au sud-ouest et au sud-est, sur le plateau de la Montagne de Reims, formant des massifs boisés denses.
- **Les bois et haies (en vert clair et vert très clair)** sont disséminés en zone urbaine et aux abords des vignobles. Les haies jouent un rôle essentiel en servant de barrières naturelles contre le vent et les pulvérisations de produits phytosanitaires, tout en favorisant l'infiltration de l'eau et en limitant l'érosion des sols. Elles constituent également des habitats pour diverses espèces, renforçant ainsi la biodiversité au sein des vignes.
- **Les espaces verts urbains** sont visibles au sein du village, où des jardins et petits parcs contribuent à former la trame verte de Rilly-la-Montagne.



Points de vue depuis la gare de Rilly-la-Montagne



Zones naturelles Rilly-la-Montagne →

## 7. URBANISME

### Occupation des sols

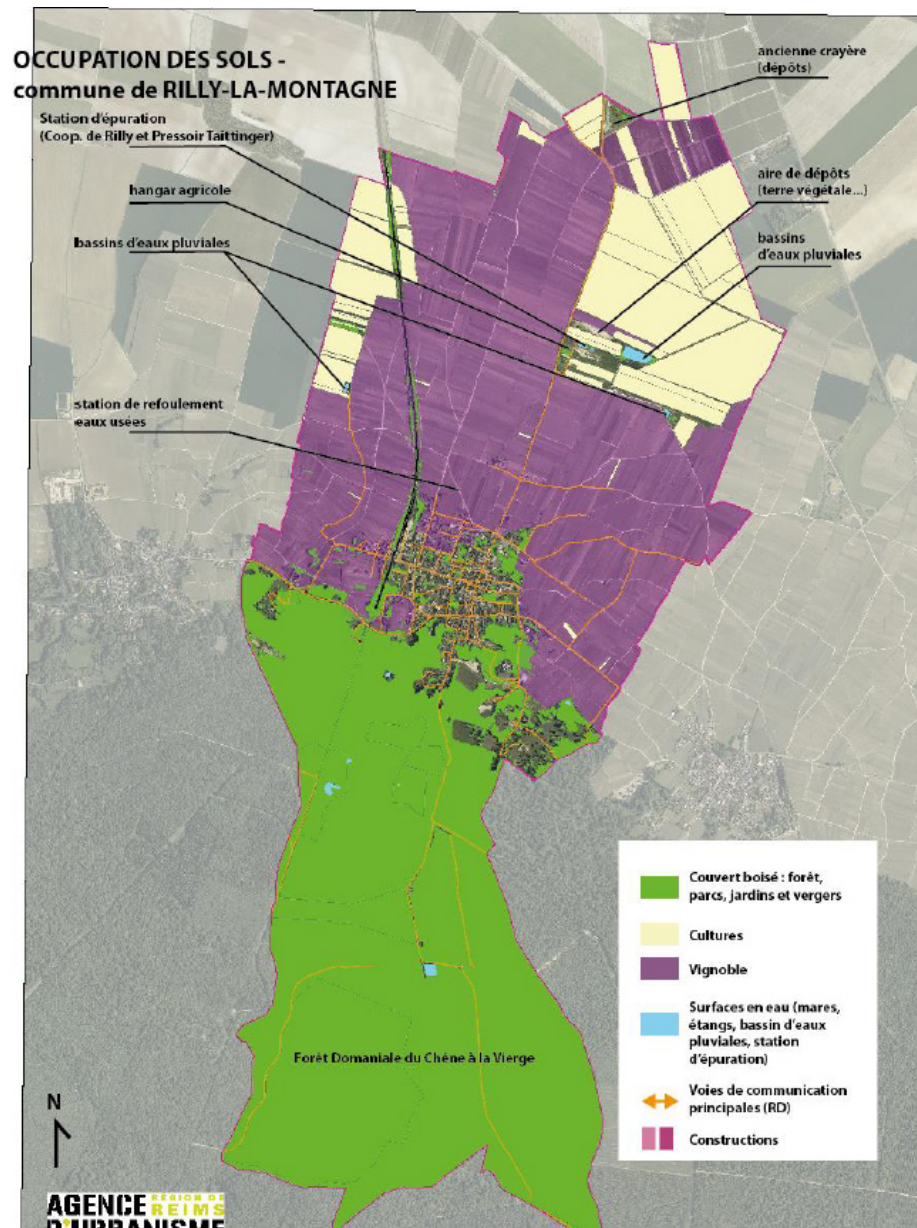
La carte de l'occupation des sols de Rilly-la-Montagne montre un territoire dominé par les vignobles au nord et une vaste forêt domaniale au sud. L'urbanisation y est compacte et bien intégrée, avec des infrastructures comme une station d'épuration et des bassins de gestion des eaux pluviales. Les routes principales assurent la connexion entre ces différentes zones. La présence d'une ancienne carrière et d'aires de dépôt témoigne d'activités d'extraction et de stockage. Globalement, la commune équilibre préservation des espaces naturels et développement économique, notamment viticole.

#### • Artificialisation des sols

L'évolution de l'artificialisation à Rilly-la-Montagne met en lumière une dynamique d'urbanisation relativement modérée, avec une consommation d'espace qui reste principalement orientée vers l'habitat. Entre 2011 et 2023, la majeure partie des surfaces artificialisées (86,82 %) a été consacrée à des projets résidentiels, tandis que 11,25 % de cette consommation a été attribuée à des usages mixtes, combinant habitat et d'autres fonctions (économiques, équipements publics, etc.).

La projection réalisée pour la période 2021-2030 estime une consommation cumulée d'environ 0,4 hectare. Ce chiffre traduit une artificialisation relativement contenue sur la décennie, ce qui peut être interprété comme une volonté de limiter l'expansion urbaine.

Ces tendances s'inscrivent dans un contexte plus large de lutte contre l'étalement urbain, où les politiques encouragent la limitation de la consommation foncière et la réhabilitation des espaces déjà urbanisés. La forte proportion d'espace dédié à l'habitat peut également s'expliquer par la pression foncière et la demande en logements, notamment dans des territoires périurbains ou viticoles comme celui de Rilly-la-Montagne.



• Consommation d'espace annuelle sur le territoire

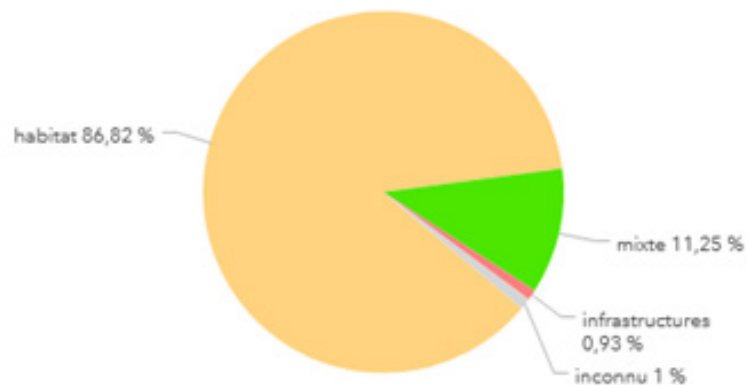


• Projection pour 2031

Estimation de la consommation cumulée de janvier 2021 à décembre 2030 : 0.4 ha



Répartition du flux de consommation d'espaces par destination entre le 1er janvier 2011 et le 1er janvier 2023



Consommation d'espace à usage d'habitat pour la période 2011-2023 : 86.82%

Consommation d'espace à usage mixte pour la période 2011-2023 : 11.25%

## A. PLU

### → À l'échelle de la commune

#### LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI) DU BASSIN SEINE-NORMANDIE

Ce plan est structuré autour de 4 axes majeurs :

##### • Réduction de la vulnérabilité des territoires

- Encouragement des diagnostics de vulnérabilité pour les habitations et les infrastructures.
- Prise en compte du risque d'inondation dans l'urbanisme local pour éviter l'exposition des nouvelles constructions.
- Amélioration de la résilience des bâtiments existants par des aménagements adaptés.

##### • Gestion de l'aléa pour limiter les dommages

- Préservation des zones humides et des espaces naturels jouant un rôle tampon lors des crues.
- Entretien des cours d'eau pour garantir un écoulement fluide et éviter les embâcles.
- Régulation des aménagements hydrauliques (digues, bassins de rétention) afin d'éviter des effets négatifs en cas de rupture.

##### • Accélération du retour à la normale après une inondation

- Développement de plans de gestion de crise pour coordonner les interventions post-inondation.
- Identification des infrastructures critiques et mise en place de solutions de secours (accès, alimentation en eau potable, électricité).

##### • Mobilisation des acteurs pour une meilleure gouvernance du risque

- Sensibilisation des habitants et des entreprises sur les risques d'inondation.
- Renforcement des obligations d'information sur les risques lors des transactions immobilières.

Rilly-la-Montagne est concernée par ces mesures générales, mais n'est pas identifiée comme un Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI).

### → Compatibilité avec la charte du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims

Le PLU est aligné avec les objectifs de la charte du PNR, notamment en matière de protection des paysages et la préservation de la biodiversité :

- Maintien des espaces boisés et des vignes, qui structurent le paysage de la commune.
- Limitation stricte des nouvelles constructions hors des zones déjà urbanisées.
- Protection des corridors écologiques reliant la Montagne de Reims aux zones naturelles environnantes.
- Maintien des haies et des bosquets comme habitats pour la faune locale.

Il encadre également les extensions urbaines. En effet, l'urbanisation doit s'inscrire en continuité des zones bâties existantes pour ne pas fragmenter les paysages. Par ailleurs, la réhabilitation des bâtiments anciens est priorisée à la construction neuve.



Patchwork de couleurs et de textures ©PnrMR

### → Un village viticole

Rilly-la-Montagne est un village viticole historique avec une forte identité liée au Champagne. Le PLU souligne plusieurs éléments clés :

- Un vignoble classé en AOC Champagne qui bénéficie d'un terroir spécifique lié à la géologie locale (craie).
- Une économie fortement dépendante du secteur viticole avec de nombreux producteurs et maisons de Champagne.
- La volonté de préserver ce patrimoine en limitant les conflits d'usage entre viticulture et urbanisation.



Paysage viticole à Rilly-la-Montagne

### → La halte TER

Située sur l'axe ferroviaire Reims-Épernay, la halte TER de Rilly-la-Montagne joue un rôle clé dans la mobilité locale. Le PLU insiste sur la nécessité de renforcer l'accessibilité de la gare pour les habitants et les touristes, mais aussi le développement des infrastructures associées : parkings, pistes cyclables, connexions avec les bus régionaux.

Il tend à encourager les déplacements intermodaux : voiture + train, vélo + train.

### → Le tourisme à Rilly-la-Montagne

Le village attire les touristes par son patrimoine viticole avec la visite de caves et la découverte des vins de Champagne.

Par ailleurs, les paysages naturels et les sentiers de randonnée offrent une expérience immersive au cœur des vignobles pour les visiteurs.

En effet, de nombreux sentiers de randonnée, adaptés aux piétons et aux cyclistes sont présents dans la commune et mettent en valeur les panoramas viticoles grâce à des aménagements paysagers.

L'hébergement et la restauration sont en développement pour répondre à la demande croissante des visiteurs.

### → Zoom sur les Coteaux, Maisons et Caves de Champagne : Patrimoine Mondial de l'UNESCO

Rilly-la-Montagne fait partie de cette inscription grâce à son paysage viticole préservé, typique de la Champagne, son architecture liée à la viticulture, mais également la transmission d'un savoir-faire en matière de production de champagne.

### → Commerces et équipements

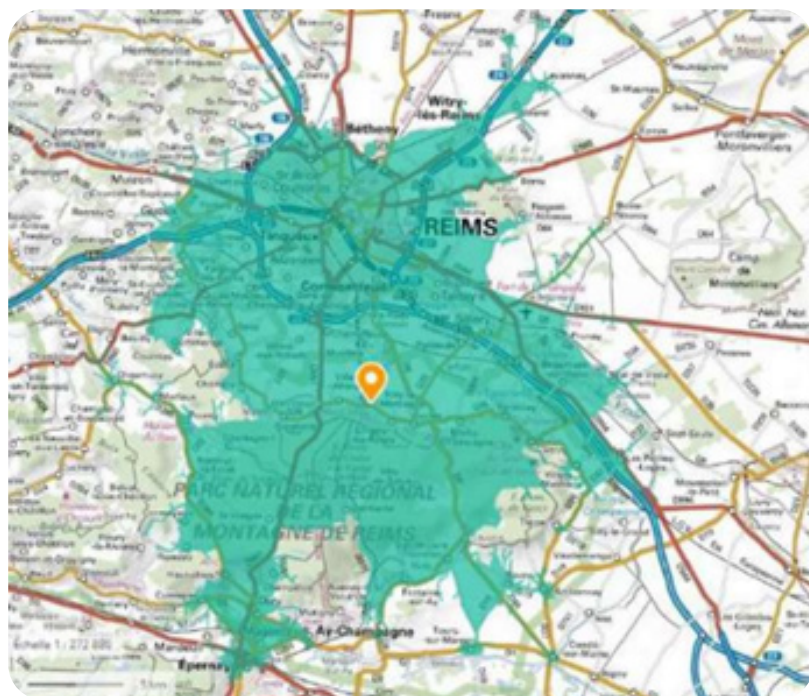
Le village dispose de différents commerces (épicerie, boulangerie, pharmacie...), de services essentiels (santé, écoles, poste...) et d'infrastructures publiques (salle polyvalente, équipements sportifs).



Village de Rilly-la-Montagne au cœur du triptyque paysager.

## → La mobilité

- La dépendance à la voiture est très présente dans la commune malgré l'existence de transports en commun. Cela est en partie dû à la présence d'axes routiers structurants connectant Rilly à Reims et aux villages voisins.
- Le PLU souligne le besoin d'améliorer les alternatives à la voiture (transports en commun, covoiturage, mobilités douces).
- Il encourage le déploiement d'alternatives comme le report modal par le train plutôt que la voiture, le développement de parkings relais et de pistes cyclables tout en développant des services partagés (autopartage, bornes de recharge électrique).

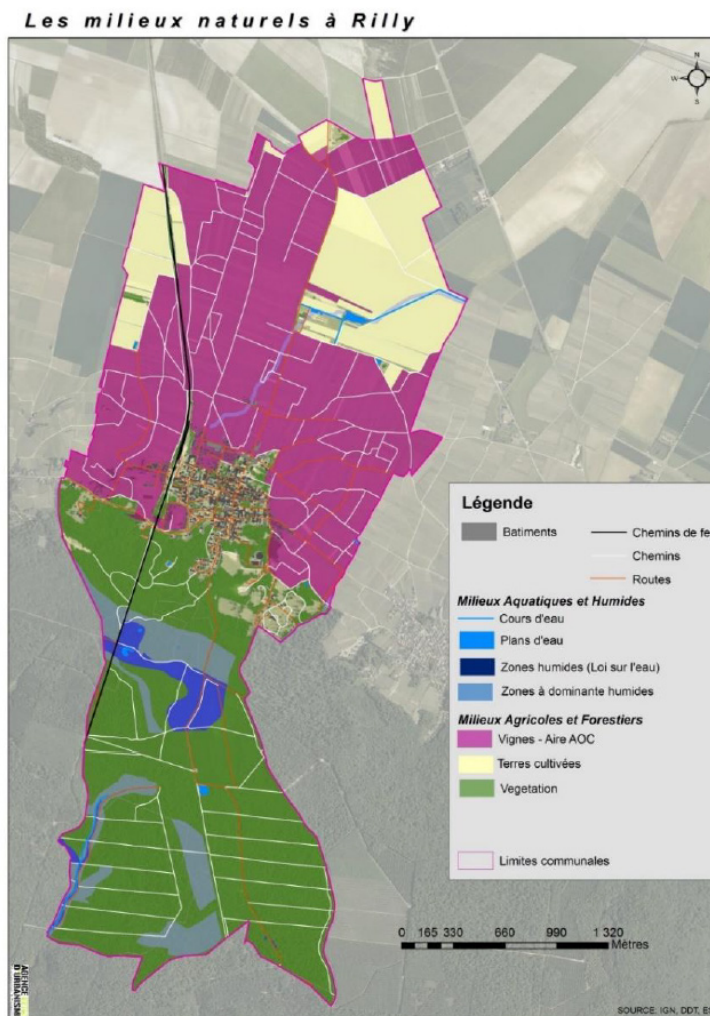


Temps de parcours en voiture (20 minutes).

Source : IGN, Géoportail, méthode d'estimation par isochrone

## → Situation géographique, géologie et biodiversité

- Rilly-la-Montagne est située sur la Montagne de Reims, avec un relief marqué. Son sous-sol est composé de craie favorisant la viticulture.
- La protection des espaces naturels (bois, haies, zones humides) est fortement réglementée avec un encadrement strict des zones constructibles.



### → Paysage, patrimoine et morphologie urbaine

Les vues remarquables sur les coteaux sont préservées pour protéger le paysage et l'identité du village. Les nouvelles constructions utilisent des matériaux traditionnels afin de s'intégrer harmonieusement au bâti existant. Par ailleurs, la densification est maîtrisée pour éviter l'étalement urbain et favoriser un développement plus durable.

## B. CONTRAINTES URBANISTIQUES À L'ÉCHELLE DE LA GARE

La gare de Rilly-la-Montagne, située en zone UC, est soumise à des règles précises destinées à préserver l'harmonie urbaine et paysagère du village. Les constructions doivent respecter des critères stricts en matière de hauteur, de matériaux et d'implantation. L'imperméabilisation des sols doit être maîtrisée, et des solutions adaptées doivent être mises en place pour la gestion des eaux pluviales.

En raison de la proximité avec la voie ferrée, des précautions supplémentaires sont requises pour assurer un bon isolement acoustique et limiter les nuisances.

### USAGES ET ACTIVITÉS AUTORISÉS OU INTERDITS

#### → Activités autorisées sous conditions :

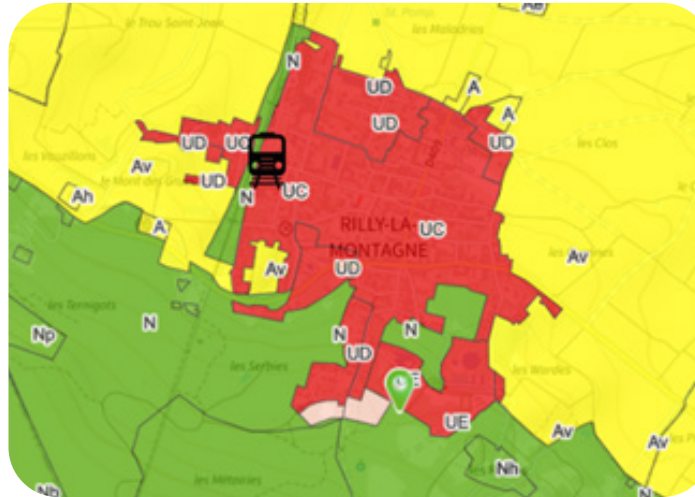
- Les commerces et les activités de service sont permis à condition qu'ils ne génèrent pas de nuisances incompatibles avec le caractère résidentiel de la zone (bruit, pollution, fumées, etc.).
- Les entrepôts sont autorisés si leur emprise au sol est inférieure à 500 m<sup>2</sup> et s'ils sont directement liés à une activité agricole.

#### → Activités interdites :

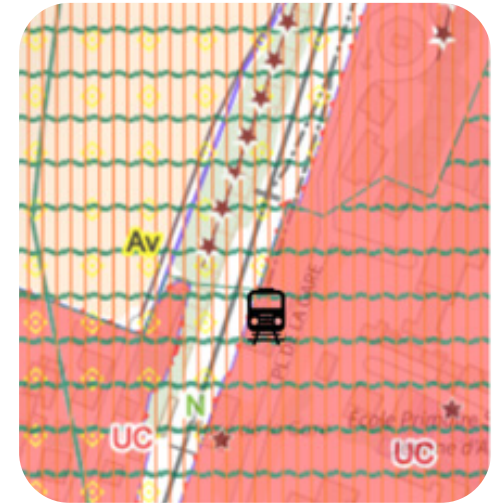
- Les exploitations forestières.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou enregistrement.
- L'exploitation de carrières et l'aménagement de terrains de camping.
- L'installation de résidences mobiles de loisirs et de garages collectifs de caravanes.
- La mise en place d'éoliennes destinées à l'autoconsommation ou à la vente d'électricité.
- Les travaux et aménagements, y compris les remblaiements, qui altèrent le fonctionnement hydraulique et écologique des fossés d'écoulement.

### → Explications des choix retenus pour le PADD

- Priorité à la préservation des paysages et du patrimoine.
- Urbanisation limitée et respectueuse de l'environnement.
- Développement économique axé sur le tourisme et la viticulture



Zonage du PLU de Rilly-la-Montagne



Zonage à l'échelle de la gare

## IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

### → Par rapport aux voies publiques :

- Les nouvelles constructions doivent être implantées soit directement à l'alignement des voies et emprises publiques, soit avec un retrait minimal de 3 mètres.
- Un recul plus important peut être exigé au niveau des carrefours afin d'améliorer la visibilité et garantir la sécurité routière.

### → Par rapport aux limites séparatives :

- Les bâtiments doivent être construits soit sur la limite séparative, soit avec un retrait d'au moins 3 mètres.
- Une distance minimale de 3 mètres doit être respectée entre deux constructions non contiguës situées sur une même propriété, sauf pour les annexes.

## QUALITÉ ARCHITECTURALE ET INTÉGRATION PAYSAGÈRE

### → Façades et matériaux :

- Les constructions doivent s'intégrer au contexte local et respecter l'architecture traditionnelle.
- Les façades ne peuvent pas être laissées en matériaux bruts comme les parpaings ou les carreaux de plâtre.
- L'emploi des couleurs «blanc pur» et «noir» est interdit pour les façades, à l'exception des menuiseries.
- L'usage du gris en façade est autorisé à condition qu'il soit intégré de manière harmonieuse avec l'environnement bâti.

### → Toitures :

- Les bâtiments doivent être couverts par des toitures à deux pans ou plus.
- Une toiture à un seul pan est permise uniquement pour les annexes si elles sont adossées à un mur existant de hauteur suffisante.
- Les matériaux de couverture doivent être en tuiles de terre cuite, zinc ou ardoise.
- Les panneaux solaires sont autorisés, mais doivent être intégrés à la toiture de manière discrète et harmonieuse.

## HAUTEUR ET VOLUMÉTRIE DES CONSTRUCTIONS

### → Hauteur maximale autorisée :

- La hauteur des bâtiments ne peut pas excéder 7 mètres à l'égout du toit et 11 mètres au faîtage.
- Les équipements d'intérêt collectif et les services publics peuvent bénéficier d'exceptions sous certaines conditions.

### → Emprise au sol :

Aucune limite spécifique n'est imposée par le règlement. Cependant, les projets doivent prendre en compte les contraintes d'implantation et les exigences environnementales.

## GESTION DE L'EAU ET DU RUISSELLEMENT

### → Obligations de raccordement :

Toute nouvelle construction doit être raccordée aux réseaux publics d'eau potable et d'assainissement.

### → Gestion des eaux pluviales :

- Il est interdit d'installer des puisards pour évacuer les eaux pluviales.
- Les projets doivent inclure des dispositifs de rétention ou d'infiltration pour éviter un ruissellement excessif et limiter l'imperméabilisation des sols.
- Les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales doivent être privilégiées pour ne pas aggraver les risques liés aux glissements de terrain.

## CONTRAINTES SPÉCIFIQUES LIÉES À LA VOIE FERRÉE

### → Isolement acoustique :

- Les bâtiments destinés à l'habitation situés à proximité de la voie ferrée doivent respecter des normes d'isolation phonique précises.
- Un plan d'information annexé au PLU indique les périmètres où l'exposition au bruit est significative.

## 8. RISQUES NATURELS

Rilly-la-Montagne est soumise à plusieurs risques naturels, notamment le retrait-gonflement des argiles et les mouvements de terrain. Certaines parties du territoire présentent un risque fort, en particulier au sud et en périphérie de la commune, tandis que d'autres zones sont classées en risque faible à moyen. Les secteurs de forte pente sont plus exposés aux glissements de terrain et aux décrochements, et la présence d'anciennes carrières constitue également un facteur de vulnérabilité.

## STATIONNEMENT

### → Véhicules motorisés :

- Chaque logement doit prévoir au moins une place de stationnement.
- Pour les logements de plus de 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher, une place supplémentaire est requise par tranche de 200 m<sup>2</sup> entamée.

### → Stationnement pour les vélos :

- Pour les bureaux, une surface de stationnement vélo représentant au moins 1,5 % de la surface de plancher doit être prévue.
- Pour les logements, au moins 1 m<sup>2</sup> par logement doit être réservé au stationnement des vélos.

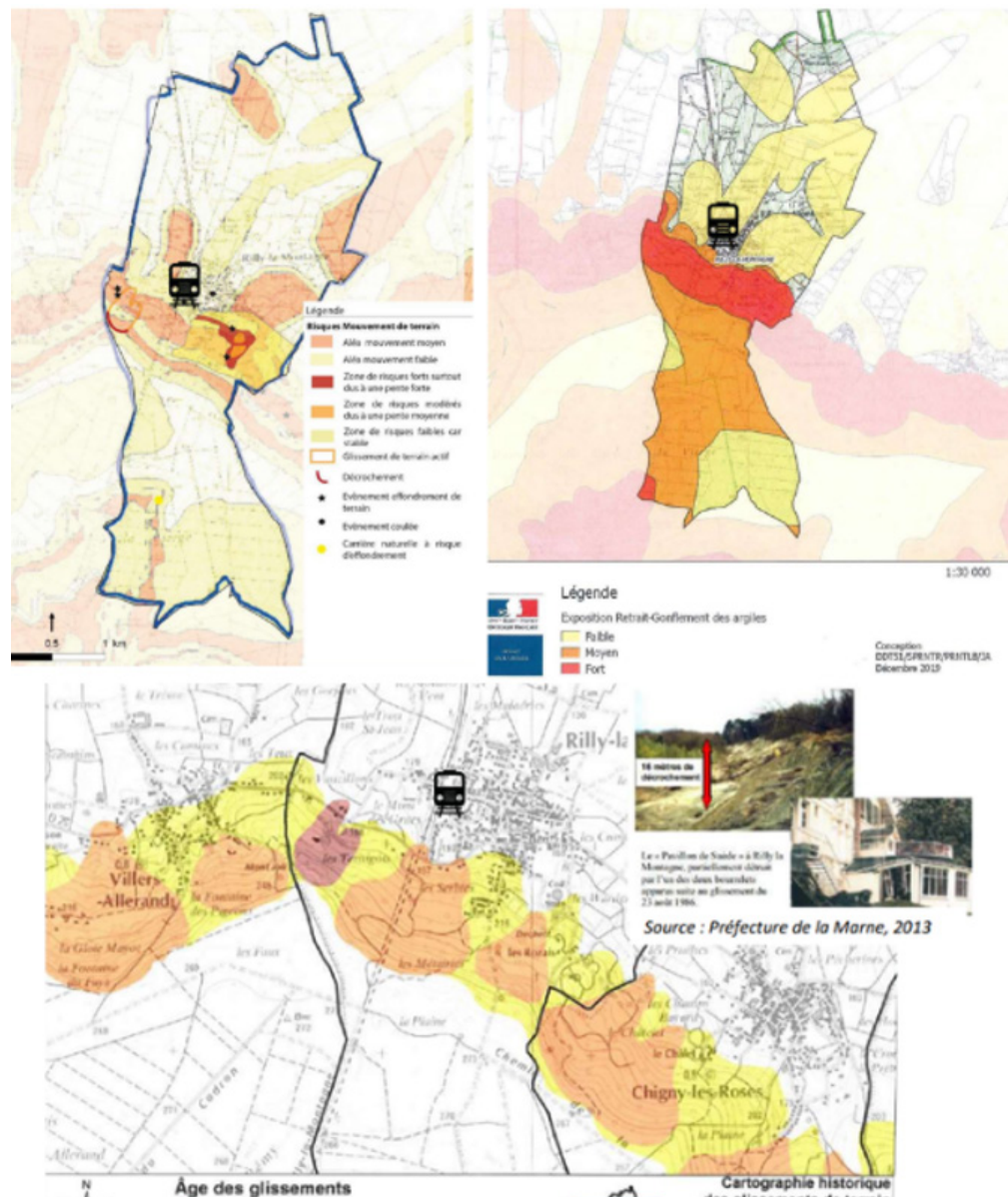
### → Sécurité et risques :

- La proximité de la gare impose une vigilance particulière sur la conception des bâtiments afin de limiter les impacts des vibrations et d'assurer la sécurité des usagers.
- Toute nouvelle construction doit intégrer ces contraintes dans son aménagement pour garantir la pérennité des ouvrages et le confort des habitants.

La gare de Rilly-la-Montagne se trouve dans une zone relativement stable au regard des différents risques identifiés. Elle est située dans un secteur où le risque de retrait-gonflement des argiles est faible, ce qui signifie que le sol y subit peu de variations en fonction de l'humidité, limitant ainsi les risques de fissuration des structures. De plus, elle se trouve dans un secteur où l'aléa mouvement de terrain est faible, et aucun glissement de terrain n'y a été historiquement répertorié.

Par ailleurs, la commune est soumise au Plan Pluie du Grand Reims, et la gare se situe en zone REJ-3. Cela implique que les eaux pluviales doivent être rejetées à débit limité vers le milieu naturel ou le réseau d'assainissement, sous réserve du respect de prescriptions spécifiques. Le volume de stockage avant rejet doit être dimensionné pour le niveau de service N3, correspondant à une pluie de 30 mm, conformément aux conditions décrites à l'article 10 du règlement.

Ainsi, bien que Rilly-la-Montagne présente des risques naturels notables, notamment sur ses versants, la zone de la gare apparaît comme un secteur stable, avec peu de risques géotechniques majeurs. Toutefois, la gestion des eaux pluviales y est encadrée afin de prévenir d'éventuels impacts hydrologiques.



Carte des risques de mouvement de terrain et de retrait-gonflement des argiles sur la commune de Rilly-la-Montagne

## 9. ENJEUX DE LA COMMUNE DE RILLY-LA-MONTAGNE

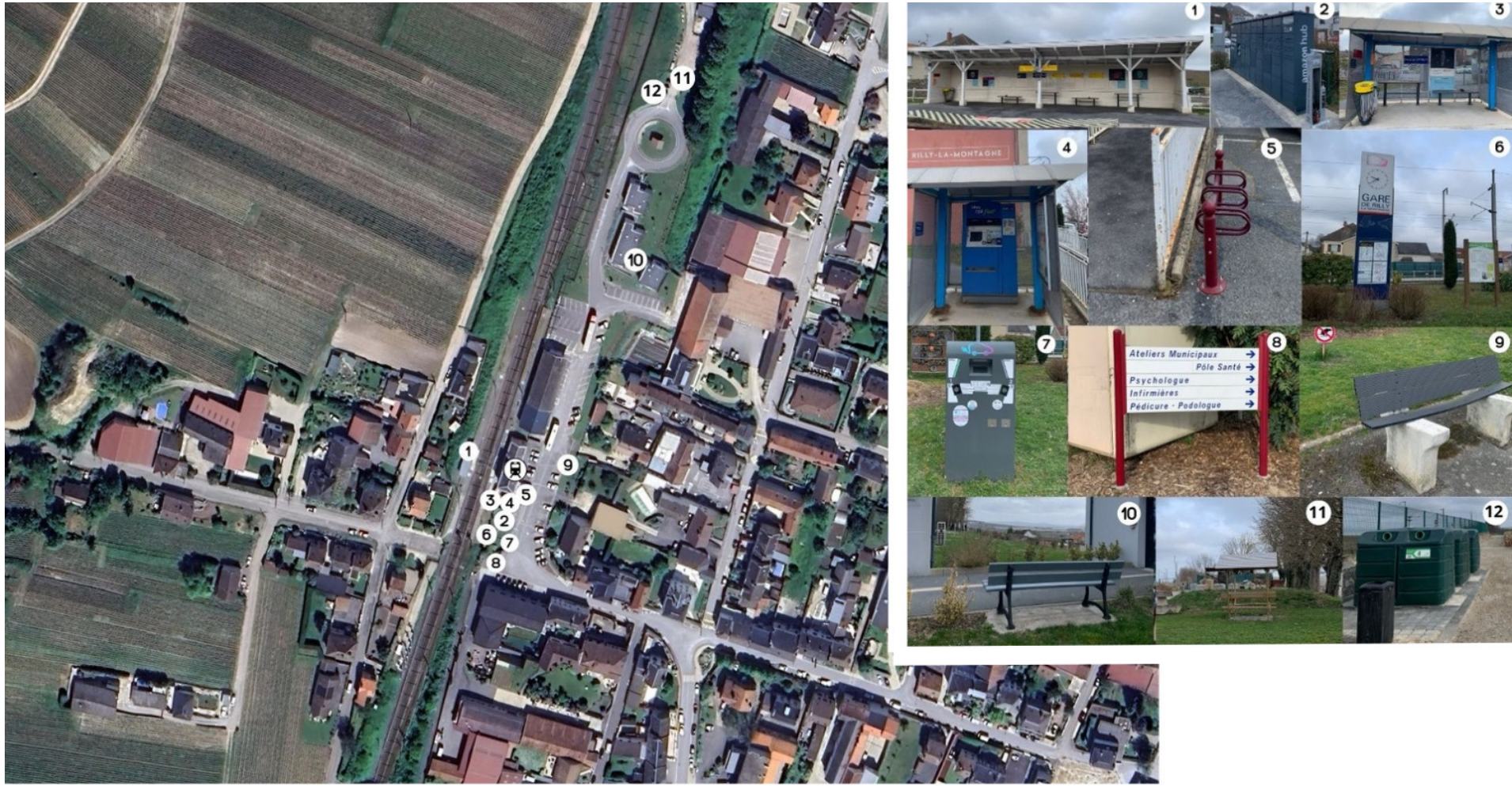
### Fonctions urbaines et équipements

De par son bâti plus dense, Rilly-la-Montagne offre une palette de fonctions urbaines plus diversifiée. L'habitat et les établissements vinicoles/ maisons de Champagne représentent une grande majorité du bâti, mais d'autres commerces et services de proximité sont disponibles dès la sortie de la gare, notamment une boulangerie, un pôle santé, un restaurant et une pharmacie.

Cette mixité de commerces et services est utile aussi bien pour les touristes, venant visiter les Maisons de Champagne et vignobles, que pour les usagers réguliers (ex: les travailleurs prenant le train pour aller à Reims ou Épernay, ou directement les gérants/ salariés des commerces alentours). Ainsi, autour de la gare, Maisons de Champagne/ vignobles sont complémentaires avec les commerces et autres services présents sur le site étudié.



← Fonctions urbaines autour de la gare de Rilly-la-Montagne



Inventaire non exhaustif du mobilier urbain autour de la gare

Méthodologie d'analyse sensible de la Halte gare

Rilly-la-Montagne : une place de gare en recherche d'identité

Protection	Possibilité de s'abriter	Sécurité piétonne	Séparation des usages
Convivialité	Possibilité de parler et de s'écouter	Possibilité de se repérer facilement	Infrastructures culturelles et décoratives
Ancrage territorial	Insertion de la gare au village	Qualité des services	Connexion avec le territoire naturel
Détente	Restauration possible	Point de vue paysager	Possibilité de s'asseoir



Relais Amazon en rupture avec le paysage



Espace en surplomb du bourg et de la plaine de Champagne à mettre en valeur



Place de la gare exclusivement dédiée à la voiture

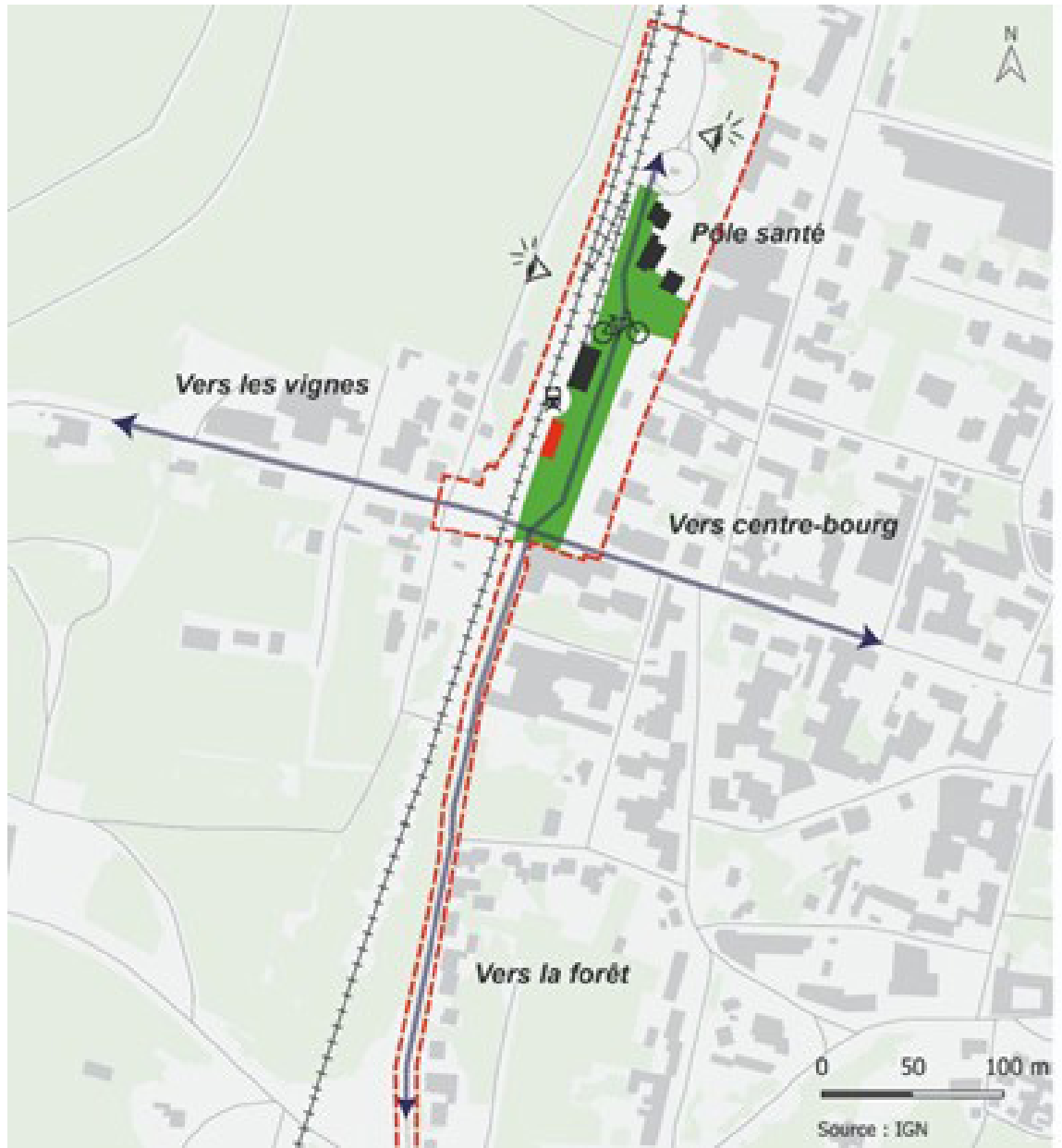


Entrée ouest de la gare, routière et peu accueillante

Légende :

- Satisfaisant
- À améliorer
- Absence totale

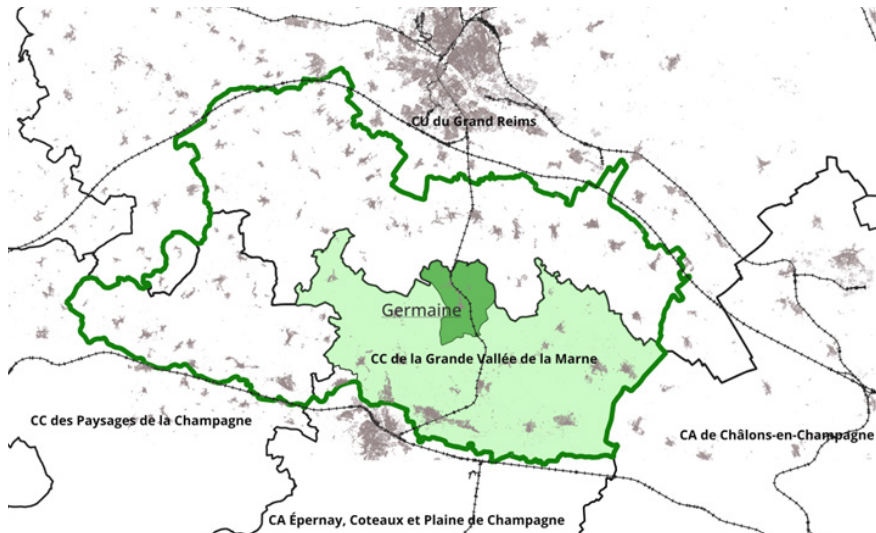
Carte des principaux enjeux de la commune



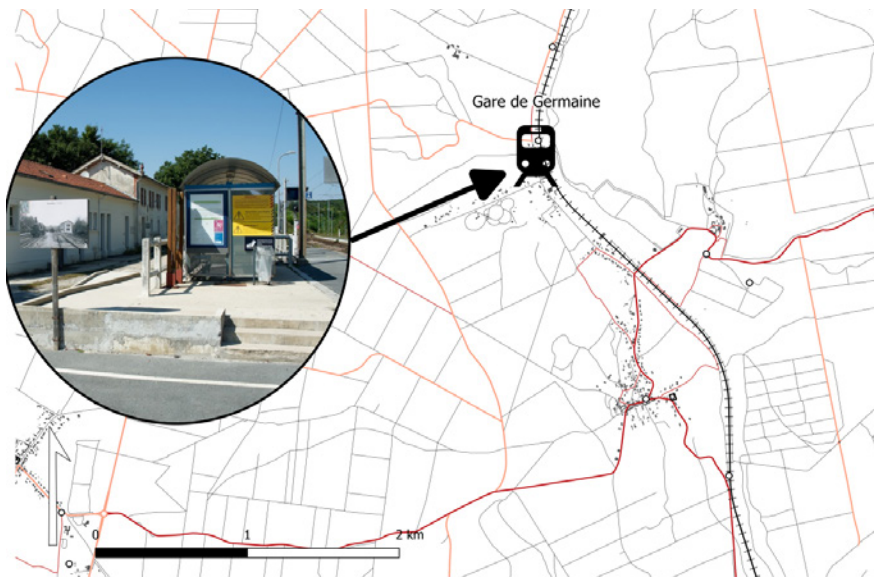
Rilly-la-Montagne : là où la vigne rencontre la forêt

-  Reconnecter la gare aux environs
-  Mettre en avant les points de vue sur les entités paysagères
-  Affirmer le pôle gare et son espace public
-  Restructurer le pôle gare et créer un îlot de fraîcheur
-  Donner une vocation au bâti de la gare
-  Bâti en rupture architecturale avec le tissu urbain
-  Renforcer l'intermodalité avec les cycles

## II. HALTE GARE DE GERMAINE



Diagnostic localisé

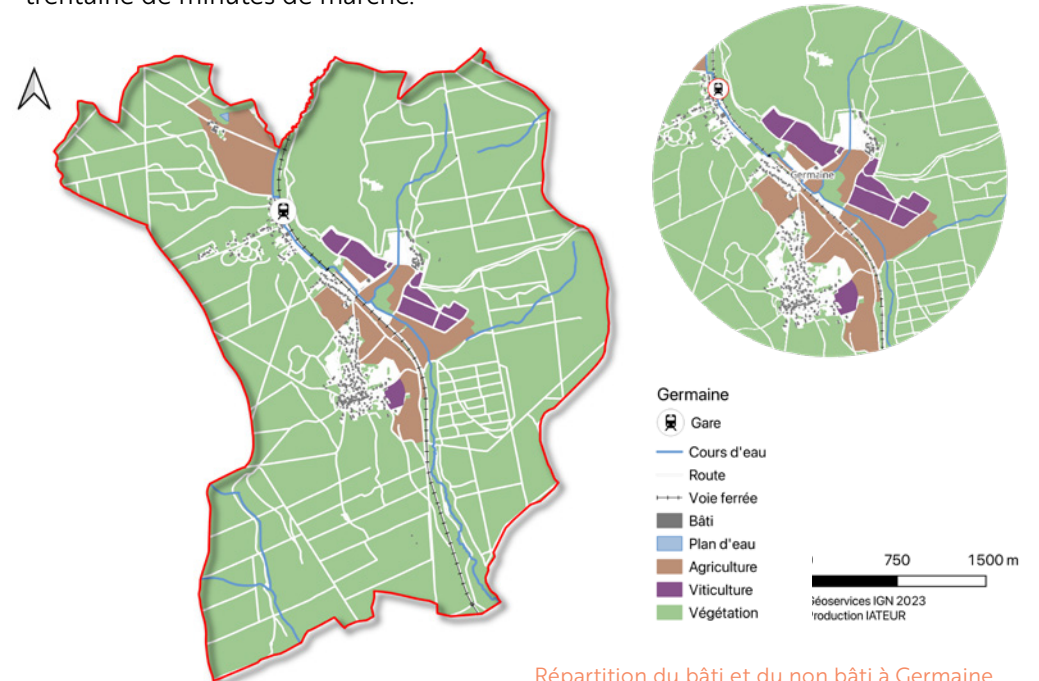


Localisation gare de Germaine

Germaine est située au sein de la CC de la Grande Vallée de la Marne dont elle est la porte d'entrée ferroviaire depuis Reims. Au niveau du PNR, elle occupe une position centrale qui lui confère une ambiance plus intimiste que les communes plus à la marge. C'est l'une des 3 communes situées dans la zone forestière sur le plateau du PNR avec St-Imoges et Courtagnon.

### 1. FORME BÂTIE

Pour Germaine, le cœur historique se situe loin de la gare et dans les hauteurs. Le village est majoritairement composé de zones de végétations et de quelques parcelles agricoles. Sa répartition du bâti est diffuse et composée de plusieurs pôles. Celui qui s'est créé vers la gare de Germaine est séparé du centre administratif d'une trentaine de minutes de marche.



Répartition du bâti et du non bâti à Germaine

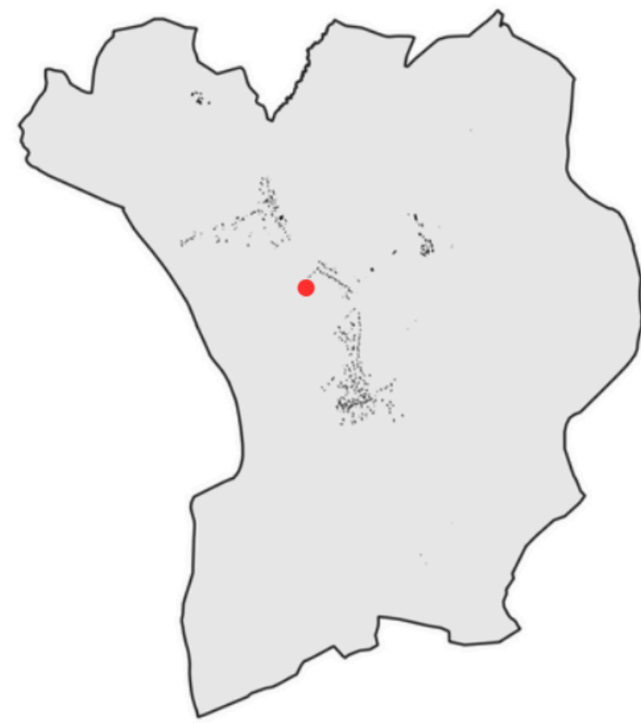
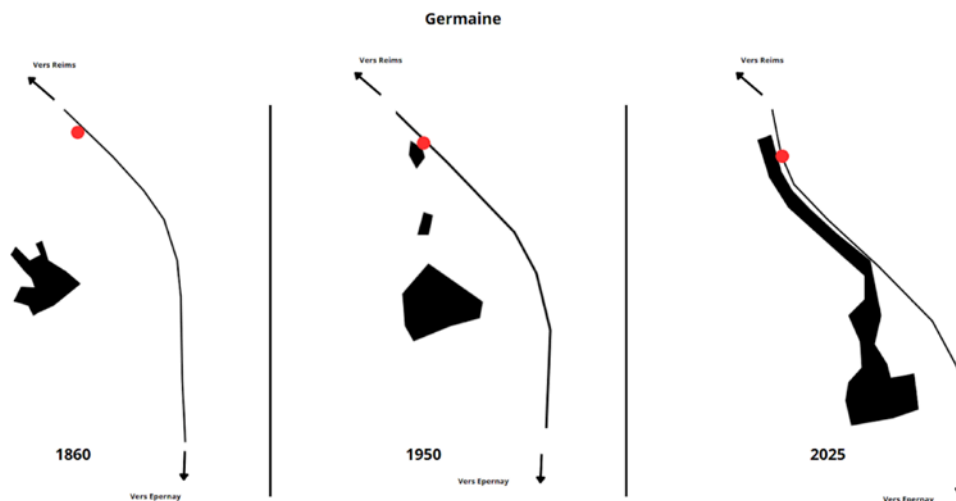
## 2. UNE URBANISATION GUIDÉE PAR LA VOIE FERRÉE

En 1860, le village est peu développé et éloigné du chemin de fer. En 1950, une première expansion se manifeste, mais c'est en 2025 que l'impact du rail est le plus visible : l'urbanisation s'est allongée le long de la ligne ferroviaire, illustrant son rôle clé dans le développement du territoire.

## 3. DES FORMES URBAINES VARIÉES

Trame urbaine très éclatée, marquée par une implantation diffuse du bâti. Le village se structure autour de quelques axes principaux, mais reste largement dominé par des espaces non construits, typique d'un habitat rural.

Germaine est largement dominée par les espaces naturels. Ses quelques parcelles agricoles sont axées autour de la culture céréalière et la viticulture. La Ligne des Bulles traverse du nord au sud la commune. Quelques axes routiers structurent la ville dominée par les sentiers.



#### 4. CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES DU VILLAGE

Le bâti de ces communes est principalement caractérisé par des constructions traditionnelles en pierre, avec des toits en pente recouverts de tuiles. Les maisons, souvent mitoyennes, forment des rues étroites et sinueuses, typiques des villages viticoles de la région. Les bâtiments, sobres et fonctionnels, reflètent un lien étroit avec l'activité agricole et viticole locale. Les matériaux locaux et les formes simples dominent, créant une harmonie entre l'architecture et le paysage environnant.



Photomontage architecture de Germaine

#### Une palette de matériaux partagée entre tradition et modernité

Les matériaux de façade observés dans les quatre communes reflètent une diversité liée aux spécificités locales et aux évolutions architecturales. Nous retrouvons des matériaux traditionnels comme la pierre et la brique, qui témoignent du patrimoine bâti, ainsi que des matériaux plus contemporains comme le béton, le métal et le parpaing, utilisés pour des constructions récentes. Cette palette variée illustre l'adaptation des architectures aux contextes historiques et fonctionnels de chaque territoire.



Parement de pierre



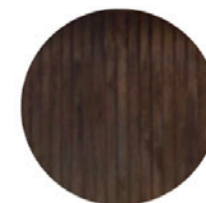
Parement de brique rouge



Revêtement de pierre taillée



Tuile



Bois



Parpaing



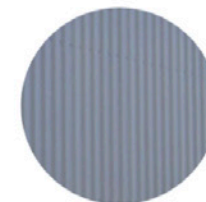
Enduit de façade



Tôle  
(couleur ardoise)



Béton



Revêtement métallique

Source : Google Earth 2020

## Ornements et modénatures : l'identité en façade du centre-bourg

L'analyse des détails des façades permet de mettre en évidence que ces quatre villes utilisent les mêmes matériaux et techniques architecturales. Par exemple, le fer forgé, la brique et les ornements autour des encadrements des portes et des fenêtres sont largement utilisés par ces communes. Ces éléments architecturaux ne remplissent pas seulement une fonction esthétique, puisque les lucarnes apportent une ouverture et de la lumière dans le logement, la marquise offre un abri lors des intempéries et les balcons permettent un accès à un espace extérieur. Enfin, l'ensemble de ces détails architecturaux est typique de l'architecture champenoise et contribue à l'identité régionale de ces communes rurales.

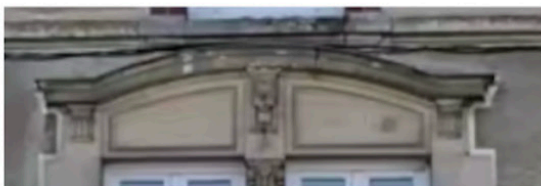
Lucarne



Encadrement



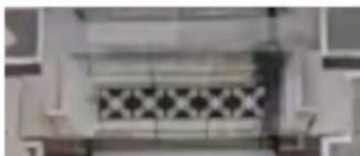
Fronton arqué



Œil de bœuf



Linteau



Fronton triangulaire



## 5. APPROCHE HISTORIQUE

Germaine est un village encerclé de forêt. Jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, la forêt était la principale source d'emploi des habitants de Germaine. La halte ferroviaire, implantée au XIX<sup>e</sup> siècle au lieu-dit "Les Haies", est distante de 500m du reste du bourg. Ainsi, le village de Germaine est composé de deux espaces urbanisés distincts.



Carte de l'état-major, entre 1820 et 1866, géoportail

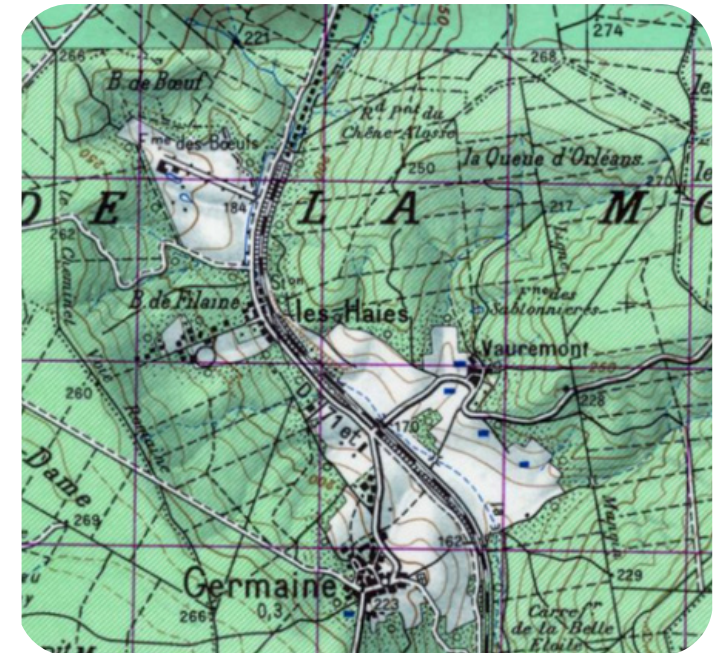
On remarque ici l'écart entre le centre bourg de Germaine et le hameau de Vauremont et des fermes "du Boeuf" et "des Hayes". Ainsi, une habitation humaine existait déjà avant l'arrivée de la gare (son emplacement actuel se situe au niveau du pictogramme rose).

La gare de Germaine se situe au niveau de la ferme des Haies (ici appelée ferme des Boeufs). Hormis cette ferme, aucune habitation n'est présente auprès de la gare.

La ferme des Haies est devenue un hameau. En effet, l'implantation de la gare a engendré l'installation de nouveaux habitants sur ce secteur, créant une nouvelle polarité. Ainsi, le village de Germaine est coupé en trois secteurs distincts : Germaine "centre", Vauremont et Les Haies.



Carte de Cassini, XVIII<sup>e</sup> siècle, géoportail (production IATEUR)



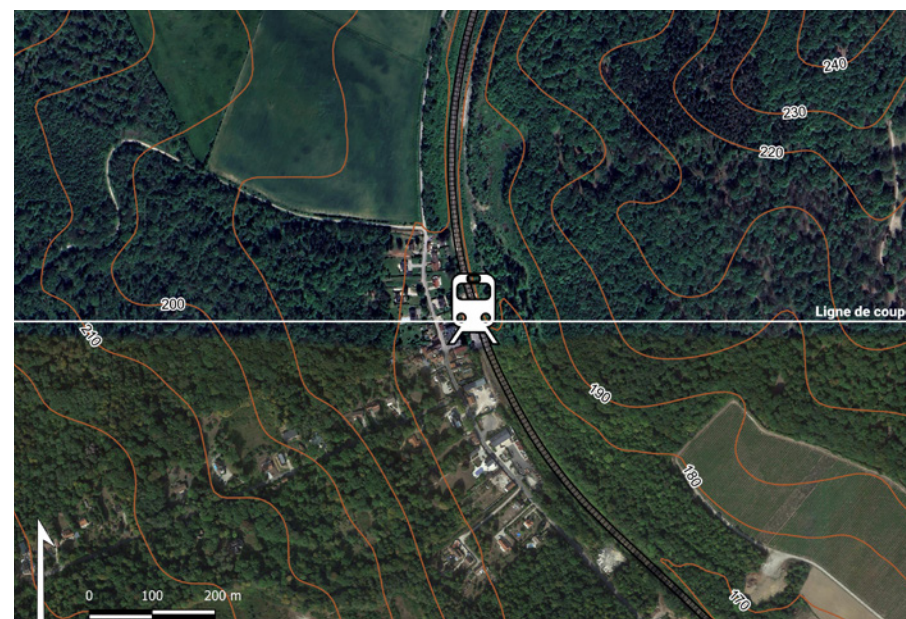
Carte 1950, géoportail

## 6. GÉOGRAPHIE

### Topographie

La gare de Germaine est située dans une vallée aux pentes boisées. Aux abords de la gare, l'altitude varie entre environ 178 mètres au point le plus bas, où se trouve la gare, et 226 mètres sur les hauteurs environnantes. Le paysage se caractérise par des pentes douces avec une couverture forestière dense.

La gare est implantée au fond de la vallée, dans le hameau des Haies. Le hameau s'étend autour de la gare, avec quelques bâtiments d'habitations individuels et locaux d'activité tertiaire qui suivent la pente et le cours de la Germaine. Au sud-ouest, on retrouve des parcelles de culture céréalières et viticoles, soulignant le caractère rural de la commune.



Plan de coupe Germaine

## Espaces naturels

Autour de la gare de Germaine, la végétation est dominée par la présence d'une forêt de feuillus et des espaces. D'après la carte, on distingue plusieurs types de couvert végétal :

- Des forêts fermées de feuillus et de forêts mixtes (en vert foncé et vert moyen) s'étendent à l'est comme à l'ouest de la gare sur les pentes. Ces massifs boisés sont denses et contribuent à l'encadrement naturel de la voie ferrée jusqu'à l'arrivée à Germaine.
- Les vignes sont présentes (en violet) au sud-est, aucune parcelle n'est visible depuis la gare. Cette présence témoigne de l'activité viticole de la région qui marque le paysage, même sur le plateau boisé.
- Les haies et espaces ouverts (en vert clair), marquent le paysage au sein du village et à la bordure des habitations et infrastructures. Ces éléments assurent une transition apaisée entre les zones urbanisées et les zones de végétation environnantes
- On retrouve aussi au nord et au sud de la gare, des parcelles agricoles. On y cultive majoritairement des céréales (à priori du blé), et on y retrouve aussi des cultures de luzerne.
- En fond de vallée se trouve la Germaine (trait bleu) un cours d'eau de petite taille qui longe la voie de chemin de fer et rappelle l'aspect humide de la Montagne de Reims. Ce cours d'eau pourrait aussi jouer un rôle structurant par la présence d'amphibiens (sonneur à ventre jaune, triton alpestre, salamandre tachetée).



Zones de végétation Germaine



## 7. PATRIMOINE

L'un des éléments notables du patrimoine de Germaine est l'église Sainte-Croix, datant du XII<sup>e</sup> siècle. Ce monument témoigne du passé médiéval du village et de son attachement aux traditions religieuses. Avec son architecture typique de la région, elle reste un point d'intérêt pour les visiteurs et les personnes en pèlerinage sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.

À plusieurs endroits dans Germaine on retrouve des lavoirs qui témoignent du passé rural de la commune. Par le passé, les lavoirs étaient des lieux de rencontre et de travail, ces édifices rappellent la présence de sources et de cours d'eau sur le territoire. Trois de ces lavoirs subsistent encore dans le village, témoignant du mode de vie rural d'antan. Aujourd'hui un de ces lavoirs est utilisé comme lieu de vie mis à disposition des habitants.



## 8.URBANISME

### Occupation des sols

Cette carte de la commune de Germaine présente les entités paysagères et l'occupation des sols. La majeure partie du territoire est couverte par un vaste plateau forestier (en vert foncé), ce qui souligne l'importance de la forêt dans le paysage local.

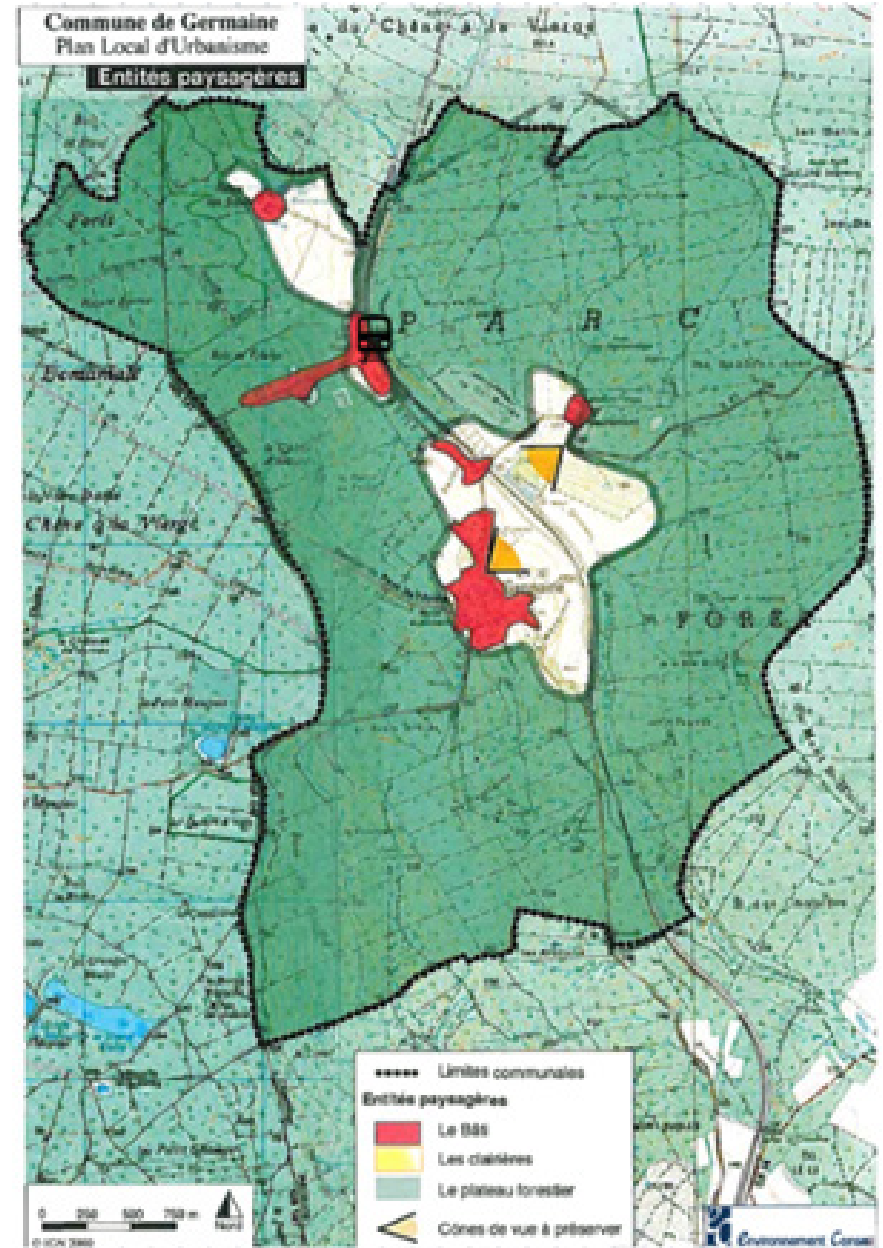
Les zones bâties, représentées en rouge, sont concentrées autour de la gare et le long des axes routiers principaux, formant le cœur du village. Des clairières (en jaune) apparaissent au sein de la forêt, offrant des espaces ouverts au milieu des massifs boisés.

Des cônes de vue à préserver sont également indiqués, marquant des points d'intérêt visuel où la qualité paysagère est particulièrement remarquable. Cette répartition montre que la commune de Germaine est essentiellement forestière, avec des espaces bâtis ponctuels et des clairières qui viennent rompre la continuité boisée.

### ARTIFICIALISATION DES SOLS

L'artificialisation des sols à Germaine a progressé à un rythme soutenu entre 2011 et 2022, avec une consommation totale de 42 000 m<sup>2</sup>. Pour la décennie 2021-2030, les projections estiment une artificialisation supplémentaire de 1,5 hectare, soit une moyenne de 0,2 hectare par an.

L'habitat constitue le principal moteur de cette transformation, représentant 68,47 % des surfaces consommées entre 2011 et 2023. Les activités économiques en occupent 9,51 %, les infrastructures 9,46 %, et les usages mixtes 12,56 %.

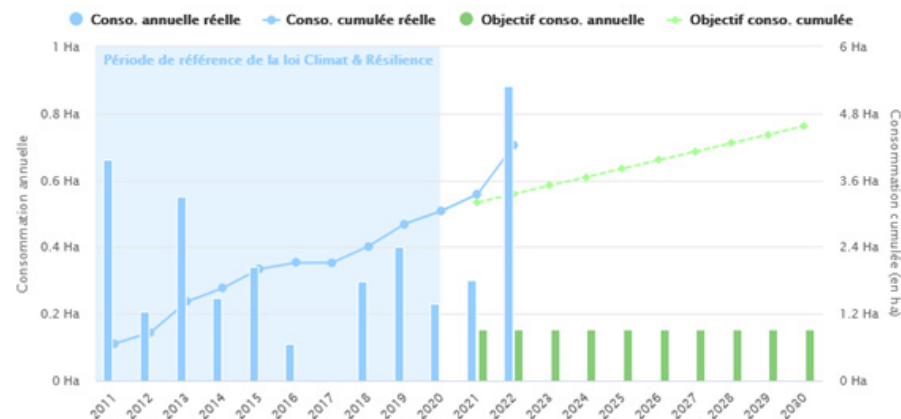


## CONSOMMATION D'ESPACE ANNUELLE SUR LE TERRITOIRE



## PROJECTION POUR 2031

Estimation de la consommation cumulée de janvier 2021 à décembre 2030 : 1,5 ha ce qui équivaut à 0,2 ha par an



## RÉPARTITION DU FLUX DE CONSOMMATION D'ESPACES PAR DESTINATION ENTRE LE 1ER JANVIER 2011 ET LE 1ER JANVIER 2023



Consommation d'espace à usage d'habitat pour la période 2011-2023 : 68.47%

Consommation d'espace à usage d'activité pour la période 2011-2023 : 9.51%

Consommation d'espace à usage d'infrastructure pour la période 2011-2023 : 9.46%

Consommation d'espace à usage mixte pour la période 2011-2023 : 12.56%

## A. PLU

### → À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

Le PLU de la commune de Germaine est un document ancien, approuvé en 2010. La dernière modification remonte à 2012, ce qui signifie qu'il n'a pas été mis à jour depuis plus de dix ans. Actuellement, il est en cours de révision afin de l'adapter aux évolutions législatives et aux nouvelles orientations d'aménagement du territoire. Cette procédure vise à moderniser le document pour mieux répondre aux enjeux actuels et aux besoins de la commune.

#### → Les activités touristiques

- Le territoire est traversé par le GR 141, le sentier de l'Ardre et plusieurs sentiers VTT.
- Présence de Chambre d'hôtes + Cerf à 3 pattes.

#### → Les transports

- Le village est traversé par 2 axes routiers : route départementale 71 (reliant Germaine à Ville-en-Selve à l'Est et à Saint-Imoges à l'Ouest.
- Mais aussi par la route départementale 271 raccordant Germaine à Avenay-Val-d'Or au Sud.
- Le territoire de la commune est traversé du Nord au Sud par la ligne de Chemin de fer Charleville - Paris.
- La gare dans la commune est desservie par la ligne TER des Bulles (Ligne Reims-Épernay).

#### → Le milieu physique

- Germaine se situe au cœur de la Montagne de Reims, sur le plateau forestier à 283 m d'altitude, il domine la Champagne crayeuse.
- Ce vaste plateau est disséqué au centre par le ruisseau de la Germaine.
- Le village est établi à flanc de coteau, en rive droite de Germaine. Il se déploie entre les courbes de niveau de 180 à 225 m. Par les fortes déclivités, le relief présente des contraintes pour le développement de la commune.

#### → La géologie

- Germaine est située sur la feuille géologique d'Avize. Cette feuille couvre l'extrémité des plateaux tertiaires de l'IDF, la plaine crayeuse de la Champagne sèche et une partie de la Montagne de Reims.
- L'hydrogéologie de la région est caractérisée par la nappe de la craie.

#### → L'hydrologie

- Le réseau hydrographique du territoire communal est très dense. Il est représenté par le ruisseau de la Germaine et ses affluents. Elle se jette dans la Livre au niveau du village de Fontaine-sur-Ay.
- Au niveau du bois du Gouffre se trouve la naissance d'un ruisseau alimenté par d'abondantes ramifications qui se déversent dans la Livre.
- Ce réseau appartient au bassin versant de la Marne et doit répondre aux objectifs du SDAGE Seine Normandie

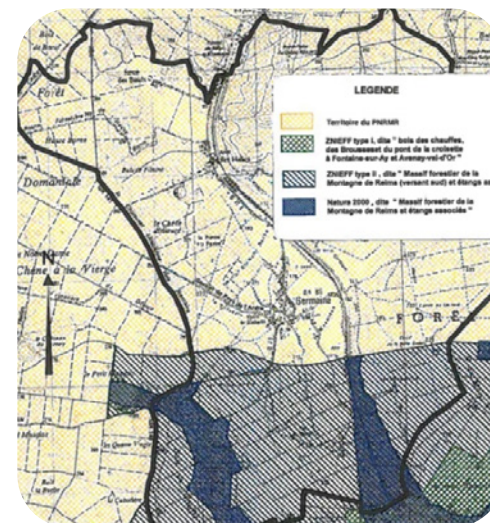
## → LE PATRIMOINE NATUREL

Le territoire de Germaine est concerné par l'inventaire des ZNIEFF. Elles donnent des informations quant à la biologie des sites naturels et au besoin de sensibilisation.

La commune est concernée par 2 zones désignées dans cet inventaire :

- ZNIEFF 1 - Bois des chauffes, des brousses et du Pont de la Croisette à Fontaine sur Ay et Avenay Val d'Or.
- ZNIEFF 2 - Massif forestier de la montagne de Reims (versant Sud) et étangs associés.

Présence du réseau NATURA 2000 dans la commune qui a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Le Sud du territoire communal appelé "Massif forestier de la Montagne de Reims et étangs associés". Ce site représente les mêmes caractéristiques que la ZNIEFF précédemment mentionnée.



## → LES MILIEUX NATURELS

→ La commune regroupe plusieurs grands types d'espaces accueillant diverses espèces faunistiques et floristiques :

- la zone urbanisée et ses abords (bâti ancien, extension des espaces verts et diversité de leur flore)
- la zone viticole et de cultures (cultures se concentrent majoritairement dans la vallée de Germaine)
- les zones de boisements
- la vallée et le milieu humide associé (ripisylves aux abords de la Germaine)



## → LE PAYSAGE

Atout pour la qualité de vie et l'image de la commune. Sa préservation est un enjeu majeur pour la conservation d'un cadre de vie agréable. Se traduit aussi à long terme par des retombées économiques (maintien de la population en place...), touristiques et environnementales.

3 unités paysagères identifiables :

- Le paysage bâti
- Le plateau forestier
- Les clairières

## → MORPHOLOGIE URBAINE ET LE PATRIMOINE BÂTI

### → La structure urbaine

- Le centre ancien du village est implanté dans une clairière. Il est caractérisé par des villages agri-viticoles : une urbanisation dense, minérale. Les constructions anciennes s'organisent traditionnellement autour d'une cour intérieure fermée. Les ouvertures sur l'extérieur sont rares et étroites.
- 2 écarts complètent le village : Vaurémont, implanté sur le versant opposé et les "Hales" implanté en fond de vallée. L'exploitation appelée la ferme aux Boeufs se trouve dans une clairière au nord du territoire communal.
- Dans le centre ancien, l'alignement est relativement bien conservé et il n'existe pas de dents creuses. Le village a préservé ses caractéristiques architecturales.
- Les zones d'extension récentes présentent un urbanisme bien moins dense et complexe. Le dessin parcellaire est répété et octogonal.

## → ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

### → Centre ancien

Il se compose de maisons mitoyennes construites à l'alignement le long de la rue qui, le plus souvent, est étroite, ce qui génère des problèmes de circulation.

### → Caractéristiques architecturales

- Façades régulières et ordonnancement des percements
- Matériaux et couvertures traditionnelles (tuiles rouges, ardoises)
- Corniche, entourage et chaînage des portes, porches, fenêtres en briques rouges.

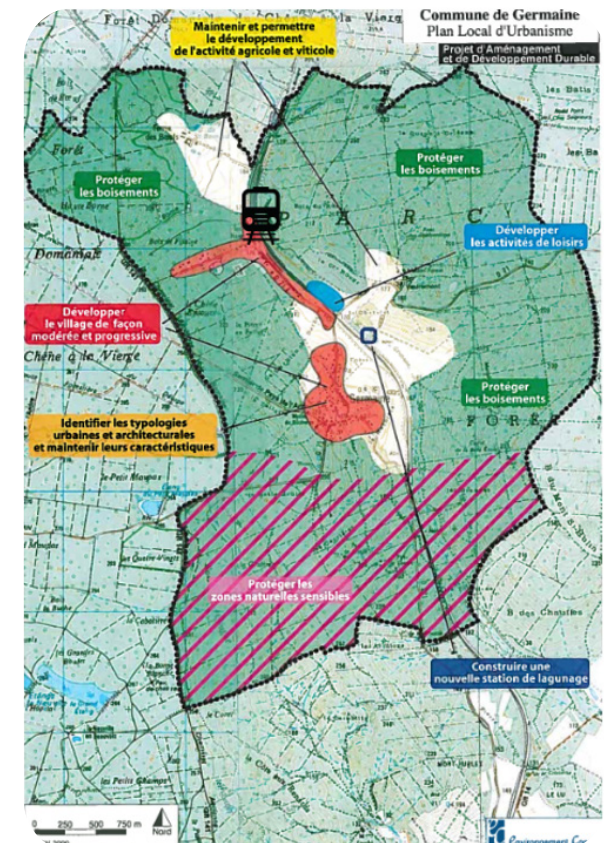
### → Habitat contemporain

- Essentiellement des maisons en bandes, traditionnelles des années 80, 90 et de maisons individuelles type pavillons.
- Ces constructions n'adoptent plus le modèle local et se banalisent (matériaux style tuiles mécaniques, crépi clair, PVC, volets roulants).

## → LES ORIENTATIONS DU PADD

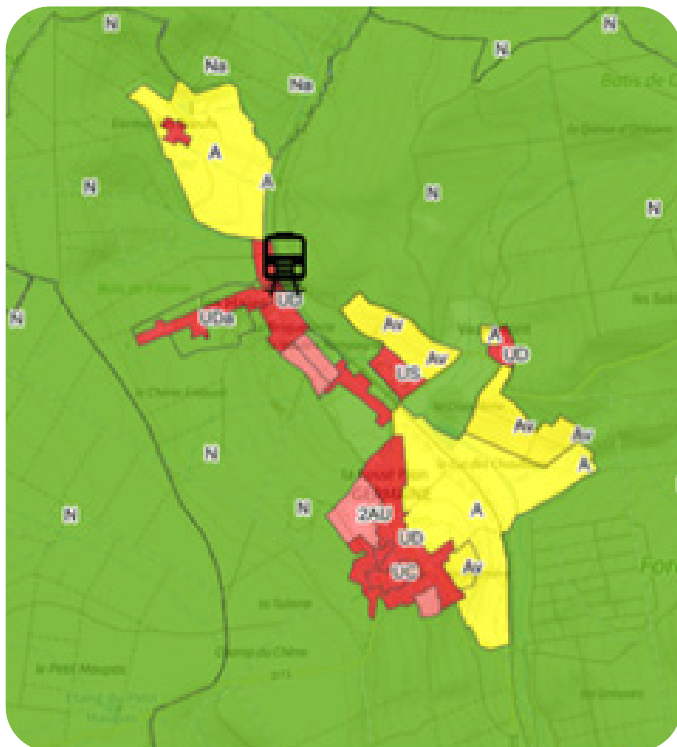
Le PADD a pour but de maintenir et encourager l'attractivité de Germaine par le biais de 4 orientations majeures :

1. L'habitat : développer le village de façon modérée et progressive // identifier les typologies et maintenir leurs caractéristiques.
2. Les activités économiques et agri-viticoles : maintenir et permettre le développement de l'activité agricole, maintenir et accueillir diverses activités dans le village, identification et maintien des activités de loisirs et de tourisme.
3. Les voiries et les réseaux : gestion économe des réseaux, construction d'une nouvelle station de lagunage.
4. Les paysages et les milieux naturels : protection des massifs forestiers, protection des zones naturelles sensibles, protection des zones de jardins où la constructibilité sera limitée pour éviter les constructions en double rang.

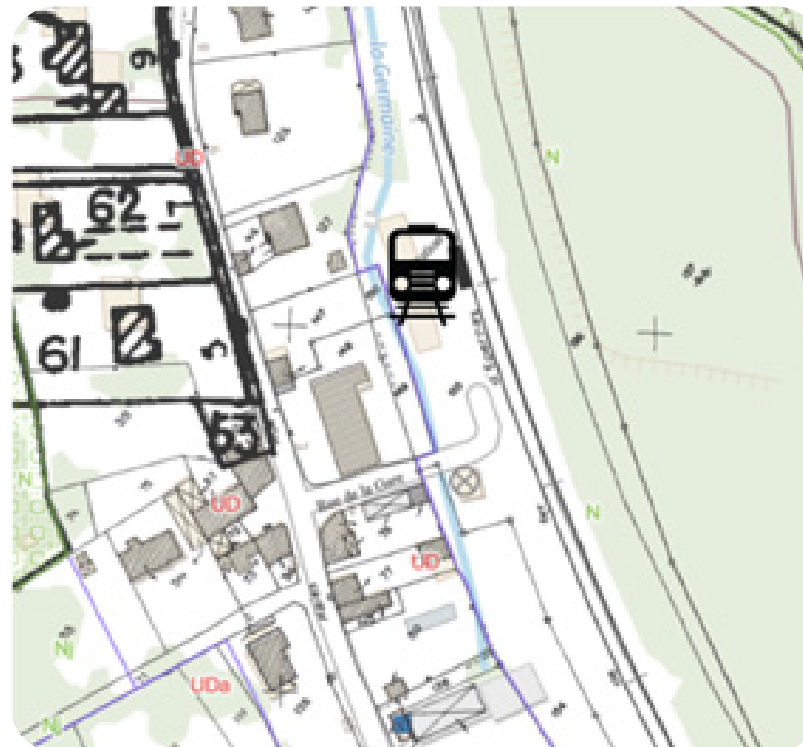


## B. CONTRAINTES URBANISTIQUES À L'ÉCHELLE DE LA GARE

La gare de Germaine est située en zone UD, caractérisée par des contraintes urbanistiques spécifiques définies par le règlement en vigueur. Cette zone, à vocation principalement urbaine, impose un cadre réglementaire visant à assurer une cohérence entre les constructions, les activités et l'aménagement du territoire.



Zonage du PLU de Germaine



Zonage à l'échelle de la gare

### → Destination des constructions

- La zone UD permet l'implantation d'habitations, d'activités artisanales et de commerces de proximité.
- Toute modification ou extension des infrastructures devra respecter ces usages et éviter les conflits avec les fonctions résidentielles et commerciales avoisinantes.
- Les équipements publics et les services collectifs y sont autorisés sous certaines conditions, notamment s'ils s'intègrent dans un projet cohérent avec l'environnement urbain existant.
- Toute activité à impact environnemental important ou générant des nuisances sonores et visuelles sera strictement encadrée.

### → Implantation des bâtiments

- Les constructions en zone UD doivent respecter une implantation en harmonie avec l'environnement bâti existant.
- La gare de Germaine, en tant qu'infrastructure préexistante, devra maintenir son intégration paysagère et respecter les retraits réglementaires par rapport aux voies publiques et aux limites séparatives (exemple : un retrait minimal de 5 mètres peut être imposé vis-à-vis des voies publiques).
- Les nouvelles extensions devront être planifiées en prenant en compte les alignements avec les constructions voisines et les éventuelles prescriptions spécifiques du PLU (Plan Local d'Urbanisme).

### → Hauteur des constructions

- La hauteur maximale des constructions est limitée à 9 mètres au faîtage.
- Pour les immeubles collectifs, une hauteur supérieure peut être autorisée sous conditions.
- La volumétrie des bâtiments doit être en cohérence avec le bâti environnant afin de ne pas créer de déséquilibre visuel.

### → Stationnement et accessibilité

- Les règles de stationnement en zone UD exigent un nombre minimal de places pour les usagers des équipements publics. Une gare doit généralement prévoir au moins 1 place de stationnement pour 50 m<sup>2</sup> de surface ouverte au public.
- Toute modification de l'infrastructure ferroviaire devra intégrer des solutions adaptées pour le stationnement des véhicules et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- La mise en place d'aménagements pour les modes de transport doux (pistes cyclables, abris pour vélos, zones piétonnes) est encouragée.

### → Espaces verts et aménagement paysager

- La conservation d'espaces verts et la plantation d'arbres sont imposées pour garantir un cadre de vie agréable.
- L'aménagement autour de la gare devra prévoir ces éléments pour limiter l'impact visuel des infrastructures ferroviaires.
- Des dispositifs tels que des toitures végétalisées, des façades végétalisées ou des écrans acoustiques paysagers peuvent être envisagés pour atténuer les nuisances sonores des trains.

### → Contraintes architecturales et patrimoniales

- Les matériaux utilisés doivent être compatibles avec l'environnement bâti (ex. : enduits traditionnels, toiture en tuiles ou ardoises selon les spécificités locales).
- Dans les secteurs proches de monuments historiques ou de zones patrimoniales, des règles spécifiques peuvent restreindre les choix architecturaux.
- Toute modification de façade visible depuis l'espace public peut être soumise à une autorisation préalable.

### → Raccordement des réseaux

- Toute construction doit être raccordée aux réseaux d'assainissement collectif et aux réseaux d'eau potable et d'électricité.
- Dans les zones où l'assainissement collectif n'est pas disponible, un système d'assainissement individuel conforme doit être mis en place.
- Les infrastructures doivent prévoir des solutions pour la gestion des eaux pluviales (ex. : bassins de rétention, noues paysagères).

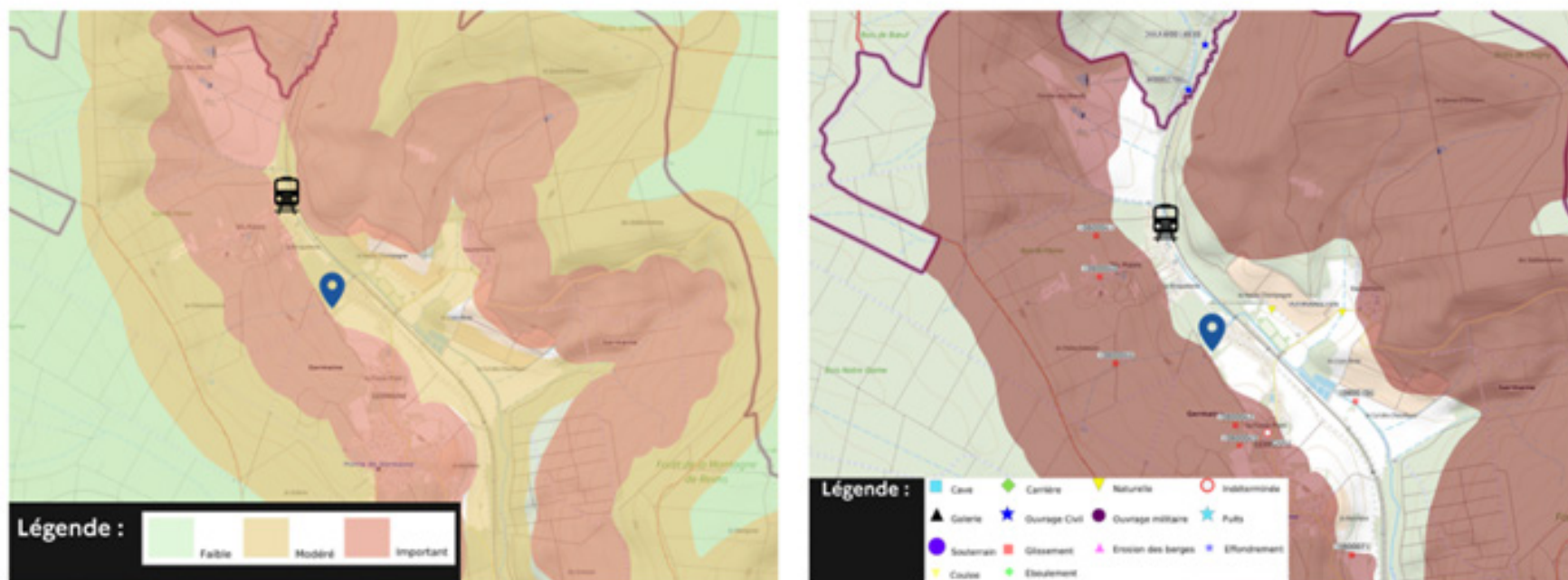
### Nuisances

- Des limitations de bruit et d'émission de polluants peuvent être imposées pour préserver la qualité de vie des habitants.
- Les projets de construction doivent tenir compte des servitudes existantes (ex. : servitudes de passage, réseaux souterrains).

## 9. RISQUES NATURELS

Les cartes des risques ci-dessous montrent que la commune de Germaine est exposée à divers dangers liés aux mouvements de terrain et au retrait-gonflement des argiles. Les zones en rouge indiquent des risques importants, tandis que les zones en jaune traduisent une exposition modérée et les zones en vert un risque faible. Globalement, la commune est majoritairement concernée par des risques modérés à importants, ce qui nécessite une vigilance particulière dans la gestion des aménagements et des constructions.

En ce qui concerne la gare, on constate qu'elle se situe dans une zone où le risque de retrait-gonflement des argiles est modéré. Cela signifie que les sols peuvent se rétracter ou se gonfler en fonction des variations d'humidité, ce qui peut avoir un impact sur la stabilité des infrastructures ferroviaires et des constructions environnantes. Toutefois, il n'existe pas de risque identifié de mouvement de terrain à cet endroit précis, ce qui réduit les contraintes par rapport à d'autres secteurs de la commune.



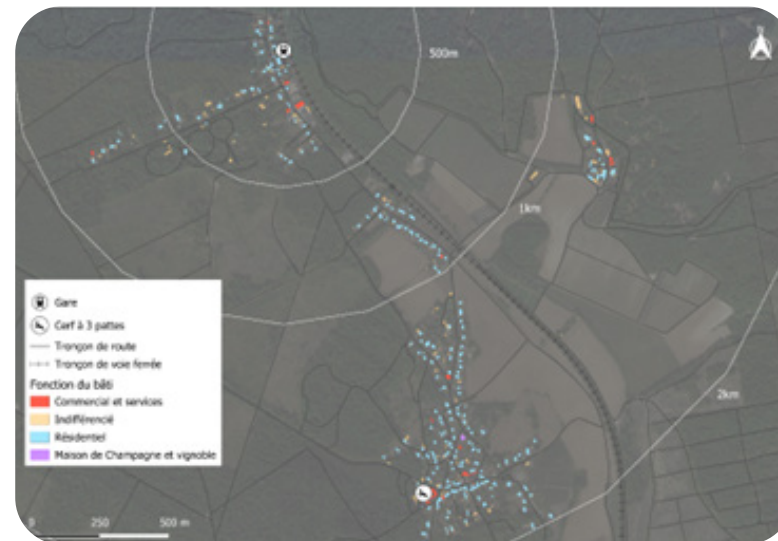
Cartes des risques de mouvement de terrain et de retrait-gonflement des argiles sur la commune de Germaine

## 10. ENJEUX DE LA COMMUNE DE GERMAINE

### Fonctions urbaines et équipements

Germaine, de par sa forte ruralité, est essentiellement tournée vers des fonctions urbaines dédiées à l'habitat. Dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare, sont avant tout présentes des maisons individuelles, bien qu'une maison d'édition soit installée. Néanmoins, on peut noter la présence de deux chambres d'hôtes/ gîte dans un périmètre de moins de 500 mètres autour de la gare, ce qui relève le potentiel touristique de la commune.

La gare étant excentrée, il faut marcher pendant un peu moins de 2km (soit 25 minutes) pour trouver les premiers commerces et services de proximité, dont le cerf à trois pattes, tiers-lieu associatif, qui reste la seule épicerie et « lieu d'attractivité » du village, fortement fréquenté par de nombreux touristes et habitués (ne résidant pas forcément sur la commune).



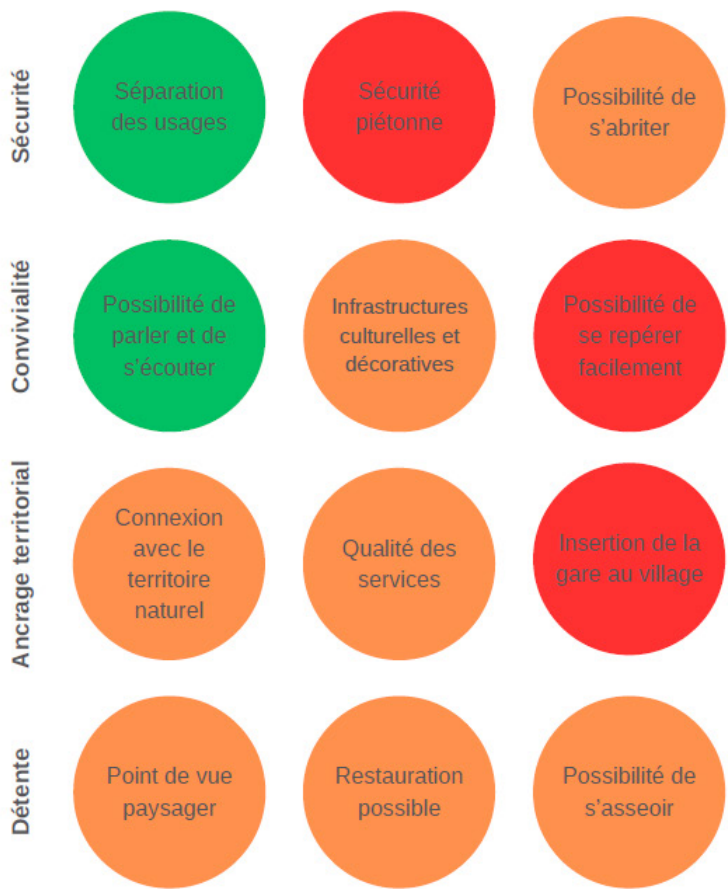
Vue d'ensemble de la commune de Germaine



← Inventaire non exhaustif du mobilier urbain autour de la gare

## Méthodologie d'analyse sensible de la Halte gare

Germaine : une gare excentrée, déconnectée de la vie du village



**Légende :**  
 ● Satisfaisant  
 ● À améliorer  
 ● Absence totale



Une gare avec des équipements en mauvais état



Une route menant au village dangereuse pour les piétons



Un parking imperméabilisé sans prise en compte de l'intermodalité



Une entrée de gare non identifiée et signalée

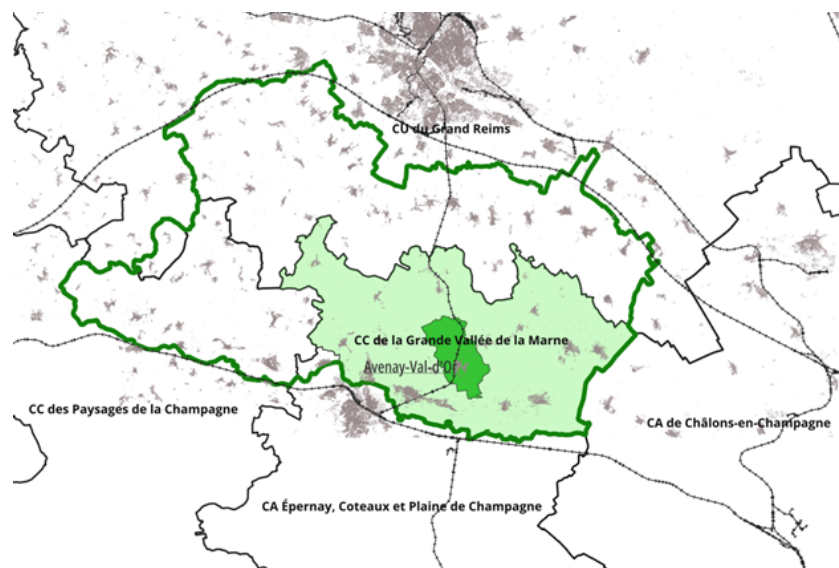
## Carte des principaux enjeux de la commune



### Germaine : une commune au cœur de la forêt

- ↔ Reconnecter la gare au centre de la commune et à la forêt
- ▭ Affirmer le pôle gare et son espace public
- 👁️ Valoriser le point de vue sur la forêt depuis le pôle gare
- ▨ Aménager un espace d'attente accueillant et convivial
- Végétaliser le parvis du pôle gare
- Donner une vocation au bâti de la gare
- 🚗🚲 Favoriser l'intermodalité avec le transport à demande, le covoiturage et les cycles

### III. HALTE GARE D'AVENAY-VAL-D'OR



Avenay-Val-d'Or fait partie de la Communauté de communes de la Grande Vallée de la Marne dont elle est géographiquement placée au centre. En liaison avec Aÿ-Champagne sur sa partie méridionale, elle est comprise sur le coteau sud du PNR dont elle forme la transition avec le plateau forestier.

#### 1. FORME BÂTIE

Concernant l'armature urbaine d'Avenay-Val-d'Or, nous remarquons que les cours d'eau ont également scindé la commune. Au nord, ce sont majoritairement des zones de végétations qui occupent l'espace alors qu'au sud ce sont les parcelles agricoles. La majorité du bâti se concentre entre la Ligne des Bulles et ces cours d'eau. La gare est excentrée du noyau villageois puisqu'elle est implantée au sud de ce dernier.



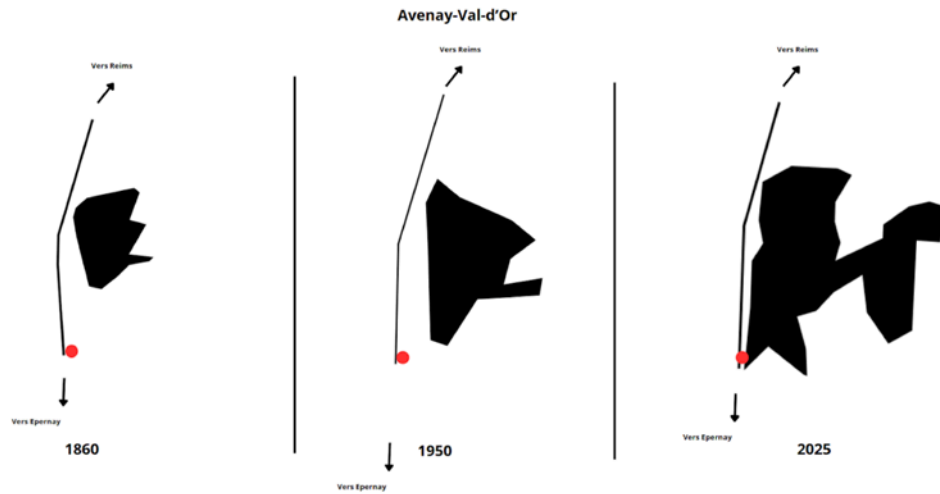
Localisation gare d'Avenay-Val-d'Or

Répartition du bâti et du non-bâti à Avenay-Val-d'Or :



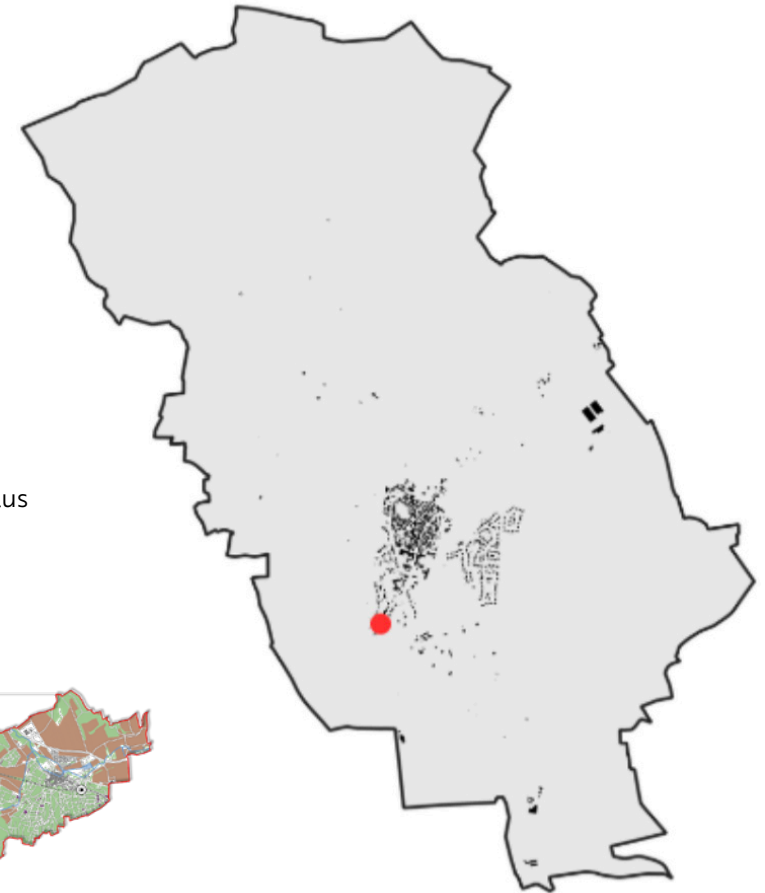
Trame bâtie Avenay-val-d'Or

## 2. UNE URBANISATION GUIDÉE PAR LA VOIE FERRÉE



## 3. DES FORMES URBAINES VARIÉES

Morphologie urbaine plus lâche, avec une organisation moins homogène. Le tissu bâti est plus dispersé, marqué par des vides et des ruptures.



Pour Avenay-Val-d'Or, l'organisation spatiale se traduit autour d'une faible surface bâtie au profit des zones naturelles et agricoles. L'agriculture locale est majoritairement consacrée à la production céréalière, jouxtant l'AOC Champagne. Pour la mobilité, quelques axes structurants permettent de relier les points d'intérêts. Il y a majoritairement des sentiers pour la randonnée. La Ligne des Bulles traverse également du nord au sud la commune.

#### 4. CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES DU VILLAGE

Le bâti de ces communes est principalement caractérisé par des constructions traditionnelles en pierre, avec des couvertures en terre cuite. Les maisons, souvent mitoyennes, forment des rues étroites et sinueuses, typiques de l'Architecture Champenoise. Les bâtiments, sobres et fonctionnels, reflètent un lien étroit avec l'activité agricole et viticole locale. Les matériaux locaux et les formes simples dominent, créant une harmonie entre l'architecture et le paysage environnant.



#### Une palette de matériaux partagée entre tradition et modernité

Les matériaux de façade observés dans les quatre communes étudiées, reflètent une diversité liée aux spécificités locales et aux évolutions architecturales. Nous retrouvons des matériaux traditionnels comme la pierre et la brique, qui témoignent du patrimoine bâti, ainsi que des matériaux plus contemporains comme le béton, le métal et le parpaing, utilisés pour des constructions récentes. Cette palette variée illustre l'adaptation des architectures aux contextes historiques et fonctionnels de chaque territoire.



Source : Google Earth 2020

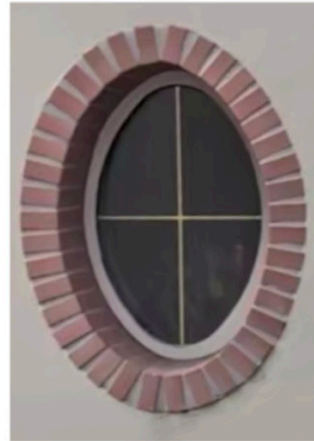
## Ornements et modénatures : l'identité en façade du centre-bourg

L'analyse des détails des façades permet de mettre en évidence que ces quatre villes utilisent les mêmes matériaux et techniques architecturales. Par exemple, le fer forgé, la brique et les ornements autour des encadrements des portes et des fenêtres sont largement utilisés par ces communes. Ces éléments architecturaux ne remplissent pas seulement une fonction esthétique, puisque les lucarnes apportent une ouverture et de la lumière dans le logement, la marquise offre un abri lors des intempéries et les balcons permettent un accès à un espace extérieur. Enfin, l'ensemble de ces détails architecturaux est typique de l'architecture champenoise et contribue à l'identité régionale de ces communes rurales.

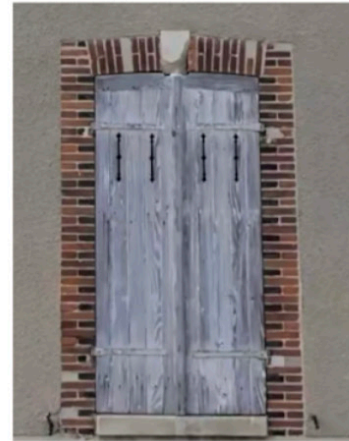
Lambrequin



Œil de bœuf



Encadrement



Balcon de croisée



Linteau



Lucarne



Rosace



Fer forgé



Détails de façade d'Avenay-Val-d'Or. Source : Google Earth 2020

## 5. APPROCHE HISTORIQUE

Avenay-Val-d'Or est située le long de la Livre, sur le coteau sud de la Montagne de Reims. Bâtie entre coteau viticole et rivière, la déclivité et l'eau sont les deux caractéristiques marquantes de cette commune. Déjà occupée par les romains, Avenay dispose d'un passé conséquent. L'implantation humaine du lieu depuis ce temps a laissé derrière elle un patrimoine riche. Avenay est une ville pittoresque ayant conservé l'âme des cités champenoises oscillant entre petite manufacture viticole et patrimoine de la vie quotidienne. La gare, construite au milieu du XIXe siècle, n'a pas eu une incidence significative sur la trame urbaine et l'attrait de la ville d'Avenay. (Enjeu : s'appuyer sur le patrimoine bâti et le lien avec le coteau et la Livre).



Carte de Cassini, XVIII<sup>e</sup> siècle, géoportail



Carte de l'état-major, entre 1820 et 1866, géoportail

La gare d'Avenay est, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, située à l'écart du bourg. Celui-ci, très dense, ne s'étire pas vers cette dernière et semble fonctionner indépendamment.

Bien qu'ayant des bâtiments qui se sont implantés à proximité, la gare d'Avenay est toujours isolée du reste du bourg. Ce dernier ne s'est pas considérablement agrandi depuis le XIX<sup>e</sup> siècle.

Carte 1950, géoportail →



## 6. GÉOGRAPHIE

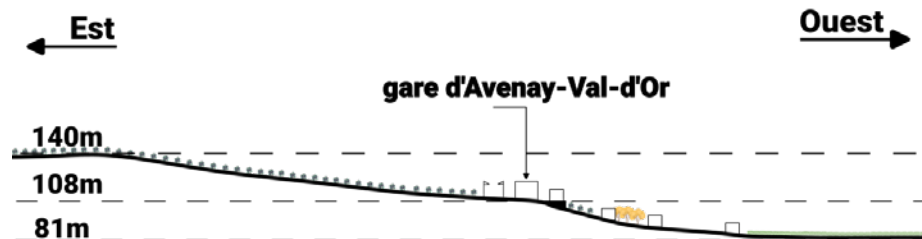
### Topographie

La gare d'Avenay-Val-d'Or est située dans une vallée, sur le flanc d'une pente, dont l'altitude varie entre environ 140 mètres à l'est et 81 mètres à l'ouest. Le paysage environnant est marqué par cette pente douce descendant vers l'ouest.

À l'est de la gare, les terrains sont principalement recouverts de vignes. Ces coteaux viticoles s'élèvent progressivement et atteignent des altitudes avoisinant les 140-150 mètres. À l'ouest de la gare, le terrain descend vers la plaine, où l'on retrouve des habitations (sur la pente), des espaces agricoles en fond de vallée. La gare joue un rôle de connecteur entre deux environnements distincts, les coteaux viticoles à l'ouest et la commune d'Avenay Val d'Or à l'Est.



Plan de coupe Avenay-Val-d'Or



## 7. ESPACES NATURELS



Zones de végétation Avenay-Val-d'Or

La végétation autour de la gare d'Avenay-Val-d'Or, se caractérise par plusieurs strates de couvert végétales qui suivent la pente :

- Les Vignes (en violet sur la carte) dominent largement le paysage à l'ouest et au sud de la gare, les hauteurs sont marquées par la présence de parcelles délimitées par des routes et chemins.
- Les bois et forêts fermées de feuillus (en vert foncé sur la carte) se trouvent principalement au nord et à l'est de la gare, notamment sous forme de petits massifs boisés dispersés parmi les terres agricoles et les espaces urbanisés.
- Les haies (en vert clair sur la carte) sont présentes en bordure des cours d'eau et des parcelles agricoles.
- Les plans et cours d'eau (en bleu sur la carte) se trouvant à l'est de la gare, un grand plan d'eau est visible, accompagné de plusieurs petits ruisseaux qui structurent le paysage et contribuent à la diversité écologique.
- En fond de vallée on retrouve aussi des parcelles agricoles, principalement céréalières.



## 8. URBANISME

### Occupation des sols

Cette carte montre une nette prédominance des zones agricoles (en jaune) et viticoles (en vert pointillé), reflet de l'importance de la viticulture locale. Les zones boisées (en vert foncé) se trouvent principalement au nord, tandis que la zone bâtie (en orange) est concentrée autour du centre du village.

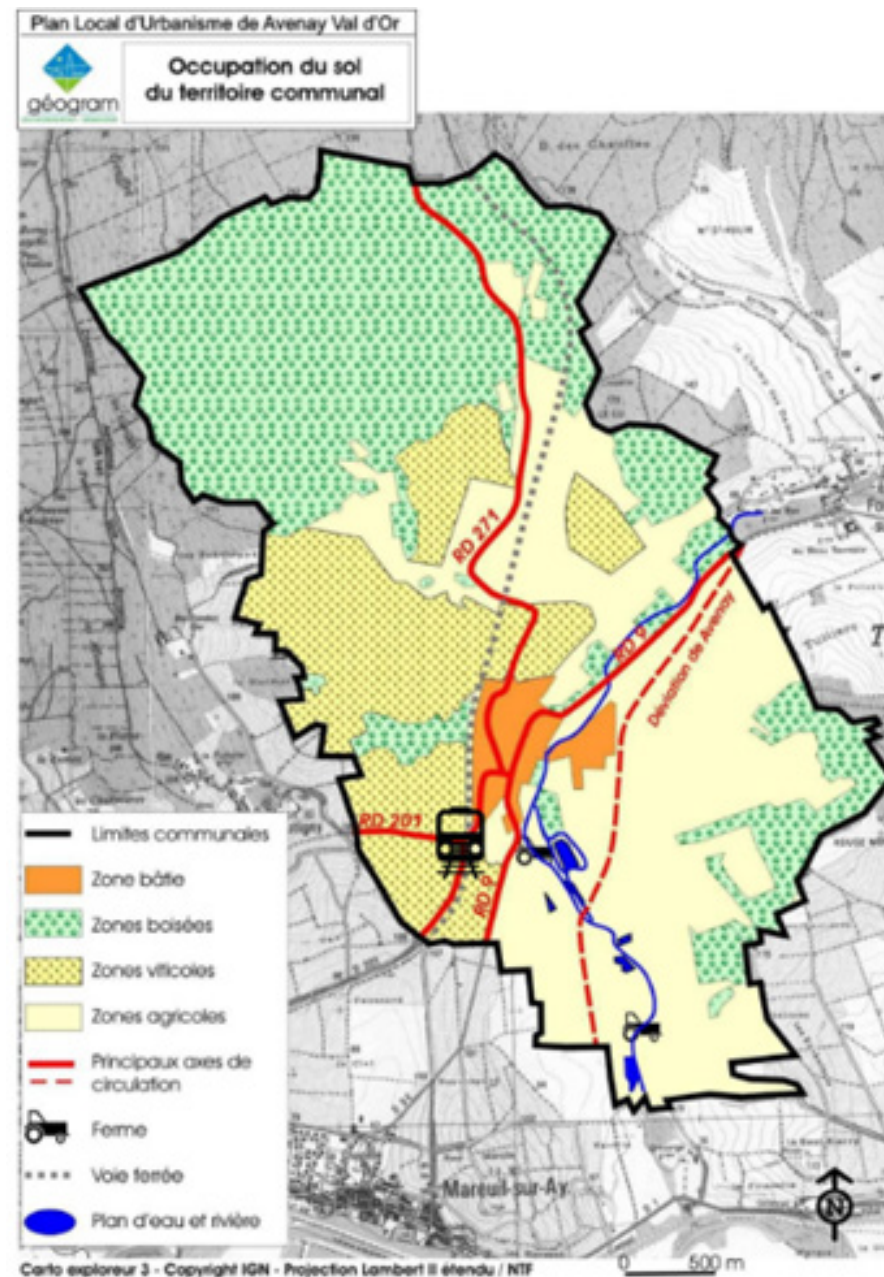
La commune est traversée par deux axes routiers principaux (RD 201 et RD 21) ainsi qu'une voie ferrée longeant un cours d'eau. La gare, située près de ces infrastructures, facilite les échanges et les déplacements. Cette répartition met en évidence un équilibre entre activités agricoles, viticoles et zones résidentielles.

### DONNÉES ARTIFICIALISATION DES SOLS

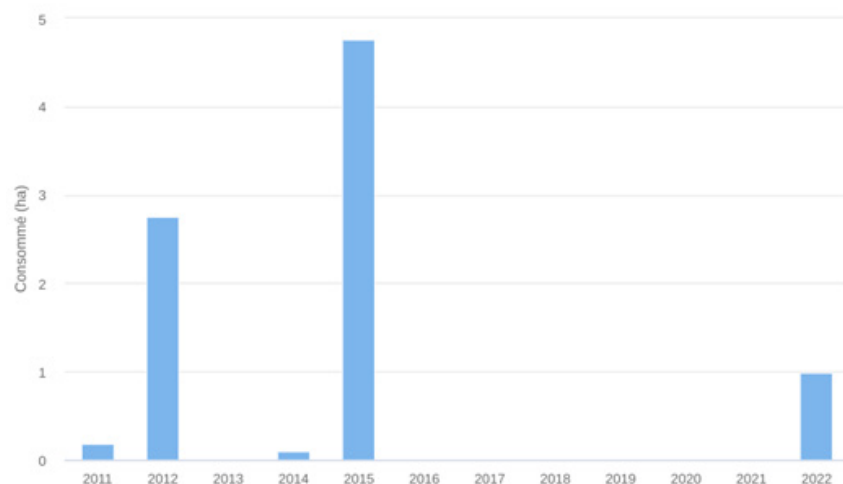
Le rythme d'artificialisation à Avenay-Val-d'Or a été relativement soutenu entre 2011 et 2022, avec une consommation moyenne de 7 000 m<sup>2</sup> par an. L'essentiel de cette artificialisation a été consacré à l'habitat (45,52 %), suivi des activités économiques (9,98 %) et des infrastructures (0,13 %).

La projection pour 2031 prévoit une consommation cumulée de 39 000 m<sup>2</sup>, ce qui indique une poursuite de l'urbanisation, bien que le PLU cherche à limiter l'étalement urbain en favorisant la densification.

Bilan de la consommation d'espaces moyenne par an entre 2011 et 2022 : 7 000 m<sup>2</sup>

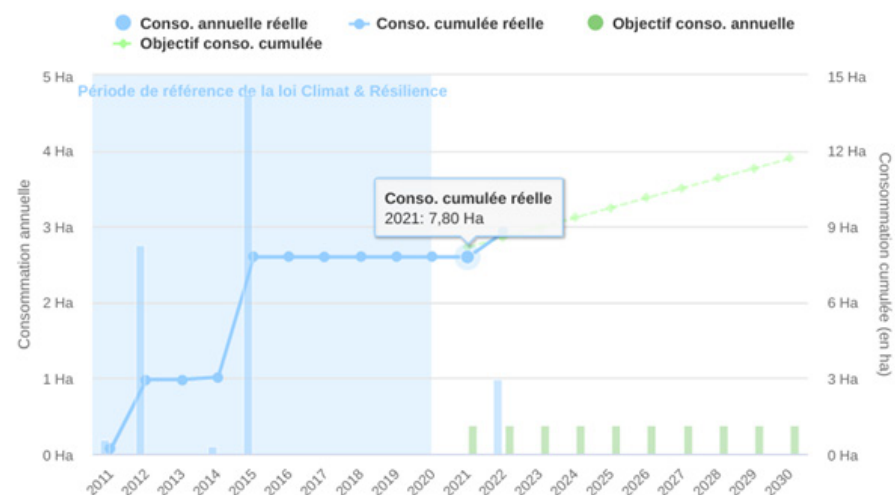


## CONSOMMATION D'ESPACE ANNUELLE SUR LE TERRITOIRE

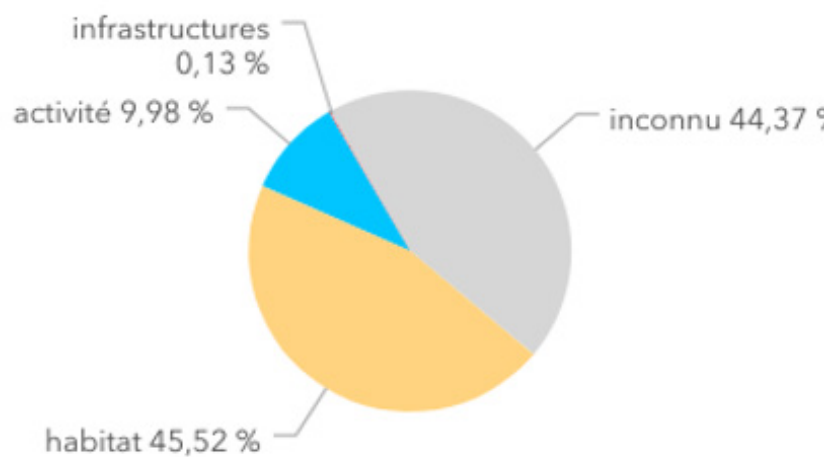


## PROJECTION POUR 2031

Estimation de la trajectoire 2031 de la consommation cumulée de janvier 2021 à décembre 2030 : 39 000 m<sup>2</sup>



## RÉPARTITION DU FLUX DE CONSOMMATION D'ESPACES PAR DESTINATION ENTRE LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2011 ET LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2023



Consommation d'espace à usage d'habitat pour la période 2011-2023 : 45.52 %

Consommation d'espace à usage d'activité pour la période 2011-2023 : 9.98 %

Consommation d'espace à usage d'infrastructure pour la période 2011-2023 : 0.13 %

Source : Portail de l'artificialisation des sols - Cerema - Fichiers fonciers 2011-2023, données mises à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2023

## A. PLU

### → À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

#### → Contexte territorial : Le SCoT d'Épernay et sa région

Avenay-Val-d'Or est intégrée au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) d'Épernay et sa région, un document de planification adopté en 2018. Il couvre 118 communes et fixe trois grandes orientations :

- Renforcer l'attractivité du territoire, notamment grâce à la mise en valeur des paysages et du patrimoine viticole.
- Structurer l'urbanisation, en favorisant la densification plutôt que l'étalement urbain.
- Améliorer la mobilité et les services, en renforçant les infrastructures de transport et les équipements publics.

Le PLU d'Avenay-Val-d'Or doit être compatible avec ces principes et intégrer des mesures pour limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels.

#### → Le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims

La commune est également incluse dans le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims (PNRMR), un territoire protégé couvrant 53 300 hectares. Ce parc impose des règles pour préserver :

- Les milieux naturels (forêts, zones humides, vignobles).
- Le patrimoine culturel et paysager.
- Une économie durable, en soutenant la viticulture et l'éco-tourisme.

Les constructions et les aménagements doivent respecter la charte du PNR, qui impose une intégration paysagère stricte et limite l'urbanisation des espaces sensibles.

#### → Histoire et identité du village - Un patrimoine ancien et préservé

Avenay-Val-d'Or est un village à l'histoire riche, marqué par :

- Un camp romain, situé sur le Mont Aigu, où des monnaies antiques ont été découvertes.
- L'abbaye Saint-Pierre, fondée vers 660 par sainte Berthe d'Avenay, qui a joué un rôle clé dans le développement du village.
- L'église Saint-Trésain, datant du XIII<sup>e</sup> siècle, classée monument historique en 1845.

#### → Le territoire communal : principales caractéristiques

La commune s'étend sur 1 249 hectares dans la région de la Montagne de Reims, caractérisée par :

- Un vallon profond (Val d'Or) avec des pentes recouvertes de vignes et couronnées de bois.
- Un centre-bourg dense avec des rues étroites et des cœurs d'îlots aménagés en jardins et terrasses.
- Trois fermes isolées au sud : Batrau, Grès et Moncetz.
- Un réseau de circulation incluant les routes départementales D9, D201 et D271 ainsi qu'une gare SNCF reliant Reims à Épernay.

#### → Organisation urbaine et paysage

Le village s'est structuré autour de la rivière La Livre, qui traverse la commune d'ouest en est. Son urbanisation est marquée par :

- Un centre-bourg dense, avec des maisons en pierre et des rues étroites.
- Des fermes isolées, principalement situées au sud du territoire (Batrau, Grès, Moncetz).
- Un relief contrasté, avec des altitudes variant entre 108 mètres (au centre) et 256 mètres (au nord).



Vallon de la Livre et Plateau boisé d'Avenay-Val-d'Or

### → Activités économiques et équipements : une économie dominée par la viticulture

La commune fait partie de l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) Champagne, et la viticulture représente son activité économique principale. Le terroir local est caractérisé par :

- Des sols crayeux, propices à la culture du raisin.
- Des exploitations familiales et de grandes maisons de Champagne.
- Un essor de l'œnotourisme, avec des visites de caves et des événements viticoles.

Le PLU protège les terres viticoles en limitant l'urbanisation dans les zones classées AOC.

### → Autres activités et services

Outre la viticulture, la commune possède :

- Une zone artisanale et industrielle (ZAC du Mont-Aigu).
- Des commerces de proximité : boulangerie, pharmacie, restaurants.
- Des services essentiels : maison de retraite, cabinet médical, école primaire.

### → Mobilité et transports : Réseau routier et ferroviaire

Avenay-Val-d'Or est accessible par trois routes départementales :

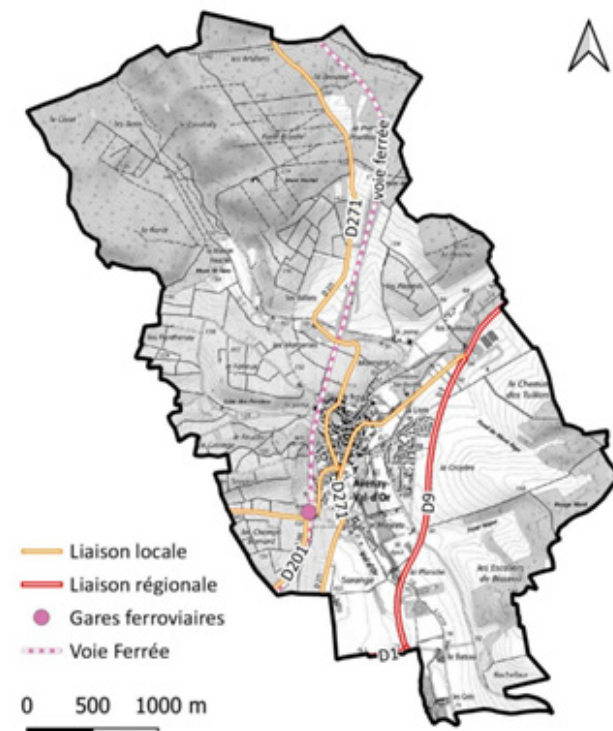
- D9 : axe Reims - Oiry, principal accès à la commune.
- D201 : direction Ay.
- D271 : direction Germaine.

Elle dispose également d'une gare SNCF desservie par la ligne TER Reims-Épernay, permettant de rejoindre ces deux villes en moins de 30 minutes.

### → Déplacements doux

Le PLU encourage le développement de pistes cyclables et l'amélioration des chemins de randonnée. Toutefois, ces infrastructures restent limitées.

Voies de circulation sur la commune de Avenay-Val-d'Or



### → Patrimoine archéologique

Le village possède un patrimoine archéologique notable avec :

- Des vestiges du camp romain sur le Mont Aigu.
- Des découvertes de monnaies antiques liées à Marc Aurèle et Commode.

### → Patrimoine bâti

Le patrimoine bâti d'Avenay-Val-d'Or est caractérisé par :

- Des maisons en pierre avec cours intérieures et toitures en ardoise.
- Un habitat récent qui respecte les règles d'intégration paysagère du PLU.
- Un patrimoine vernaculaire incluant lavoirs, moulins et croix de chemin.

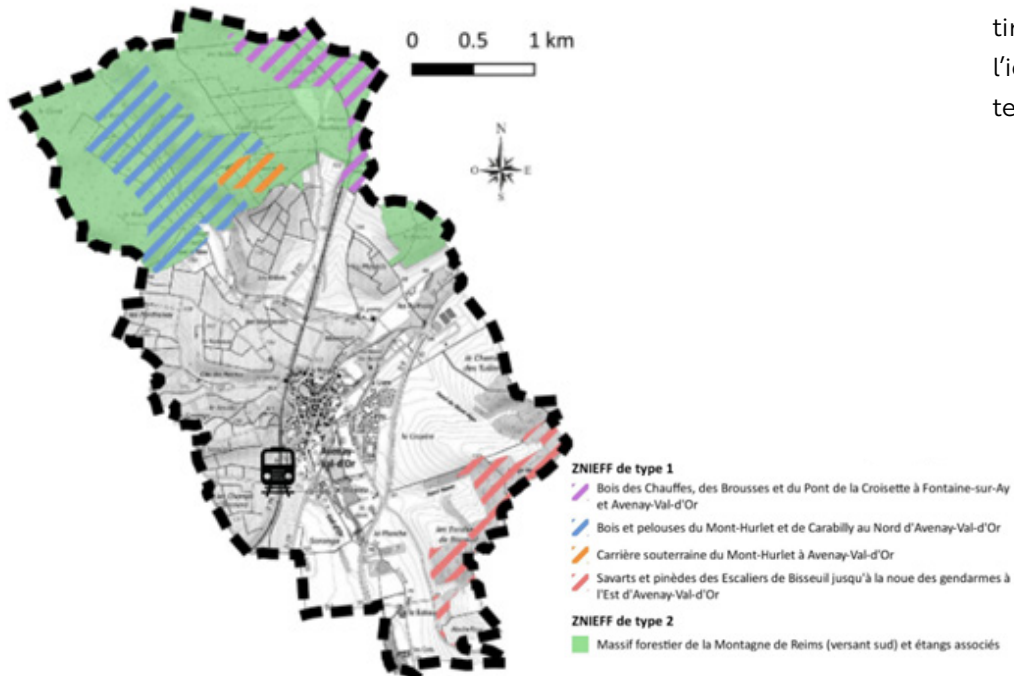
### → Environnement

Avenay-Val-d'Or est concernée par plusieurs zones protégées :

- ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique).
- Site Natura 2000, qui comprend la carrière souterraine du Mont Hurllet.

Le PLU impose des restrictions d'urbanisation pour préserver ces milieux.

Milieux naturels sur la commune d'Avenay-Val-d'Or



### → Milieu physique

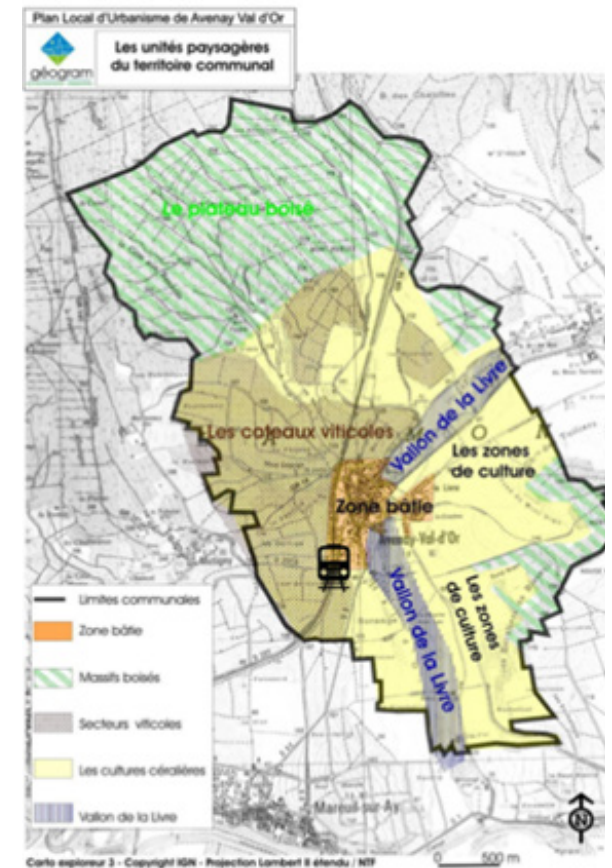
Le territoire est marqué par :

- Un relief contrasté avec des altitudes variant de 108 à 256 mètres.
- Un contexte géologique particulier avec des sols crayeux favorables à la viticulture.
- Un réseau hydrologique centré autour de la rivière La Livre et de zones humides protégées.

### → Paysages : unités paysagères sur le territoire communal

Le paysage est composé de :

- Vallées viticoles et boisements sur les hauteurs.
- Unités paysagères distinctes contribuant à l'identité visuelle du territoire.



## → URBANISME ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### → Préservation du patrimoine bâti

Le village possède une architecture traditionnelle, avec :

- Des maisons en pierre, souvent avec des cours intérieures.
- Des toitures en ardoise, typiques de la Champagne.
- Des bâtiments anciens protégés, comme l'église Saint-Trésain.

Le PLU impose des règles architecturales strictes pour préserver l'identité du village.

### → Politique de densification

Entre 2009 et 2020, 43 378 m<sup>2</sup> ont été consommés pour l'habitat. Pour limiter l'étalement urbain, le PLU favorise :

- La densification du centre-bourg.
- La protection des terres agricoles et naturelles.
- Le développement d'un habitat éco-responsable.

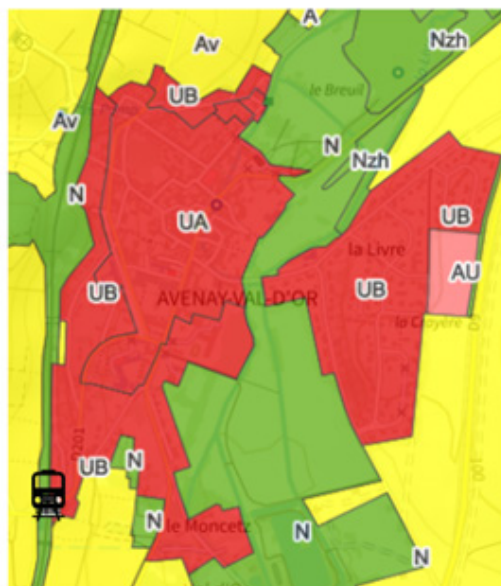
### → Les orientations du PADD et leurs traductions

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) définit les grandes orientations du PLU, dont :

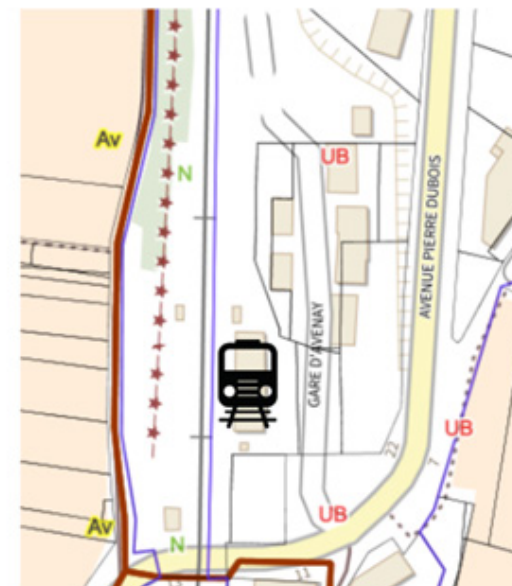
- Favoriser un développement urbain maîtrisé et une densification respectueuse du cadre de vie.
- Protéger les paysages viticoles et le patrimoine naturel.
- Soutenir l'économie locale, notamment la viticulture et l'œnotourisme.
- Améliorer la mobilité avec des infrastructures pour les déplacements doux.

## B. CONTRAINTES URBANISTIQUES À L'ÉCHELLE DE LA GARE

La gare d'Avenay-Val-d'Or se situe en zone UB, une zone urbaine à une zone urbaine à vocation mixte, où coexistent des logements, des activités commerciales et des équipements publics. Elle se caractérise par un tissu urbain relativement discontinu, avec des espaces libres entre les constructions.



Zonage du PLU d'Avenay-Val-d'Or



Zonage à l'échelle de la gare

### → Hauteur des constructions

- La hauteur maximale des constructions est limitée à 10 mètres au faîtiage et 7 mètres à l'acrotère (mesurée depuis le sol naturel).
- Les bâtiments annexes de moins de 40 m<sup>2</sup> ne doivent pas dépasser 6,50 mètres au faîtiage.
- Si une construction est accolée à un bâtiment existant dépassant ces hauteurs, elle peut s'aligner sur la hauteur du bâtiment préexistant.
- Les pylônes radioélectriques sont limités à 12 mètres de hauteur.

### → Implantation des constructions

- Les constructions doivent être soit à l'alignement des voies et emprises publiques, soit en retrait d'au moins 3 mètres.
- Par rapport aux limites séparatives, la distance doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment avec un minimum de 3 mètres.
- Entre deux constructions principales sur une même propriété, la distance minimale est de 3 mètres.

### → Stationnement

- Pour chaque logement construit, 2 places de stationnement doivent être prévues (sauf pour les logements locatifs aidés par l'État, où 1 place suffit).
- Pour les commerces, il faut prévoir 1 place de stationnement pour 50 m<sup>2</sup> de surface commerciale.
- Les bâtiments d'activités doivent prévoir au moins 2 places de stationnement.

### → Espaces verts et imperméabilisation

- Au moins 30 % de la surface de la parcelle doit rester non imperméabilisée ou aménagée avec des matériaux perméables (espaces verts, graviers, dalles alvéolaires, etc.).

## 9. RISQUES NATURELS

Les cartes mettent en évidence les risques géotechniques à Avenay-Val-d'Or. La zone de la gare est soumise à un faible aléa de retrait-gonflement des argiles, ce qui signifie que ce phénomène y reste limité. Par ailleurs, selon le nouveau Plan de Prévention des Risques de Glissement de Terrain (PPRGT) de la Vallée de la Marne, aucun risque de fluage ni de mouvement de terrain n'a été identifié à cet endroit, contrairement à certaines zones périphériques plus exposées.

Ainsi, la gare d'Avenay-Val-d'Or se situe dans un secteur relativement stable face aux risques géotechniques recensés.

- L'usage d'espèces végétales invasives est interdit, et les essences locales sont à privilégier.

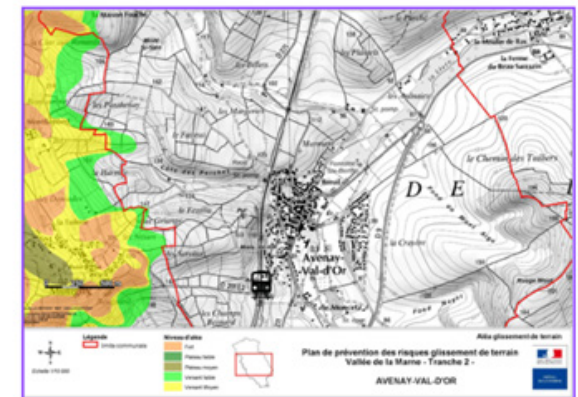
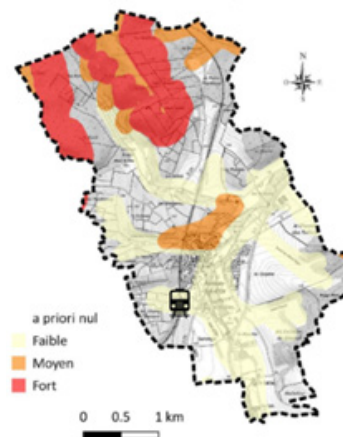
### → Qualité architecturale et patrimoine

- Les nouvelles constructions doivent respecter l'architecture traditionnelle champenoise et éviter les styles étrangers à l'environnement local (ex : chalet savoyard, mas provençal...).
- L'emploi de certains éléments architecturaux comme les colonnes décoratives est interdit.
- Les clôtures doivent être soignées et adaptées au paysage environnant.

### → Réseaux et infrastructures

- Toute construction doit être raccordée aux réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement.
- Les nouvelles constructions doivent prévoir des dispositifs d'infiltration ou de récupération des eaux pluviales sur la parcelle, sauf impossibilité technique justifiée.
- Le raccordement à la fibre optique doit être anticipé lors des travaux d'aménagement.

Aléas de retraits et gonflements d'argile sur la commune de Avenay-Val-d'Or

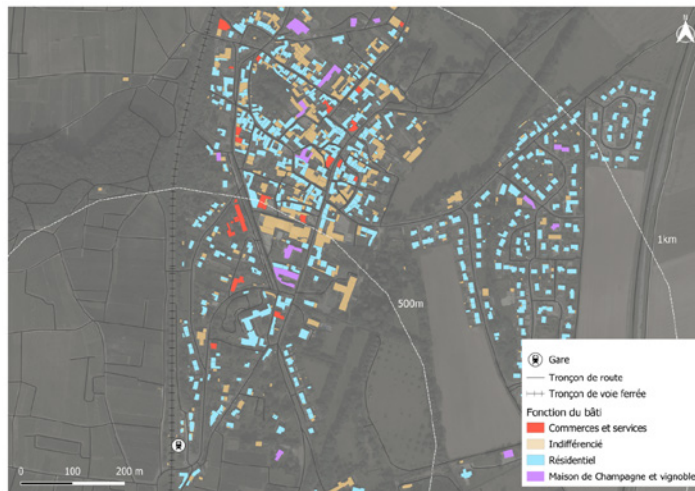


## 10. ENJEUX DE LA COMMUNE AVENAY-VAL-D'OR

### Fonctions urbaines et équipements

La gare d'Avenay-Val-d'Or est principalement entourée de maisons individuelles sur son côté est et des vastes étendues du vignoble à l'ouest. La commune est surtout caractérisée par la forte présence d'établissements vinicoles. Il n'y a pas de commerces et services dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare, hormis un collège et une agence notariale.

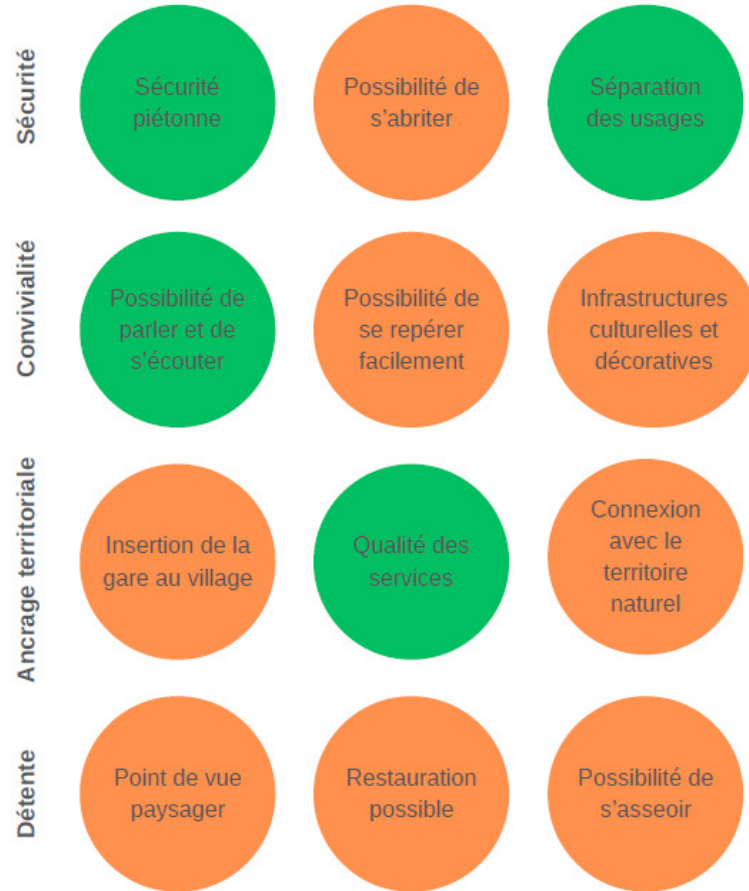
Fonctions urbaines autour de la gare d'Avenay-Val-d'Or →



← Inventaire non exhaustif du mobilier urbain à proximité des gares

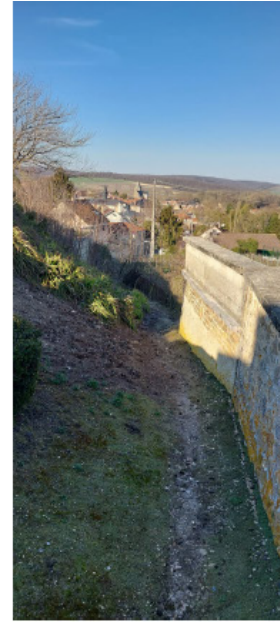
## Méthodologie d'analyse sensible de la Halte gare

### Avenay-Val-d'Or : Un belvédère à lier au fond de vallée



Légende :

- Satisfaisant
- À améliorer
- Absence totale



Une venelle peu aménagée reliant la gare au bourg



De nombreux espaces inexploités au sein de la gare



Espace vert avec une belle vue à mettre en avant



Mettre en valeur la vue sur la Livre depuis la gare

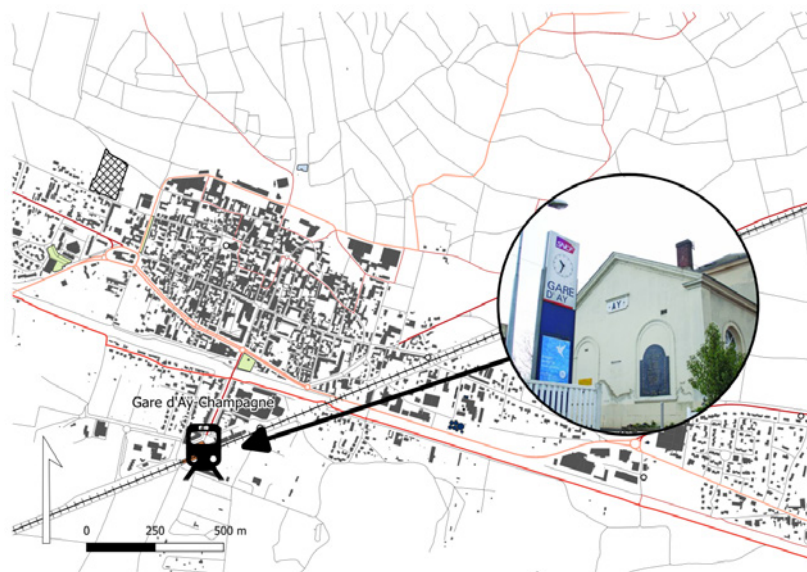
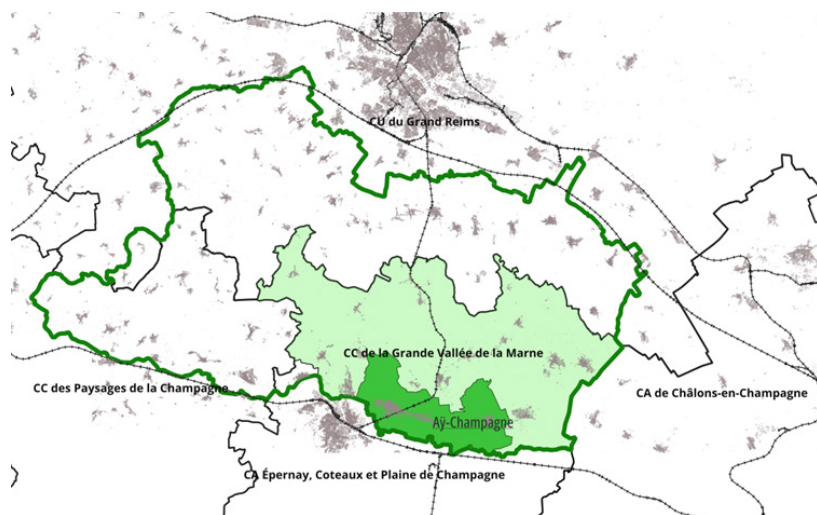
## Carte des principaux enjeux de la commune



### Avenay-Val-d'Or : s'arrêter à flanc de coteau

-  Reconnecter la gare aux environs
-  Mettre en valeur les liaisons piétonnes
-  Mettre en avant les points de vue sur les entités paysagères
-  Affirmer le pôle gare et son espace public
-  Restructurer le pôle gare et créer un îlot de fraîcheur
-  Donner une vocation au bâti de la gare
-  Retravailler les friches et intégrer cet espace aux réflexions sur l'évolution de la halte gare
-  Renforcer l'intermodalité avec le transport à la demande, le covoiturage et les cycles

## IV. HALTE GARE D'Aÿ-CHAMPAGNE



Localisation de la gare d'Aÿ-CHAMPAGNE

Aÿ-Champagne est une nouvelle commune créée en 2016 de la fusion de trois anciennes communes qui sont : Aÿ, Mareuil-sur-Aÿ et Bisseuil. C'est la principale commune de la CC de la Grande Vallée de la Marne. Bien qu'étant une centralité, Aÿ-Champagne est sous l'influence d'Épernay située à 5 min en voiture. C'est la principale polarité du PNR sur la partie orientale de la vallée de la Marne. Aÿ occupe une situation à la marge du PNR lui conférant une situation de porte d'entrée/sortie.

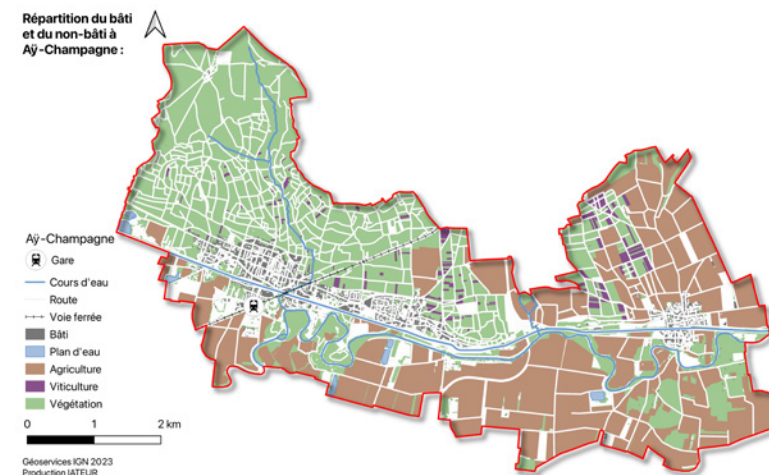
### 1. FORME BÂTIE

La zone bâtie s'étend le long du tracé du Canal latéral à la Marne et la rivière de la Marne au nord. Le nord-ouest est dominé par des zones de végétation, tandis que le sud du canal et le nord-est sont majoritairement composés de parcelles agricoles. La Ligne des Bulles scinde en deux le cœur de la commune. La gare de Aÿ-Champagne est localisée à l'extrémité sud de ce dernier, n'étant accessible depuis le centre qu'en empruntant un pont pour traverser le canal. Ainsi, nous ne pouvons pas considérer que la gare se situe dans le noyau de la ville puisque l'urbanisation s'est majoritairement développée au nord.



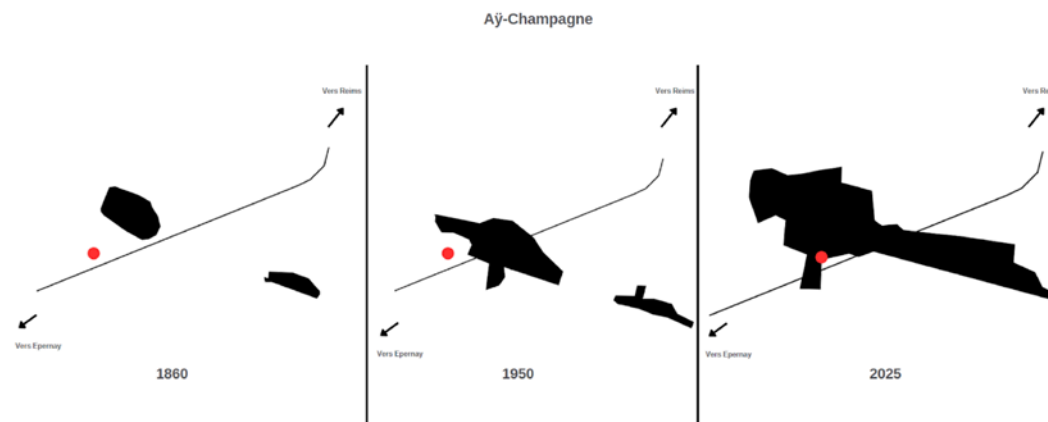
Trame bâtie Aÿ-Champagne

Répartition du bâti et du non-bâti à Aÿ-Champagne :



## 2. Aÿ-CHAMPAGNE, UNE FUSION DE TROIS COMMUNES

En 1860, l'urbanisation est limitée à deux petits noyaux distincts, sans lien direct avec la voie ferrée. En 1950, la croissance s'effectue en direction du chemin de fer, soulignant son rôle structurant. En 2025, l'urbanisation s'est fortement étendue, notamment le long de la ligne ferroviaire, avec un développement linéaire qui témoigne de l'attractivité du train pour les habitants et les activités économiques.

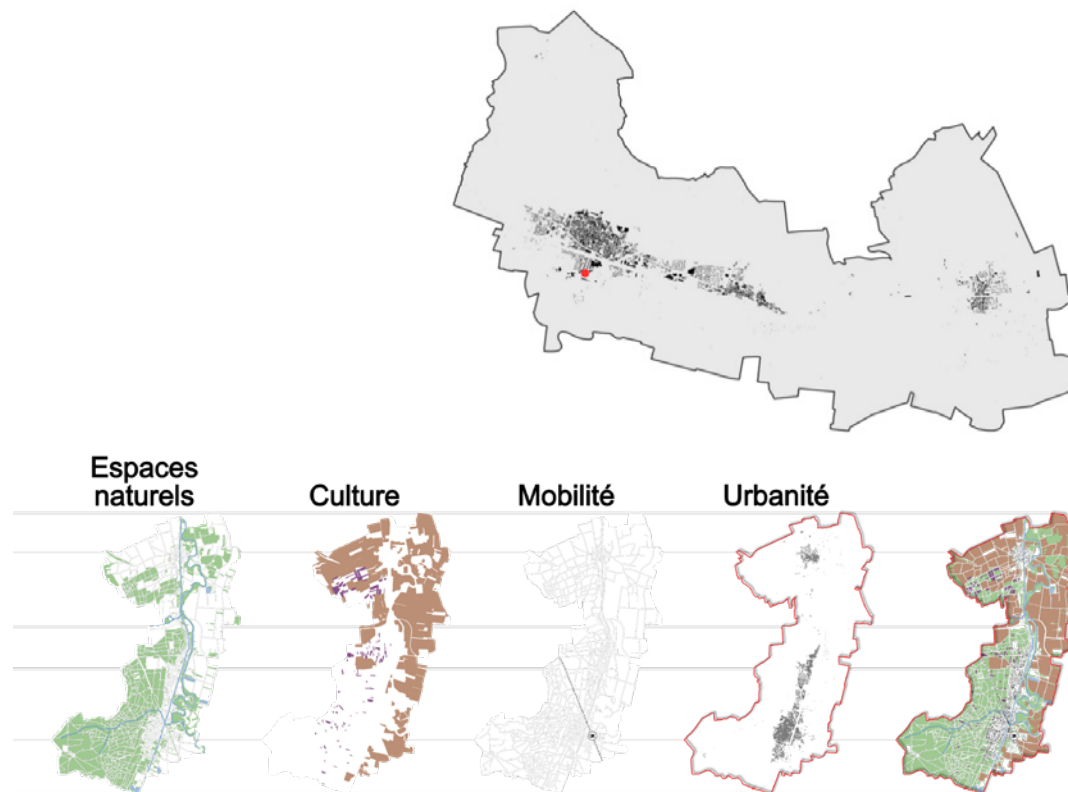


## 3. DES FORMES URBAINES VARIÉES

Trame urbaine dense et bien structurée, caractérisée par un tissu urbain compact et une forte présence de bâtiments en cœur de ville. L'organisation suit un maillage régulier avec des îlots bien définis.

Enfin, pour Aÿ-Champagne nous avons un aménagement typique d'une commune rurale majoritairement dédiée à l'agriculture, notamment autour de la culture céréalière (blé, orge, ...) et de la viticulture. Les axes structurants permettent l'accès aux parcelles bâties et aux parcelles agricoles. Quant à la Ligne des Bulles, comme expliquée précédemment, elle coupe en deux le centre-bourg d'Aÿ-Champagne. La zone bâtie située à l'est se trouve totalement exclue de cet axe ferroviaire.

L'étude détaillée de ces quatre communes par thématique met en évidence des territoires ruraux aux formes urbaines variées préservant les zones naturelles et agricoles. Cela contribue à affirmer une identité villageoise champenoise.



#### 4. CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES DU VILLAGE

Le bâti de ces communes est principalement caractérisé par des constructions traditionnelles en pierre, avec des toits en pente recouverts de tuiles. Les maisons, souvent mitoyennes, forment des rues étroites et sinueuses, typiques des villages viticoles de la région. Les bâtiments, sobres et fonctionnels, reflètent un lien étroit avec l'activité agricole et viticole locale. Les matériaux locaux et les formes simples dominent, créant une harmonie entre l'architecture et le paysage environnant.



Photomontage architecture d'Aÿ-Champagne

#### Une palette de matériaux partagée entre tradition et modernité

Les matériaux de façade observés dans les quatre communes reflètent une diversité liée aux spécificités locales et aux évolutions architecturales. Nous retrouvons des matériaux traditionnels comme la pierre et la brique, qui témoignent du patrimoine bâti, ainsi que des matériaux plus contemporains comme le béton, le métal et le parpaing, utilisés pour des constructions récentes. Cette palette variée illustre l'adaptation des architectures aux contextes historiques et fonctionnels de chaque territoire.



Parement de pierre



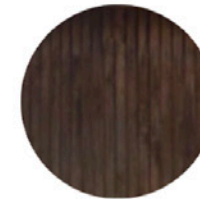
Parement de brique rouge



Revêtement de pierre taillée



Tuile



Bois



Parpaing



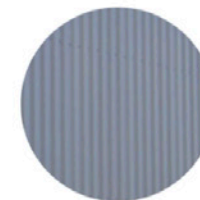
Enduit de façade



Tôle (couleur ardoise)



Béton



Revêtement métallique

Source : Google Earth 2020

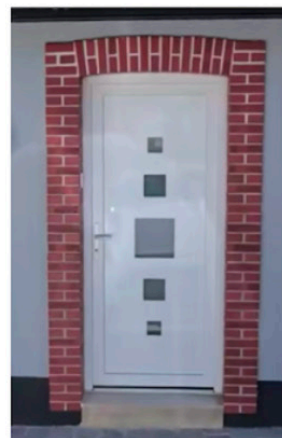
## Ornements et modénatures : l'identité en façade du centre-bourg

L'analyse des détails des façades permet de mettre en évidence que ces quatre villes utilisent les mêmes matériaux et techniques architecturales. Par exemple, le fer forgé, la brique et les ornements autour des encadrements des portes et des fenêtres sont largement utilisés par ces communes. Ces éléments architecturaux ne remplissent pas seulement une fonction esthétique, puisque les lucarnes apportent une ouverture et de la lumière dans le logement, la marquise offre un abri lors des intempéries et les balcons permettent un accès à un espace extérieur. Enfin, l'ensemble de ces détails architecturaux est typique de l'architecture champenoise et contribue à l'identité régionale de ces communes rurales.

Bandeau d'attique



Encadrement



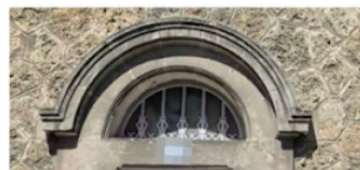
Fer forgé



Fronton triangulaire



Fronton arqué



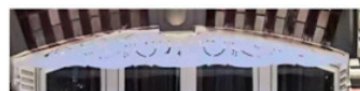
Balcon de croisée



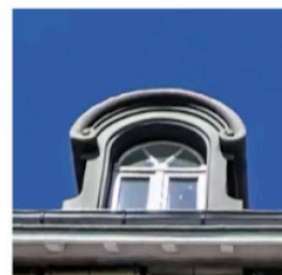
Corbeau



Lambrequin



Lucarne



Linteau



Balcon



Détails de façade d'Aÿ-Champagne. Source : Google Earth 2020

## 5. APPROCHE HISTORIQUE

Ay est une cité reconnue pour sa production de vin depuis l'empire. Cerclée de rempart depuis l'époque médiévale, Ay est la plus grande ville de la berge nord de la Marne. Cité prospère aux nombreux commerces, Ay s'est dotée d'avenue au XIX<sup>e</sup> siècle. L'un d'eux rejoint la gare au centre en traversant le canal de l'Aisne à la Marne. Ainsi, un nouveau quartier lié à l'activité ferroviaire est créé en marge de l'ancienne cité médiévale.



Carte de l'état-major, entre 1820 et 1866, géoportail

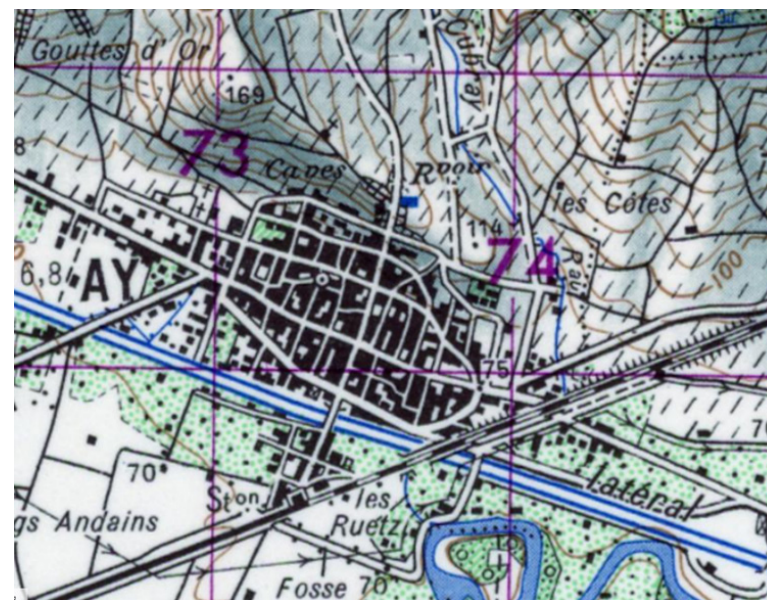
Comme pour Avenay, la gare d'AY est écartée de la cité. Un pont et une avenue la lient au reste de la ville. Aucune construction ne borde cet axe. On remarque de manière générale que la ligne Epernay-Reims ne suit pas les bourgs qu'elle dessert en y implantant des gares en leurs centres, mais trace son chemin en périphérie des villes et villages. Ces dernières érigent ainsi leur gare en conséquence à l'extérieur de leur enveloppe urbaine.

Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, Ay est une ville s'étend émancipée de son enveloppe de rempart. Elle s'est ainsi étalée vers l'ouest en direction d'Épernay, mais surtout vers le sud. En effet, la gare, implantée dans cette direction, tire l'enveloppe urbaine vers elle. Des habitations sont ainsi érigées le long du boulevard qui enjambe le canal latéral à la Marne. Ainsi, la gare d'AY forme une nouvelle polarité.



Carte de Cassini, XVIII<sup>e</sup> siècle, géoportail→

Ay est au XVIII<sup>e</sup> ceinturée de remparts. Elle ne dispose pas de faubourgs notables. C'est une cité assez conséquente. Le pictogramme rose représente ici l'emplacement de la gare actuelle. On remarque qu'elle se situe dans un marécage, complètement isolée de la cité et aucune urbanisation ne tend vers celle-ci.



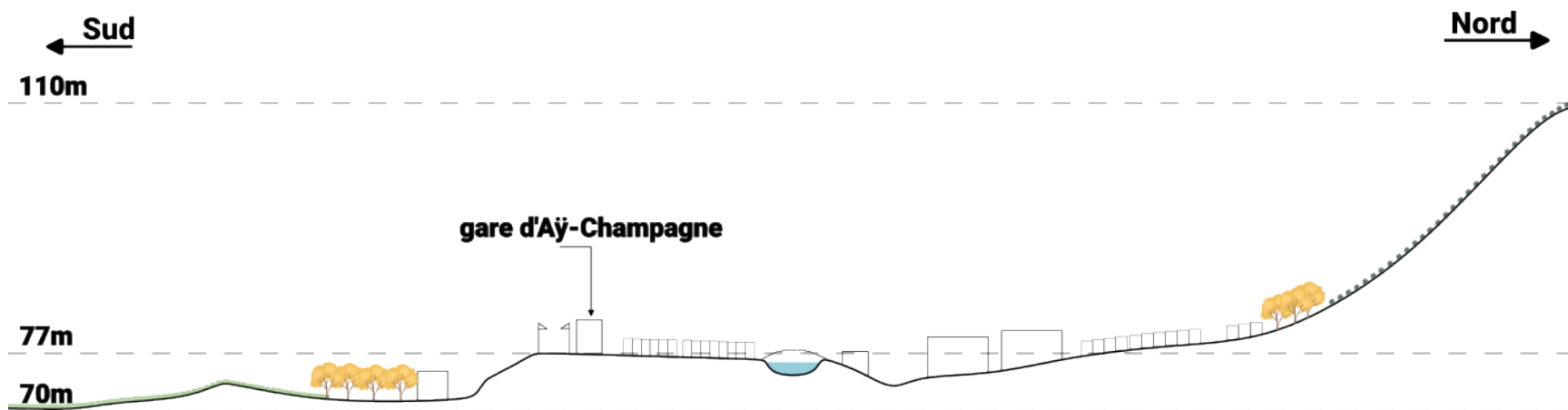
Carte 1950, géoportail

## 6. GÉOGRAPHIE

### Topographie

La gare d'Aÿ-Champagne est située dans un environnement à la frontière entre espaces urbains et espaces agricoles. Le secteur de la gare se trouve aux environs des 77 mètres d'altitude. À proximité immédiate de la gare, on observe une zone urbanisée comprenant des habitations à dominante individuelle et des infrastructures locales (collège, station, d'épuration, complexe sportif).

Au nord, la topographie devient plus marquée avec une montée progressive du relief, formant un coteau dominé par les vignobles. De plus, la présence d'un canal traversant la ville à proximité de la gare enrichit la diversité du paysage et des loisirs à proximité de la gare (vélo, randonnée). L'ensemble constitue un cadre où se mêlent espaces naturels, zones agricoles et tissus urbains autour de la gare d'Aÿ-Champagne.



Plan de coupe Aÿ-Champagne

## Espaces naturels

Au nord de la gare, la végétation est fragmentée et dispersée au sein du tissu urbain, avec la présence de quelques bosquets et haies autour des habitations et du réseau ferroviaire. Le canal qui traverse Aÿ-Champagne est accompagné de végétation rivulaire permettant des variations dans le paysage ainsi que la stabilisation des berges.

À l'ouest et au sud de la gare, on observe plusieurs haies et petits bois. Ces éléments structurent le paysage agricole et marquent la transition entre les espaces bâtis et naturels.

À l'est et au sud-est, la végétation devient plus dense, avec une forêt fermée de feuillus située le long d'un réseau de cours d'eau. Cette zone boisée, associée à des méandres, constitue un espace naturel plus marqué, permettant d'avoir un poumon de biodiversité non loin de la gare.

Zones de végétation Aÿ-Champagne →



## 7. URBANISME

### Occupation des sols

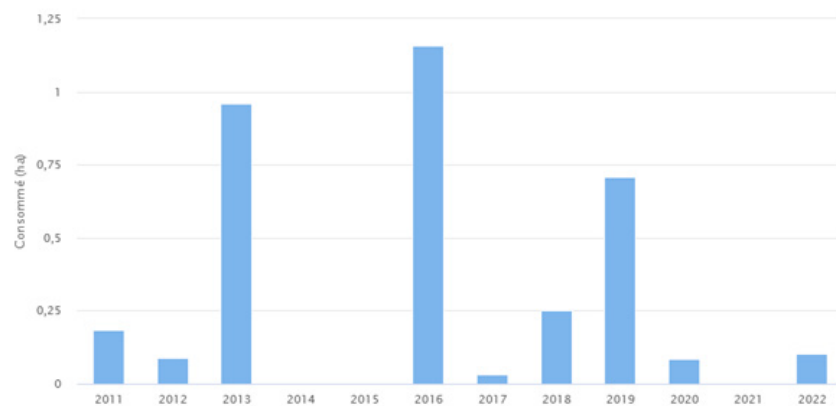
#### ARTIFICIALISATION DES SOLS

L'artificialisation à Aÿ-Champagne montre une consommation d'espace soutenue, mais en légère baisse. Entre 2011 et 2022, environ 3 000 m<sup>2</sup> ont été consommés par an, avec une projection de 17 000 m<sup>2</sup> d'ici 2030.

Entre 2011 et 2023, 64,48 % des espaces consommés ont été dédiés à l'habitat, traduisant une dynamique résidentielle importante. Parallèlement, 32,65 % des surfaces artificialisées ont été mobilisées pour des activités économiques. Enfin, 2,87 % des espaces consommés correspondent à des usages non identifiés.

La part importante dédiée aux activités économiques reflète le dynamisme viticole du territoire. Avec un PLU en place, la commune s'inscrit dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière.

## CONSOMMATION D'ESPACE ANNUELLE SUR LE TERRITOIRE

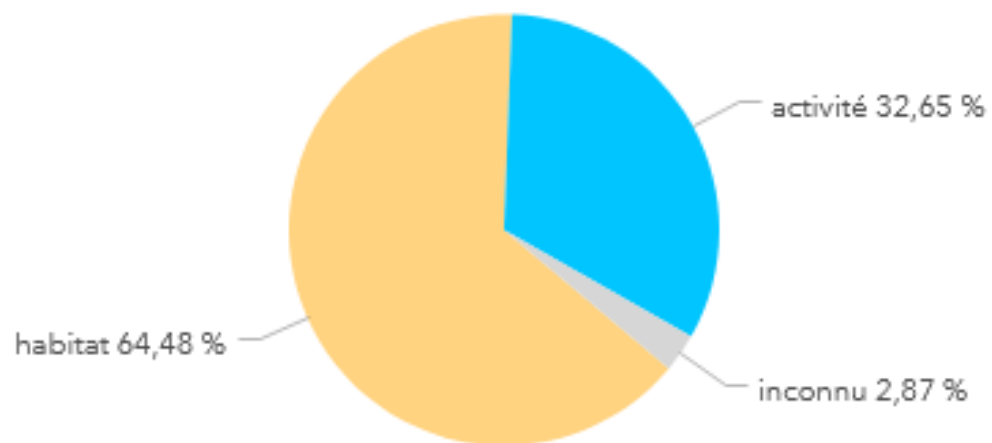


## PROJECTION POUR 2031

Estimation de la consommation cumulée de janvier 2021 à décembre 2030 : 17 000 m<sup>2</sup>



## RÉPARTITION DU FLUX DE CONSOMMATION D'ESPACES PAR DESTINATION ENTRE LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2011 ET LE 1<sup>ER</sup> JANVIER 2023



Consommation d'espace à usage d'habitat pour la période 2011-2023 : 64.48%

Consommation d'espace à usage d'activité pour la période 2011-2023 : 32.65%

Consommation d'espace à usage inconnu pour la période 2011-2023 : 2.87%

Source : Portail de l'artificialisation des sols - Cerema - Fichiers fonciers 2011-2023, données mises à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2023

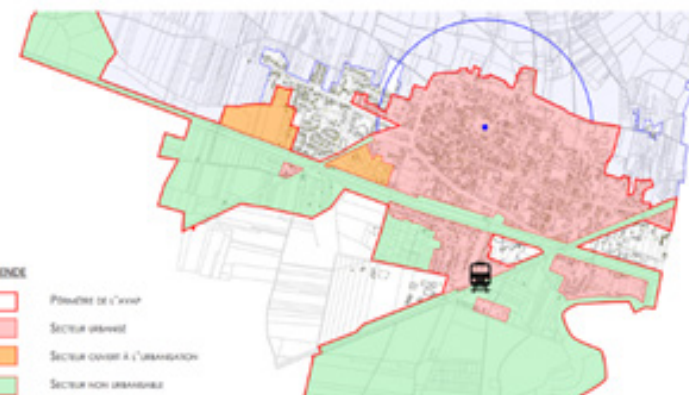
## A. PLU

Aÿ-Champagne est une commune nouvelle. Elle a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016 par la fusion des communes d'Aÿ, Bisseuil et Mareuil-sur-Aÿ.

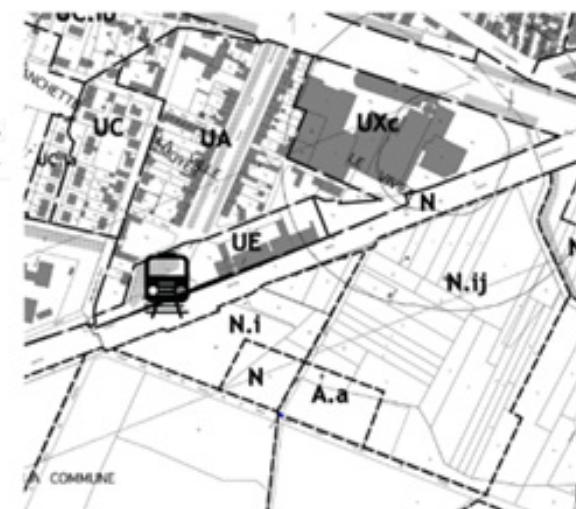
La zone UE est strictement réglementée pour assurer son rôle de secteur dédié aux équipements publics et collectifs à vocation sportive, éducative, sociale et de loisirs. Son développement est encadré afin de préserver l'identité urbaine d'Aÿ-Champagne et d'éviter tout conflit avec les autres zones urbaines ou naturelles environnantes. À noter que la gare d'Aÿ-Champagne se situe dans le périmètre du SPR (Site Patrimonial Remarquable), ce qui implique des contraintes supplémentaires en matière d'aménagement et d'architecture.

La zone UE, dans laquelle se situe la gare, est spécifiquement destinée aux infrastructures publiques ou privées assurant une fonction de service collectif, tel que :

- Écoles, établissements éducatifs et universitaires
- Équipements sportifs et gymnases
- Centres culturels et associatifs
- Espaces de loisirs et de détente
- Infrastructures sociales (crèches, maisons de retraite, etc.)



Plan du périmètre de l'AVAP - Aÿ-Champagne



Zonage du PLU d'Aÿ-Champagne

## → OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

### → Certaines activités sont strictement interdites afin de préserver la vocation publique et collective de cette zone :

#### Constructions interdites

- Logements individuels et collectifs, sauf en lien avec un équipement public (ex. logement de gardien).
- Hôtels et hébergements touristiques, incompatibles avec la vocation publique de la zone.
- Bâtiments industriels ou artisanaux, qui pourraient nuire à la tranquillité et au cadre des équipements collectifs.
- Installations agricoles ou viticoles, étrangères aux fonctions urbaines de la zone.

### → Activités et installations interdites

- Installations classées soumises à autorisation (ex. industries polluantes ou dangereuses).
- Parcs d'attractions et équipements de loisirs motorisés, générant des nuisances sonores et incompatibles avec le cadre urbain.
- Garages collectifs de caravanes et résidences mobiles de loisirs, qui ne correspondent pas à la vocation de la zone.
- Dépôts de véhicules (plus de 10 unités), interdits pour éviter toute emprise excessive au sol.

### → Interdictions spécifiques

- Interdiction de publicité sur l'ensemble du périmètre du SPR, sauf exception prévues par un règlement local de publicité.
- Interdiction des éoliennes, qu'elles soient visibles ou non depuis l'espace public, afin de préserver l'esthétique du paysage.

## → Occupations et Utilisations du Sol Autorisées sous Conditions

### Constructions autorisées avec restrictions

Certaines constructions peuvent être acceptées sous réserve qu'elles respectent la cohérence architecturale et les exigences d'occupation du sol :

- Logements de fonction : uniquement pour le personnel des équipements publics (ex. logement de gardien).
- Entrepôts : strictement réservés au stockage lié aux équipements publics (ex. stockage de matériel pour une salle de sport).
- Structures temporaires : tolérées sous conditions (ex. installations provisoires pour un événement sportif).

### Infrastructures et équipements techniques

- Pompes à chaleur : doivent être installées en partie basse des bâtiments, à une hauteur maximale de 1 mètre et ne doivent pas être visibles depuis l'espace public.
- Panneaux solaires : autorisés uniquement s'ils sont intégrés à la toiture et traités anti-reflet.

### → Accès et voirie

- Obligation d'un accès sécurisé : tout projet doit garantir une desserte adaptée aux flux des usagers (véhicules, piétons, cyclistes).
- Les voiries doivent être adaptées à la circulation des véhicules de secours et aux besoins des infrastructures.
- Création d'espaces de circulation douce (pistes cyclables, trottoirs larges) favorisant l'accessibilité des équipements.

### → Implantation des constructions

- Respect de l'alignement et du gabarit urbain : les bâtiments doivent s'intégrer harmonieusement avec les constructions existantes.
- Limitation des hauteurs : la hauteur des bâtiments ne doit pas générer d'impact visuel important sur le paysage urbain.

### → Stationnement et espaces verts

- Obligation de stationnement hors voirie : toutes les nouvelles constructions doivent prévoir des espaces de stationnement internes.
- Aménagements paysagers obligatoires :
  - Espaces verts plantés ou espaces de jeux sur les zones non bâties.
  - Intégration d'arbres et de végétation pour atténuer l'impact des constructions.

### → Contraintes liées au SPR

Le SPR (Site Patrimonial Remarquable) impose des règles supplémentaires visant à préserver l'identité patrimoniale d'Ay-Champagne.

### → Restrictions architecturales

- Respect des matériaux traditionnels : utilisation de pierres, enduits et tuiles en harmonie avec l'architecture locale.
- Interdiction des façades modernes trop contrastées avec l'environnement urbain existant.
- Encadrement des fenêtres et portes conforme aux recommandations du SPR (ex. pas de volets roulants visibles depuis la rue).

### → Protection des espaces paysagers et vues remarquables

- Interdiction de nouvelles constructions dans les cônes de visibilité définis par le Plan de Protection et de Mise en Valeur du Paysage.
- Conservation des espaces verts et des arbres de haute tige pour préserver l'aspect naturel du cadre urbain.

### → Énergies renouvelables et équipements techniques

- Panneaux solaires autorisés sous conditions strictes (intégration parfaite dans la toiture, pas de reflets visibles).
- Interdiction des capteurs solaires en façade ou sur des toitures visibles depuis l'espace public.
- Obligation d'enterrer les réseaux électriques dans le cadre des nouvelles infrastructures.

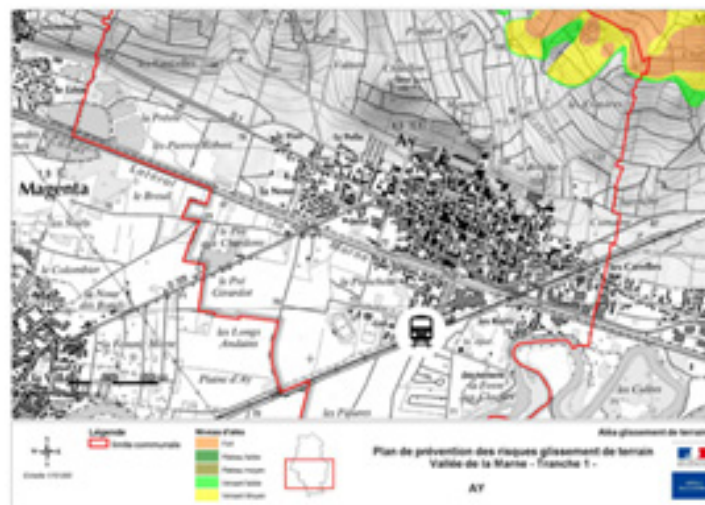
### → La zone UE d'Ay-Champagne est soumise à une réglementation stricte qui vise à garantir :

1. Une occupation du sol cohérente avec sa vocation publique (équipements sportifs, éducatifs, sociaux et culturels).
2. Une intégration harmonieuse des bâtiments et infrastructures dans le tissu urbain existant.
3. Une protection efficace du patrimoine architectural et paysager grâce aux règles du SPR.

### → RISQUES NATURELS

La gare d'Ay-Champagne se situe dans une zone où le risque de retrait-gonflement des argiles est faible, indiquant une stabilité géotechnique relative face à ce phénomène. De plus, selon le Plan de Prévention des Risques de Glissement de Terrain (PPRGT) de la Vallée de la Marne, aucun aléa de mouvement de terrain n'a été identifié à cet endroit, contrairement à d'autres secteurs de la commune où des risques sont signalés.

Ainsi, la gare d'Ay-Champagne se trouve dans une zone globalement stable du point de vue des risques naturels recensés.



Cartes des risques de mouvement de terrain et de retrait-gonflement des argiles sur la commune d'AÏ-Champagne

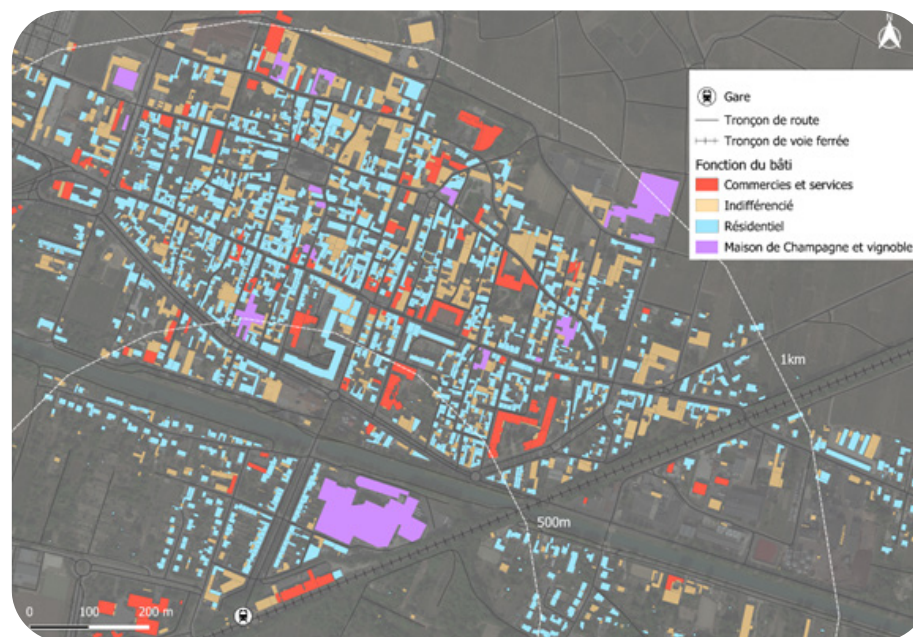
## 8. ENJEUX DE LA COMMUNE AÏ-CHAMPAGNE

### Fonctions urbaines et équipements

Autour de la gare de AÏ-Champagne, on peut surtout remarquer la forte présence d'habitat et d'industrie (comme une entreprise d'emballage et de conditionnement de bouteilles).

Des services sont également présents autour du site étudié (collège, bâtiments des services techniques de la commune). Le parc des Bleuets, à proximité du collège, offre un endroit propice à la détente et aux activités sportives.

De manière générale, un touriste qui arriverait en gare, devra parcourir dix minutes à pied pour se rendre dans le centre et ainsi trouver les premiers commerces. (Supérette, restaurant, hôtel)

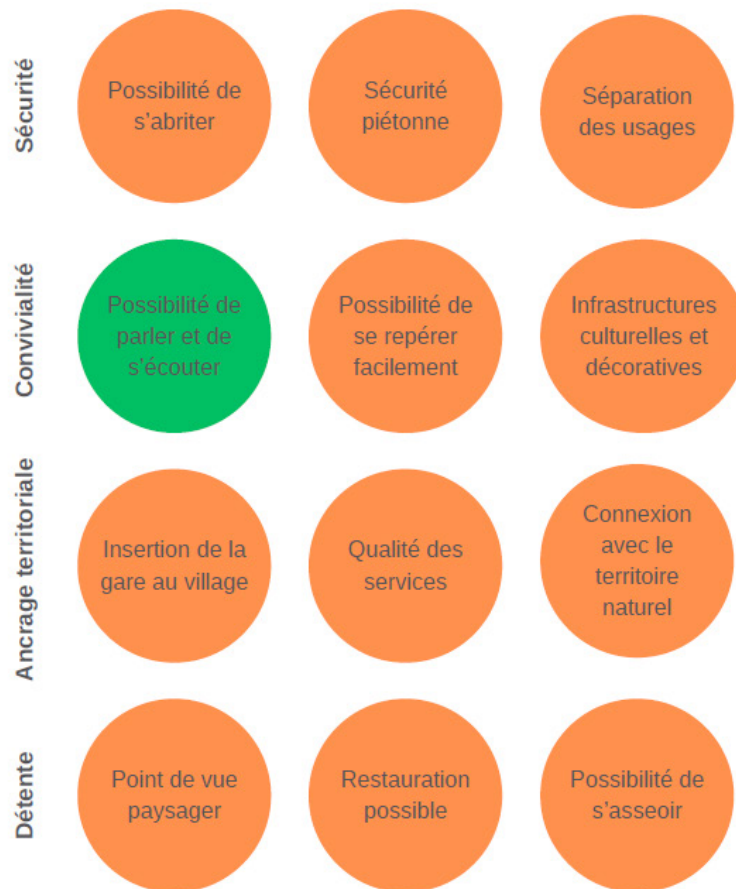


Fonctions urbaines autour de la gare de AÏ-Champagne

Inventaire non exhaustif du mobilier urbain à proximité des gares



Aÿ-Champagne : une gare à révéler et structurer



Une gare à fort potentiel peu mise en valeur



Une mauvaise répartition des usages sur l'Avenue Victor Hugo



Un alignement d'arbres à préserver et à valoriser sur l'avenue Victor Hugo



Vue depuis la gare sur la Montagne de Reims à mettre en avant

- Légende :**
- Satisfaisant
  - À améliorer
  - Absence totale

## Carte des principaux enjeux de la commune

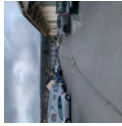


### Aÿ-Champagne : le champagne dans la vallée de la Marne

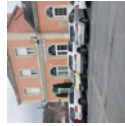
-  Reconnecter la gare aux centralités de la commune
-  Valoriser les points de vue sur les entités paysagères
-  Affirmer le pôle gare et son espace public
-  Créer un îlot de fraîcheur
-  Donner une vocation au bâti de la gare
-  Bâti en rupture architecturale avec le tissu urbain
-  Bâti à valoriser et intégrer dans le tissu urbain
-  Favoriser l'intermodalité avec le covoiturage et les cycles et en déviant la ligne de bus 10
- 
- 



# Diagnostic : Les pôles gare de la ligne des Bulles en tant que portes d'entrées au sein du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims



Quartier de gare très artificialisé et place du piéton inexistante



Parvis de gare exclusivement dédié à la voiture



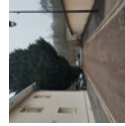
Services proposés en rupture avec le paysage



Aménagements paysagers à mettre en valeur



Une surface fortement imperméabilisée



Un pôle gare peu indiqué aux quais



Une prise en compte du stationnement des cycles



Un espace d'attente réduit aux quais



Un quai de gare malentretenu et réaménager



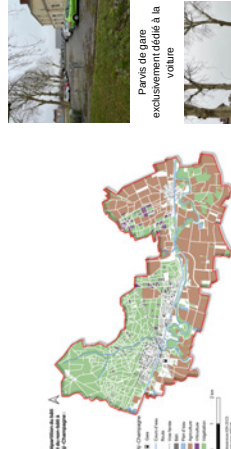
Vue en sortant de la gare sur la plaine de champagne à exploiter



Une proximité avec le patrimoine viticole à valoriser



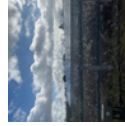
Un dialogue entre la gare et le centre bourg à repenser



Parvis de gare exclusivement dédié à la voiture



Perspective à mettre en valeur depuis la gare



Aménagements paysagers à mettre en valeur



Perspective à mettre en valeur depuis l'avenue Victor Hugo

## Contexte

La ligne Epemay - Reims, opérationnelle depuis 1854, contient quatre arrêts au sein du PNR : Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Ay-Champagne. Cette ligne, surnommée "ligne des bulles" en raison de son enjeu environnemental, a été classée en tant que "patrimoine remarquable" par le Ministère de l'Équipement, des Transports et de l'Énergie. Elle est également reconnue pour sa contribution à l'amélioration du cadre de vie des communes, mais également à renforcer l'attractivité de la ligne et du PNR.

## État des lieux

### Des réseaux de transport et l'intermodalité à renforcer

- Des pôles gares peu fréquentés
- Bonne fréquence horaire à l'échelle locale mais faible par rapport à d'autres régions
- Quelques limites au train (attente, aménagement, praticité)
- 1/3 voyageurs réguliers, 1/3 scolaires, 1/3 occasionnels
- Des possibilités d'intermodalité via le couvoilage ou les transports en commun variables selon les lieux
- Des chemins de randonnée et des portes d'entrée touristiques à une relative proximité
- Un potentiel de mobilité en vélo inexploité

### Les séquences paysagères, un typique paysager en miroir

- Solde géologique : la cuesta du bassin parisien comme interface du grand paysage
- Typique paysager en miroir : deux villes portes (Reims et Epemay), deux vastes plaines agricoles, deux espaces de coteaux viticoles et un plateau forestier central



### Une forme bâtie typique des territoires ruraux

- Des gares souvent excentrées
- Un patrimoine local à travers un bâti ancien
- Une architecture typiquement villageoise
- Une palette de matériaux partagée entre tradition et modernité
- Des ornements de façade identitaires

### Les quatre gares, des pôles de transport déconnectés de la dynamique territoriale

- Des gares souvent peu identifiées comme lieu d'arrêt
- Des espaces publics aux abords des gares peu qualitatifs
- Une place de la voiture encore trop présente pouvant être optimisée
- Une signalétique et des chemnements piétons peu lisibles voire absents
- Des potentialités touristiques et naturelles peu valorisées depuis la gare
- Un rôle local du bâti de gare encore marginal dans l'animation territoriale

## Les enjeux

### Une trame narrative à construire

Développer une identité forte autour de la Ligne des Bulles



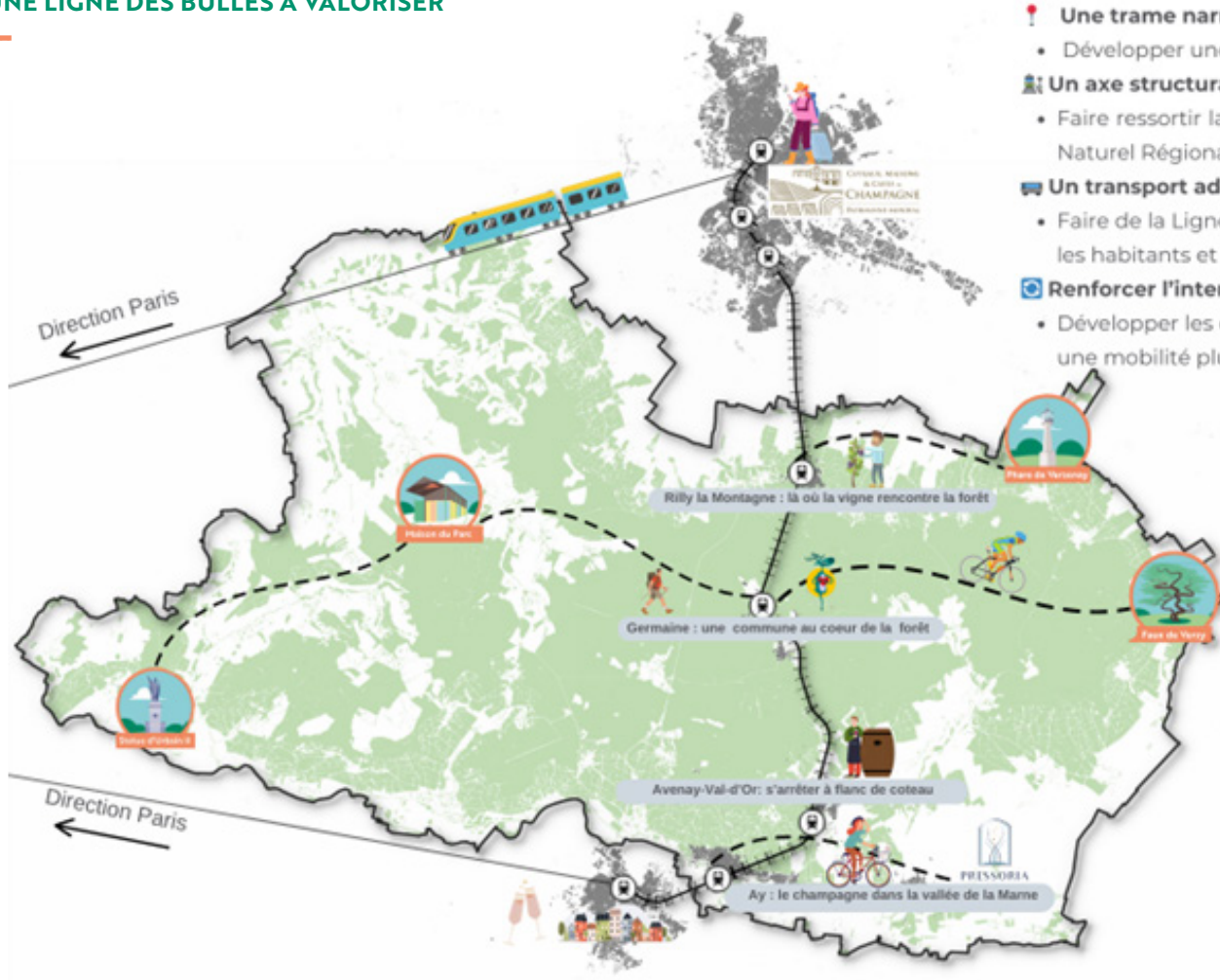
### Un transport adapté à tous

Faire de la Ligne des Bulles un mode de déplacement attractif pour les habitants et les touristes



## V. ENJEUX COMMUN AUX QUATRE HALTES GARES

### UNE LIGNE DES BULLES À VALORISER



#### 📍 Une trame narrative à construire

- Développer une identité forte autour de la Ligne des Bulles.

#### 👤 Un axe structurant pour le territoire

- Faire ressortir la Ligne des Bulles comme la porte d'entrée du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims.

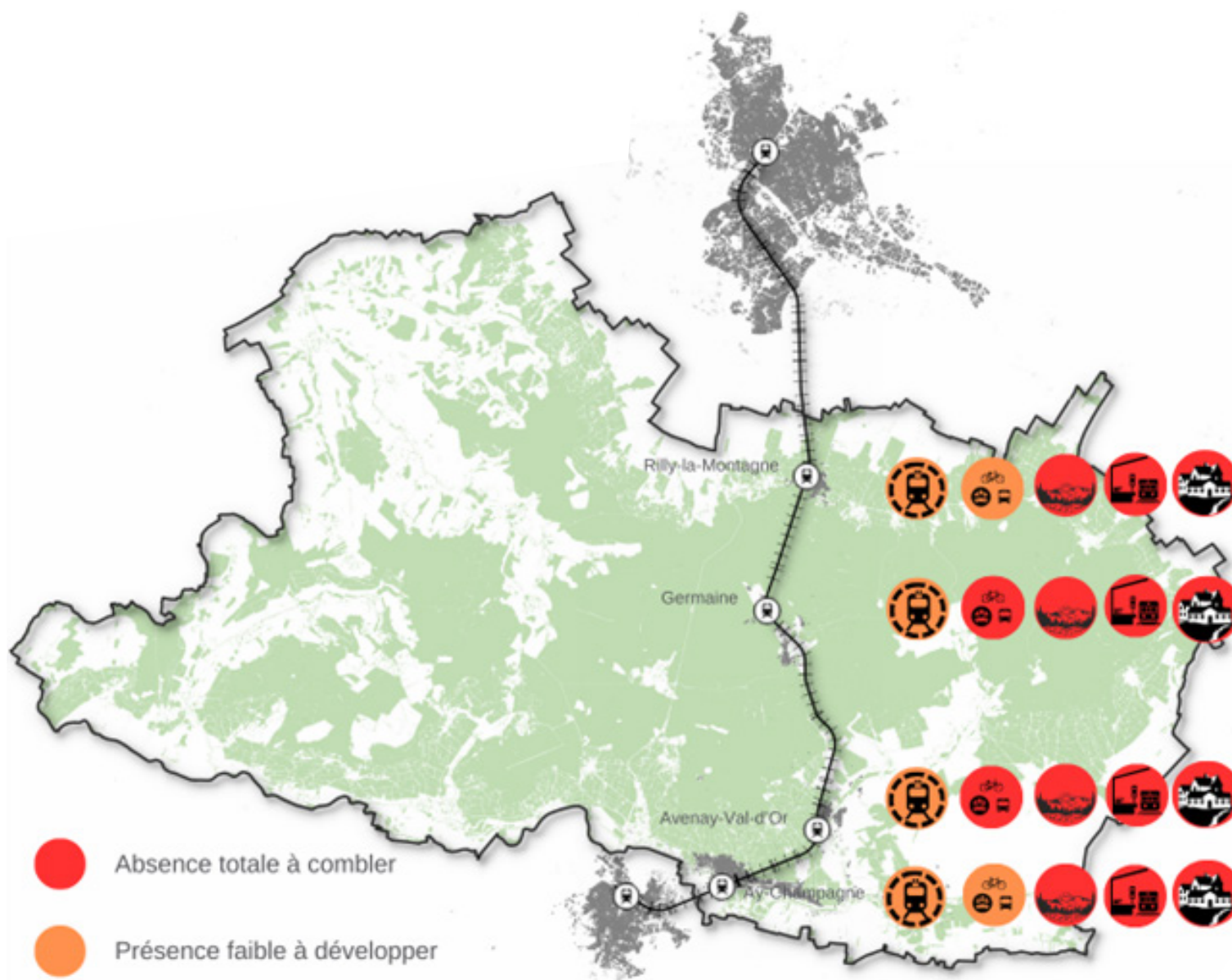
#### 🚗 Un transport adapté à tous

- Faire de la Ligne des Bulles un mode de déplacement attractif pour les habitants et les touristes.

#### 🔄 Renforcer l'intermodalité

- Développer les connexions avec les autres modes de transport pour une mobilité plus fluide et durable.

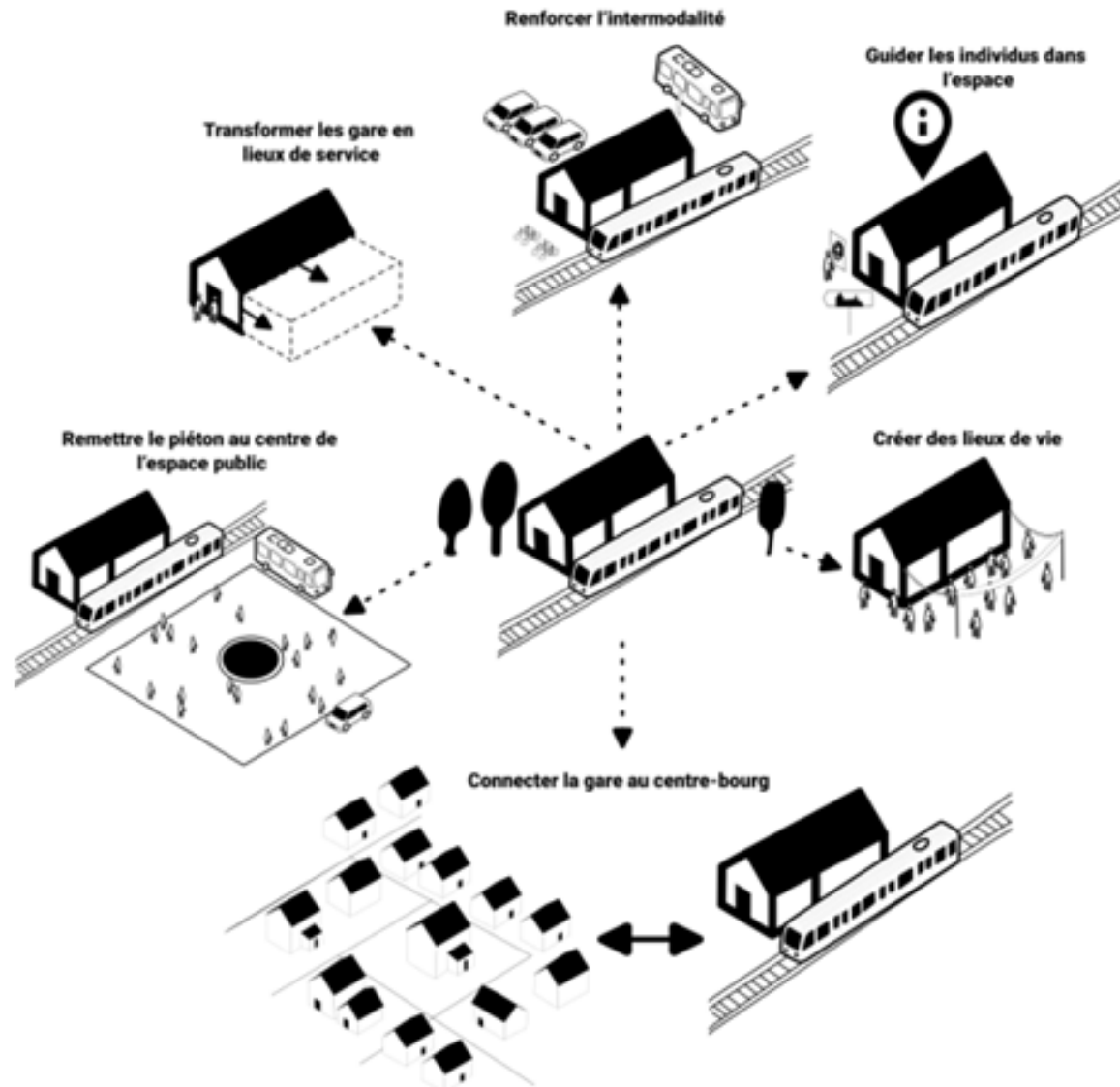
## DES PÔLES GARES À REVITALISER EN TANT QUE PORTE D'ENTRÉE AU SEIN DU PNRMR



-  Affirmer la fonction des pôles gares au sein de la trame urbaine
-  Optimiser l'intermodalité aux abords des pôles gares pour une transition fluide entre les modes de transport
-  Permettre la découverte des diverses unités paysagères
-  Valoriser la qualité urbaine des pôles gares comme entrées du PNRMR qui dénotent au sein de paysages d'exception
-  Reconnecter les pôles gares grâce à une harmonisation des éléments architecturaux confirmant l'identité de la commune

## ENJEUX À L'ÉCHELLE DES GARES

### Des usages à repenser



## II. Proposition de projets pour la ligne des bulles et les gares TER

### 1. PROJETS EN MATIÈRE DE TOURISME DURABLE ET D'ITINÉRANCE DOUCE

Voici plusieurs propositions issues de la première phase d'atelier réalisée par les étudiants en tourisme de l'IREST :

#### Capitaliser sur le nom « Ligne des Bulles »

Aujourd'hui ce nom est peu connu, peu visible et peu utilisé par les acteurs du tourisme et les visiteurs. En dehors d'un intitulé et d'une brochure éditée par le PNRMR, le nom « Ligne des Bulles » a rarement dépassé une utilisation entre élus et techniciens.

L'atelier a permis de souligner la nécessité d'un « effort marketing pour promouvoir la Ligne des Bulles sans négliger la richesse paysagère et le potentiel de tourisme vert de cette ligne, actuellement sous-utilisés (le nom de la ligne renvoyant actuellement surtout au champagne) ». (citation extraite des rapports remis par les étudiants de l'IREST).

#### « Passer du train comme frein au train comme un atout »

Dans la lignée de la proposition ci-dessus, il y a tout un imaginaire à ré-enchanter autour du trajet sur la Ligne des Bulles, afin de faire du train un voyage. Pour cela, plusieurs stratégies, outils et dispositifs pourraient être imaginés :

- **Créer une identité marketing et visuelle, avec par exemple une charte graphique, des « marqueurs visuels », voire même « une mascotte », autour de la Ligne des Bulles.** Ces derniers pourraient notamment être **déclinés sur le mobilier d'information** (ex : panneaux d'information au niveau des haltes-gares) et sur le mobilier dédié à renforcer les connexions (signalétique, balisage des itinéraires de randonnée,...) ;
- **La création d'un podcast « expérience paysages » pouvant accompagner le trajet en train**, afin de partager des lectures de paysages, anecdotes historiques et informations valorisant le territoire, ses paysages et ses patrimoines.
- **La création d'un « objet collector » spécifique à la Ligne des Bulles**, réservé à ses usagers touristiques (par exemple un « billet de mémorable »).

#### Améliorer les aménagements

L'une des thématiques qui ressort le plus de cette phase d'atelier est le besoin de renforcer la signalétique et le balisage afin d'améliorer les connexions vers/depuis les gares.

En matière d'aménagement, d'autres propositions émanent de l'atelier :

- Utiliser certains espaces inexploités au niveau des haltes-gares ou à proximité afin d'aménager des services, des espaces conviviaux et des infrastructures favorisant l'intermodalité,
- Renforcer l'accessibilité tous publics des gares, notamment vis-à-vis des personnes en situation de handicap,
- Développer les connexions cyclables sur le territoire, depuis et vers les gares...

## LA THÉMATIQUE DE LA RANDONNÉE PÉDESTRE

La randonnée pédestre est identifiée par les étudiant.e.s comme une opportunité pour le développement de La Ligne des Bulles. Lors de leur présentation intermédiaire auprès des acteurs locaux le 8 novembre 2024, les échanges avec les acteurs ont essentiellement porté sur cette thématique et les étudiant.e.s avaient alors interrogé les acteurs sur l'opportunité d'une gouvernance à mettre en place, afin d'améliorer et renforcer le balisage des sentiers pédestre vers/depuis les gares de la Ligne des Bulles.

Depuis, des échanges avec le Comité Départemental de Randonnée Pédestre (CDRP) laissent entrevoir **la possibilité de développer un réseau et un balisage pédestres « d'excellence » autour des gares de la**

**Ligne des Bulles.** Il s'agit d'une piste à aborder avec les acteurs locaux (PNRMR, EPCI, communes) et le CDRP, afin de clarifier l'engagement nécessaire de chaque partie pour capitaliser sur l'atout et l'expérience différenciante que peut apporter le réseau de sentiers de randonnée déjà existant autour de la Ligne des Bulles.

Cela permettrait également de « transformer l'essai » en passant de « La Grande Traversée : l'événement », au développement de « La Grande Traversée » comme expérience de randonnée en autonomie pour les visiteurs, avec la valorisation d'un réseau de sentiers pédestres de type « réseau de carrefours<sup>1</sup> » autour des gares et communes de la Ligne des Bulles.

1. Renforcement de la signalétique pédestre directionnelle par un maillage de carrefours et de boucles de randonnée existantes

## Quid d'un dispositif d'information touristique « idéal » au niveau des gares

Extrait de la note de synthèse des étudiant.e.s de l'IREST : « Concernant les haltes gares, il serait essentiel d'installer [au niveau des haltes-gares] des panneaux d'informations conçus de manière éco-responsable, intégrant des matériaux durables et respectueux de l'environnement. Pour moderniser l'accès aux informations, des écrans tactiles et des QR codes pourraient être déployés à des endroits stratégiques afin de faciliter l'accès aux itinéraires, aux horaires de transports et aux informations sur les randonnées ou les destinations locales. »

Pour ce dispositif d'information touristique, les étudiant.e.s préconisent :

- Des panneaux rappelant, par leur format et leur design, l'identité forestière du PNRMR, mais aussi l'identité marketing développée autour de la « Ligne des Bulles » ;
- Une approche participative avec les acteurs locaux voire les habitants, pour la sélection des informations à valoriser sur ces dispositifs ;
- La mise en place de totems d'information dédiés à la Ligne des Bulles, également en gares de Reims et d'Épernay.

### **PARENTHÈSE : LA VALORISATION DE L'OFFRE D'ITINÉRANCE DOUCE À L'ÉCHELLE DE LA CHAMPAGNE**

Dans le cadre du GOT (Groupe de travail Œnotourisme) animé par la Mission Coteaux, Maisons et Caves de Champagne – Patrimoine Mondial, un sous-groupe de travail dédié aux mobilités a été créé. Dans ce cadre, les acteurs réunis réfléchissent actuellement à l'uniformisation des pratiques de numérisation et de valorisation de l'offre d'itinéraires cyclables et pédestres à l'échelle de la Champagne. Ceci afin de pouvoir, à terme, faciliter la valorisation d'informations relatives à l'itinérance et à la découverte des destinations au cœur de la Champagne.

Ce type de réflexion et d'uniformisation est essentielle, afin de penser et enrichir des dispositifs de type « RIS » qui pourront à l'avenir, valoriser de l'information claire et à jour sur le sujet – comme dans le cas par exemple de futurs panneaux d'information ou « totems » au niveau des gares.

### **La transformation d'une halte-gare en « hub multimodal »**

Extrait du rapport des étudiant.es : « Pour développer la mobilité douce, la halte gare d'Aÿ pourrait être transformée en un véritable hub multimodal connectant train, vélos et itinéraires pédestres. Des bornes de recharge pour vélos électriques et une meilleure mise en avant des kits de réparation déjà disponibles encouragerait l'usage de ces mobilités dès l'arrivée. (...) Le lien avec la Véloroute 52 doit également être renforcé : aménager un parcours cyclable direct et sécurisé reliant la gare à la véloroute, ainsi qu'aux sites majeurs comme les maisons de champagne ou le musée Pressoria, faciliterait les déplacements. Ce cheminement pourrait être agrémenté d'allées paysagères, d'aires de repos et de panneaux éducatifs (...) »

En ce sens, l'achat en cours du bâtiment gare par la commune (2025) pourrait constituer une opportunité.

## **2. PROJETS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT : NOTICES EXPLICATIVES**

Pour illustrer les différents types d'aménagements envisageables autour des gares et montrer comment celles-ci peuvent être valorisées en tant que véritables portes d'entrée du territoire, les étudiants de l'IATEUR se sont penchés sur deux cas concrets : les gares de Rilly-la-Montagne et d'Aÿ-Champagne.

Leur choix s'appuie sur les attentes exprimées par les élus locaux et les besoins identifiés par les EPCI compétentes en matière de mobilité. Les propositions formulées s'inscrivent dans des temporalités variées, afin d'apporter des réponses adaptées à la fois à l'accueil des habitants et des usagers, et à la création d'espaces publics conviviaux, favorisant ainsi le cadre de vie et l'attractivité du territoire.

Ces projets, conçus pour ces deux haltes, constituent des pistes d'inspiration pour l'ensemble des gares TER situées dans le périmètre du Parc naturel régional de la Montagne de Reims.

# Projet d'aménagement de la halte gare de Rilly-la-Montagne

## OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'aménagement du secteur de la gare s'inscrit dans une dynamique de transformation durable et harmonieuse, en cohérence avec les enjeux de mobilité, de transition écologique, de qualité urbaine et de valorisation du cadre de vie. Il vise à renforcer l'attractivité de ce lieu stratégique tout en répondant aux spécificités du territoire et aux attentes des usagers. Ce projet s'organise autour de six grands axes.

Le **premier objectif** est de repenser l'espace public autour de la gare. Le réaménagement du parvis de la gare a été conçu pour offrir deux parcours distincts, selon que l'usager entre ou sort de Rilly-la-Montagne. Par exemple, un voyageur arrivant sur la commune pourrait emprunter le parcours le plus étroit, d'environ trois mètres, bordé d'arbres et d'arbustes. Ce tracé, plus resserré, créera une ambiance végétale et apaisée : "Bienvenue à Rilly-la-Montagne, porte d'entrée du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims". À l'inverse, un usager quittant la commune, en direction par exemple de Reims, pourrait suivre le parcours le plus large, plus structuré et plus minéral, marqué par deux îlots végétalisés espacés de cinq mètres. Cette dimension plus large, permettra de répondre à une fréquentation plus importante, en particulier liée aux déplacements pendulaires et marquera la transition vers un cadre plus urbain. Deux cheminements aux expériences distinctes : l'un pour entrer dans un paysage naturel, l'autre pour s'orienter vers un espace plus dense. L'installation dès 2030, d'arceaux à vélos encouragera la mobilité douce. Une signalétique claire, incluant une ligne verte centrale dessinée sur le sol afin de permettre une lecture facile des espaces et guidera les usagers dans leurs déplacements. L'ensemble créera une ambiance accueillante, lisible et adaptée aux différents usages.

Le **second objectif** vise à améliorer la mobilité et à favoriser les déplacements doux. Le projet prévoit la création d'une zone de rencontre, la désimpermea-

bilisation de la voirie afin de favoriser les circulations douces, ainsi que la mise en place d'un cheminement piéton supplémentaire à l'arrière du pôle santé. En effet, cette zone de rencontre contribuera à pacifier les circulations autour de la gare, en donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes.

L'optimisation du stationnement constitue le **troisième objectif**. À l'origine, la gare est dotée de 84 places de stationnement. Le projet prévoit la suppression de 34 places, dont 10 directement devant la gare, pour permettre la création d'un parvis plus qualitatif. Ces pertes seront compensées par une réorganisation des places existantes, notamment par un réaménagement en épi et par la création de places dédiées aux personnes à mobilité réduite. La création de places de covoiturage, l'installation de bornes de recharge électrique et la mise en place d'une signalétique au sol permettront de mieux connecter le site aux autres pôles du territoire et d'accompagner les évolutions des usages. Ce redimensionnement répond à la volonté d'adapter l'espace aux nouveaux modes de déplacement, tout en libérant du foncier.

Le **quatrième objectif** consiste à renforcer la place de la nature en ville. L'ensemble du projet adopte une approche paysagère forte, avec la désimpermeabilisation des sols, des deux côtés des rails, afin de favoriser l'infiltration des eaux tout en répondant au Plan Pluie du Grand Reims. Ce projet permet

d'améliorer le confort thermique en transformant la gare en îlot de fraîcheur. En effet, une trame paysagère plus complète, reprenant des essences indigènes de la région contribue à un environnement plus agréable, plus résilient et plus propice à la biodiversité.

Le **cinquième objectif** concerne la valorisation du patrimoine bâti, avec une attention particulière portée au bâtiment principal de la gare, propriété de la SNCF. Ce lieu, chargé d'histoire et symbolique dans le paysage local, sera réhabilité afin de retrouver une place active dans la vie du territoire. Il se verra attribuer une nouvelle fonction à la fois utile et fédératrice, en lien avec les besoins exprimés par les habitants et les dynamiques locales. Le bâtiment pourra ainsi accueillir des points de vente de produits locaux en libre-service, devenir un lieu de vie convivial, abriter un espace de coworking ou encore proposer des activités culturelles et sociales. Pensé comme un tiers-lieu, il rassemblera différents usages au sein d'un même espace, favorisant les rencontres et la cohésion. Cette reconversion contribuera à préserver l'identité du site tout en lui donnant une nouvelle utilité, au service de la population.

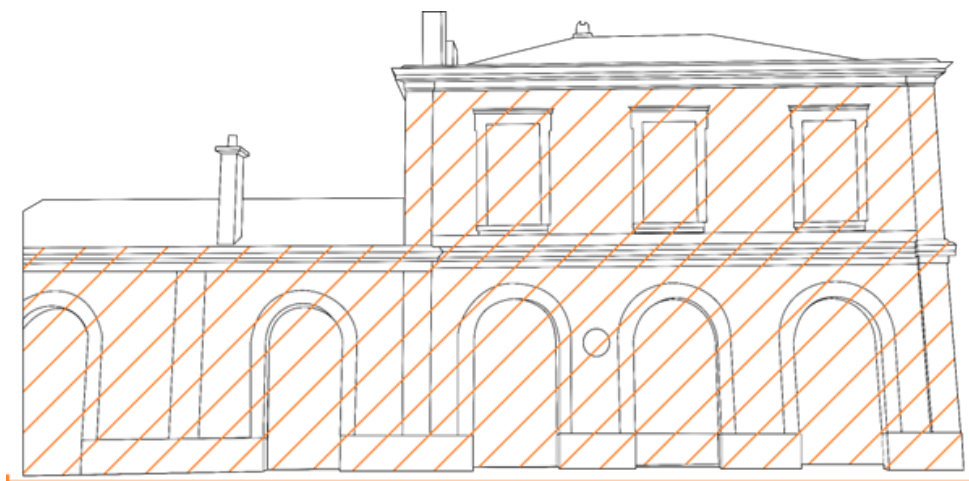
Enfin, le **sixième objectif** est de créer des espaces de vie conviviaux. Un espace détente comprenant une table d'orientation et des tables de pique-nique sera aménagé à l'arrière du pôle santé. Du mobilier urbain, comme des bancs en bois, fabriqué à partir de chênes prélevés dans les forêts du département. Ce type de mobilier viendra compléter l'aménagement pour proposer des lieux de pause confortables et accessibles à tous. Ces espaces contribuent à faire de la gare non seulement un point de transit, mais aussi un lieu de rencontre et de respiration.

Ce projet est le fruit d'une démarche globale, transversale et intégrée, ancrée dans les réalités du territoire et aux enjeux contemporains de la transition écologique accélérés par le dérèglement climatique. En alliant fonctionnalité, durabilité, esthétisme et cohérence territoriale, il entend faire du secteur de la gare de Rilly-la-Montagne un espace exemplaire, à la fois pratique et vivant, respectueux de son environnement et tourné vers l'avenir, une réelle porte d'entrée au sein du Parc naturel régional de la Montagne de Reims.



**Proposition 1 :**

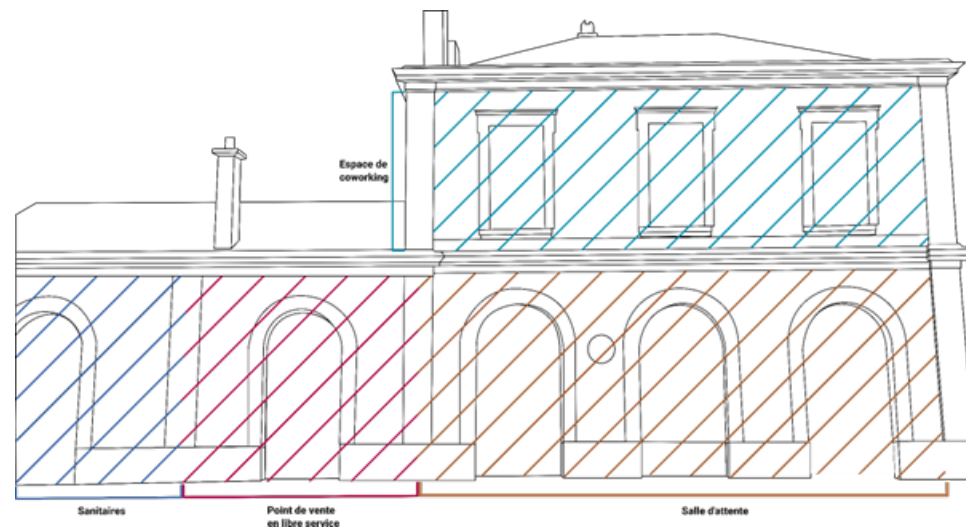
Réhabilitation du bâtiment de la gare pour un usage dédié à la mobilité douce



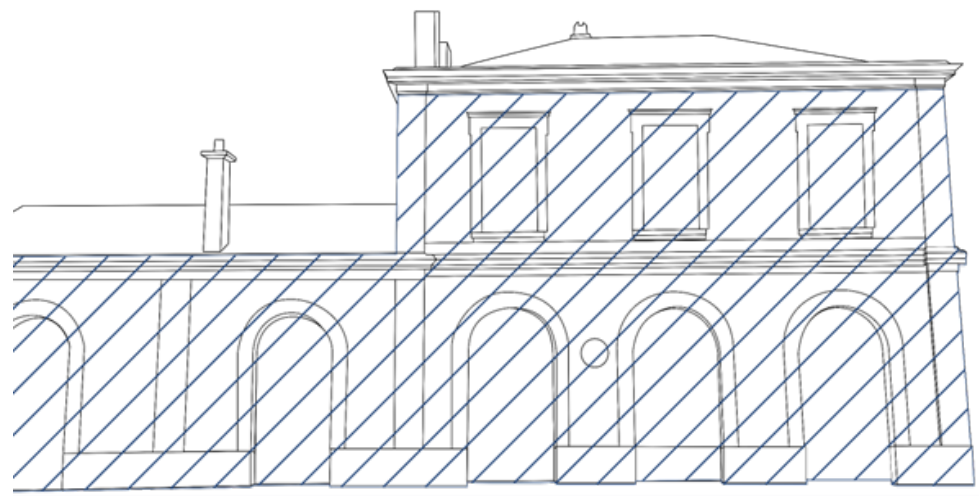
**Espace de location & réparation de vélos :**  
RDC et 1<sup>er</sup> étage de la gare

**Proposition 2 :**

Une gare repensée comme lieu de services et de travail partagé

**Proposition 3 :**

Rachat communal pour la création d'un tiers-lieu associatif



**Tiers-lieu associatif**

## PROGRAMMATION

- Création d'un parvis de gare de 680 m<sup>2</sup> végétalisé, équipé de 6 bancs et d'un espace de stationnement pour les vélos comprenant 10 arceaux.
- Revalorisation du bâti de la gare (3 propositions d'usages, cf. page 3).
- Démarcation des entrées de la gare pour les rendre visuellement plus attractives via les matériaux utilisés (pavage en pierres naturelles) et création d'une entrée supplémentaire au nord du bâtiment de gare.
- Désimperméabilisation de la place de la gare et de l'entrée ouest qui correspond à une surface totale d'environ 2260 m<sup>2</sup> pour la voirie et environ 390 m<sup>2</sup> pour les places de stationnement.
- Réduction progressive du nombre de places de stationnement : 84 aujourd'hui, 78 en 2030, 50 en 2040. Le nombre de places PMR sera porté à 5 et à terme 30% des places classiques seront dédiées aux voitures électriques. (Les données devront être confirmées par une étude de stationnement et de circulation menée par un cabinet d'expertise en mobilité.)
- Installation d'une "zone de rencontre" aux abords de la gare (selon la loi : 20 km/h maximum, les piétons sont prioritaires, les cyclistes peuvent rouler à contre-sens) sur 250 m. Le franchissement des voies ferrées pourra se faire à pied par la gare et à vélo par la passerelle au sud.
- Création d'espaces publics qualitatifs autour de la gare sur environ 470 m<sup>2</sup>. Au nord-est, ils seront ponctués de tables de pique-nique (3 en 2040) et d'un belvédère avec une table d'orientation. 31 arbres seront plantés (11 pour ombrager les stationnements et 14 pour améliorer l'espace public). 540 m<sup>2</sup> d'espace de fauchage tardif seront créés dans les pelouses existantes.



## PHASAGE / DESCRIPTION

### PHASE 1 – Horizon 2030 : Réinventer le parvis de gare

Concernant la programmation, la première phase, prévue pour 2030, marquera le lancement opérationnel du projet de requalification du secteur de la gare. Elle constituera une étape décisive dans la transformation du site, en amorçant les premiers aménagements visibles et structurants pour les usagers.

Cette phase portera principalement sur la reconfiguration du parvis, conçu comme un espace d'accueil ouvert, lisible et accessible. L'installation d'arceaux à vélos dès l'entrée du site visera à encourager les mobilités douces et à favoriser un usage multimodal de la gare. En parallèle, l'accessibilité piétonne sera largement améliorée par la suppression des dix places de stationnement situées directement devant le bâtiment, ce qui permettra de dégager une vaste zone au profit des circulations douces et du confort des usagers. Elles seront reportées de l'autre côté de la voie de train.

La création d'une zone de rencontre sur ce secteur contribuera à pacifier les flux automobiles, tout en affirmant la priorité donnée aux piétons et aux cyclistes. Ce nouvel aménagement favorisera un usage partagé de l'espace public, plus sûr, plus fluide et plus convivial.

Sur le plan paysager, cette phase verra également l'affirmation de la trame végétale, grâce à la plantation de massifs végétalisés. Ces derniers joueront un double rôle : structurer l'espace tout en apportant une respiration verte au cœur du site. Ils participeront également à la lutte contre les îlots de chaleur, tout en renforçant l'identité paysagère du lieu.

Des bancs seront installés sur le parvis, amorçant ainsi la mise en place d'un mobilier urbain harmonisé et respectueux de la charte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (PNRMR). Ces éléments de confort viendront enrichir l'usage quotidien du site, en favorisant les temps d'attente, de pause ou de rencontre.

Par ailleurs, une nouvelle signalétique sera mise en œuvre pour clarifier les usages, améliorer l'orientation des différents profils d'usagers et renforcer la lisibilité du site. Un nouvel arrêt de bus sera implanté au sud du parvis. Il sera signalé par un marquage au sol et un poteau d'arrêt, issu du réemploi du mobilier existant. Cet arrêt desservira la ligne Grand'R et les services de transport scolaire.

Enfin, cette première phase sera aussi l'occasion de lancer une réflexion plus large sur l'avenir du bâtiment principal de la gare. Celui-ci pourrait accueillir, à terme, de nouveaux usages adaptés aux besoins du territoire : services de proximité, espace d'accueil, tiers-lieu associatif ou espace de coworking. Cette étape permettra d'engager une programmation partagée, concertée et évolutive.

## Phase 1 - 2030 : Donner vie au parvis de la gare

### Donner vie au parvis de la gare

#### 1. Une gare et un parvis réinvestis

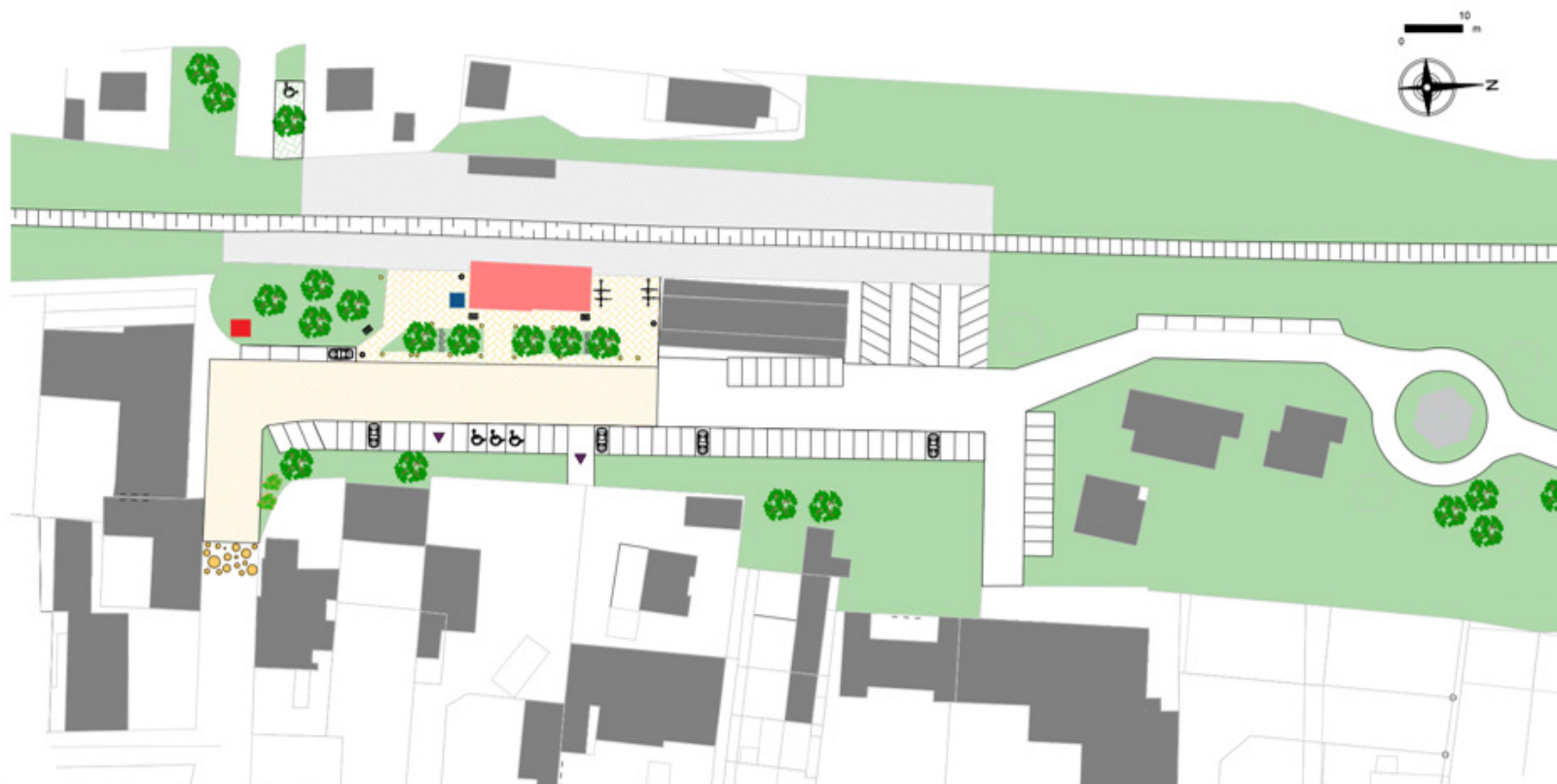
-  Une gare et un parvis réinvestis
-  Pas japonais
-  Pavés à joint serré
-  Distributeur de ticket
-  Banc
-  Corbeille
-  Luminaire
-  Arceau vélos

#### 2. Affirmer la trame paysagère

-  Végétation en strate basse
-  Stationnement végétalisé
-  Arbre
-  Massif

#### 3. Des espaces fonctionnels

-  Bultes rugueuses
-  Revêtement perméable (zone de rencontre)
-  Transformateur électrique
-  Accès aux propriétés privées



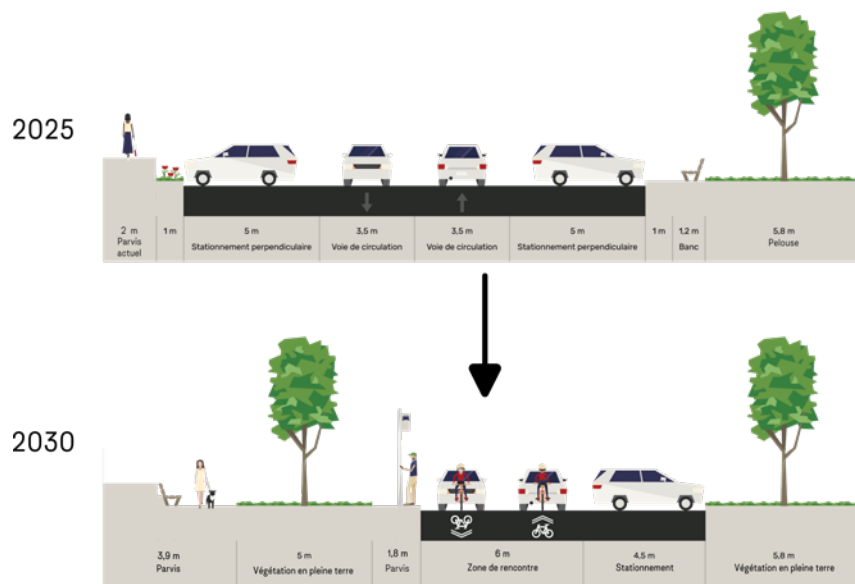
## Proposition d'aménagement de zones de rencontre entre piétons et cyclistes



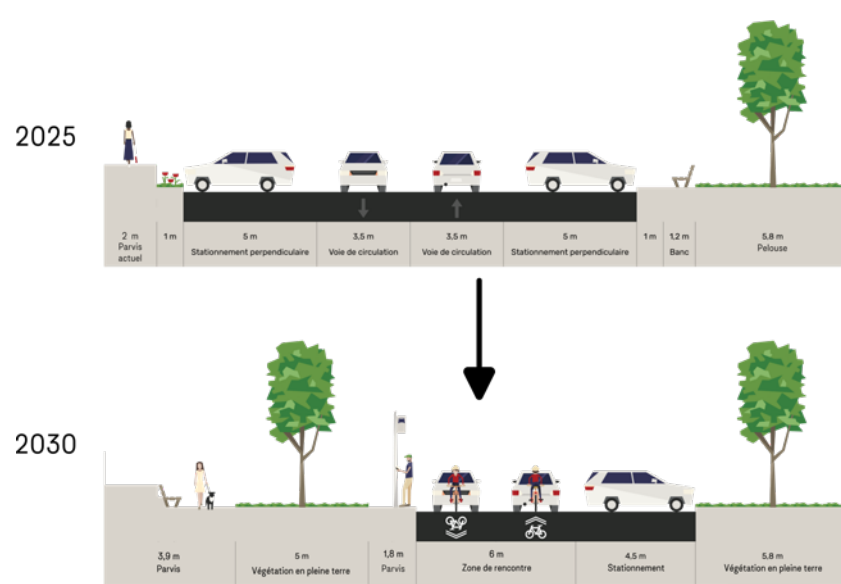
## Réflexion sur un aménagement paysager du parvis



## Typologie des équipements pouvant être implantés sur l'espace public



Coupe avant-après de la place de la gare



Coupe sur la rue Marcel Chansou

## PHASE 2 – Horizon 2040 : Le paysage comme axe structurant du pôle gare

La deuxième phase du projet, attendue à l'horizon 2040, visera à renforcer les aménagements déjà réalisés et à les étendre à l'ensemble du périmètre autour de la gare. Elle marque une étape importante dans la transformation globale du site, avec une approche à la fois fonctionnelle, paysagère et environnementale.

Un des principaux enjeux concernera la réorganisation du stationnement. Le projet prévoit de conserver 50 places, mais leur disposition sera entièrement revue et elles seront végétalisées. La plupart des emplacements seront réaménagés en stationnement en épi, une configuration qui permet d'optimiser l'occupation de l'espace tout en améliorant les conditions de circulation et l'accessibilité. Ce nouvel agencement facilitera les manœuvres, sécurisera les déplacements et offrira une lecture plus claire des espaces publics.

L'enjeu environnemental sera central dans cette phase. La voirie, aujourd'hui largement imperméabilisée, fera l'objet d'un important travail de désimpermeabilisation, jusqu'au rond-point du pôle santé. Cette intervention favorisera une meilleure infiltration des eaux pluviales, limitera le ruissellement et contribuera à la lutte contre les îlots de chaleur. Elle s'inscrit dans une démarche plus large de gestion durable des sols et d'adaptation au changement climatique.

Des Espaces Publics Qualitatifs (EPQ) seront aménagés pour offrir aux usagers un environnement agréable, fonctionnel et inclusif. Il combinera plusieurs éléments : du mobilier urbain confortable, une végétation en pleine terre favorisant la biodiversité, des cheminements dédiés aux mobilités douces, ainsi que des poubelles bien réparties. L'objectif est de créer un lieu accueillant, propice à la détente et à la convivialité.

En complément, un îlot de végétation sera créé en face du bâtiment technique, apportant une rupture visuelle avec l'aspect minéral de l'existant et renforçant la trame paysagère du site. Il jouera également un rôle écologique tout en améliorant l'esthétisme de cette zone.

Un espace de repos sera également aménagé, intégrant notamment une table d'orientation. Ce dispositif permettra aux habitants, comme aux visiteurs, de mieux comprendre le territoire, ses paysages et ses points d'intérêt, en valorisant la lecture du site et son inscription dans un contexte plus large.

La signalétique au sol viendra enrichir celle déjà mise en place, afin de fluidifier les déplacements et de renforcer l'accessibilité des différents points d'entrée et de sortie du site. Un cheminement piéton structurant reliera notamment l'entrée du pôle santé à un point de vue affirmé en tant que belvédère à l'ouest, favorisant la continuité des parcours et l'ouverture vers le paysage.

Enfin, des places de stationnement seront équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques, anticipant l'évolution des usages et soutenant la transition vers des mobilités plus durables.

## Phase 2 - 2040 : Le paysage comme axe structurant du pôle gare

### Le paysage comme axe structurant du pôle gare

#### 1. Une gare et un parvis réinvestis

-  Une gare et un parvis réinvestis
-  Pas japonais
-  Pavés à joint serré
-  Distributeur de ticket
-  Banc
-  Corbelle
-  Luminaire
-  Arceau vélos

#### 2. Affirmer la trame paysagère

-  Végétation en strate basse
-  Stationnement végétalisé
-  Arbre
-  Massif
-  Massif

#### 3. Des espaces fonctionnels

-  Buées rugueuses
-  Revêtement perméable (zone de rencontre)
-  Transformateur électrique
-  Accès aux propriétés privées
-  Aire de pique-nique
-  Parcours piéton



## Vers une signalétique épurée et intuitive



## Dispositifs d'aménagement visant à renforcer l'intermodalité



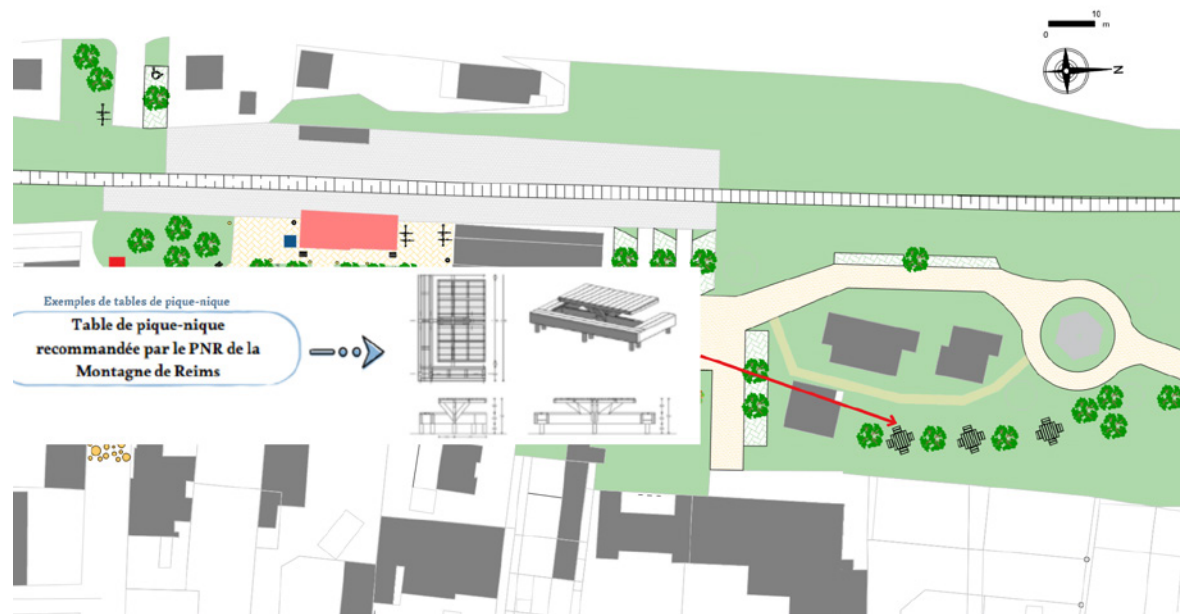
## Proposition d'aménagements perméables sur des sites stratégiques



## Déclinaison de matériaux perméables appliquée aux cheminements piétons



## Valorisation de mobilier fabriqué à partir de chênes issus des forêts du territoire



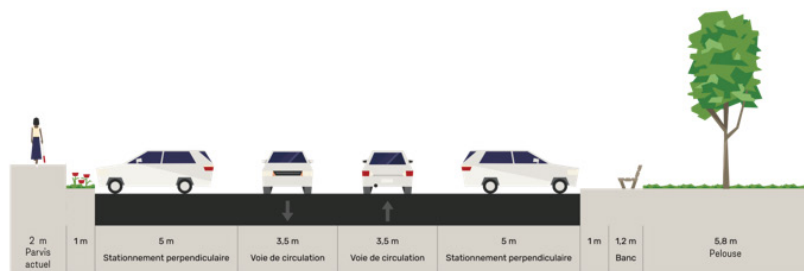
## Mise en œuvre d'aménagements paysagers qualitatifs intégrant des vivaces et des arbustes indigènes



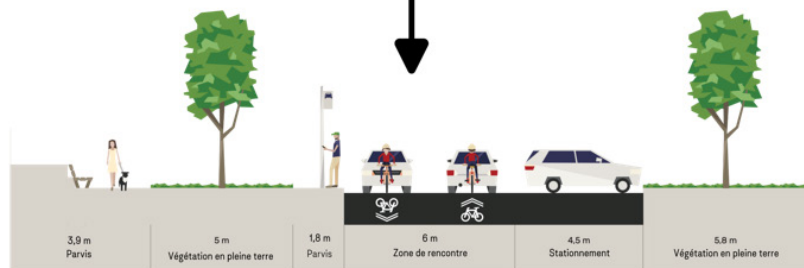
### Coupe place de la Gare



2025



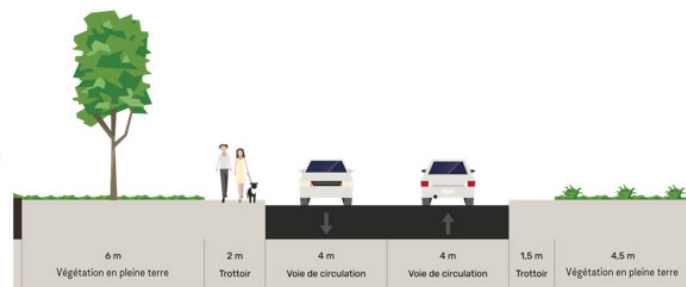
2030



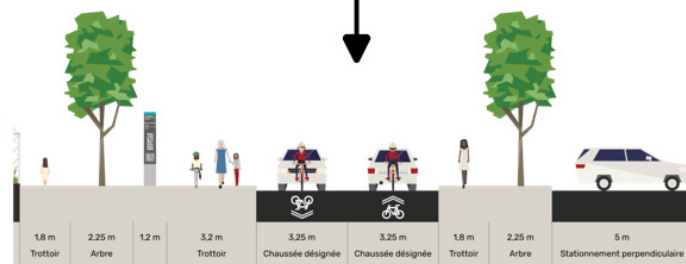
### Coupe rue Marcel Chansou



2025



2030



## PALETTE VÉGÉTALE

La palette végétale proposée présente un équilibre intéressant entre diversité botanique, valeur écologique et intégration paysagère. Elle est structurée en trois strates distinctes : basse, arbustive et haute. Elle permet de reproduire une organisation végétale proche des milieux naturels, tout en assurant des fonctions écologiques complémentaires.

La strate basse, composée notamment d'espèces comme l'orchis pourpre, la stellaire holostée ou l'anémone pulsatile, introduit une flore herbacée locale et florifère, favorable aux insectes pollinisateurs. Elle apporte également de la couleur et de la finesse au niveau du sol, en marquant les saisons. Cette strate bénéficie également à certains endroits d'une gestion par fauchage tardif, permettant aux plantes d'accomplir leur cycle naturel, favorisant ainsi la biodiversité et la résilience des milieux.

La strate arbustive, avec le prunellier, le sureau noir, l'aubépine monogyne ou le néflier commun, renforce la structure intermédiaire du paysage. Ces arbustes présentent aussi l'avantage d'être robustes, peu exigeants et riches en intérêts mellifères ou fruitiers.

Enfin, la strate haute repose sur le choix d'essences arborées bien adaptées aux conditions locales, comme le merisier, l'aulne glutineux ou l'érable champêtre. Ces arbres assurent l'ombrage, la verticalité et participent à la création d'un cadre paysager durable, tout en contribuant à la biodiversité.

Ainsi, cette palette végétale traduit une démarche cohérente, respectueuse des écosystèmes locaux et tournée vers une gestion durable et résiliente des espaces plantés.



Orchis pourpre



Stellaire holostée



Viorne lantane



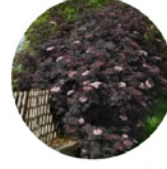
Anémone pulsatile



Néflier commun



Aubépine monogyne



Sureau noir



Prunellier



Saule têtard



Aulne glutineux



Érable champêtre



Meurisier

## PALETTE DES MATÉRIAUX

La palette des matériaux proposée présente un équilibre entre robustesse, perméabilité et intégration paysagère. Elle articule différents traitements de sol permettant de répondre aux usages variés du site, tout en valorisant l'esthétique des espaces publics et la gestion durable des eaux pluviales.

Le pavage en pierre naturelle, utilisé sur le parvis, rappelle les matériaux utilisés pour le parvis de la mairie de Rilly-la-Montagne. Il assure une finition qualitative, résistante et intemporelle et joue un rôle important dans l'identité du site.

Les dalles alvéolaires en béton, associées à une végétalisation partielle, offrent une solution technique adaptée au stationnement, tout en favorisant l'infiltration des eaux de pluie. Ce matériau mi-minéral, mi-végétal, permet de limiter l'imperméabilisation tout en garantissant une bonne stabilité des sols.

La résine gravillonnée, appliquée à l'entrée de la zone de rencontre, combine effet rugueux sécurisant et signal visuel. Elle participe à la hiérarchisation des usages tout en renforçant la sécurité des usagers.

Le revêtement Hydroway, entièrement perméable, sera posé sur l'entièreté de la zone de rencontre.

Le bois sera utilisé pour aménager le mobilier du site (en reprenant le mobilier du PNR).

Enfin, le gravier concassé sera utilisé pour le chemin piéton derrière le pôle santé. Perméable et économique, il permet d'assurer une continuité visuelle avec les éléments naturels du site, tout en maintenant une bonne fonctionnalité.

Ainsi, cette palette de matériaux traduit une volonté de concilier esthétique du site, durabilité, et respect de l'environnement.



Pavage en pierre naturelle



Dalles alvéolaires en béton



Résine gravillonnée



Hydroway



Bois



Gravier concassé



Place de Rilly-la-Montagne



Propositions d'aménagement



Propositions d'aménagement

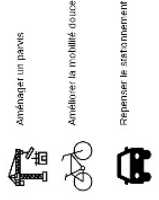
## PHASAGE

Phasage pour 2030	Actions principales	Durée estimée
<b>ÉTAPE 0</b> Étude préalable pour l'ensemble du quartier de gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Études techniques et réglementaires</li> <li>• Élaboration des pièces techniques du projet</li> <li>• Concertation et coordination entre les différents acteurs</li> <li>• Demande de subventions</li> <li>• Signature des marches publics</li> </ul>	14 à 18 mois
<b>ÉTAPE 1</b> Préparation du chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation des barrières et panneaux du chantier.</li> <li>• Retirer les bancs et panneaux existants.</li> <li>• Suppression des 10 places de stationnement devant la gare.</li> </ul>	2 semaines
<b>ÉTAPE 2</b> Terrassement et préparation du sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enlever la terre sur les zones à aménager.</li> <li>• Mettre à niveau le sol.</li> <li>• Préparation des tranchées pour les câbles électriques, les évacuations d'eau etc.</li> </ul>	1 mois
<b>ÉTAPE 3</b> Désimperméabilisation des sols et pose des revêtements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation du pavage en pierres naturelles sur le parvis (680m<sup>2</sup>)</li> <li>• Pose du revêtement Hydroway sur le périmètre de la zone de rencontre.</li> <li>• Pose de la résine gravillonnée à l'entrée de la zone de rencontre.</li> <li>• Marquages au sol (ligne verte)</li> </ul>	2 mois
<b>ÉTAPE 4</b> Création de nouvelles places de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Report de 4 places de stationnement de l'autre côté des rails.</li> </ul>	2 semaines
<b>ÉTAPE 5</b> Aménagements paysagers et pose du mobilier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plantation des massifs, pose de 6 bancs sur le parvis de la gare et de 10 arceaux vélo et de la signalétique directionnelle.</li> </ul>	1 semaine
<b>ÉTAPE 6</b> Étude sur le bâtiment de la gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnostic technique du bâti, étude de faisabilité pour un tiers-lieu.</li> </ul>	En parallèle sur 3 à 4 mois
Phasage pour 2040	Actions principales	Durée estimée
<b>ÉTAPE 1</b> Ajustements techniques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des diagnostics, des plans techniques, des études des sols, vérification des données...</li> </ul>	3 mois maximum
<b>ÉTAPE 2</b> Organisation du chantier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Balisage du chantier, sécurisation du périmètre.</li> </ul>	1 semaine maximum
<b>ÉTAPE 3</b> Désimperméabilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrait de l'enrobé pour 390m<sup>2</sup> de stationnement.</li> </ul>	1 mois
<b>ÉTAPE 4</b> Réaménagement du stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction du stationnement à 50 places, réorganisation en épi.</li> <li>• Installation des dalles alvéolaires en béton pour les places de stationnement restantes.</li> <li>• Installation des bornes électriques.</li> </ul>	2 mois
<b>ÉTAPE 5</b> Aménagement paysager et espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'environ 470 m<sup>2</sup> d'espaces publics qualitatifs autour de la gare.</li> <li>• Installation des 3 tables de pique-nique.</li> <li>• Création du belvédère avec la table d'orientation</li> <li>• Plantation de 31 arbres : 11 pour ombrager les stationnements et 14 pour valoriser l'espace public.</li> <li>• Création de 540 m de zones de fauchage tardif dans les pelouses existantes.</li> <li>• Continuité de la signalétique mise en amont.</li> <li>• Aménagement du cheminement piéton derrière le pôle santé</li> </ul>	1 mois

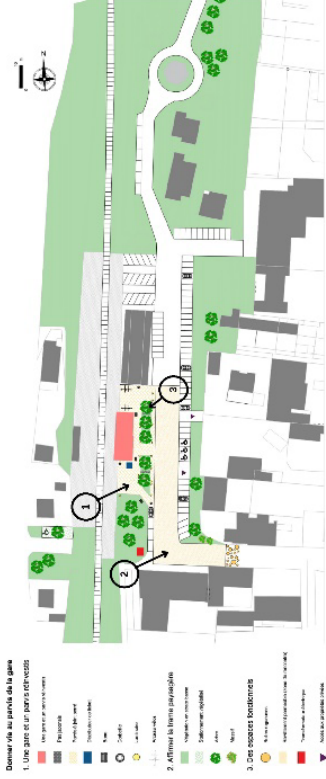
# Projet : Rilly-la-Montagne, du ferroviaire au lieu de vie



## Les enjeux du projet Rilly-la-Montagne : une place de gare en recherche d'identité



### Phase 1 - 2030 : Donner vie au parvis de la gare



- Donner vie au parvis de la gare**
- 1. Lieu gare et ses ports d'attaches
  - 2. Affiner la forme spatiale
  - 3. Des espaces polyvalents



### Phase 2 - 2040 : Le paysage comme axe structurant du pôle gare



- Le paysage comme axe structurant du pôle gare**
- 1. Lieu gare et ses ports d'attaches
  - 2. Affiner la forme spatiale
  - 3. Des espaces polyvalents

AVANT



APRÈS



Coupe rue Marcel Chansou



Coupe place de la Gare



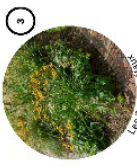
### PARVIS



Pour réaffirmer la fonction de la gare, les parvis de 0,25m<sup>2</sup> reprennent les codes du parvis de la mairie de Rilly-la-Montagne et sont aménagés, créant ainsi deux pôles centraux sur la commune. Le sol est rendu perméabilisé avec des matériaux naturels. Ce parvis devient un espace public "qualitatif" : mobilier et espaces annexes sont mis en place. Le bâti de la gare est requalifié.

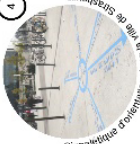


La zone de rencontre sur ces parvis est aménagée avec des pistes et des aménagements pour favoriser le partage de l'espace public, plus sûr, plus fluide et plus convivial.

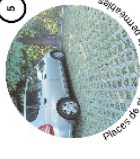


Pour créer une continuité entre le parvis et la place, la bande feuillie est prolongée tout le long du site. Du la signalétique temporaire au sol est installée afin d'indiquer le sens et l'ouverture vers le paysage. Le revêtement sera identique à celui des voies de la commune.

### SIGNALÉTIQUE



La signalétique temporaire au sol définit le parcours. Après l'aboutissement de cette dernière, les cheminements permanents complètent ceux déjà mis en place. Cette signalétique permet de fluidifier les déplacements et de renforcer l'accessibilité des parvis pour tous les usagers.



Les 10 places existantes devant la gare sont surmontées de 3 places de stationnement pour vélos et 7 places à vélo dont 1 PMR. Un cheminement piéton est aménagé pour faciliter le déplacement des usagers entre ces deux espaces. 3 places PMR sont réservées aux personnes à mobilité réduite. Les places créées sont en pavés à joints larges, laissant eau s'écouler.



Un cheminement piéton structurant redonne notamment l'usage du pôle sans à un point de vue affirmé en tant que boulevard à l'ouest, favorisant la continuité des parcours et l'ouverture vers le paysage. Le revêtement sera identique à celui de l'ensemble du territoire.

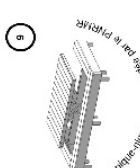
### INCORPORATION



Des places de stationnement seront équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques afin de favoriser la transition vers des mobilités plus durables.



Des bancs à vélos seront installés dans le cadre du projet afin de favoriser les déplacements doux, les pratiques sportives et le bien-être. Ces bancs seront équipés d'un système de verrouillage pour éviter le vol des vélos.



Des bancs de pique-nique viennent agrémenter le lieu de la promenade sans à l'ouest du pôle sans à. Cela crée un lieu pour se reposer et profiter de la vue sur le paysage. Le mobilier sera identique à celui de l'ensemble du territoire.

La programmation du projet en quelques chiffres...

- 680 m<sup>2</sup> de parvis végétalisés avec 6 bancs et 10 arceaux vélos
- 2 650 m<sup>2</sup> désimperméabilisés (voirie et stationnement)
- 470 m<sup>2</sup> d'espaces publics créés, 3 tables de pique-nique, 1 belvédère
- 31 arbres plantés, 540 m<sup>2</sup> de fauchage tardif

# Projet d'aménagement de la halte gare d'Aÿ-Champagne

## OBJECTIFS DU PROJET

La volonté première du projet est de mettre en valeur le parvis de la gare d'Aÿ-Champagne en axant le regard sur lui. La perspective depuis l'avenue Victor Hugo sur la gare est ainsi conservée et embellie par la plantation de vivaces à la place du stationnement actuel entre les arbres. Cette vue sur le parvis donne sur un aménagement piétonnier et la terrasse du tiers-lieu/restaurant.

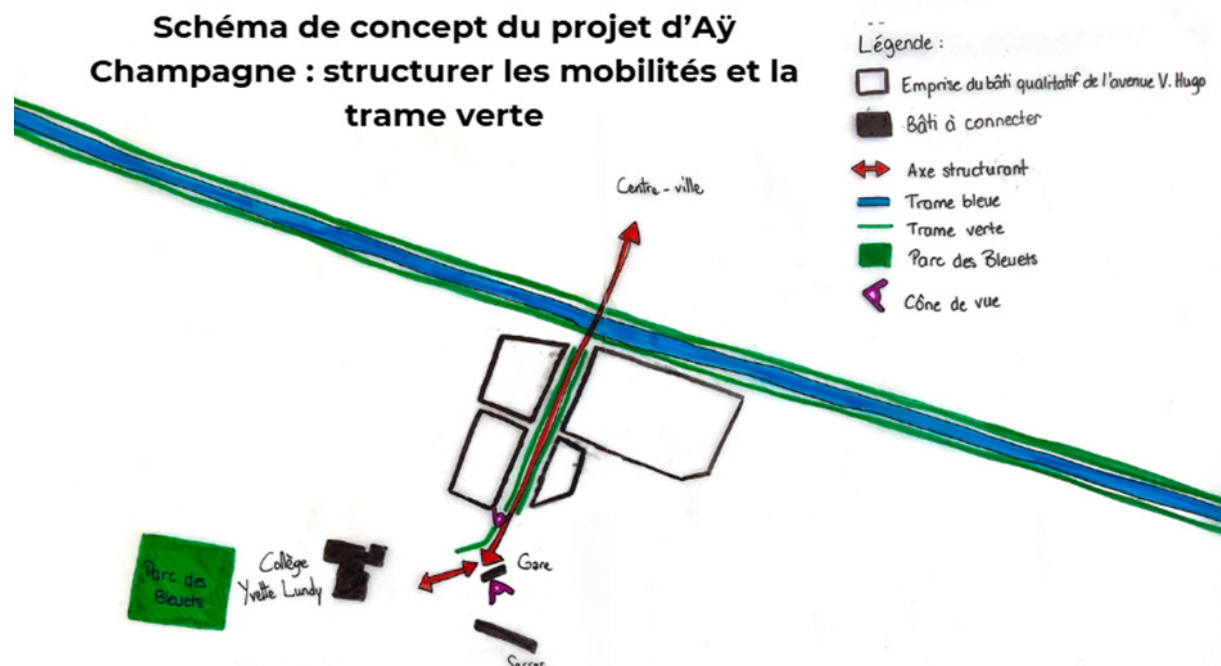
Un deuxième axe piétonnier sur le parvis donne directement un accès simplifié jusqu'au collège et au parc des Bleuets vers l'ouest. Des vivaces viennent accompagner ces chemins et les mettent en valeur. Cela permet aussi de créer une harmonisation par la nature avec l'Avenue Victor Hugo.

Le paysage est valorisé par l'ajout d'une table d'orientation sur les quais, permettant la découverte du grand paysage. Une signalétique spécifique vient quant à elle valoriser la commune et les différents chemins de randonnées. En effet, l'objectif est aussi de rendre le pôle gare plus attractif pour les touristes ou pour les mobilités de loisirs.

En contrebas du parvis, un parking est développé avec du stationnement handicapé, des arrêts minute et des places standards. Du stationnement en créneau est aussi présent le long de la contre allée Victor Hugo permettant de compléter le parking de la gare en journée et servant aux habitants de l'avenue le soir.

Ces contre-allées permettent également un cheminement sécurisé aux vélos étant limité à 20 km/h aux voitures. Cela permet de relier directement la gare à la véloroute 52. Les cycles sont également pris en compte par l'implantation d'un garage à vélos ainsi que des arceaux vélos directement à l'entrée de la gare.

Enfin un arrêt de bus est aménagé dans le sud de l'avenue Victor Hugo à proximité immédiate du pôle gare, ce qui favorise l'intermodalité. La ligne 10 est ainsi déviée. L'objectif est de développer l'utilisation des mobilités alternatives à la voiture.



## La gare d'Aÿ-Champagne en 2025



Le bâti de la gare non investi



Une forte présence de la voiture sur un site peu valorisé



Des alignements d'arbres entre le parvis et l'avenue Victor Hugo, mettant en valeur la perspective vers le centre d'Aÿ



Perspective permettant de découvrir le bâtiment de la gare en point de mire



Bâtiment de la gare encadré par des platanes majestueux, et des aménagements peu qualitatifs



## DESCRIPTION DU PROJET

### PHASE 1 - 2030 : Donner vie au parvis de la gare

Le lancement opérationnel aura lieu au niveau du parvis de la gare, afin d'affirmer sa centralité et la rendre davantage attractive. Il s'agit ainsi de réorganiser le stationnement de la gare pour développer un espace piétonnier. Vingt places de parking végétalisées seront aménagées, dont deux dédiées aux Personnes à Mobilité Réduite et deux en dépose-minute, contre vingt-six auparavant. Deux axes majeurs piétonniers en pavés joints serrés (Massangis) amènent le regard vers l'accès au quai. Ces axes ont comme origine l'avenue Victor Hugo ou la route vers le collège Yvette Lundy et le parc des Bleuets. Ils se rejoignent pour créer un large parvis, permettant l'installation d'arceaux à vélos et d'un garage à vélos, pour encourager les mobilités douces dès l'entrée du site. Du mobilier modulable est également ajouté pour son côté ludique et convivial. Celui-ci permet d'attendre son train dans un espace agréable, entouré d'arbustes et de vivaces. Quatre chênes pédonculé fastigié (*Quercus robur Fastigiata Koster*) sont plantés le long de l'axe vers le collège. Des axes secondaires viennent compléter les deux axes principaux que ce soit par un cheminement le long des places de stationnement en enrobé drainant ou par des pas japonais. Le bâti de la gare est réinvesti en un tiers-lieu ou un restaurant pour favoriser cette convivialité du lieu. Les axes piétonniers permettent le passage des véhicules de livraison et l'accès aux pompiers. Un panneau d'information sur la commune et ses sites touristiques permettent de guider les touristes à la sortie de la gare, en plus des fils d'ariane. Une table d'orientation valorise le paysage sur les quais.

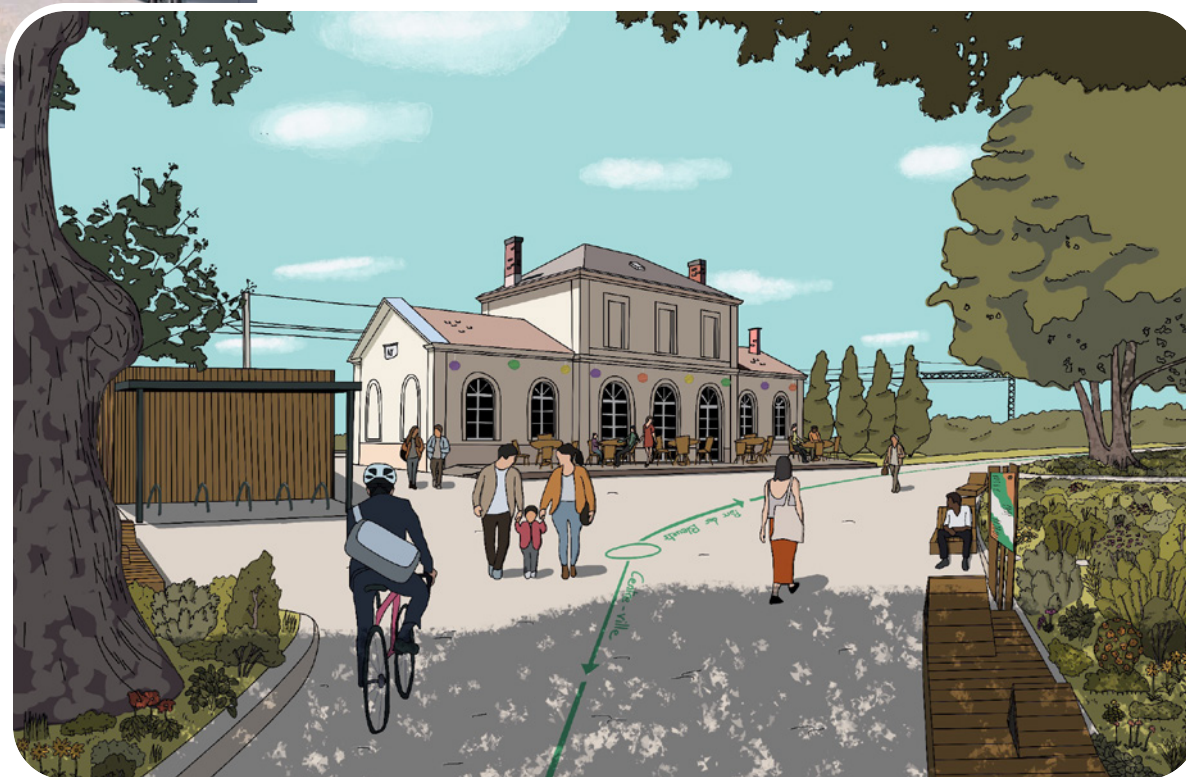


Zoom sur le parvis de la gare du plan masse

## Perspective d'ambiance



Photo actuelle du parvis de la gare d'Aÿ-Champagne



Perspective d'ambiance du parvis de la gare d'Aÿ-Champagne

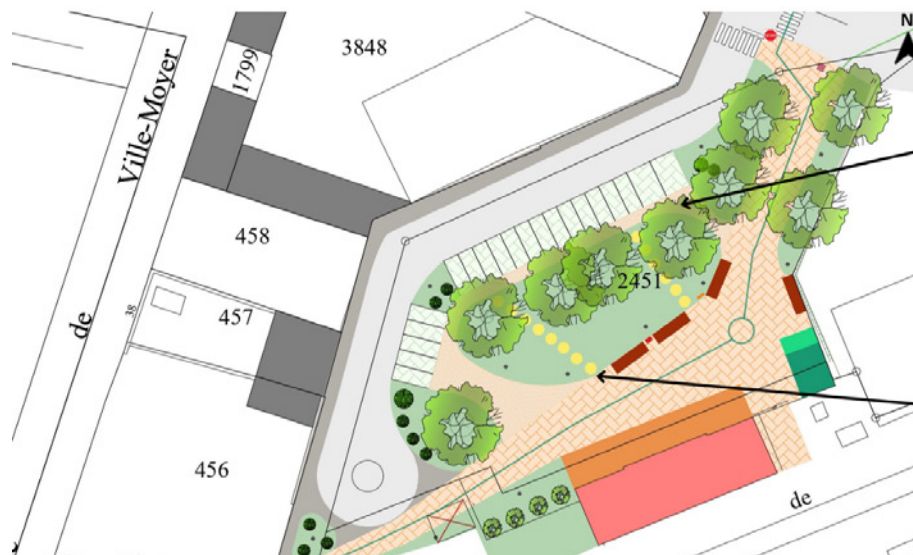
## Réorganiser le stationnement de la gare pour développer un espace piétonnier



**Pavés Massangis végétalisés**



**Pavés Massangis (Bourgogne)**



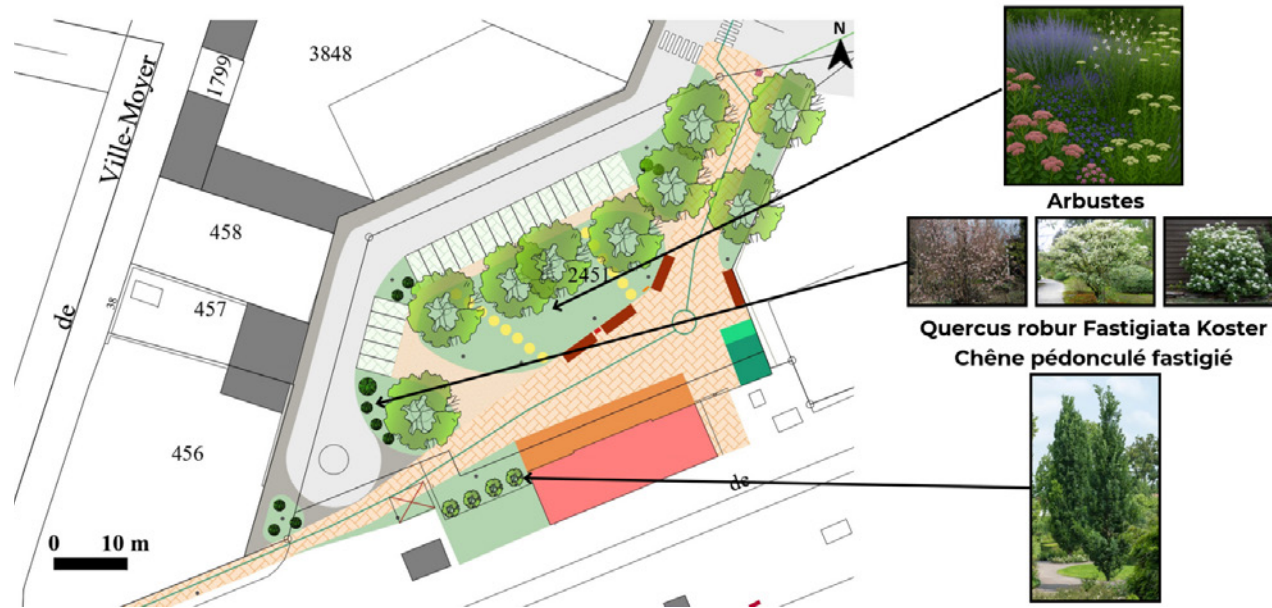
**Enrobé drainant**



**Pas japonais**



## Création d'un aménagement paysager accueillant



## Un traitement paysager amélioré



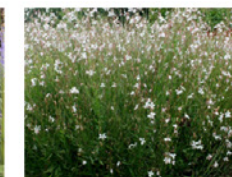
Sedum spectabile



Vinca Minor



Perovskia atriplicifolia



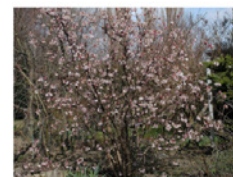
Gaura lindheimeri



Achillea millefolium

## Vivaces

## Arbuste

Viburnum  
bodnantenseOsmanthus x  
burkwoodii

Choisya ternata

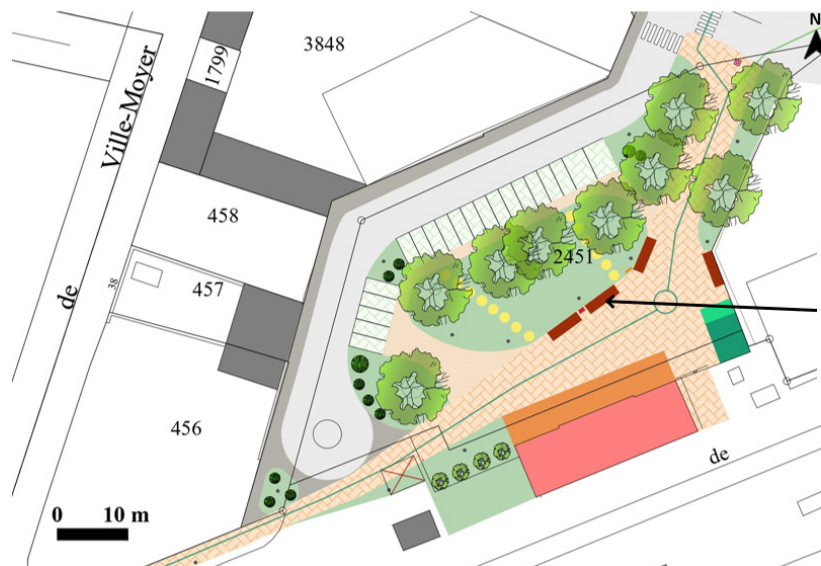
## Développer la pratique à vélo



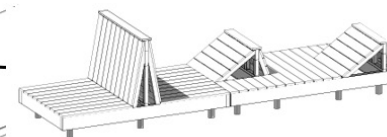
Garage à vélos et abri à vélo



## Installation de mobilier urbain modulaire sur le parvis



Mobilier modulaire



Nouvelle signalétique autour de la gare



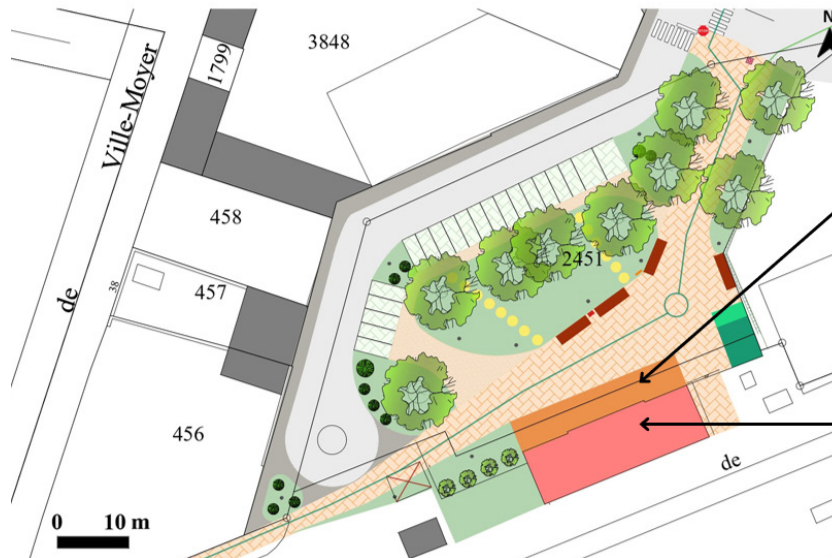
Signalétique informative sur la commune et les éléments touristiques



Table d'orientation



Rédéfinition de la vocation du bâtiment de la gare



Terrasse en pavés Massangis

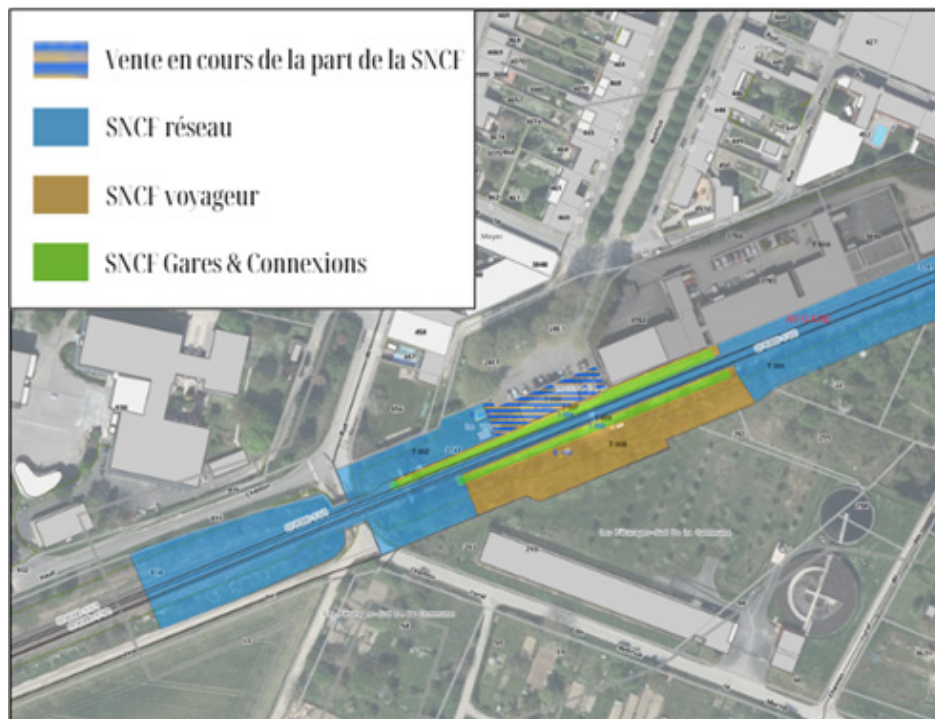


Restaurant/Tiers-lieu

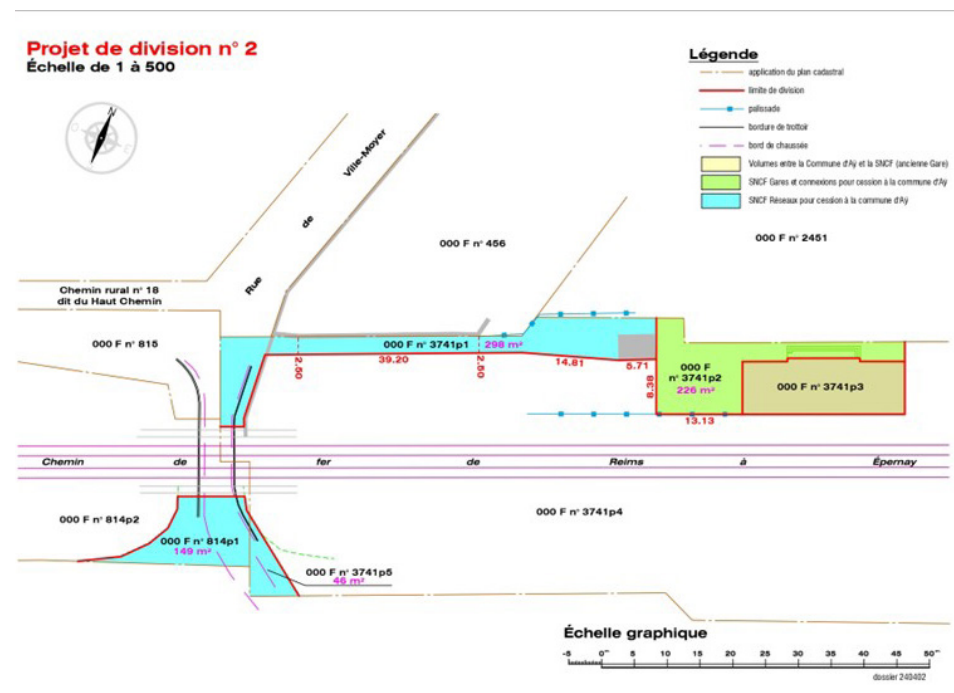


## Questions foncières

La question foncière occupe une place stratégique dans le secteur de la gare et de son parvis à Aÿ-Champagne. Le rachat de la gare par la commune est prévu pour 2025, et le découpage parcellaire a d'ores et déjà été arrêté sur le plan dédié aux questions foncières.



Vente prochaine du bâti de la gare

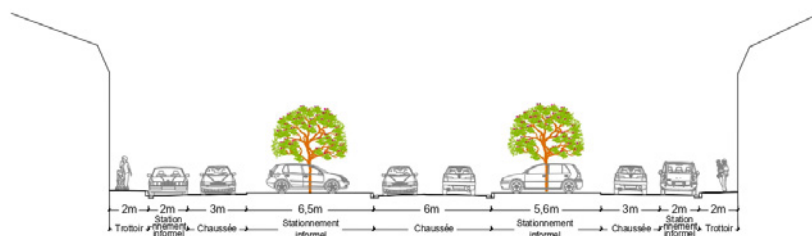


Vente prochaine de la parcelle 3741 de la SNCF réseau à la commune pour la création d'une liaison avec le collège Yvette Lundy

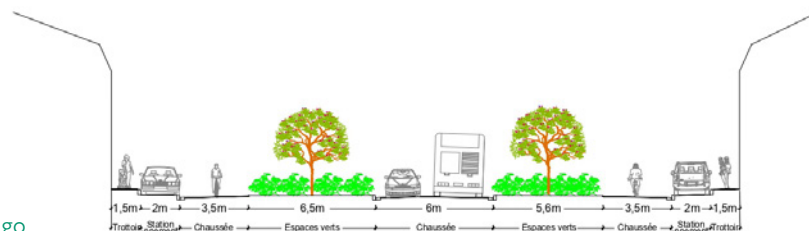
## PHASE 2 - 2040 : Un nouveau regard vers le pôle gare

La deuxième phase viendra apporter un nouveau regard, une perspective repensée, sur le parvis de la gare via l'avenue Victor Hugo. Le stationnement est modifié pour créer une continuité du parvis. Quarante-cinq places de stationnement en créneau végétalisées sont aménagées (anciennement 123 places informelles, mais partiellement utilisées). Des chênes pédonculés fastigiés (*Quercus robur Fastigiata Koster*) sont plantés entre les places, soit dix-huit. L'espace vert actuel investi par les voitures est valorisé par la plantation de vivace permettant de créer du lien avec le parvis. Le développement des mobilités alternatives à la voiture est aussi intégré via la mise en place de chevrons dans les contre-allées pour marquer la présence des cyclistes jusqu'à la véloroute V52. La vitesse y est ainsi limitée à 20 km/h. Ces voies sont également revêtues de pavés Massangis en rappel au parvis. Trois fils d'Ariane empruntent l'Avenue en continuité du parvis de la gare, avec deux dédiés aux cycles reliant à la V52 et un menant au PR 43 et à divers points d'intérêt touristiques au sein d'Aÿ-Champagne comme Pressoria ou l'Église Saint-Brice. Un arrêt de bus est implanté à proximité de la gare avec un quai de 15m. Des bancs sous les arbres permettent d'attendre le bus.

AVANT



APRES



Avenue Victor Hugo



Zoom sur l'Avenue Victor Hugo du plan masse

Réorganiser le stationnement de l'avenue Victor Hugo pour créer une continuité

Enrobé



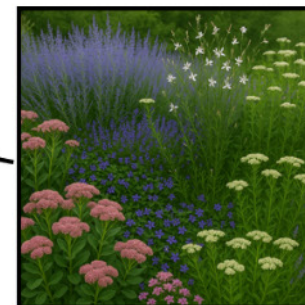
Quercus robur Fastigiata Koster  
Chêne pédonculé fastigié



Pavés Massangis (Bourgogne)



Vivaces



Développer les mobilités alternatives à la voiture

Bancs pour attendre le bus



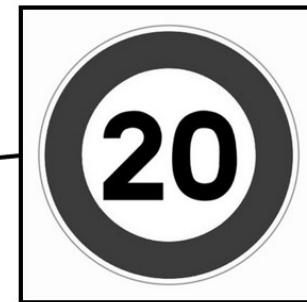
Arrêt de bus



Chevrons pour marquer la présence des cycles



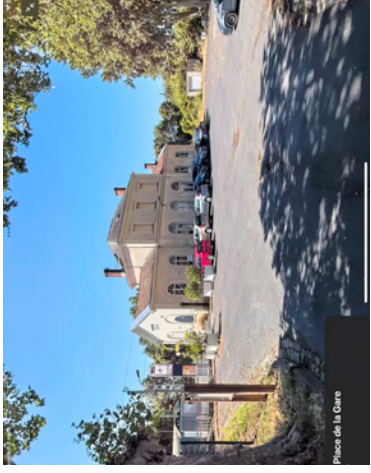
Vitesse limitée à 20km/h dans les contre-allées



## PHASAGE

	Phase 1 : Phasage pour 2030	Actions principales	Durée estimée
Parvis de la gare	<b>ÉTAPE 0</b> Étude préalable pour le parvis et l'avenue	<ul style="list-style-type: none"> <li>Études techniques, réglementaires et sur le stationnement</li> <li>Concertation et diagnostic territorial</li> <li>Définition des besoins, usages</li> <li>Conception et choix de scénarios</li> </ul>	18 mois
	<b>ÉTAPE 1</b> Préparation du site	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installation de chantier</li> <li>Sécurisation du périmètre</li> </ul>	1 semaine
	<b>ÉTAPE 2</b> Réorganisation du stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création des vingt places de stationnement et réaménagement de la voirie associée (terrassement et réseaux) pour permettre le stationnement tout le long des travaux</li> <li>Suppression des places de stationnement existantes</li> </ul>	1 mois
	<b>ÉTAPE 3</b> Pose des revêtements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revêtements piétons / véhicules (selon matériaux choisis)</li> <li>Marquage au sol temporaire si besoin</li> </ul>	1 mois
	<b>ÉTAPE 4</b> Aménagements paysagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plantations structurelles (arbres, vivaces)</li> <li>Mobilier urbain provisoire ou définitif</li> </ul>	2 semaines
	<b>ÉTAPE 5</b> Organisation fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place de la signalétique</li> <li>Finalisation du mobilier et des arceaux vélos</li> </ul>	1 semaine
	<b>ÉTAPE 6</b> Réattribution du bâtiment de gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude de reconversion (tiers-lieu, commerce, café, coworking...)</li> <li>Diagnostic structurel et marché d'opportunité</li> </ul>	En parallèle sur toute la durée des travaux
	Phase 2 : Phasage pour 2040		
Avenue Victor Hugo	<b>ÉTAPE 7</b> Préparation site avenue	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sécurisation chantier</li> <li>Terrassements / réseaux des contre-allées puis de l'allée centrale</li> </ul>	1 semaine
	<b>ÉTAPE 8</b> Aménagement voirie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pose des revêtements des contre-allées puis de l'allée centrale</li> <li>jout des lampadaires supplémentaires</li> </ul>	1 mois
	<b>ÉTAPE 9</b> Réorganisation du stationnement et plantation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de 44 places végétalisées dans les contre-allées</li> <li>Suppression des stationnements informels</li> <li>ntégration paysagère dans la continuité du parvis (vivaces)</li> </ul>	1 mois
	<b>ÉTAPE 10</b> Mobilités douces et apaisements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place des chevrons cyclables</li> <li>Panneau limitation de vitesse 20 km/h</li> <li>Création d'un arrêt de bus proche de la gare</li> </ul>	1 semaine
	<b>ÉTAPE 11</b> Signalétique finale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marquage au sol</li> <li>Panneaux directionnels</li> </ul>	1 semaine

# Projet : Aÿ-Champagne, un nouveau regard sur le pôle gare



## Vers une nouvelle convivialité du pôle gare

- Mise en valeur du parvis de la gare d'Aÿ-Champagne depuis la perspective de l'avenue Victor Hugo.
- Avenue Victor Hugo embellie par la plantation de vivaces à la place du stationnement actuel entre les atrées.
- Point de vue porté sur le parvis donnant à voir la place du parvis de gare et la terrasse du tiers-lieu ou restaurant.
- Accès simplifié jusqu'au collège et le parc des Bleuets vers l'ouest à travers un second axe piétonnier en amont du parvis.
- Stationnement sécurisé pour les vélos.
- Compléter le parking de la gare en journée et servant aux habitants de l'avenue le soir.
- Valorisation du paysage par l'ajout d'une table d'orientation sur les quais.
- Création d'une signalétique spécifique pour valoriser la commune et les différents chemins de randonnées.
- Aménagement d'un parking avec du stationnement handicapé, des arrêts minute et des places dédiées en amont du parvis.
- Signalisation pour les personnes à mobilité réduite.
- Stationnement sécurisé pour les vélos.
- Compléter le parking de la gare en journée et servant aux habitants de l'avenue le soir.
- Délimitation d'un cheminement sécurisé aux vélos sur les contre-allées limité à 20km/h aux voitures.
- Implantation d'un garage à vélos ainsi que des arceaux vélos directement à l'entrée de la gare.
- Aménagement d'un arrêt de bus dans le sur de l'avenue Victor Hugo à proximité immédiate du pôle gare pour favoriser l'intermodalité et les mobilités alternatives à la voiture (à la figure 2.0 est ainsi détaillé).

## Phase 1 - 2030 : Donner vie au parvis de la gare

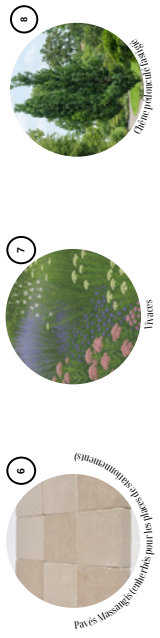
## Phase 2 - 2040 : Un nouveau regard vers le pôle gare, la requalification de l'avenue Victor Hugo



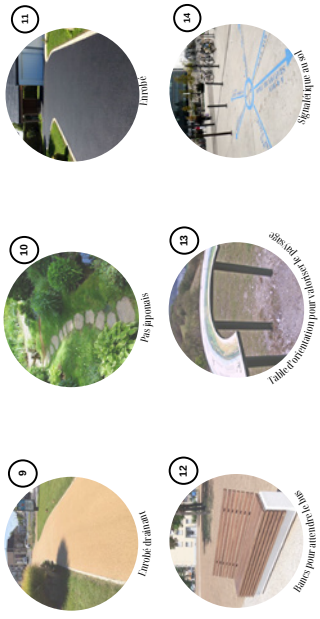
### FAVORISER LA CONVIVIALITE DU POLE GARE



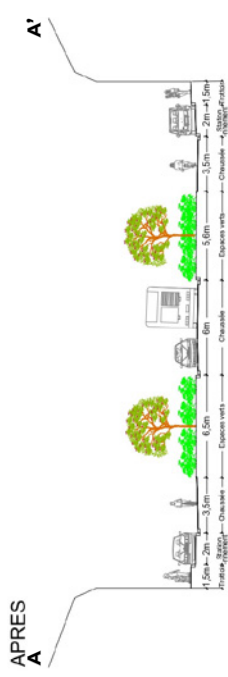
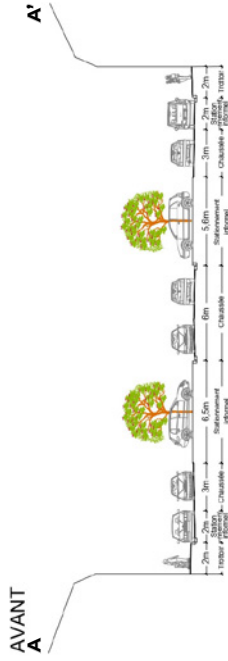
### DEVELOPPER LES MOBILITES ALTERNATIVES A LA VOITURE



### AFFIRMER UNE CONTINUTE ENTRE L'AVENUE VICTOR HUGO ET LE POLE GARE



### AUTRES ELEMENTS PARTICIPANT A LA FONCTIONNALITE DU PROJET



## Financement

### des projets

Le financement des projets publics dans les communes rurales de la Marne repose sur une combinaison de ressources locales et d'aides externes. Les communes peuvent mobiliser leur budget propre, souvent complété par des subventions de l'État, du Département et de la Région Grand Est.

Des dispositifs spécifiques, comme la Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) ou les fonds européens LEADER, soutiennent particulièrement les initiatives locales. Ces aides permettent de financer des projets d'aménagement, de rénovation patrimoniale ou de transition écologique.

La recherche de cofinancements et la mutualisation entre communes sont essentielles pour assurer la viabilité des projets ruraux.

Les subventions pour financer de tels projets existent, cependant il convient de se rapprocher de chaque acteur afin de déterminer si cela est possible et à quelle hauteur :

- **Subvention DIRIGE (Grand Est)** : plafond de 440 000 € dont au moins 50% du reste à charge du maître d'ouvrage
- **Agence de l'Eau Seine-Normandie** : Taux d'aide jusqu'à 60–80 % des coûts éligibles, selon le volet (travaux, études...)
- **FEDER (UE)** : variable selon les programmes opérationnels régionaux
- **Fonds vert (Ministère de la Transition écologique)** : subvention jusqu'à 80% des dépenses éligibles
- **France Mobilités (Ministère de la Transition écologique)** : variable selon les projets et les appels à projet en cours
- **Fabriques de Territoire (ANCT)** : jusqu'à 150 000 € sur 3 ans, pour fonctionnement et aménagement, pour territoire rural ou peu dense
- **Programme "Place de la Gare" (ANCT)** : variable selon les projets et les appels à projets en cours
- **Dotation de soutien à l'investissement local (État)** : jusqu'à 80% des dépenses éligibles

Le Parc naturel régional de la Montagne de Reims peut accompagner les communes dans leurs démarches de financement de projet. Nous restons à leurs côtés tout au long des différentes étapes : de l'élaboration à la conception, jusqu'à la réalisation du projet.

Les informations présentes ici concernant les pistes de financement, ne se veulent pas exhaustives et sont susceptibles d'évoluer en fonction de changement de politiques et stratégies des organisations listées ci-dessus.





# Chapitre 3

CONCLUSION ET PERSPECTIVES



L'atelier hors-les-murs mené autour des haltes-gares de la « Ligne des Bulles » constitue une étape importante dans la réflexion collective portée par le Parc naturel régional de la Montagne de Reims et ses partenaires. Au fil de plusieurs mois d'enquêtes, d'analyses paysagères, de marches sensibles, de diagnostics de l'expérience visiteur et de propositions d'aménagement, les étudiants de l'IREST et de l'IATEUR ont su apporter un regard neuf et exigeant sur la place des gares dans notre territoire.

Leur travail met en évidence une réalité contrastée : si la desserte ferroviaire entre Reims et Épernay est un atout majeur pour réduire l'usage de la voiture individuelle et encourager le report modal, les haltes intermédiaires de Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Aÿ-Champagne souffrent encore d'un déficit d'attractivité, de services et de lisibilité. Autrement dit, le train existe, la « Ligne des Bulles » dispose d'un nom, mais leur rôle de « portes d'entrées » du Parc reste à inventer.

## Des constats partagés

Les conclusions convergent, qu'elles soient issues des étudiants ou des partenaires institutionnels :

- La nécessité de mieux valoriser les espaces gares TER située sur le territoire du Parc naturel régional de la Montagne de Reims, par des projets d'urbanisme en phase avec la Charte du Parc « Objectif 2040 » et pour une ouverture vers les paysages du territoire ;
- L'opportunité d'exploiter le potentiel touristique du territoire. L'offre de découverte et d'itinérance douce pourrait être mieux valorisée et mise en récit au départ des gares. Il est aussi nécessaire de renforcer l'information et la signalétique depuis la sortie du train jusqu'aux centres-bourgs, sites touristiques, sentiers de randonnée ou itinéraires cyclables, car à proximité immédiate des gares, une offre attractive existe.
- Une intermodalité encore à renforcer.

À ces constats s'ajoute la nécessité d'une stratégie de communication claire : la « Ligne des Bulles » reste trop méconnue du grand public, alors qu'elle pourrait constituer un produit touristique identitaire et fédérateur pour l'ensemble du Parc.

## Des pistes d'action concrètes

En matière de tourisme durable, de grandes orientations se dessinent :

### 1. AMÉLIORER L'ACCUEIL ET L'EXPÉRIENCE VISITEUR

- Réhabiliter les parvis et abords immédiats des gares pour en faire de véritables espaces publics conviviaux, végétalisés et agréables.
- Réinvestir les bâtiments de gare vacants pour proposer des services (point d'information, café associatif, location de vélos, espaces d'attente confortables).
- Assurer l'accessibilité universelle et sécuriser les cheminements.

## 2. DÉVELOPPER UNE SIGNALÉTIQUE ET UNE IDENTITÉ COMMUNE

- Mettre en place une signalétique harmonisée, claire et multilingue au niveau des haltes-gares.
- Créer un fil conducteur visuel le long de la ligne (mobilier, marquages au sol, panneaux du Parc, mascotte, collection de podcasts...).
- Développer une identité marketing et un storytelling attractifs autour de la « Ligne des Bulles », avec un plan de communication dédié.

## 3. ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ ET LES MOBILITÉS DOUCES

- Renforcer les services en ce sens au niveau des haltes-gares.
- Valoriser l'itinérance douce (vélo, randonnée pédestre) : rendre l'offre existante plus lisible et visible.
- Expérimenter des solutions de rabattement souples (transport à la demande, navettes saisonnières, covoiturage).
- Mieux coordonner les horaires train/bus pour faciliter l'accès depuis Reims et Épernay.



(c) Christophe Manquillet

## ÉBAUCHE DE PLAN D'ACTION

### « TOURISME DURABLE » AUTOUR DU PROJET DE LA LIGNE DES BULLES ET DES HALTES-GARES DU PARC NATUREL REGIONAL DE LA MONTAGNE DE REIMS

Résumé des actions proposées à court terme, à mettre en œuvre en concertation avec les acteurs locaux



#### Horizon 2026-2027

→ Amorcer la création d'une identité marketing et d'un storytelling pour « La Ligne des Bulles » avec un plan de communication à mettre en œuvre

**PORTAGE ET SOURCE DE FINANCEMENT : à définir**

→ Réalisation d'un schéma pour l'implantation d'une signalétique directionnelle pédestre efficace sur le réseau d'itinérance pédestre autour de la Ligne des Bulles, et pose du mobilier afférent pour la signalétique et le balisage

**PORTAGE : Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims**  
**SOURCES DE FINANCEMENT : Interreg NWE MONA ; Région Grand-Est via le programme d'actions du Syndicat mixte du PNR et Département de la Marne**

→ Création et implantation de panneaux d'information valorisant le territoire et l'offre d'itinérance douce au niveau de chaque halte-gare TER sur le territoire du Parc naturel régional de la Montagne de Reims (en remplacement des panneaux « Parc » déjà implantés)

**Portage : Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims**  
**Sources de financement : Interreg NWE MONA ; Région Grand-Est via le programme d'actions du Syndicat mixte du PNR et Département de la Marne**

→ Organisation de la Grande Traversée du Parc naturel régional de la Montagne de Reims en 2027 (événement « rando-train »), comme point d'orgue de ces premiers aboutissements

**Portage : Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Montagne de Reims**  
**Sources de financement : Interreg NWE MONA ; Région Grand-Est via le programme d'actions du Syndicat mixte du PNR et Département de la Marne**

#### Réflexions et projets à mener selon les opportunités

(timing, portage et sources de financement à définir)

→ Renforcer la communication autour de la Ligne des Bulles

→ Création d'une collection de podcast pour accompagner le parcours voyageur en train (« trame narrative » : histoire du territoire, histoire ferroviaire, paysages, biodiversité,...).

## Des projets pilotes d'aménagement pour enclencher la dynamique

Des projets d'aménagement autour des gares TER peuvent servir de démonstrateurs : parvis végétalisé, zones de rencontre, requalification des espaces publics, mise en valeur des bâtiments de gare... Les projets présentés dans ce dossier pour les communes-gares de Rilly-la-Montagne et d'Aÿ-Champagne pourraient également inspirer Germaine et Avenay-Val-d'Or, afin d'inscrire l'ensemble des quatre gares dans une logique de réseau cohérent.

Le Parc de la Montagne de Reims peut jouer un rôle d'acteur pivot pour coordonner et valoriser ces initiatives. Ceci, en faisant le lien entre l'ensemble des acteurs impliqués dans ces projets (collectivités, communes, autorités organisatrices des mobilités, SNCF,...), et en assurant la cohérence territoriale des projets dans le cadre d'une réelle vision partagée.

## Conclusion

Cet atelier hors-les-murs a permis de transformer un constat partagé en une vision commune. La balle est désormais dans le camp des acteurs locaux, des élus et du Parc naturel régional de la Montagne de Reims, pour traduire ces idées en projets concrets. En s'appuyant sur l'énergie collective suscitée, le Parc naturel régional de la Montagne de Reims peut accompagner les acteurs locaux et faire des gares TER non seulement des portes d'entrée, mais aussi de véritables espaces de rencontre, d'accueil et de découverte du territoire.

## Vers une feuille de route collective

Les perspectives identifiées ouvrent la voie à :

- La mise en place d'un plan d'action pluriannuel.
- La recherche de financements croisés.
- La constitution d'un réseau d'acteurs autour de la Ligne des Bulles.
- L'évaluation régulière des actions mises en œuvre, afin de partager les réussites à l'échelle.

## Une contribution au projet Interreg MONA

Ce travail collectif s'inscrit pleinement dans la dynamique européenne portée par le projet Interreg NWE MONA, qui promeut le tourisme durable notamment grâce au report modal. Les gares de la Ligne des Bulles constituent un terrain d'expérimentation idéal pour démontrer que l'amélioration de l'expérience voyageur et des aménagements, peuvent favoriser le report modal et réduire la dépendance à la voiture.

