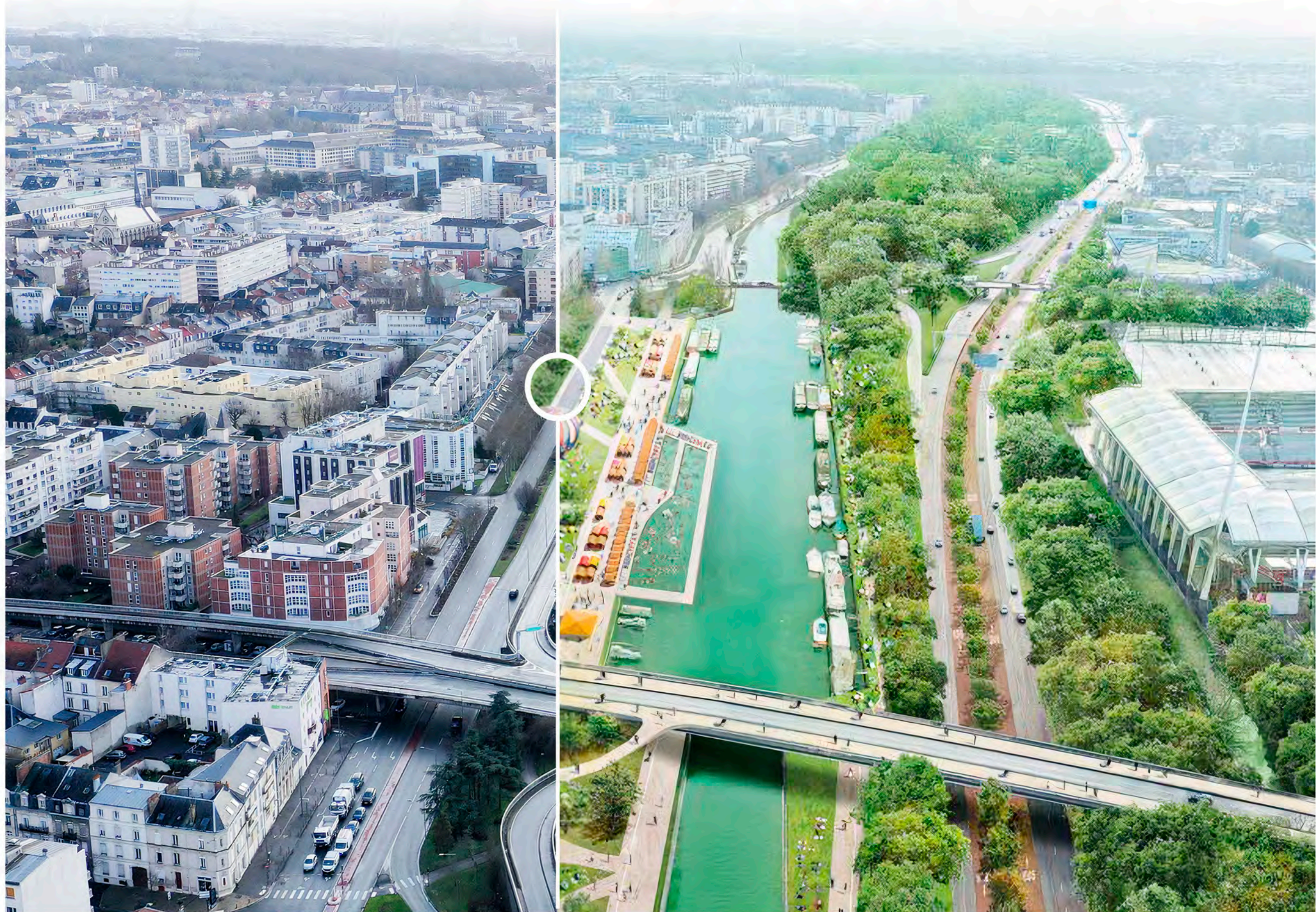


LES GRANDS DEFIS DU XXIème siècle

Une stratégie métropolitaine en devenir (2020-2050)



Paris 2015 COP21 (Source: photo AP/archives Dominique Fagel)



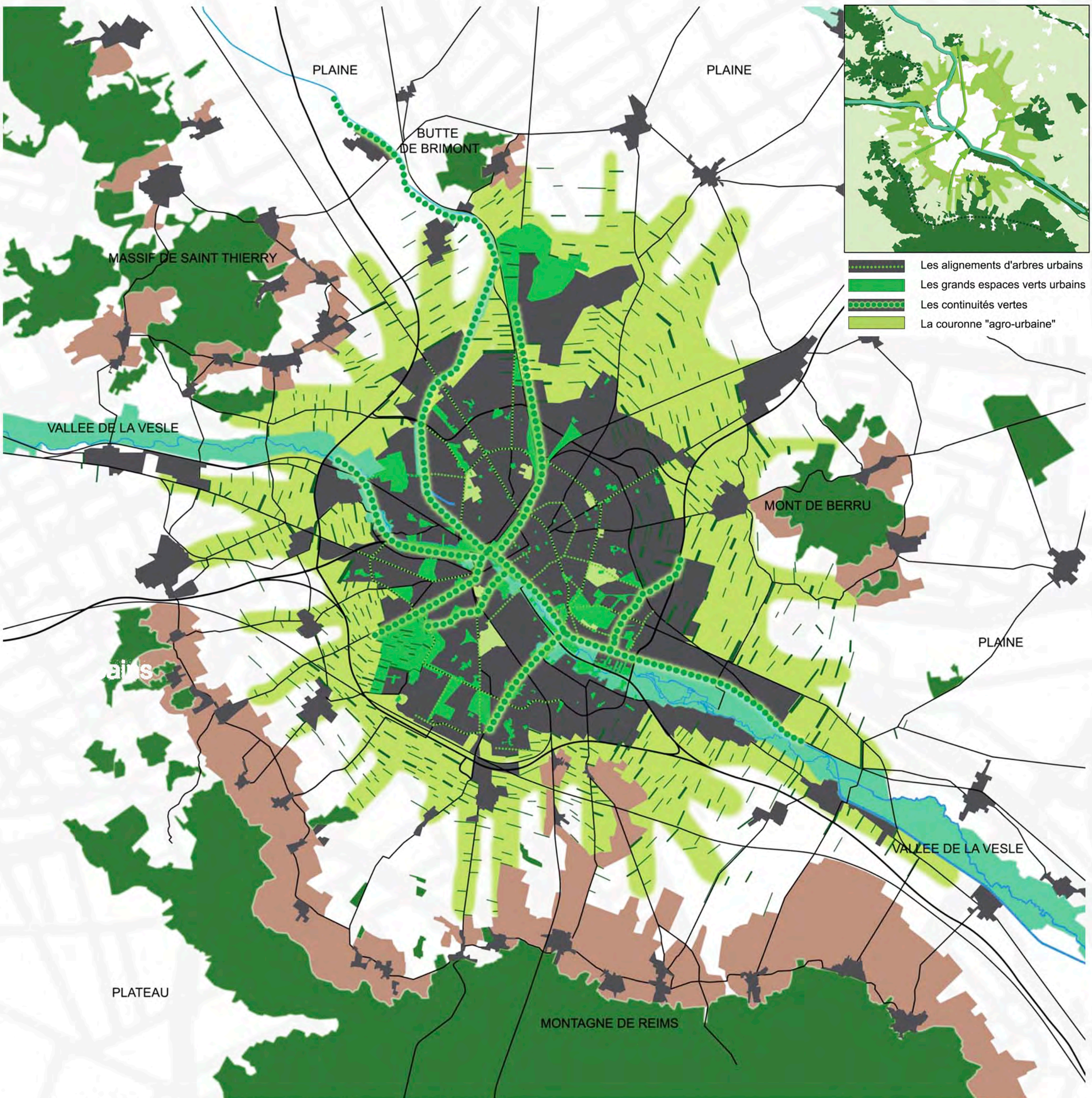
La reconquête des berges du canal (Source : auteurs, 2021)

Enjeux pour le Grand Reims au XXIème siècle

Le Grand Reims, territoire de 143 communes, à la fois urbain et rural, n'échappe pas aux problématiques liées à la transition écologique. L'intercommunalité, placée sous la présidence de Catherine Vautrin depuis 2014, tente de répondre aux enjeux de d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique.

La stratégie et le programme d'action en cours intègrent les indicateurs issus des 17 Objectifs de Développement Durable adoptés en 2015 dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 par l'ensemble des États membres de l'ONU. Les priorités sont accordées à la protection de la ressource en eau (gestion des eaux pluviales), à l'économie durable en misant sur le développement de la bioéconomie, à une stratégie de mobilité favorisant les mobilités alternatives, à la sensibilisation et à la préservation de la biodiversité, ainsi qu'à la rénovation énergétique des logements.

La ville de Reims, qui connaît de grandes mutations urbanistiques ces dernières années, tente de limiter l'expansion urbaine par la réhabilitation et la reconquêtes des friches, en faveur de la mise en œuvre de la stratégie « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN), objectif fixé à 2050, par la loi Climat et Résilience. Elle tente d'étendre ses espaces verts et la végétalisation de la ville, afin de réduire les îlots de chaleur urbains. La Ville est également engagée dans la réduction de la diffusion des gaz à effets de serre, avec des actions réalisées dans les domaines du bâtiment, afin d'accroître son efficience énergétique, et du transport, afin de tendre vers une mobilité décarbonée.



Renouveau de la relation entre métropole et campagne (Source : Grand Reims, 2009)



Relation ville-campagne, Reims-Beaune (Source: Photo auteurs 2021)

Les enjeux de transition écologique se doublent d'enjeux territoriaux propres au Grand Reims. L'affirmation de l'identité rémoise n'est pas nouvelle mais demeure un défi pour l'avenir, tant à l'échelle nationale, alors que Reims est située à 45 minutes de Paris, qu'au sein de la région Grand Est, en collaboration avec les autres polarités structurantes (telles que celles de Châlons-en-Champagne, d'Épernay, de Troyes, de Charleville Mézières...). La valorisation de la richesse patrimoniale et la consolidation de l'histoire urbaine de Reims et de son agglomération vont en ce sens.

L'un des enjeux propres au territoire est de favoriser la mise en relation entre la ville et la campagne champenoise (de la ville à la vigne) en intervenant sur les franges ou lisières urbaines à l'interface entre les tissus urbains et agricoles, et en s'appuyant sur les initiatives liées au classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2015 (Coteaux, Maisons et Caves de Champagne).

Enfin, la stratégie métropolitaine ne pourra s'affirmer qu'en négociation et en partage avec l'ensemble des acteurs du territoire (acteurs institutionnels, privés, association, habitants, usagers, etc.). Pour imaginer la métropole de demain, faire preuve d'audace, faire rêver, faire partager, générer le débat et le consensus, la mobilisation devra être large.

Crise sanitaire et vulnérabilité urbaine

La pandémie de Covid-19, déclarée début 2020, est encore en cours. Apparue en Chine, elle s'est rapidement diffusée à l'échelle mondiale, par proximité de voisinage, mais aussi par les liens réticulaires et fonctionnels présents dans un système économique mondialisé, via les grandes métropoles mondiales interconnectées. Cette crise questionne le système économique mondial, la fermeture des frontières et les restrictions entraînant des conséquences au niveau des transports, du tourisme et des flux de matières premières. Elle donne lieu à une crise économique et sociale majeure, d'une ampleur inédite depuis celle de 1929.

Cette crise sanitaire majeure bouleverse les modes de vie des habitants, sous les effets des confinements et du recours massif et inédit au télétravail. Elle a des impacts directs sur la ville et ses activités, tout particulièrement pour celles liées aux secteurs des loisirs, de la culture et du commerce. Selon certains, cette crise conduirait une partie de la population à une remise en question des conditions de vie et à forger de nouvelles aspirations en matière de logement, de lieu de vie et de relation avec l'environnement.

Pour répondre à l'urgence, la gestion de la crise passe par l'installation d'aménagements temporaires (mesures de distanciation dans l'espace public, « coronapistes »), offrant des perspectives pour des changements à plus long terme dans les manières d'aménager la ville. Par ailleurs, les confinements successifs ont mis en évidence de grandes inégalités entre les territoires ainsi qu'en matière de logement, révélant des nécessités en termes d'amélioration de l'habitat et de rééquilibrage des territoires.

LES GRANDS DEFIS DU XXIème siècle

Renouveau des démarches de planification territoriale

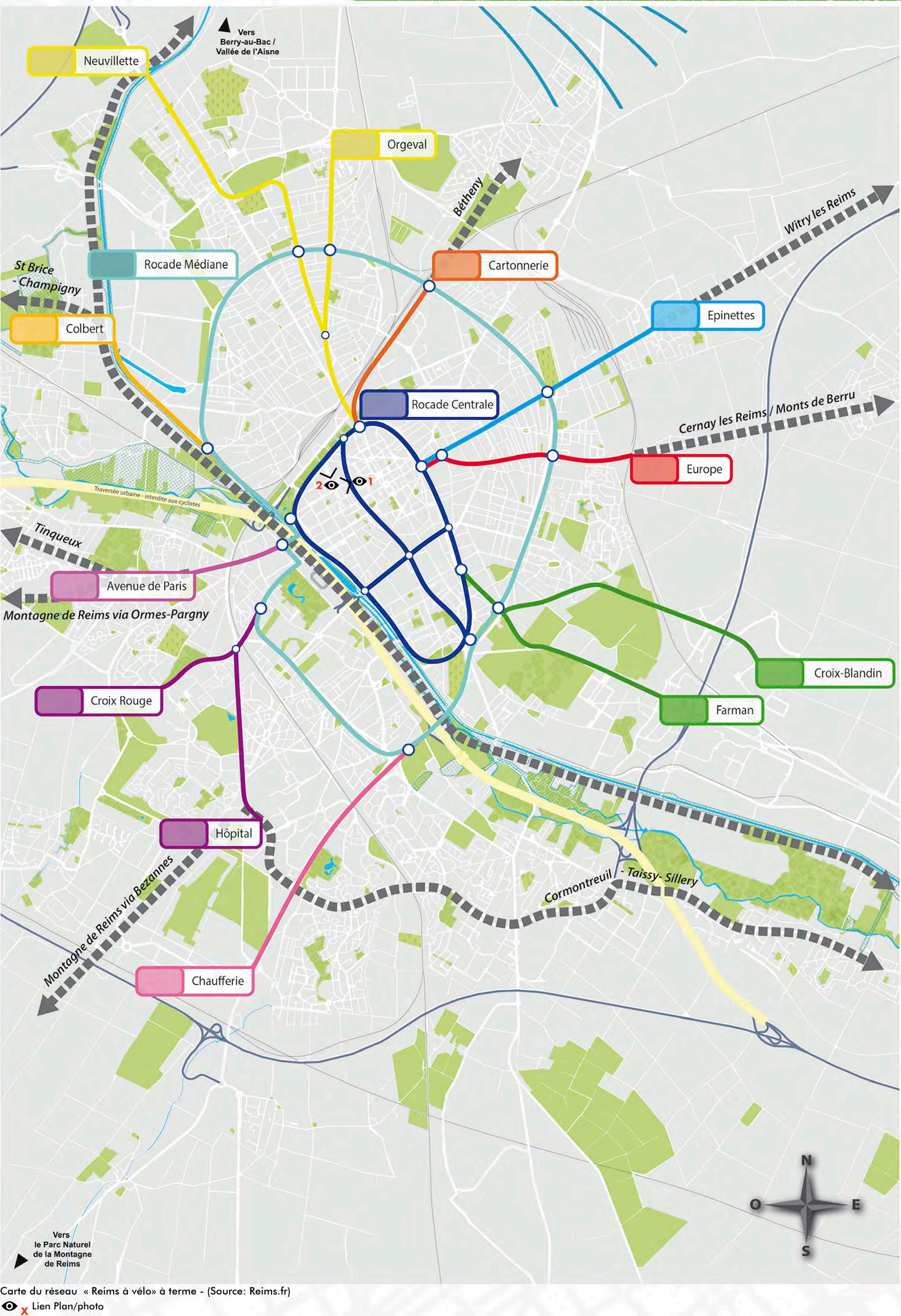
(2020-2050)

Le territoire rémois s’est engagé dans une démarche transition à la durabilité par la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le biais de plusieurs outils.

Vers une mobilité active et décarbonée à l’échelle du Grand Reims

Depuis 2020, le vélo apparaît comme une solution de mobilité particulièrement adaptée à la situation de crise sanitaire. Les services de l’État, en concertation avec des associations ont organisé un plan d’action national, l’opération « Coup de Pouce Vélo », dans le but d’encourager la pratique du vélo. Des collectivités comme Reims ont accompagné ce plan, via notamment l’aménagement de cyclables temporaires. Provisoires dans un premier temps, une partie est par la suite pérennisée dans de nombreuses villes. L’augmentation de plus de 30 % à Reims, ces deux dernières années, du nombre des usagers des deux roues contribue à renforcer le besoin de formulation de politiques publiques en faveur du vélo et dans la construction d’un véritable réseau cyclable à plus long terme.

Le plan « Reims à vélo » traduit ainsi la construction d’un circuit de 50 km de réseau cyclable qui permettra, d’ici 2030, de desservir plus de 75 % de la population rémoise en aménagements vélo. L’objectif est de créer un réseau continu, maillé d’aménagements cyclables et qui évoluera en fonction des besoins des habitants, en s’inscrivant dans l’objectif national de porter la part des déplacements quotidiens réalisés à vélo en 2024 à 9 %. Onze lignes, deux rocades et neuf radiales sont ainsi prévues au titre de ce plan. Le Grand Reims s’associe à cet objectif, par la valorisation du vélo, avec un accompagnement financier à son acquisition et la création d’aménagements cyclables dans les communes hors de Reims, ainsi que par le développement d’une offre de services de mobilité douce : vélos en libres service, service d’autopartage, accès à des installations de recharge des véhicules électriques, bus roulant au gaz naturel.



La poursuite de la piétonisation du centre-ville

La piétonisation du centre-ville de Reims est évoquée depuis de nombreuses années. Le contexte économique et social de la fin des années 1970 fait émerger de nouvelles préoccupations : sauvegarde de l’environnement, économies d’énergie, piétonisation du centre-ville, revalorisation de l’architecture des années 1920, entres autres. L’ouverture du parking Jadart, offrant 600 places publiques au cœur du centre-ville, fin 1979, s’est accompagnée de la création d’une zone piétonne à proximité. La mise en place d’un réseau de voies piétonnes, comportant aussi bien la mise à disposition complète d’une rue aux piétons que l’élargissement et l’aménagement de trottoirs, s’est progressivement répandue dans les réflexions sur l’aménagement du centre-ville.

La piétonisation se poursuit à travers la réduction de la place de la voiture en ville, avec notamment la création de la place Drouet d’Erlon en 1993, et la réalisation du parvis de la Cathédrale de Reims en 2008. Ces aménagements se poursuivent avec le retour du tramway en 2011 qui permettra d’accroître le périmètre de piétonnisation du centre-ville. En 2020, pour accompagner la réouverture des terrasses, commerces et lieux culturels à la suite du premier confinement, la Ville de Reims a mis en place un dispositif de piétonisation temporaire d’une partie du centre-ville sur une vingtaine de rues et de places.

Le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) du Grand Reims

Différentes stratégies pour la gestion intelligente des ressources et le développement de nouvelles politiques urbaines respectueuses de l’environnement ont récemment émergé, en promouvant les technologies vertes, la bioconstruction, la réduction de l’empreinte carbone et des déchets ainsi que la transition vers une économie circulaire durable. Des éléments de réponse sont proposés dans les Plans Climat Air Energie Territoriaux aujourd’hui en cours d’élaboration sur le Grand Reims et Ardenne Métropole, ou à plus large échelle, dans les Schémas de Cohérence Territoriaux. Ces documents mettent en cohérence les politiques sectorielles et les actions engagées localement. Leur élaboration ou leur révision, visent avant tout, à favoriser les synergies entre acteurs, sans lesquels les projets liés à la transition énergétique ne verraient pas le jour.

Il s’agit de promouvoir un aménagement du territoire intercommunal adapté au changement climatique afin de le rendre moins vulnérable. Plusieurs actions évoquées vont dans ce sens. Au nombre de celles-ci figure le plan « Reims zéro rejet » par lequel le Grand Reims a décidé, pour sa gestion des eaux pluviales, de se tourner vers l’option de « zéro rejet » et la gestion à la source, dans des ouvrages privés non rétrocedés, sans by-pass ni surverse possible vers le domaine public. Le territoire envisage également d’offrir des îlots de rafraîchissements aux habitants et de limiter les îlots de chaleur par la réalisation d’espaces verts mais aussi de prévenir les effets des événements climatiques violents. La production d’énergie verte constitue aussi un objectif majeur. La production d’énergie renouvelable et de récupération est disparate selon les territoires : elle permet de couvrir 36,3% de la consommation des Ardennes quand elle ne couvre que 8,5% des besoins sur le SCoT2R, en lien avec les ressources disponibles, les atouts et contraintes paysagères ainsi que les orientations économiques présentes.



Le Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Eligibilité des Territoires (SRADDET) de la région Grand Est

Institué par la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République, le SRADDET est un document de planification qui précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l’aménagement du territoire. Il propose des mesures en matière d’équilibre et d’égalité des territoires, d’implantation des différentes infrastructures d’intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d’habitat, de gestion économe de l’espace, d’intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l’énergie, de lutte contre le changement climatique et la pollution de l’air, de protection et de restauration de la biodiversité ou encore de prévention et de gestion des déchets.

Le SRADDET du Grand Est fixe des objectifs pour engager la région dans la transition énergétique et écologique. Tous les secteurs sont concernés, de la baisse des consommations au développement des énergies renouvelables et chaque territoire doit se saisir de ces objectifs en les déclinant localement, selon ses spécificités et ses capacités. A l’horizon 2050, la Loi Transition Ecologique pour la Croissance verte vise une division par 4 des émissions de GES (par rapport à 1990) ; une réduction de 50% de la consommation d’énergie par rapport à 2012 et une part des énergies renouvelables portée à 32%.

LES GRANDS DEFIS DU XXIème siècle

De grands projets structurants en cours ou à venir
(2020-2030)



Le Projet Port Colbert : poursuivre la reconquête des friches industrielles

Situé à proximité du centre-ville, le Port Colbert, considéré comme l'un des projets les plus importants des quartiers industriels depuis le plan Camelot, abrite d'anciens entrepôts, ateliers de métallurgie, avec les Magasins Généraux au cœur du quartier. Le processus de conversion d'une économie de production à une économie de services de la ville a entraîné son déclin. Abandonné en tant que friche depuis plusieurs années, la Ville de Reims s'est lancée dans un vaste projet d'aménagement urbain pour revitaliser cette zone et proposer une nouvelle offre de commerces, de bureaux, de logements, d'équipements et d'espaces de loisir et de nature.

L'enjeu principal est de relier ce secteur au centre-ville et aux berges du canal Aisne-Marne, axe principal qui structure l'armature paysagère de la Trame Verte et Bleue relié aux Promenades. Le projet vise à intégrer des technologies permettant d'optimiser l'utilisation de l'énergie dans le cadre d'un projet de transformation de la ville en Smart City. Sa position stratégique à proximité du centre-ville, des équipements et infrastructures de transport (gare de Reims) en fait un terrain d'étude privilégié pour la déclinaison du concept de la « ville du quart d'heure ». Il est également orienté comme un projet d'économie de la connaissance et de l'innovation qui accueillera des activités liées à l'enseignement supérieur, à l'instar du projet d'installation de l'école de commerce Neoma et de l'École Supérieure d'Art et de Design (ESAD), dans le secteur des Magasins Généraux.

Transformation de l'autoroute A344

L'ancien tronçon de l'autoroute A4, aujourd'hui A344, connue sous le nom de « voie Taittinger », apparaît comme une grande cicatrice dans le paysage urbain, et devient l'un des défis de l'aménagement urbain dans les années à venir. Cette fraction de la ville apparaît comme une opportunité unique de modifier de façon radicale l'image de l'agglomération, à travers la création d'un Boulevard reliant le parc Léo Lagrange et la zone du Port Colbert, au profit d'espaces verts et de loisirs urbains. En raison de sa proximité avec la coulée verte, cette zone a été déclarée Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFEm) en septembre 2021, afin de réduire l'usage de la voiture, développer les mobilités douces et les espaces verts, et réduire la pollution.

Une trame verte et bleue entre ville et campagne.

La Trame Verte et Bleue (TVB) de l'agglomération est structurée par « La Coulée Verte » qui s'étend sur la vallée de la Vesle entre la rivière et le canal de l'Aisne à la Marne, complétée par des corridors secondaires qui mailent l'ensemble du territoire vers les franges agricoles et naturelles de la Butte de Brimont, la source de la Muire, le Mont de Berru et la Montagne de Reims. Elle possède un caractère multifonctionnel, à la fois élément écologique et colonne vertébrale intégrant les différents secteurs stratégiques à développer (liaison Port Colbert, centre-ville, reconversion autoroute A344, Cluster Farman...), tout en proposant des zones de vie et de divertissement, des espaces récréatifs, des lieux de rencontre et des circulations douces. Elle permet également de s'engager sur des objectifs de durabilité : protection des sols contre l'artificialisation, amélioration de la qualité des cours d'eau ; lutte contre les inondations ; protection contre le changement climatique ; préservation de la qualité de l'air ; amélioration du paysage et du cadre de vie.

Les objectifs de la trame verte et bleue

• Protection des sols

• Amélioration de la qualité des cours d'eau

• Lutte contre les inondations

• Protection contre le changement climatique

• Préservation de la qualité de l'air

• Amélioration du paysage et du cadre de vie



Vers un système de transports en commun plus performant

Depuis la fin des années 2000, trois axes principaux structurent les transports en commun de l'agglomération, reliant les zones à fort potentiel de développement économique : l'axe Nord-Sud (Orgeval-Bezannes, actuelle ligne du tramway), l'axe Ouest-Est (Tingueux- Farman) et l'axe Epinettes - Cormontreuil. Le soutien de l'État à la réalisation de projets de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP), par le biais d'appels à projets, permet au Grand Reims de financer deux lignes de transport en commun complétant le maillage et permettant une meilleure requalification urbaine et structuration des espaces publics. Ces lignes reposent sur des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui devraient être mis en place en 2025, considérés comme une solution deux fois plus économique que le tramway, avec des travaux moins complexes et moins longs.

Pour compléter le système de pôles d'échanges, il est prévu d'optimiser les connexions avec le réseau ferroviaire en créant de nouvelles haltes dans l'agglomération. L'axe Tingueux - Farman a pour terminus Est la halte ferroviaire Beine-Farman, permettant de créer une correspondance avec la ligne Reims - Châlons. Cette opportunité s'inscrit autant à une échelle locale que régionale. Cela encourage la réduction de l'utilisation de la voiture et donc des émissions de CO2. Cette halte constitue par ailleurs un pôle majeur pour la communauté étudiante (faculté des sciences) en connexion directe avec le pôle technologique Henri Farman. Avec la régulation de la fréquentation de transport en commun, la halte se positionnera comme un véritable pôle intermodal.

Trois axes stratégiques structurant le système de mobilité à l'échelle de l'agglomération:

• L'axe Nord-Sud (Orgeval-Bezannes)

• L'axe Ouest-Est (Tingueux- Farman)

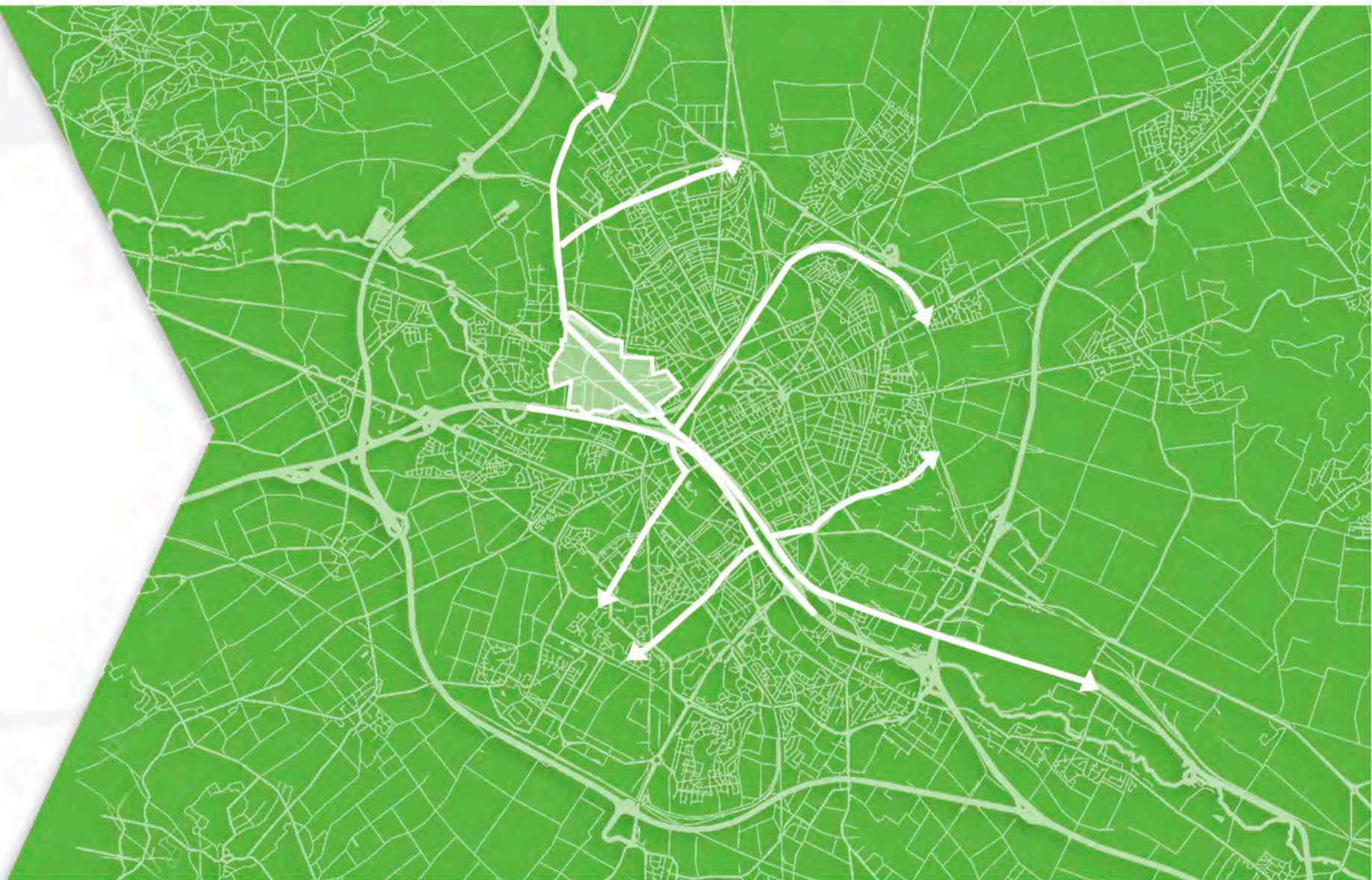
• L'axe (Epinettes - Cormontreuil)



50 ANS iateur

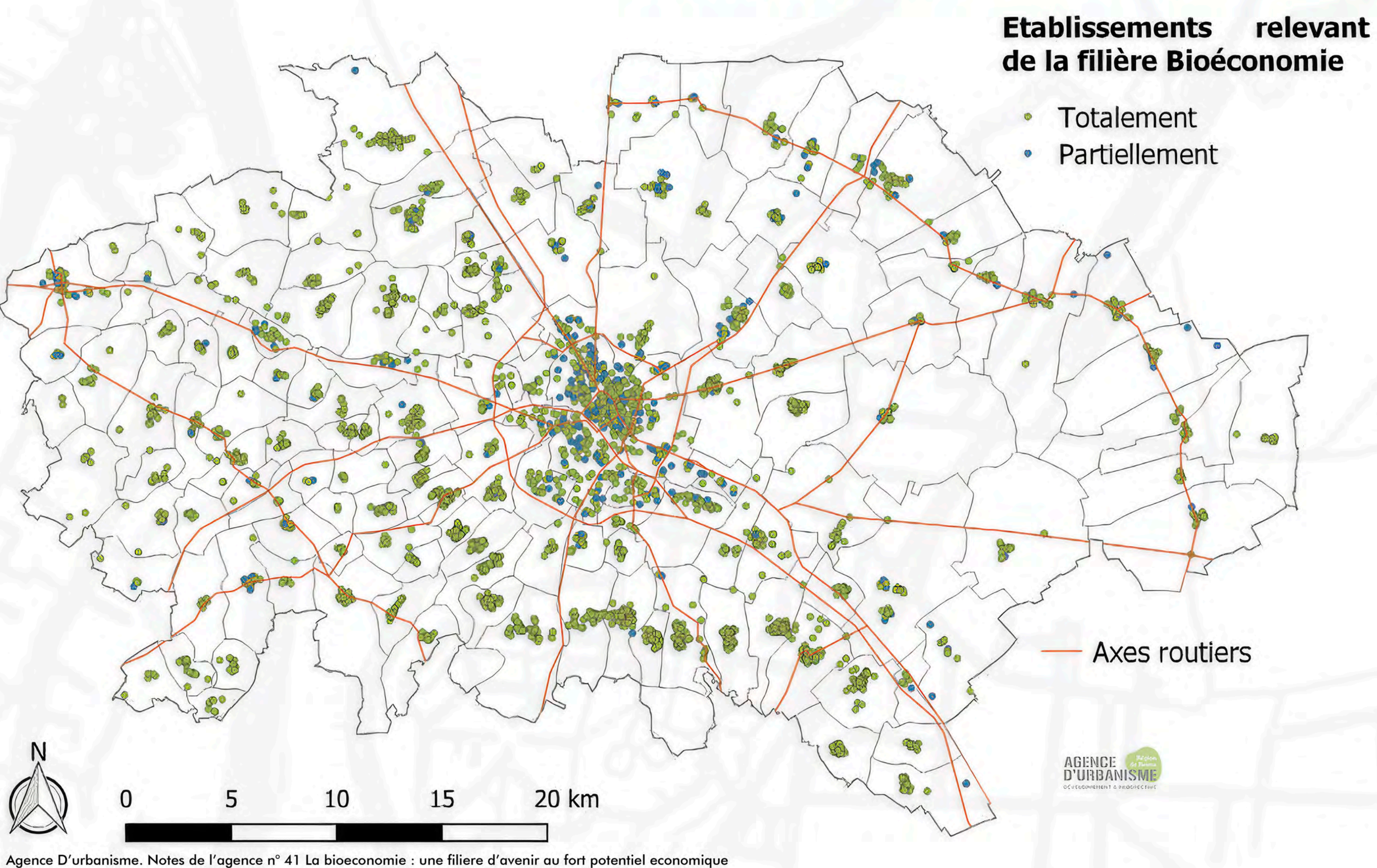
LES GRANDS DEFIS DU XXIème siècle

De la bioéconomie à la transition agroécologique (2020-2050)



Développement de la bioéconomie en faveur d'une économie circulaire

La bioéconomie englobe « l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole et aquacole à des fins de production alimentaire, d'alimentation animale, de matériaux biosourcés, d'énergie » (AUDRR, 2020). En 2017, la filière représente près de 5400 établissements regroupant un peu plus de 11 000 emplois à l'échelle du Grand Reims. Malgré un ralentissement de la filière sur la période 2010-2016, la bioéconomie connaît une bonne dynamique de création d'emplois favorable au tissu économique local. La bioéconomie représente 21% des activités du Grand Reims et un peu moins de 13% des emplois en 2016. La présence de la bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle et de la première plateforme d'innovation ouverte dénommée « Bioraffinerie Recherche et Innovation » constitue un atout important pour le territoire du Grand Reims. Ce dernier intègre par ailleurs dans sa stratégie territoriale « la promotion de la bioéconomie incluant la production innovante et durable de la biomasse et la valorisation alimentaire et non alimentaire des agro ressources par les biotechnologies industrielles » (AUDRR, 2020).



www.grandreims.fr. La bioraffinerie de Bazancourt-Pomacle

Un plan régional en faveur de la bioéconomie

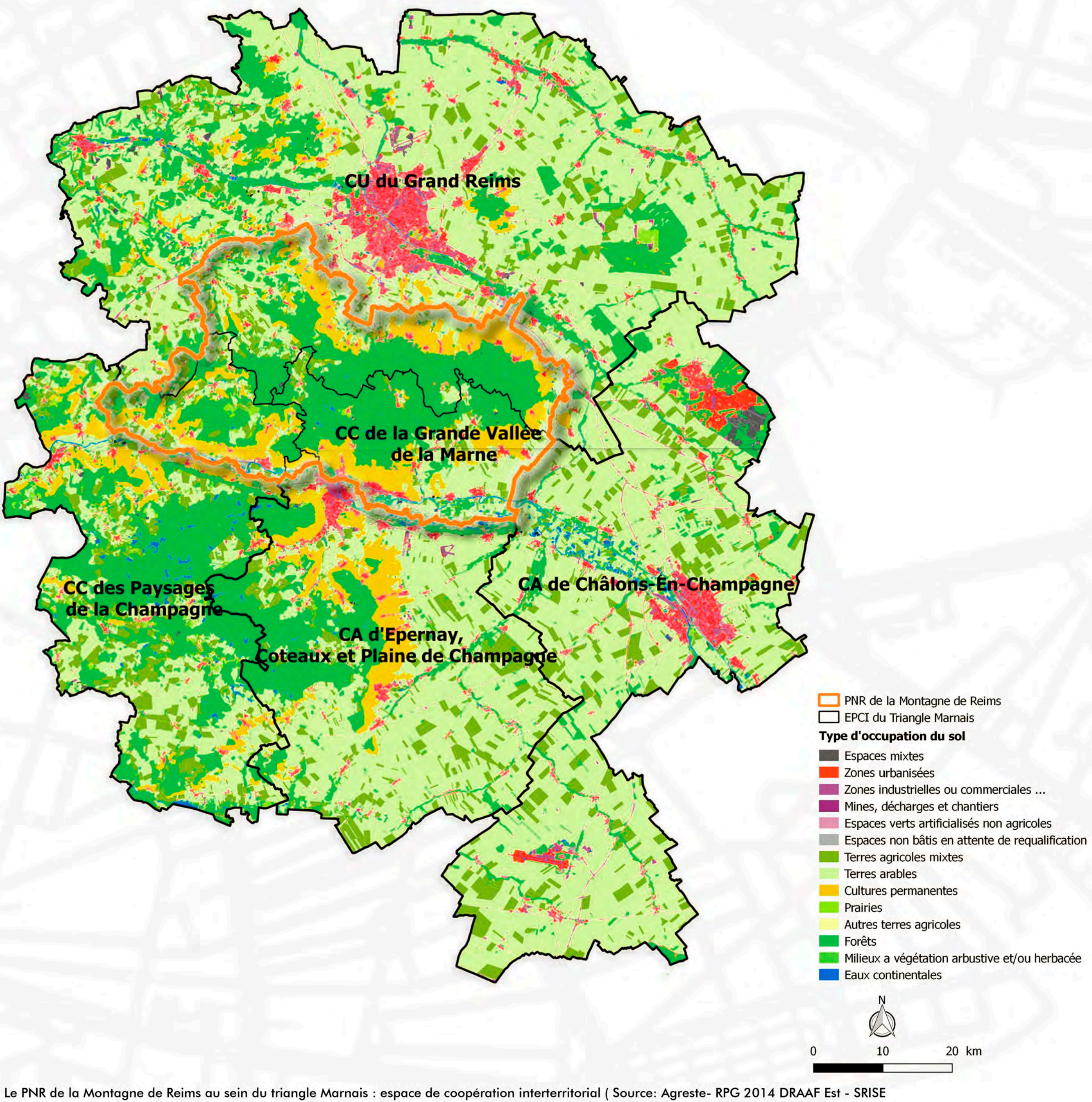
Le développement de la bioéconomie est ainsi appuyé par des politiques publiques régionales et locales qui entrent en résonance avec la stratégie nationale visant à promouvoir la filière dans toutes ses dimensions. La Région Grand Est a ainsi adopté en 2019 un Plan Régional en faveur de la Bioéconomie. Il a pour objectif de renforcer l'attractivité économique du territoire et de faire de la région une référence en matière de production et de transformation de biomasse. La feuille de route du Plan Bioéconomie est basée sur cinq priorités : 1. Mettre en place des stratégies énergétiques à l'échelle locale ; 2. Développer des bioraffineries territoriales ; 3. Déployer une agriculture durable pour produire mieux et plus ; 4. Des biomatériaux pour construire et rénover les bâtiments ; et enfin, 5. Une alimentation avec des ingrédients biosourcés, des emballages durables et une traçabilité accrue.

Enseignement et recherche dans le champ de la bioéconomie

Le Pôle Agrosiences Environnement Biotechnologies et Bioéconomie de l'Université de Reims Champagne Ardenne (URCA) participe au développement des activités de recherche et d'enseignement dans les domaines des agrosiences, de l'environnement, des biotechnologies et de la bioéconomie. Le Pôle AEBB réunit 250 chercheurs et enseignants-chercheurs et pas moins de 14 unités de recherche en biotechnologies, sciences du végétal, du sol et de l'environnement, chimie, sciences de l'ingénieur, sciences humaines et sociales (SHS) et numérique. Au sein du Pôle AEBB, La SFR Condorcet est une Fédération de recherche du CNRS (FR 3417) portée depuis 2012 par l'URCA et par l'Université de Picardie Jules Verne d'Amiens. L'ambition de la SFR Condorcet est d'acquies à moyen terme une reconnaissance Européenne en tant que centre de recherche de référence sur la bioéconomie visant la valorisation du végétal.

Enjeux autour de la transition agroécologique

L'Agriculture durable du XXIème siècle doit répondre à de nombreux défis: alimentation des populations, réduction de son empreinte environnementale, participation à la lutte contre le changement climatique, structuration de systèmes agriurbains territorialisés, etc. Ces défis impliquent le développement de dispositifs partenariaux permettant le croisement entre savoirs scientifiques et pratiques, mais aussi entre les sciences dites exactes et les sciences humaines et sociales (géographie, aménagement, paysage, etc.). De manière complémentaire à la valorisation de la bioéconomie, il existe alors un enjeu majeur de transformation du modèle agricole champenois en faveur d'une transition agroécologique. Celle-ci suppose le passage d'une agriculture intensive à une agriculture plus respectueuse de l'environnement, diversifiée et mieux connectée aux bassins de consommation, via notamment le développement de circuits courts. Les précédentes politiques agricoles ont fortement transformé les paysages champenois au cours des XIXème et XXème siècle, la transition agroécologique à venir produira elle aussi une transformation paysagère en réponse à l'épuisement progressive des pratiques agricoles antérieures et dans une logique d'adaptation aux effets du changement climatique. La transition agroécologique ainsi que la transformation induite des paysages, entrent en résonance avec la mise en œuvre de la politique de la Trame Verte et Bleue visant à relier villes et campagnes. Plusieurs associations travaillent à la réconciliation entre agronomie et biodiversité en champagne crayeuse à travers des expérimentations d'aménagements agroécologiques (haie, buisson, bande tampon, gestion différenciée des parcelles de Luzerne et des bords de chemins, jachère mellifère, etc.), à l'image de l'Association Symbiose fondée en 2012 ou du CIVAM de l'Oasis fondé en 2008. Tout l'enjeu réside dans le passage de l'expérimentation locale (à l'échelle de la parcelle ou d'un groupement de parcelles) à la mise en œuvre d'un projet agroécologique global et territorialisé.



Du G10 au « Triangle Marnais » : Un Projet alimentaire territorial (PAT)

Depuis les années 2010, plusieurs coopérations métropolitaines ont vu le jour, se poursuivant aujourd'hui.

Au début des années 2010, le G10 a constitué un pôle métropolitain actif, rassemblant dix agglomérations avec celle de Reims (Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Château-Thierry, Epernay, Laon, Reims, Sedan, Soissons et Vitry-le-François), soit un total de près de 600 000 habitants. Durant plusieurs années, le G10 constitue un espace de réflexions et d'échanges sur diverses thématiques, telles que le développement économique, la culture, l'innovation, l'aménagement du territoire ou encore l'enseignement supérieur. Ces dernières années, le périmètre de la coopération interterritoriale se resserre et s'intensifie autour du « Triangle Marnais », composé de la communauté de communes des Paysages de la Champagne, des communautés d'agglomération d'Epernay et de Châlons-en-Champagne et de la communauté urbaine du Grand Reims. Le Parc de la Montagne de Reims occupe une position centrale au sein de cet espace de coopération. Depuis 2018, le Triangle Marnais est notamment engagé dans l'élaboration d'un Projet Alimentaire Territorial (PAT) visant à faire de l'alimentation un sujet fédérateur et structurant pour le territoire, en accompagnant le changement en faveur d'une agriculture durable et de qualité, ancrée territorialement. Le triangle Marnais contribue également à des actions en faveur du renforcement ferroviaire entre Reims, Châlons-en-Champagne et Epernay. Le Triangle Marnais cristallise aujourd'hui le besoin de gouvernance interterritoriale permettant aux Grand Reims de collaborer avec d'autres polarités urbaines mais aussi avec les territoires de plus faibles densités. A l'interface entre ville et campagne, il constitue un levier incontournable de coopération permettant de répondre aux défis climatiques et environnementaux du XXIème siècle.