

Une autre vie s'invente ici

La note hors les murs n°4



© PNR Montagne de Reims



© ESIReims-IATEUR

LETTRE D'INFORMATION

SEPTEMBRE 2026

Un point de contact entre les territoires et les formations d'enseignement supérieur



Qui ?

2 formations de disciplines différentes
et 1 territoire d'accueil



Où ?

Dans un Parc naturel régional ou une Petite ville de demain



Pourquoi ?

Pour établir un diagnostic du territoire et des propositions d'actions concrètes sur des sujets innovants



Comment ?

1 semaine d'immersion à la découverte du territoire et de ses acteurs clés

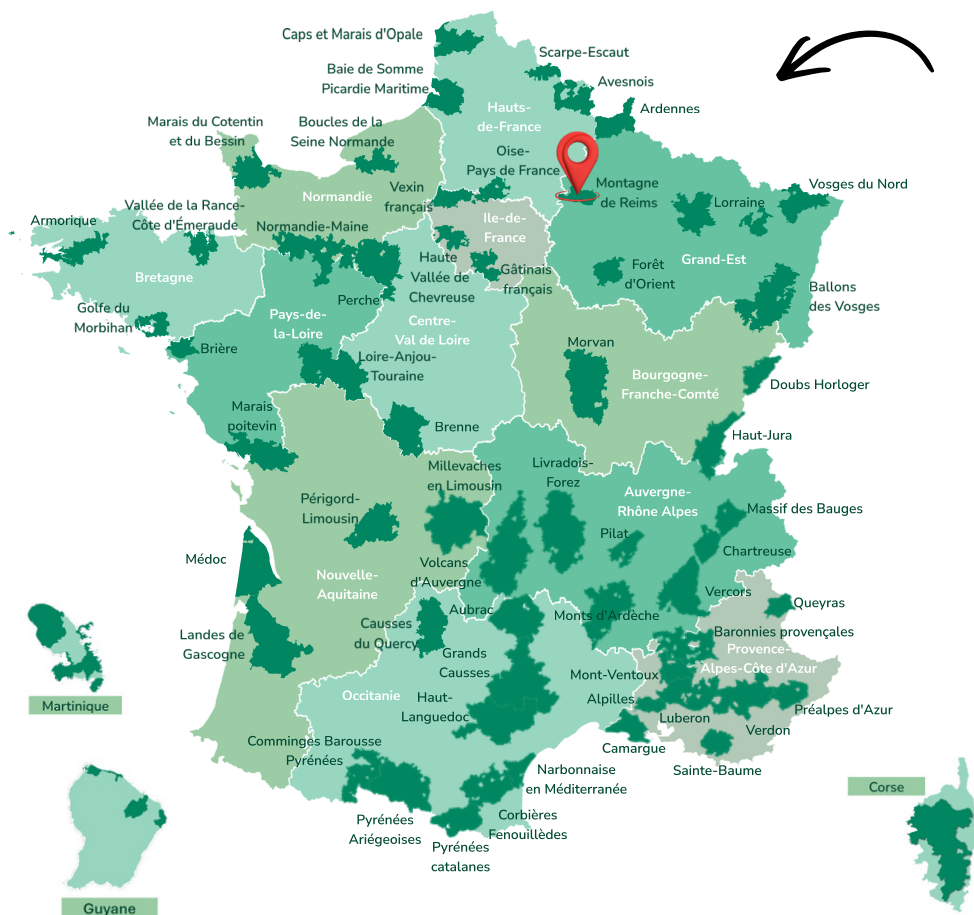
© Atelier Cora, 2025

Relever le défi de la revitalisation des centres-bourgs et des petites villes, cela signifie adopter une approche globale concernant l'aménagement des espaces publics, la qualité du cadre de vie, les mobilités, l'accès au logement digne, à une alimentation saine ou encore à un environnement préservé... mais aussi de composer avec l'existant et les acteurs locaux.

Pour définir des stratégies cohérentes et adaptées aux réalités locales, les **ateliers hors les murs** invitent une collectivité et des formations de disciplines différentes à s'associer pour **imaginer collectivement les prémisses d'un projet local partagé**.

Véritables alliances entre les territoires et l'enseignement supérieur, chaque atelier hors les murs est un projet établi sur mesure mêlant découverte du territoire, mobilisation des acteurs locaux et réflexion pluridisciplinaire.

Déjà 65 ateliers hors les murs ont été menés depuis 2018 grâce au soutien du **ministère de la Culture**, du **ministère de la Transition écologique** et de l'**Office français de la biodiversité**.



En route pour la
Ligne des bulles

L'ESSENTIEL DU PROJET

Les gares de la Ligne des Bulles comme plateformes d'intermodalité et portes d'entrée du territoire



Sur les voies de la Ligne des Bulles
© PNR Montagne de Reims, 2026

À Rilly-la-Montagne, douze minutes après avoir quitté Reims, on descend du train avec les vignes d'un côté, la forêt à quelques pas, le village tout près, et pourtant une question simple demeure : par où commencer ? La Ligne des Bulles relie Reims à Épernay et jalonne le Parc naturel régional de la Montagne de Reims par quatre haltes : Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or, Aÿ-Champagne. Quatre petites gares, quatre situations de paysage, quatre manières possibles d'aborder un territoire de vignes, de forêts, de villages et de vallées. Le train y circule déjà. Il transporte des habitants, des scolaires, des travailleurs, des promeneurs. Il offre une alternative à la voiture pour rejoindre la Montagne de Reims.

Mais une ligne ne suffit pas à faire une entrée. Encore faut-il accueillir, orienter, donner envie d'aller plus loin, rendre visible ce qui commence autour de la gare. Que voit-on en sortant du train ? Comment passe-t-on du quai au village, du parvis au sentier, de la ligne ferroviaire au paysage ? La première impression tient parfois à peu de choses : un banc, un arbre, un arceau vélo, un itinéraire lisible, un signe qui indique vers où partir. C'est cette question concrète : comment rendre l'arrivée plus lisible, plus accueillante, plus praticable, que l'atelier hors les murs mené avec le Parc a explorée. La Montagne de Reims dispose déjà de nombreux atouts ; il s'agit désormais d'accompagner les premiers pas.



LES PILOTES DE L'ATELIER



Le **Parc naturel régional de la Montagne de Reims** se distingue par un patrimoine géologique, faunistique et floristique remarquable. Les nombreux fossiles retrouvés dans la région témoignent de la diversité des climats et des écosystèmes qui ont autrefois façonné le territoire. Les hêtres tortillards, aux formes tourmentées et étrangement noueuses, sont une curiosité botanique rare. Véritable écrin pour le vignoble, ces terres exploitées dès l'Antiquité ont donné naissance aux prestigieux vins de Champagne. Les 61 villages du Parc dévoilent une richesse architecturale, reflet d'une histoire marquée par l'interaction entre l'homme et la nature.



L'**Institut de Recherche et d'Études Supérieures du Tourisme (IREST)** accueilli par l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne propose un parcours "Développement et Aménagement Touristique des Territoires" (DATT) pour rapprocher les réflexions du tourisme, de l'aménagement et de l'économie des politiques publiques. La professionnalisation au travers de projets appliqués ouvre les étudiants au cadre des collectivités locales, des cabinets de conseil et autres structures d'ingénierie territoriale.



L'**Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de Reims (IATEUR)** rattaché à l'École nationale supérieure d'ingénieurs de Reims (ESIREIMS) de l'Université Reims Champagne Ardenne (URCA) est l'un des plus anciens instituts d'urbanisme français. Son master "Urbanisme Durable et Aménagement" forme des professionnels capables d'analyser les dynamiques territoriales, de concevoir et de piloter des projets de développement durable, en mobilisant des compétences en planification, ingénierie territoriale, concertation des acteurs et gestion de projet.

Descendre du train, entrer dans le Parc ; de la Ligne des Bulles à la première foulée dans la Montagne de Reims

Quatre petites gares pour lire la Montagne de Reims

La Montagne de Reims, entre Reims, Épernay et Châlons-en-Champagne, est un territoire au contact direct de pratiques urbaines, de mobilités quotidiennes et d'imaginaires touristiques forts. Les coteaux champenois, inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, attirent les visiteurs, les villages sont accueillants, les espaces naturels sont fréquentés, les activités agricoles et viticoles, avec des centaines de vignerons récoltants-manipulants, structurent encore fortement les usages. La Montagne de Reims n'est pas un décor ; c'est un territoire productif, traversé, vécu, parfois fragile.

Dans cette géographie, la Ligne des Bulles joue un rôle singulier. Entre Reims et Épernay, elle dessert quatre haltes situées dans le Parc : Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Aÿ-Champagne. Chacune ouvre sur une facette différente du territoire. **Rilly-la-Montagne** associe le village, les coteaux viticoles et l'accès rapide au plateau forestier. **Germaine** donne davantage à découvrir le cœur boisé de la Montagne. **Avenay-Val-d'Or** met en relation les coteaux sud et la vallée de la Marne. **Aÿ-Champagne** inscrit la gare dans une trame plus urbaine, au contact du patrimoine champenois, du canal et de la véloroute. À elle seule, la ligne compose une coupe paysagère du Parc, une manière d'entrer autrement que par la voiture.



Environ 30,5 km de voie ferrée entre Épernay et Reims

Pourtant, même si le train permet d'arriver, l'arrivée ne raconte pas encore assez le territoire. Les abords des gares demeurent souvent fonctionnels, routiers et peu explicites. On peut descendre sur un quai, traverser un parvis, voir un parking, chercher un panneau, hésiter entre plusieurs directions, sans percevoir immédiatement la proximité d'un sentier,

d'un point de vue, d'un village ou d'un itinéraire de randonnée. Le problème n'est donc pas seulement l'accessibilité, il tient aussi à la première impression, à la manière d'accueillir depuis le quai, de rendre une découverte possible et d'en poser clairement les premiers repères.

C'est ce que résume **Didier Pinçonnet, maire de Rilly-la-Montagne**, à propos de l'un des manques du territoire : « Quand on descend à la gare de Rilly, on sait qu'on est dans le village, mais qu'est-ce qu'il y a à voir ? Et par où il faut partir ? C'est tout ça. On arrive à Rilly, c'est la fin d'un voyage ferroviaire, mais c'est le début d'une autre aventure qui n'est pas suffisamment matérialisée, indiquée, explicitée. » La gare n'est plus seulement une étape ou un point d'arrêt, elle devient un seuil où se décide la qualité de l'accueil et de l'expérience dans le Parc.



Où allons-nous ? En gare de Rilly !
© PNR Montagne de Reims, 2025



Le but, ce n'était pas que de réinvestir ces pôles gares au-delà du moment où on va attendre le train, mais de recréer un espace de vie au sein des villages pour qu'il soit aussi vécu par les habitants, même s'ils ne vont pas prendre le train.

Amélie Radureau, responsable du pôle paysage et aménagement du territoire au Parc



À retrouver en ligne :

- [Flâner en train avec la Ligne des Bulles](#)
- [Rapport final de l'atelier hors les murs](#)

LES ENJEUX PÉDAGOGIQUES

Apprendre le territoire en marchant, en écoutant, en ajustant

L'atelier a d'abord été une expérience d'apprentissage par le terrain. Avant de formuler des propositions, les étudiants ont dû éprouver la Ligne des Bulles comme on la découvre réellement : en arrivant en gare, en marchant, en observant les abords, en notant ce qui oriente ou ce qui manque.

Mobilisés en novembre 2024 sous forme d'atelier intensif, des étudiants de l'**Institut de Recherche et d'Études Supérieures du Tourisme (IREST)** à l'**Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne** ont travaillé sur l'expérience visiteur, les usages touristiques, la communication et la manière dont le train pouvait devenir un mode d'accès désirable au Parc. Leur enquête s'est notamment appuyée sur des marches sensibles, qui les invitaient à se placer dans la peau de visiteurs arrivant par le TER pour comprendre, depuis le terrain, la lisibilité des parcours et la qualité de l'accueil. L'immersion a pris la forme d'une semaine intense : observer, marcher, enquêter, interroger, se mettre dans la peau d'un visiteur, comprendre ce qui manque à la sortie d'une gare, mais aussi ce qui existe déjà et ne se voit pas assez. Cette immersion change aussi la nature de l'exercice. Les étudiants ne répondent pas à une commande depuis une salle de cours ; ils apprennent à regarder un territoire en situation, avec ses distances, ses usages, ses évidences parfois invisibles pour ceux qui les connaissent trop bien.



Le tunnel de Rilly-la-Montagne en vue, deuxième plus long tunnel du réseau Est ferroviaire de France
© IREST et ESI Reims, 2025

Ce qui est important par rapport à l'atelier de terrain, c'est la dimension collective. Les étudiants font un travail de recherche individuel pour leur mémoire. La rédaction de ce mémoire amène à faire du terrain également, à mener des enquêtes, à écrire un travail scientifique. La grosse différence ici : c'est la dimension collective, de devoir s'organiser en groupe pour mener ce travail d'enquête et répondre à une commande. **Rémi Jenvrin, coordinateur du master DATT de l'IREST**

Le second temps, porté par un groupe d'élèves de master urbanisme durable et aménagement de l'**École nationale supérieure d'ingénieurs de Reims (ESIReims)**, le temps d'un semestre, a prolongé cette première lecture par une approche d'aménagement, de paysage et d'urbanisme : passer de l'expérience vécue aux hypothèses de transformation des pôles gares. Pour les étudiants en urbanisme et aménagement, le temps plus long a permis d'entrer progressivement dans la complexité des pôles gares. Une place n'est jamais seulement une surface à redessiner. Elle accueille des voitures parce que le train fonctionne aussi grâce à celles et ceux qui viennent jusqu'à lui en voiture. Elle peut servir à une fête foraine annuelle. Elle relève de compétences partagées. Elle doit répondre à des enjeux climatiques : désimperméabiliser, planter, créer de l'ombre, mais sans effacer les usages locaux. Cette confrontation au réel est l'un des apports pédagogiques majeurs de l'atelier : les étudiants apprennent que le projet n'avance pas seulement par intention, mais par écoute, arbitrage et ajustement, en proposant des scénarios discutables avec les acteurs locaux.

Ce que l'atelier enseigne, c'est aussi la relation à une commande réelle. **Rémi Jenvrin, enseignant à l'IREST**, rappelle que « se réapproprier la commande, c'est une des premières étapes avec les étudiants, avant même d'arriver sur le terrain ». Il s'agissait d'apprendre à reformuler une attente territoriale, à la confronter à l'expérience des lieux, puis à produire une réponse utile sans perdre le regard critique.

Pourquoi avoir choisi un atelier hors les murs ?

L'atelier hors les murs arrive dans un territoire où la question n'est pas nouvelle. Le Plan de paysage et la Charte Objectif 2040 du Parc avaient déjà identifié l'axe Reims-Épernay et les quatre pôles gares comme des leviers pour penser autrement l'accès à la Montagne de Reims. Le projet européen Interreg Mona, consacré au tourisme durable et au report modal, a donné les moyens pour accélérer cette réflexion. Il ne s'agissait plus seulement de dire que le train pouvait être une alternative à la voiture, mais de regarder ce qu'il fallait mettre autour de lui pour que cette alternative devienne réellement praticable et pour faire de ces pôles gares des espaces d'accueil pouvant inciter habitants et visiteurs à découvrir le territoire.

Le paradoxe est là : la Ligne des Bulles existe, mais elle ne s'impose pas encore comme une évidence pour entrer dans le Parc. Elle dessert les gares, transporte des publics variés, traverse des paysages puissants, mais reste parfois peu associée à la découverte du territoire, y compris par des habitants proches. **Emmanuelle Déon, responsable tourisme durable et itinérance douce au PNR,**

raconte qu'à l'occasion de la première Grande Traversée, randonnée de gare en gare organisée par le Parc, « plus de la moitié des gens qui y participaient, bien que totalement locaux, découvraient qu'il y avait une ligne de train qui permettait de rejoindre le Parc ». Cette phrase donne la mesure du sujet : le problème n'est pas seulement de faire venir des visiteurs lointains, mais de rendre visible une ressource déjà présente.

C'est aussi pour cela que le rôle du Parc a été déterminant. Derrière une gare, il y a rarement un seul interlocuteur : une commune, une intercommunalité, la Région, la SNCF, des gestionnaires de voirie, des acteurs touristiques, des associations de randonnée, des usages quotidiens, parfois un bâtiment fermé ou une maîtrise foncière incertaine. Le Parc a tenu ce fil, préparé l'atelier, réuni des partenaires, articulé le travail étudiant avec une stratégie déjà engagée. Dans un territoire où les compétences se croisent sans toujours se rejoindre, l'atelier a servi autant à produire des propositions qu'à remettre autour de la même table celles et ceux qui peuvent, ensuite, leur donner une suite.

LES PARTENAIRES DE L'ATELIER

- Les communes de la Ligne des Bulles : Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Aÿ-Champagne
- La Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne
- La Communauté urbaine du Grand Reims
- Le Département de la Marne
- La Région Grand-Est
- La SNCF via sa Direction Lignes Champagne-Ardenne et sa Direction régionale des Gares



Le Parc nous a sensibilisé à la présence d'espèces animales et végétales emblématiques, rares et menacées. On nous a incités à réhabiliter d'anciennes mares forestières qui se comblaient, pour faire revenir l'eau et la lumière, et pour que la vie aquatique revienne. On savait à l'issue de cette première étape qu'on aurait un trésor à partager avec les visiteurs. D'où l'idée de profiter de la Ligne des Bulles pour faire arriver en gare de Rilly-la-Montagne des gens intéressés par cette forme de tourisme écologique. Les événements récents le confirment, avec en [mi-mai 2026] quatre classes d'une école primaire de Reims venues faire des randonnées dans notre forêt en venant à Rilly par le train. **Didier Pinçonnet, maire de Rilly-la-Montagne**

À retrouver en ligne :

- [Le Plan de Paysage de la Montagne de Reims](#)
- [La Charte Objectif 2040](#)
- [L'Interreg MONA](#)
- [La Grande Traversée du Parc](#)

01

Faire de la Ligne des Bulles une expérience de territoire



La Grande Traversée du PNR
© Christophe Manquillet, 2025

La première piste consiste à donner à la Ligne des Bulles une présence plus lisible, avant, pendant et après le trajet. Son nom existe, les trains circulent, les paysages défilent, mais l'expérience reste encore trop discontinue : on peut monter dans un TER à Reims ou Épernay sans toujours comprendre quelle halte ouvre sur quel paysage, quel village, quel sentier, quel service. Les étudiants ont donc travaillé l'idée d'une ligne qui ne serait pas seulement un moyen d'accès, mais une manière de découvrir le Parc.

Le principe est simple : permettre au visiteur d'identifier la Ligne des Bulles, de comprendre ce que chaque gare propose, puis de trouver immédiatement les chemins, services ou points d'intérêt accessibles depuis le quai. Une gare ne devient porte d'entrée que si elle donne des prises : un panneau clair, une direction, un banc, une carte, un arceau vélo, un itinéraire balisé, un récit pour relier ce que l'on voit à ce que l'on peut faire. C'est ici que la signalétique rando-train prend une place centrale. La refonte de la signalétique directionnelle pédestre des itinéraires de gare en gare est l'une des suites concrètes de l'atelier, avec un schéma prévu au premier semestre 2026 et une implantation envisagée à l'été 2027.

Cette action en appelle une autre, moins visible mais tout aussi décisive : l'entretien des sentiers. Une randonnée accessible en train ne tient pas seulement à une carte ou à un panneau ; elle suppose des chemins praticables, une signalétique maintenue, des responsabilités partagées dans le temps. La randonnée n'apparaît plus seulement comme une offre touristique à promouvoir, mais comme une infrastructure à faire vivre.

À Rilly-la-Montagne, composer avec la gare du quotidien

À Rilly-la-Montagne, l'enjeu se voit presque immédiatement. La commune dispose d'un village vivant, d'un vignoble, de mares, d'une forêt accessible à pied, d'un cadre déjà reconnu. **Didier Pinçonnet, maire de la commune**, aime rappeler qu'« en douze minutes et pour dix euros aller-retour, on peut passer de très bons moments en forêt en partant de Reims ». Tout est donc proche, mais tout n'est pas encore lisible. La gare peut déposer un visiteur au bon endroit sans lui donner tout à fait les moyens de comprendre ce qui l'entoure.

Les propositions étudiantes envisagent cette gare comme un seuil entre le village, les vignes et la forêt. Elles imaginent un parvis plus accueillant, des sols moins imperméables, davantage de plantations, de l'ombre, des bancs, des arceaux vélos, une signalétique directionnelle, puis pourquoi pas, une réorganisation du stationnement, des espaces de pause, une table d'orientation, des zones de fauchage tardif. L'envie est de donner à cette gare une qualité d'espace public agréable, vivant où l'on puisse flâner, s'arrêter et envisager la foulée suivante.

02



Réaménagements de la gare de Rilly © ESIREims/IATEUR, 2025

RÉSULTATS CLÉS

Partir des sols, des jardins et des lieux auxquels on tient

On pourrait y attendre un train, partir marcher, lire le paysage, rejoindre le village, ou simplement s'arrêter quelques minutes à l'ombre d'un arbre.

Mais Rilly rappelle aussi que toute proposition doit aussi s'adapter aux usages qui existent déjà. Le stationnement reste indispensable à la fréquentation ferroviaire, et la place accueille une fête foraine annuelle. La végétalisation, la désimperméabilisation ou la réduction des places doivent donc se penser en lien direct avec ces besoins du terrain. Selon **Didier Pinçonnet** : « Si on fait des places sans voiture, ça veut dire que les gens ne viendront plus à la gare. Et la SNCF m'a dit : si les gens ne viennent plus à la gare, nous, on va supprimer les trains. » Toute la

difficulté est là : rendre la gare plus accueillante sans fragiliser les usages qui la maintiennent vivante.

C'est aussi ce qui donne à la proposition son intérêt. À Rilly, l'atelier a aidé à regarder la place de la gare comme un possible second pôle d'attractivité, en lien avec la place de la Mairie et la rue Carnot. La suite dépendra des compétences entre commune et Grand Reims, des budgets, du maintien des usages locaux, de la capacité à avancer par étapes. Le projet n'est pas simple, mais il a déplacé une évidence : la gare n'est plus seulement l'endroit où l'on prend le train, elle peut devenir l'un des lieux où le village se présente.

À Aÿ-Champagne, ouvrir la gare sur la ville, le canal et le vélo

03

À Aÿ-Champagne, la gare s'inscrit dans une commune plus urbaine, proche d'un patrimoine reconnu, au contact d'équipements, d'axes de circulation, du canal et de la véloroute V52. Ici, la porte d'entrée ne donne pas seulement accès à un paysage naturel ou forestier ; elle doit s'articuler avec une structure urbaine déjà dense, des mobilités cyclables, des cheminements vers le collège, le parc des Bleuets, les quais, les services et les parcours de découverte.

Les propositions étudiantes dessinent un pôle gare plus lisible et plus intermodal. Le parvis serait davantage dédié aux piétons, avec une présence végétale renforcée et une meilleure mise en scène de l'arrivée depuis l'avenue Victor Hugo. Le bâtiment de gare pourrait accueillir une terrasse, un tiers-lieu ou une activité de restauration. Les cheminements vers les équipements voisins seraient clarifiés. Sur les quais, une table d'orientation aiderait à lire le grand paysage, tandis qu'une signalétique spécifique guiderait vers la commune, les chemins de randonnée, le canal et les itinéraires cyclables. L'intermodalité prend ici une forme très concrète : stationnement en contrebas, places PMR, arrêts minute, arceaux et garage à vélos, liaison à la V52, arrêt de bus à proximité, circulation apaisée dans certaines contre-allées.

Là encore, les propositions ne règlent pas tout. Le devenir du bâtiment de la gare, la maîtrise foncière, les décisions locales et l'évolution des équipes municipales joueront sur les suites possibles. Mais l'atelier a donné des plans, des images, des scénarios pour discuter. À Aÿ comme à Rilly, il ne s'agit pas de passer directement du dessin au chantier ; il s'agit d'avoir désormais une base plus concrète pour arbitrer, phaser, financer, adapter. C'est dans ce temps long que se jouera la capacité des quatre gares à devenir autre chose que des points d'arrêt : des portes d'entrée du territoire.



La gare d'Aÿ-Champagne et liaisons avec le cœur urbain
© PNR Montagne de Reims, 2025

ET APRÈS ?

Ce qui a évolué, ce qui reste en suspens

L'atelier n'a pas transformé d'un coup les quatre gares de la Ligne des Bulles. Il n'a pas fait disparaître les parkings, financé les travaux, réglé la gouvernance des sentiers ou aligné toutes les temporalités politiques. Mais il a donné à voir autrement ce que le territoire avait déjà sous les yeux. Des gares qui semblaient d'abord fonctionnelles apparaissent désormais comme des seuils. Une ligne TER connue des usagers quotidiens devient un levier possible de tourisme de proximité. Des parvis ordinaires deviennent des espaces publics à réinterroger. Des chemins de randonnée deviennent des objets de coopération intercommunale.

Didier Pinçonnet le formule avec justesse : « On a bénéficié des yeux des autres pour voir plus loin. » L'atelier a ainsi produit un déplacement du regard. Il a créé des images communes, des supports de discussion, des occasions de rencontre entre acteurs. Il a aussi révélé que l'accueil en gare n'était pas un détail esthétique, mais une question de mobilité, de paysage, de climat, de tourisme, de vie locale et de gouvernance.

Le Parc a joué un rôle fort comme acteur d'assemblage. Il ne se contente pas d'être expert du paysage ou du tourisme durable, il met en relation des compétences dispersées, maintient le fil entre les communes, les intercommunalités, la Région, la SNCF, les acteurs touristiques et les partenaires de la randonnée. **Amélie Radureau, responsable du pôle paysage et aménagement du territoire au PNR**, insiste sur cette fonction : « Ce qui est vraiment apprécié par les élus et nos partenaires, c'est le travail du PNR de faire le lien. Cette notion de lien, pour nous, est vraiment importante et on souhaite la développer. » Le maire de Rilly en donne une version champenoise, presque évidente sur ce territoire : « La Champagne est une terre d'assemblage. On fait un assemblage de pinot noir, de pinot meunier et de chardonnay. Là, c'est le Parc qui a permis d'assembler. »

Mais cet assemblage demande du temps et de l'énergie. L'atelier a fonctionné parce qu'il était

préparé, accompagné, financé, inscrit dans un projet plus large. **Amélie Radureau** le rappelle : « La charge de travail est importante, très importante si on a envie que ça marche. » C'est un point essentiel pour comprendre la portée de l'expérience. Un atelier hors les murs suppose un porteur de projet impliqué, des partenaires mobilisés, des enseignants capables d'accompagner la réflexion, des étudiants prêts à se confronter à l'incertitude, une restitution, puis la patience de continuer à semer localement les pistes ouvertes après l'atelier.

Et ensuite ?

La Ligne des Bulles n'a pas besoin d'être inventée. Elle est là, avec ses voyageurs quotidiens, ses quatre gares, ses paysages entre vigne et forêt, ses chemins de randonnée et véloroute à proximité, ses promesses de découverte. Il n'y a pas de nouvelle destination à créer, mais une expérience à orchestrer pour rendre perceptible ce qui commence déjà sur les quais : un chemin vers la forêt, une traversée des vignes, une entrée dans un village, un accès au canal, une autre manière d'habiter la proximité entre Reims, Épernay et la Montagne de Reims.

Au-delà des grands enjeux, il reste ces petites choses à travailler collectivement : un panneau mieux placé, un sentier entretenu, un parvis plus agréable, quelques arbres, des arceaux vélos, une table d'orientation ou une liaison piétonne... Pris isolément, ils ne suffiront pas à changer l'expérience de la première foulée, mais mis bout à bout, portés dans la durée, repris par les communes, le Parc, la Région, la SNCF, les intercommunalités et les acteurs de la randonnée, ils peuvent créer une nouvelle promesse et rendre concrète l'ambition de faire venir autrement, d'accueillir mieux, d'orienter plus simplement dans le Parc naturel régional de la Montagne de Reims.

L'atelier hors les murs a proposé une direction : faire de l'arrivée en gare un vrai commencement. Reste maintenant à savoir, commune par commune, chemin par chemin, parvis par parvis, où poser la première foulée.

La note hors les murs n°4

Septembre 2026

Directeur de publication : Éric Brua

Coordination : Bastien Galant, Fabien Hugault et Nicolas Sanaa

Textes de

Delphine Berlioux

Avec les contributions de

Emmanuelle Déon et Amélie Radureau (PNR Montagne de Reims),

Sébastien Jacquot et Rémi Janvrin (IREST),

Benoît Dugua et Émilie Simon (ESIREims-IATEUR)

Fédération des Parcs naturels régionaux de France

27 rue des Petits Hôtels 75 010 Paris

Tél. 01 44 90 86 20

info@parcs-naturels-regionaux.fr

POUR EN SAVOIR PLUS
SUR LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX



www.parcs-naturels-regionaux.fr

Avec le
soutien
financier
de



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

