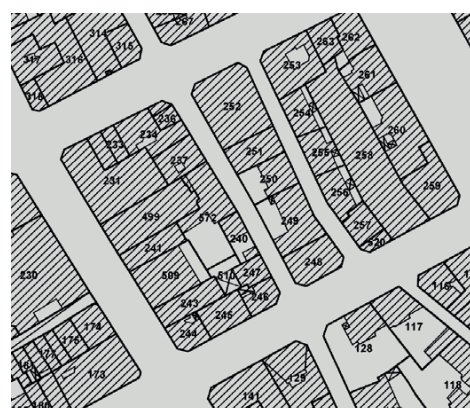


Plan de synthèse pour la datation des rues



*Parcellaire dans l'hyper-centre.
Exemple : secteur rue de Vesté*



*Parcellaire dans le centre-ville.
Exemple : secteur cour Langlet*



*Parcellaire dans le centre-ville.
Exemple : quartier Saint-Remi*

2.3.2 La morphologie de la Ville élargie

Les faubourgs

Les faubourgs se sont développés dans le prolongement du centre-ville autour d'axes principaux qui aboutissaient autrefois aux portes de l'enceinte médiévale (rue du faubourg Sainte-Anne, rue du faubourg Cérés etc.). Leur croissance s'est accélérée après la disparition des remparts au milieu du XIX^{ème} siècle. La plupart de ces faubourgs se sont développés de façon spontanée sous la forme de lotissements d'initiative privée. De ce fait, la forme urbaine est marquée par un nombre importants de rues et de lotissements, réalisés selon un mode d'urbanisation spontané et fragmentaire.

Cinq faubourgs peuvent aujourd'hui être distingués : Clairmarais, Laon/Zola, Cérés/Cernay/Jaurès, Sainte-Anne et celui de la Porte de Paris.

Au sein de ce tissu, comme dans le tissu des lotissements du XIX^{ème} et du début du XX^{ème} siècle du centre-ville, des terrains dédiés à d'anciennes industries abandonnées ont permis la mise en œuvre d'opérations mixtes mêlant habitat collectif et individuel, commerces et services.

Les cités jardins

Aux cités jardins de Reims, situées tout autour du centre-ville de Reims et apparues au lendemain de la Seconde guerre Mondiale, correspond une forme urbaine bien particulière. Aménagées dans un contexte planifié, elles s'articulent autour d'axes qui desservent toutes les parcelles. La distinction entre espace public et jardins est peu marquée. Les constructions, peu denses, sont placées au centre de leur parcelle, en retrait donc par rapport à la voie publique.

Ce modèle devait permettre de limiter l'extension urbaine et démographique pour favoriser le développement d'une communauté d'habitants.

On dénombre aujourd'hui une douzaine de cités-jardins dans la ville, ce qui en fait une véritable spécificité rémoise. Chemin vert et Maison Blanche sont les plus connues, mais on peut aussi évoquer Trois-Fontaines/Charles Arnould, Warnier-David, Mulhouse, Brimontel etc.

Les grands ensembles

Enfin, un dernier type important de morphologie urbaine représenté à Reims est celui des grands ensembles, comme Orgeval, Europe, Châtillons ou Croix-Rouge, apparus dans le dernier quart du XX^{ème} siècle, au-delà des faubourgs et des cités jardins. Si leur construction devait répondre à une volonté de densification urbaine, caractéristique de cette période, l'organisation du bâti demeure souvent moins dense que les faubourgs anciens.

Les bâtiments parfois monumentaux de ces grands ensembles sont implantés librement sur de grandes parcelles, dans une apparente autonomie par rapport à la rue. On trouve dans ces quartiers de vastes espaces publics, des espaces verts et des parcs paysagers, autant d'éléments a contrario peu développés dans le centre-ville.

La structure urbaine de ces grands ensembles s'inscrit en rupture avec le tissu urbain du reste du territoire rémois, qu'il s'agisse de celui des faubourgs, des cités-jardins ou encore des nombreux lotissements du XIX^{ème} siècle ou du XX^{ème} à l'intérieur et à l'extérieur du centre-ville.



Carte des quartiers extérieurs au centre-ville

2.3.3 Mobilités

L'agglomération est globalement accessible rapidement en voiture, mais elle s'avère congestionnée notamment au niveau du centre-ville.

Les contournements urbains ne sont pas continus, favorisant le transit par les centralités urbaines et créant une certaine dépendance à la Traversée Urbaine de Reims, renforçant ces effets de saturation.

La gare SNCF centre se situe à l'extrémité Nord du périmètre d'étude, de l'autre côté des Promenades.

Une navette existe entre la gare TGV de Bezannes et la gare SNCF centre.

Reims possède aussi 2 gares haltes pour le TER : Franchet d'Esperey et Maison Blanche, qui sont éloignées du centre-ville.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit la création d'une nouvelle halte ferroviaire dans le secteur Farman (là encore hors centre-ville).

Dans le cadre du projet Grand-Reims, un pôle multimodal sera aménagé à proximité de la gare SNCF à l'horizon 2020.

Le plan de circulation

La circulation des véhicules au centre ville est organisée avec de nombreuses rues à sens unique (voir le plan ci-après), en particulier dans la partie Nord-Est de la zone d'étude.

Le plan de circulation permet l'accès au centre ville depuis les rocades, ainsi que la traversée du centre, ce qui accroît le trafic.

L'aménagement prévu place de la République, dans le cadre du réaménagement des Promenades, va modifier sensiblement la circulation au Nord de la zone d'étude.

Les transports en commun

Le réseau de transport collectif est dense, lisible et fortement fréquenté. Il est basé sur les deux lignes de tramway et de nombreuses lignes de bus. La carte ci-après présente ce réseau au niveau du centre ville.

Le tramway a été mis en service en avril 2011, les lignes A et B traversent la partie Nord-Est du périmètre d'étude et fonctionnent 364 jours/an. Elles desservent le centre ville, grâce aux stations Langlet, Opéra, et Vesle. Dans ce secteur c'est la station Opéra qui est la plus fréquentée. La fréquence est de 5 à 6 minutes.

Il n'y a pas actuellement de projet de nouvelle ligne.

Le réseau de bus fonctionne de jour et un réseau de nuit ainsi qu'une ligne nocturne (qui ne passe pas par le centre-ville) ont été mis en place.

Le centre ville est bien desservi par les bus, l'axe majeur du réseau emprunte les rues Gambetta et Chanzy, et le cœur du réseau correspond à l'arrêt Opéra (20 à 25% du trafic passe par cet arrêt). L'arrêt gare est aussi très fréquenté.

La fréquence sur les principales lignes est de 8 à 10 mn, de 15 mn sur les lignes secondaires et elle atteint 20 à 40 mn sur la Citybus, boucle qui dessert le centre-ville depuis la gare SNCF.

Le réseau de bus devrait faire l'objet d'une restructuration très localisée en lien avec le projet Reims Grand-Centre.

Mobilités douces

Les rues piétonnes se trouvent essentiellement regroupées autour de la place Drouet d'Erlon et de la rue de Vesle, ainsi qu'à proximité de la Cathédrale. Elles permettent un cheminement doux entre la gare SNCF et la Cathédrale, mais ne desservent pas les autres secteurs du centre ville.

Les rues en « zone 30 » présentent aussi un maillage assez dense au centre ville (voir la carte ci-après).

La ville souhaite développer ces zones de circulation apaisée dans le centre ville.

Des voies cyclables sont aménagées dans différentes rues du centre ville, mais le réseau mériterait d'être complété et structuré.

De nombreux arceaux pour le stationnement des bicyclettes ont été installés dans les différents quartiers.

Il faut aussi signaler depuis novembre 2017, le développement du service de location de vélo en libre-service et sans borne Gobee.bike.

2.3.4 Le Stationnement

Le stationnement est réglementé et payant dans la très grande majorité des rues du centre-ville, avec le plus souvent une durée limitée à 2h voir 5h.

De nombreux parkings aériens et souterrains existent, les principaux sont les parkings Erlon (639 places), Cathédrale (556 places), Buirette (432 places), Gambetta (272 places), Centre des Congrès (228 places), Hôtel de ville (152 places).

Le parking gare-centre compte quant à lui 855 places.

Les deux parkings aériens Leclerc (251 places) et Foch (250 places) seront supprimés dans le cadre du réaménagement des Promenades.

Un nouveau parking sera aménagé dans le cadre du projet Grand-Reims (parking silo sur le site ex-Sernam), et la ville étudie aussi la création d'un nouveau parking pour remplacer ceux des Promenades.

Livraison des commerces

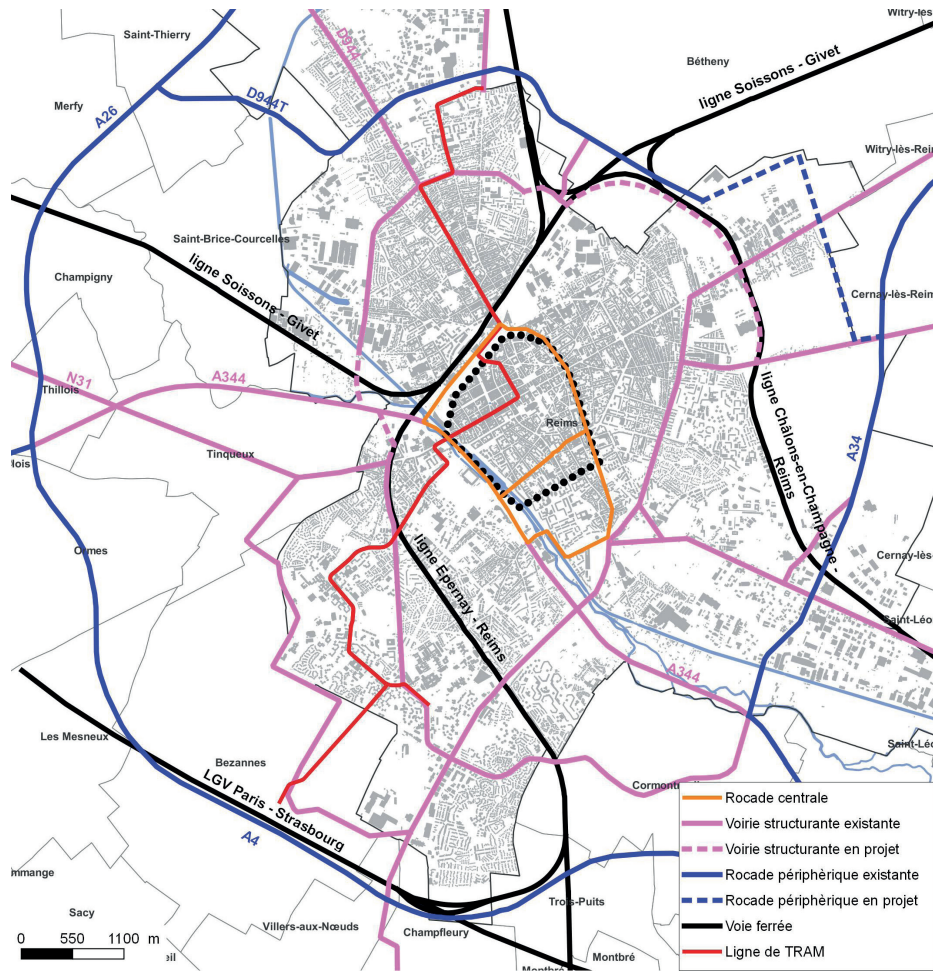
La fonction commerciale est fortement dépendante de l'efficacité du système de transport de marchandises au cœur de la ville, et notamment dans les rues commerçantes.

Des réflexions sont en cours pour assurer la viabilité de toute la chaîne logistique tout en intégrant des problématiques contemporaines telles que la pollution atmosphérique et l'évolution de l'organisation des circulations.

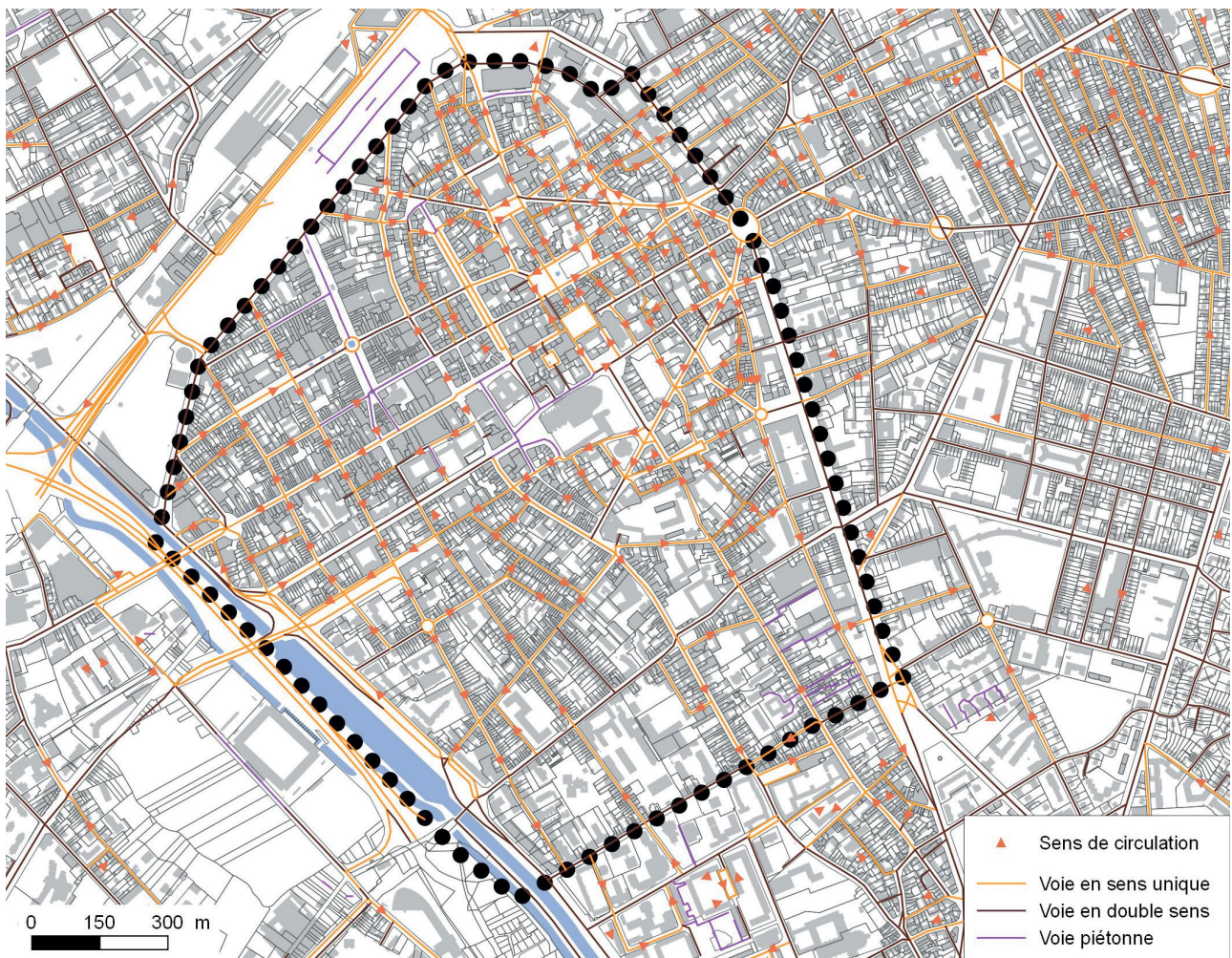
Ces réflexions portent notamment sur les conditions d'accès multimodales (route, voirie, fer et fluvial) aux différentes zones d'activités majeures de l'agglomération et sur la réduction des nuisances dans les centralités urbaines.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

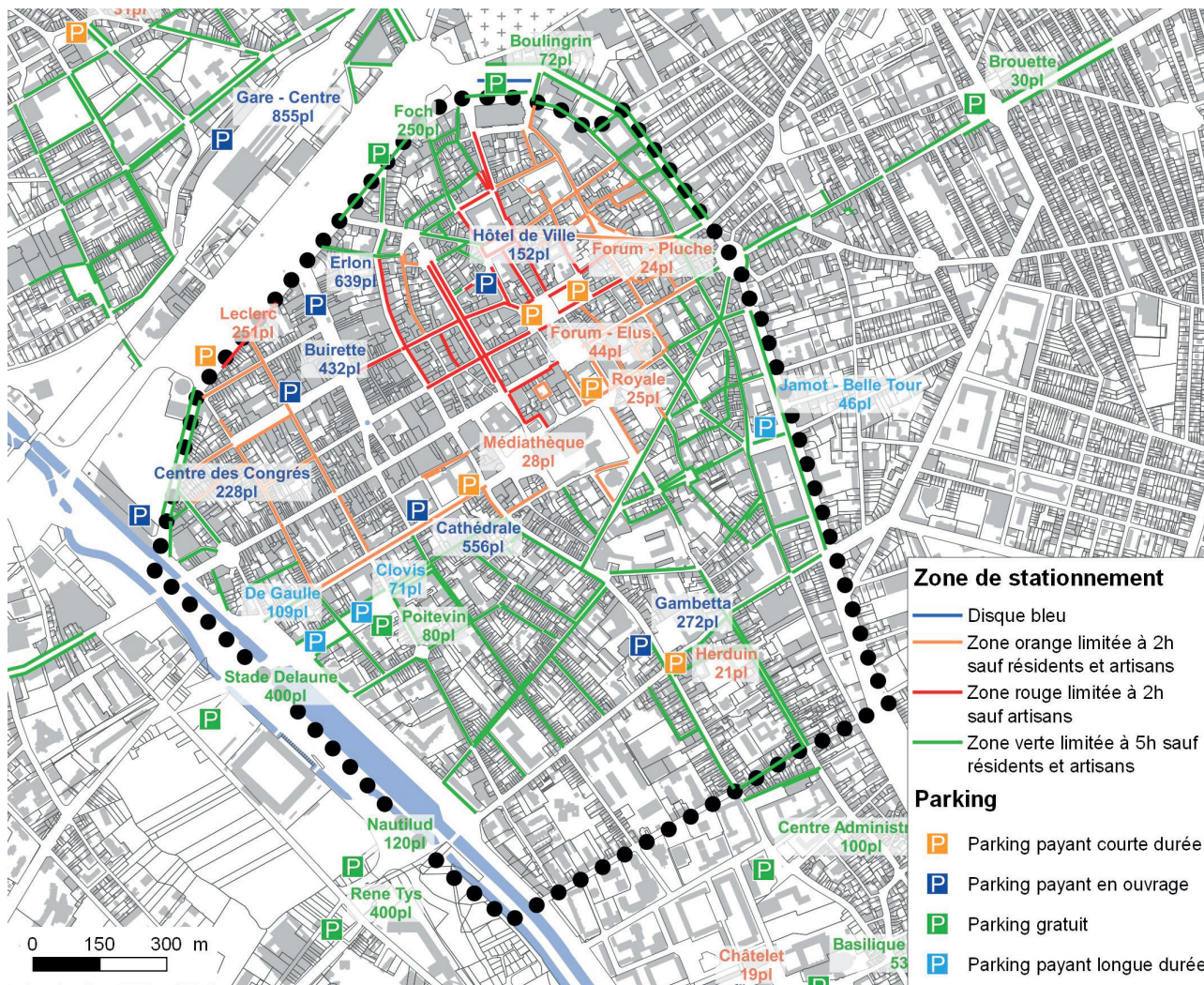
Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé en



Carte des infrastructures structurantes de l'agglomération rémoise



Carte du réseau de transport en commun au centre ville de Reims (Source : ©Grand Reims - SRIG - 2017)



Carte du stationnement au centre-ville (Source : ©Grand Reims - SRIG – 2017)

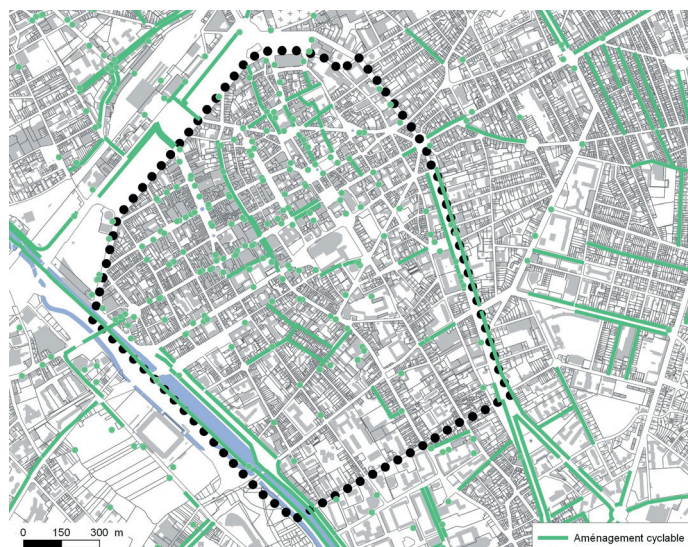
conseil communautaire en décembre 2016, définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Les principaux objectifs poursuivis portent sur une utilisation plus rationnelle de la voiture et une plus grande place accordée aux piétons, aux deux-roues et aux transports en commun.

Il s'agit de réduire les impacts des déplacements sur l'environnement, diminuer le trafic automobile et développer l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins polluants.

Le plan d'actions du PDU de Reims Métropole comprend une cinquantaine d'actions structurées autour de six axes stratégiques :

- axe A – Fluidifier les déplacements à l'échelle du territoire et assurer l'accès tous modes au cœur de ville, vitrine de l'agglomération ;
- axe B – Améliorer la qualité de vie des centralités urbaines ;
- axe C – Une mobilité adaptée pour la ville des courtes et moyennes distances ;
- axe D – Faciliter l'intermodalité et la multimodalité ;
- axe E – Encourager et accommoder les évolutions de comportements ;



Carte des aménagements cyclables au centre-ville (Source : ©Grand Reims - SRIG)

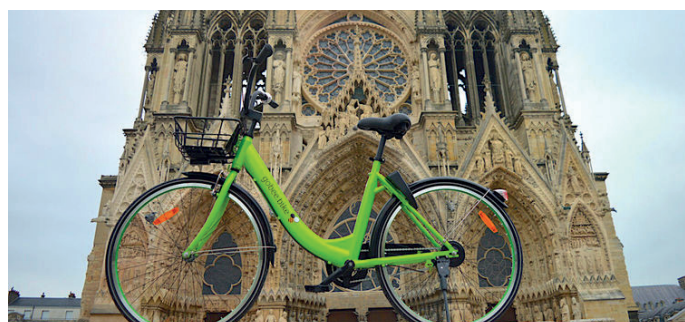
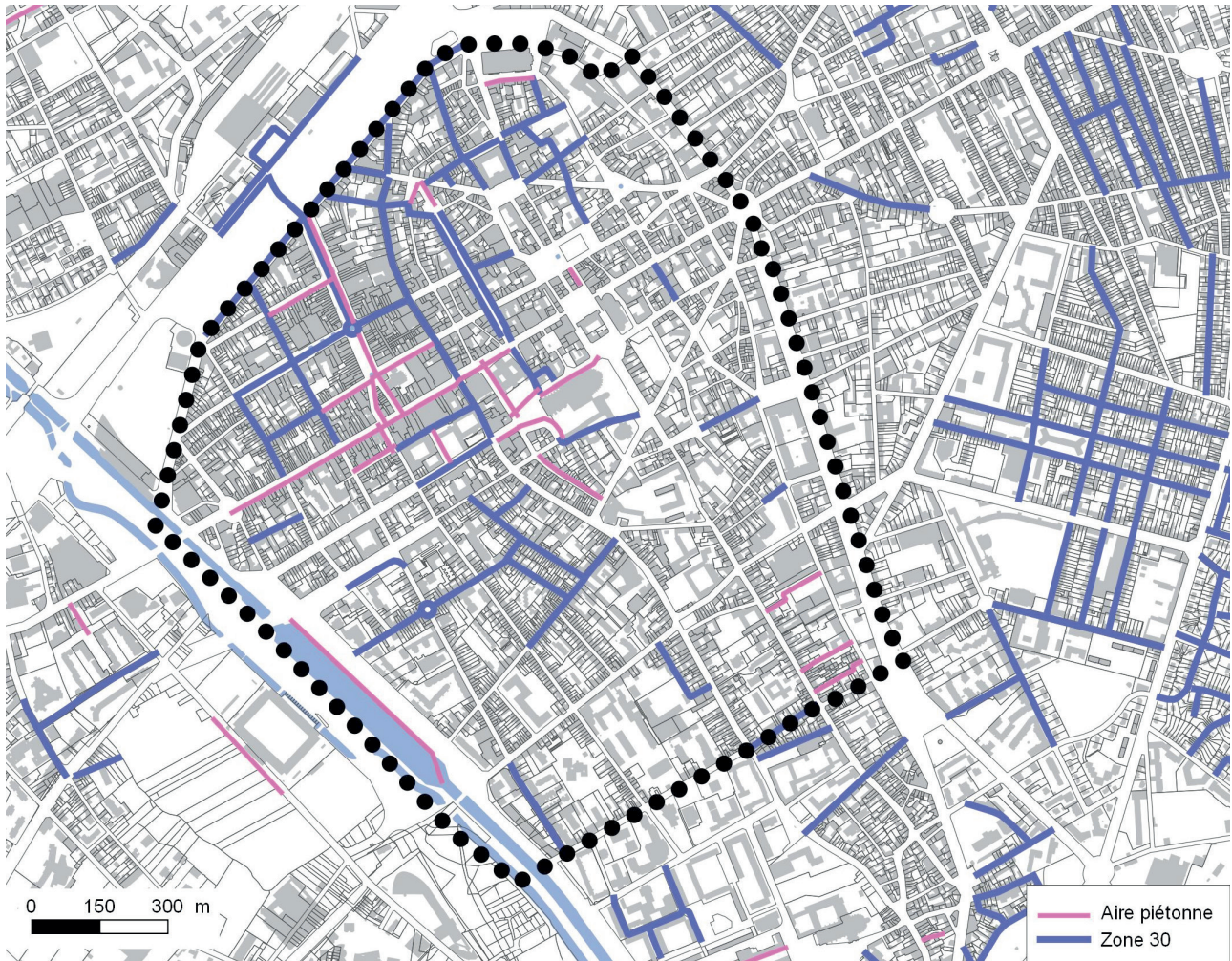
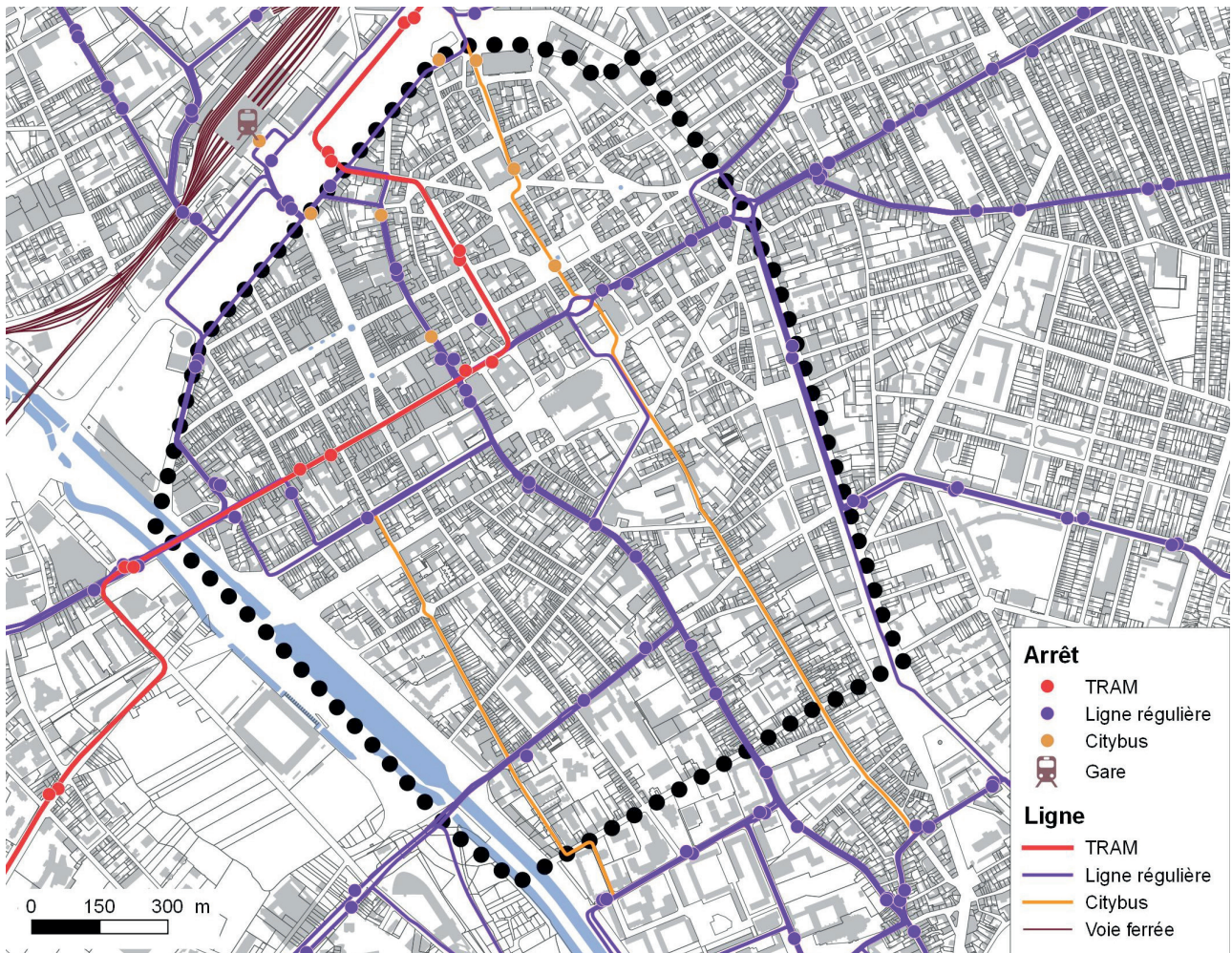


Photo des vélos libre-service à Reims (Source : photo ville de Reims)



- axe F – Au-delà du cadre réglementaire du PDU, des actions « Grand Territoire ».

En comparaison avec la moyenne départementale, les 15-29 ans sont relativement nombreux à Reims, où ils représentent 28% de la population communale.

2.4. DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Dans le centre-ville, cette tendance est encore plus prononcée, puisque 38% de la population (en considérant les îlots IRIS du centre) se trouvent dans cette classe d'âge.

2.4.1 La démographie : structure et dynamique

Parallèlement, les autres classes d'âge, à l'exception des plus de 75 ans, sont proportionnellement moins nombreuses dans le centre-ville. Ce phénomène concerne plus particulièrement les moins de 15 ans, ils représentent 17% de la population rémoise mais seulement un peu moins de 12% de celle du centre-ville.

Démographie

La population de Reims a connu une progression importante au cours des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles sous les effets conjoints de l'exode rural et de la transition démographique.

En comparaison avec le reste de la commune, le centre-ville se distingue par une forte présence des cadres, des professions intellectuelles supérieures, et dans une moindre mesure de celle des professions intermédiaires, des artisans, des commerçants et des chefs d'entreprise. Inversement, les ouvriers et les employés sont sous-représentés. Par ailleurs, la part de la population sans activité professionnelle (comme les étudiants ou les chômeurs) est nettement plus importante dans le centre-ville que dans le reste de la commune.

En effet, le nombre d'habitants, qui se situait aux alentours de 31 000 habitants en 1820, a atteint 187 206 habitants en 1999 après une croissance presque continue en dehors des périodes de guerre mondiale. Lors de la première guerre mondiale, la chute de la population est particulièrement brutale : le nombre d'habitants passe de 115 178 en 1911 à 76 645 en 1921 (en fonction des dates des recensements disponibles).

Toutefois, la distribution des catégories socio-professionnelles n'est pas homogène dans le centre-ville :

Dans l'ensemble, depuis le XIX^{ème} siècle, la position hiérarchique de Reims est restée à peu près constante dans le réseau de villes de l'est de la France.

- dans les îlots IRIS « Cathédrale » et « Hincmar-Est », la part des cadres et professions supérieures atteint respectivement 21 et 22%, tandis que dans les îlots « Hincmar-Ouest » et « Barbatre-Nord » elle est de 16% et 17% ;
- les employés sont plus nombreux des îlots IRIS « Hincmar-Sud », « Centre Erlon-Ouest », « Centre Erlon-Est » (14% de la population) et « Lundy » (13%).

A la fin du XVIII^{ème} siècle, Strasbourg constituait déjà la ville la plus peuplée. Les villes de Metz et de Nancy avaient une population similaire à celle de Reims au début du XIX^{ème} siècle et ont connu une croissance équivalente. Reims présente néanmoins la particularité d'avoir connu une progression démographique plus concentrée dans la commune principale (dont la superficie est également plus élevée).

Depuis 1999, une légère diminution de la population communale de Reims peut être observée.

En 2013, la population communale de Reims s'élevait à 182 592 habitants, pour une densité de 3 892 hab/km².

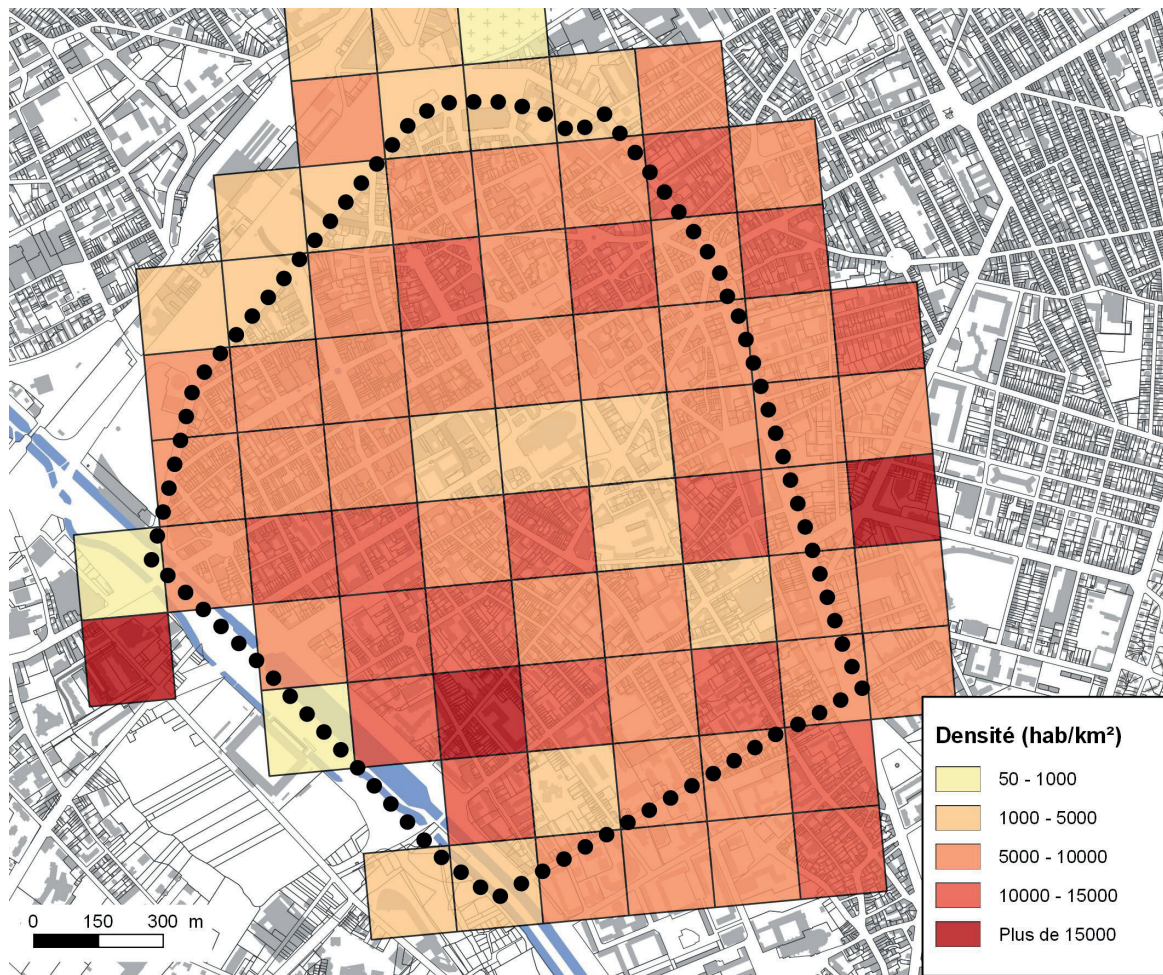
Le centre-ville concentre un peu plus d'un dixième de la population ; cette estimation varie naturellement selon la délimitation retenue : par exemple, en retenant une définition assez large du centre, les îlots IRIS Cathédrale, Centre Erlon-Ouest, Centre Erlon-Est, Hincmar-Est, Hincmar-Ouest, Hincmar-Sud, Barbatre Nord et Lundy abritaient un total de 24 240 habitants en 2013 (soit 13% de la population communale).

Dans le centre-ville, la densité est nettement plus élevée que la moyenne communale ; elle atteignait 9 574 hab/km² en 2013. Quelques secteurs où le nombre d'habitants est très élevé se distinguent, comme :

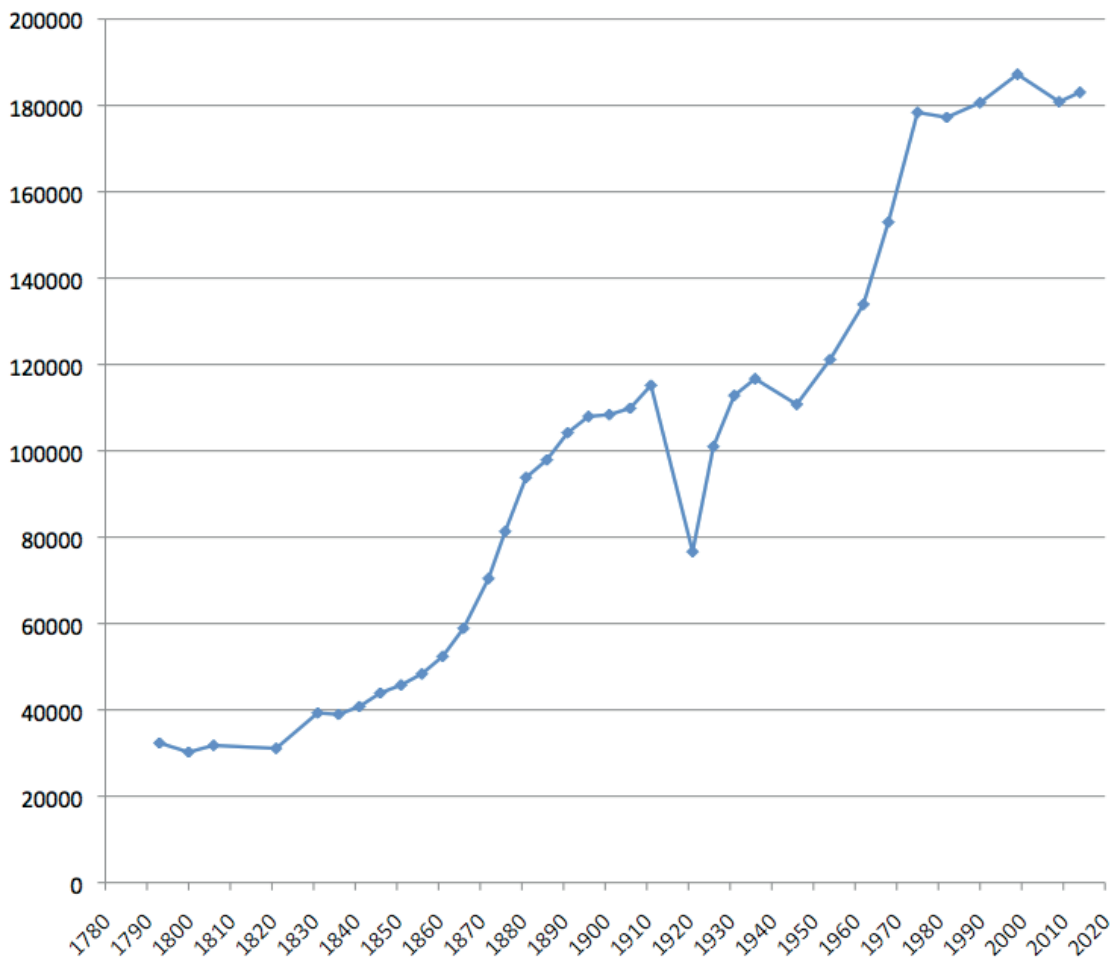
- le sud-est du Boulevard Hincmar, notamment les rues Clovis, des Capucins, Boulard, du Jard et Jean d'Orbais;
- les alentours de la rue Barbâtre;
- les rues situées au nord du Boulevard Lundy (c'est-à-dire, les rues Kellermann, Coquebert, Werlé, des Templiers, Warnier, Jean Jaurès, de l'Ecu et l'impasse Lundy).

Inversement, dans d'autres parties du centre-ville, la densité résidentielle est beaucoup plus faible, comme aux alentours de la Cathédrale, où se retrouvent de nombreux équipements publics

On note une présence marquée des classes d'âge 15-29 ans dans le centre-ville.



Densité de population par carreaux de 200 m sur 200 m - Source : INSEE



Croissance de la population de la commune de Reims de 1793 à 2014

Source : recensements de la population (base de données Cassini de l'EHESS de 1793 à 1968 et INSEE de 1968 à 2014)