



## RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION 2016-2022 DU SCoT DE LA RÉGION DE REIMS

Le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Reims a été approuvé le 16 décembre 2016 et répond aux exigences de l'ordonnance du 23 septembre 2015. Il est composé de 3 documents : un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs (DOO). En réponse à l'article L143-28 du code de l'urbanisme créé par cette même ordonnance, la Communauté Urbaine du Grand Reims procède à l'évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Reims. Cette évaluation réalisée à 6 ans vise à apprécier l'évolution des enjeux sur lesquels le SCoT est susceptible d'avoir une incidence et des effets des grandes orientations inscrites dans le DOO. Bien que l'exercice d'évaluation mené ici porte sur une période de 6 ans, c'est la trajectoire de chaque phénomène qui est analysée et projetée sur la temporalité d'application du document, à un horizon de 20 ans. Le rapport de présentation a dressé une liste d'indicateurs de suivi structurée selon 5 grands objectifs du DOO :

- Réseau urbain : Support d'une urbanisation équilibrée et économe en espaces
- Réseau économique et commercial : Facteur de dynamisation et d'attractivité territoriale
- Réseau agri-viticole : Facteur de compétitivité
- Réseau vert et bleu : Vecteur de préservation des ressources naturelles et de valorisation du cadre de vie
- Réseau de mobilité : Support d'une urbanisation interconnectée

Chaque objectif se rapporte à de grands enjeux à suivre, construits sous forme de onze questions évaluatives qui sont abordées dans cette synthèse.

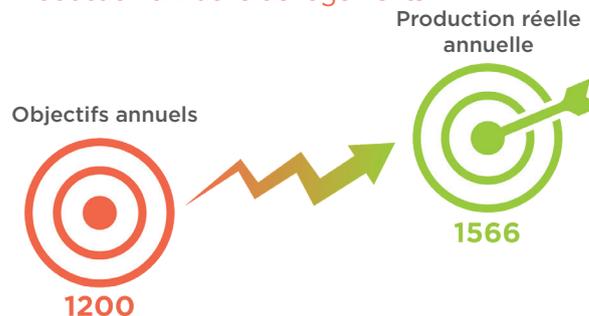
# RÉSEAU URBAIN :

## Support d'une urbanisation équilibrée et économe en espaces

### • L'objectif de 1 200 logements annuel est-il atteint ?

Depuis 2016, l'objectif des 1200 logements à produire annuellement se réalise et est même dépassé (1 566 mises en chantier annuelles). Cet objectif répond aux besoins liés à la croissance démographique, au vieillissement de la population et aux comportements de décohabitation. La production de ces logements s'est majoritairement effectuée sur les pôles urbains et relais, qui comme le rappelle le DOO, ont vocation à accueillir la plus forte part du développement du territoire.

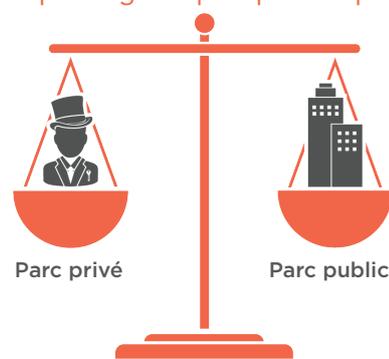
#### Production annuelle de logements



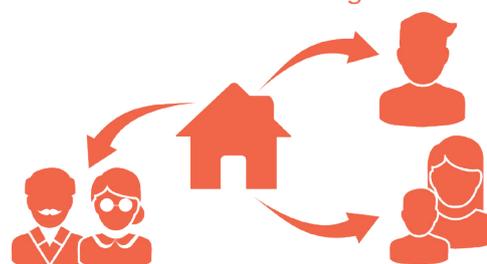
### • L'offre en logements répond-elle aux besoins de la population ?

L'offre en logements répond globalement aux besoins des habitants de la région rémoise. Un rééquilibrage du parc privé et public est en cours (46% de logements publics au dernier recensement). On note depuis 6 ans une décentralisation de l'offre locative sociale qui s'implante davantage dans les communes des niveaux inférieurs de l'armature territoriale. Malgré tout, cette offre reste pour l'heure insuffisante sur certains niveaux de l'armature au regard des objectifs de production de logements aidés inscrits dans le DOO (objectifs dans les bourgs d'appui 10% de logements aidés et les communes rurales 5%). La diversification du parc de logements n'est pour l'instant pas assez avancée sur les communes des rangs inférieurs de l'armature pour répondre plus largement aux parcours résidentiels des habitants (manque de locatif et de logements sociaux principalement). Enfin, l'offre en logements pour personnes âgées, déjà présentes sur le pôle majeur, s'est enrichie dans les pôles secondaires et les bourgs structurants apportant ainsi des solutions d'hébergements sur des territoires peu dotés par le passé.

#### Rééquilibrage du parc privé et public

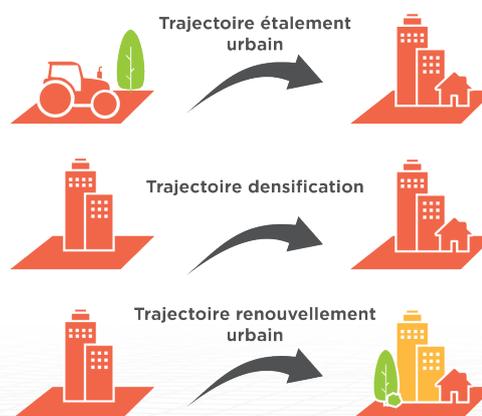


#### Diversité de l'offre de logements



### • La consommation foncière est-elle optimisée, au regard des enveloppes foncières ?

La consommation foncière observée sur la période est conforme aux attentes et objectifs fixés. Ces objectifs sont répartis sur le territoire par secteurs sous forme d'enveloppes. La consommation foncière s'est opérée quasi exclusivement à partir de terres agricoles et impacte peu les espaces naturels, qui sont jusqu'ici préservés. Une marge d'environ 40 hectares était encore présente en 2022 (470 hectares consommés en 6 ans<sup>1</sup> pour une enveloppe de consommation foncière limitée à 511 hectares). La limitation de la consommation foncière observée sur ces 6 premières années, est également à mettre au compte d'une optimisation de ces ressources, avec des objectifs de densités résidentielles appliqués dans les nouvelles opérations en extension. Chaque niveau d'armature atteint pour l'instant les objectifs de densités résidentielles inscrits dans le DOO. L'intensification des tissus existants est également relevée avec davantage de logements



et locaux d'activités produits en densification. C'est le cas pour la quasi-totalité des logements produits dans le pôle majeur sur ces 6 dernières années.

# RÉSEAU ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL :

## Facteur de dynamisation et d'attractivité territoriales

- L'activité économique est-elle renforcée en lien avec l'armature territoriale et commerciale ?

La dynamique économique globale du territoire permet à celui-ci de peser à l'échelle régionale. La croissance du nombre d'emplois (+1 % sur le SCoT2R contre -0,2 % sur le Grand Est), le taux de chômage qui décroît (-3 points), un équilibre maintenu entre les sphères productives et présentes participent au renforcement du rayonnement économique de la région rémoise. Cette dynamique économique globale masque néanmoins un certain déséquilibre. La répartition des emplois est très concentrée sur le pôle urbain (Reims et Bezannes ont concentré la majorité des créations d'emplois ces 6 dernières années). Ce déséquilibre ne concourt pas à rapprocher sur certains secteurs, les habitants de leurs lieux de travail, réduire les déplacements et favoriser la mixité fonctionnelle. Si le renforcement économique permet au territoire d'asseoir son statut métropolitain, la recherche d'une offre en services et commerces de proximité est également un objectif majeur pour le SCoT. Le maillage en commerces et services de proximité se renforce à l'échelle de l'ensemble de l'armature. Le commerce de centre-

Objectif : rapprocher commerces, services de quotidien, emplois et lieux de résidences



ville est conforté et les zones commerciales périphériques se pérennisent avec une requalification pour certaines d'entre-elles. Avec une surface commerciale jugée suffisante, le territoire n'a pas lancé de nouvelles zones d'envergure métropolitaine sur les 6 dernières années.

# RÉSEAU AGRI-VITICOLE :

## Facteur de compétitivité

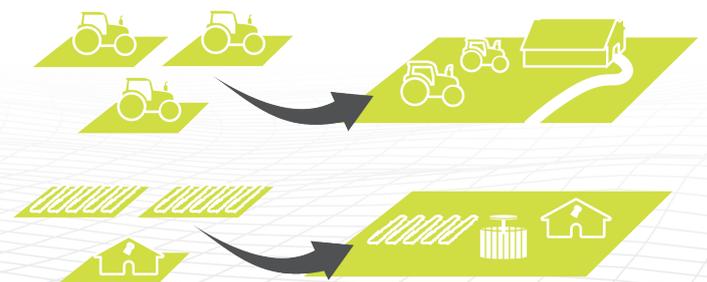
- L'activité agro-viticole est-elle préservée ?

L'activité agro-viticole est une filière économique majeure du territoire. Le SCoT dresse une série d'orientations et d'objectifs pour maintenir cette activité et affirmer son rôle au-delà des fonctions nourricières et productives. S'ajoutent sa participation dans le fonctionnement écologique du territoire, la préservation des paysages et du patrimoine identitaire. Le SCoT insiste également sur la nécessité de maintenir une agriculture diversifiée. La pression de l'urbanisation sur les espaces agricoles impacte pour l'instant peu l'activité, qui se maintient au regard de la surface agricole utile et de la production brute standard (en progression ces dernières années). La baisse structurelle du nombre d'exploitations est moins marquée qu'ailleurs, du fait des orientations de production, davantage tournées vers les grandes cultures et la viticulture<sup>2</sup>. Une diversité des tailles des structures est toujours présente sur le rémois, où cohabitent de petites exploitations aux productions diversifiées et de grandes exploitations spécialisées. Compte-tenu, des résultats du dernier recensement agricole et des tendances qui se dégagent, les orientations inscrites dans le SCoT sont pour l'heure, cohérentes avec le maintien de l'activité agro-viticole sur le territoire.

Objectif : préserver 115 000 hectares de terres agricoles naturelles et forestières.



Des exploitations plus grandes mais une diversification maintenue



<sup>2</sup> Les exploitations d'élevage sont celles qui disparaissent le plus ces dernières années à l'échelle nationale.

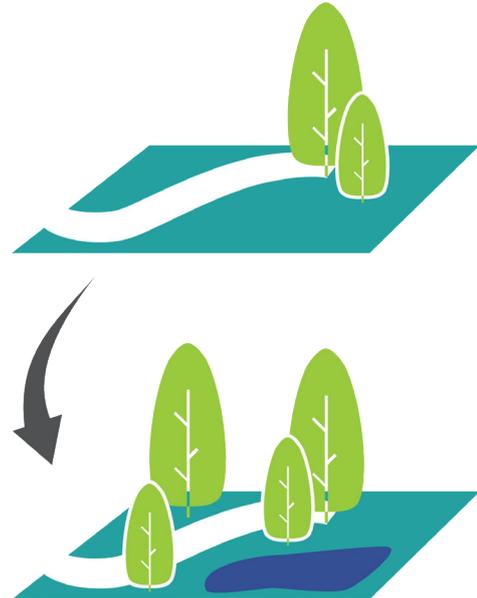
# RÉSEAU VERT ET BLEU :

Vecteur de préservation des ressources naturelles et valorisation du cadre de vie

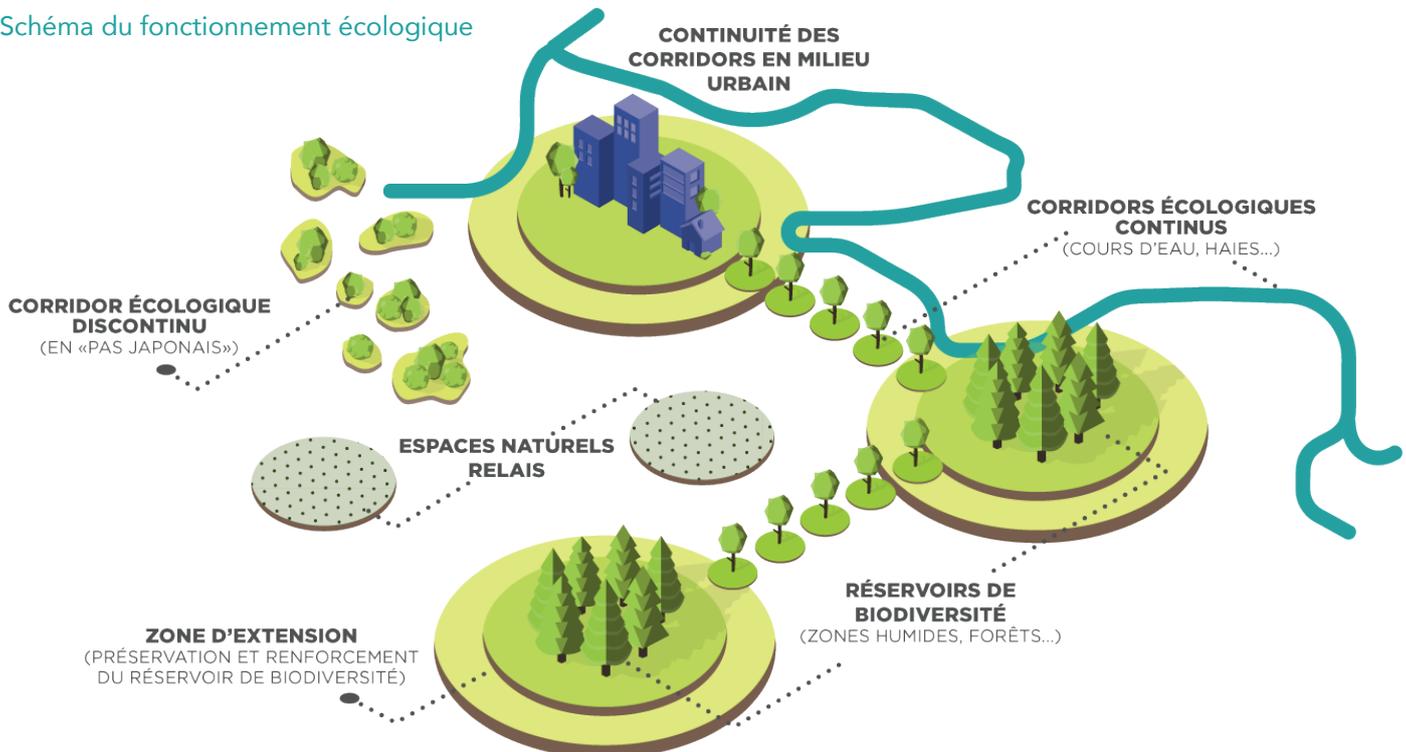
- Le fonctionnement écologique du territoire est-il renforcé ?

Nous ne constatons pas de tendance de dégradations majeures du fonctionnement écologique du territoire. Néanmoins, certaines conditions ne sont, pour l'heure pas réunies, pour renforcer le fonctionnement écologique et atteindre ainsi les objectifs fixés dans le SCoT d'ici 2036. En effet, des disparités existent selon les milieux naturels. Les milieux boisés sont en progression sur le territoire contrairement aux linéaires de haies et bosquets qui évoluent très peu sur la période observée. Les milieux ouverts (prairies, surfaces enherbées, cultures) régressent en quantité et qualité et ne concourent pas à un fonctionnement écologique optimal du territoire (fermeture de certains corridors). Nous pouvons nous interroger sur les outils de gestion et d'entretien de ces milieux qui pour certains évoluent naturellement vers des espaces boisés. Quant aux zones humides, leur surface est peu importante sur le territoire et celles-ci ne progressent pas sur la période observée. Néanmoins, l'évolution du fonctionnement écologique du territoire s'inscrit dans un processus lent qui peut encore s'améliorer d'ici une quinzaine d'années.

Renforcement du fonctionnement écologique.



## Schéma du fonctionnement écologique



- Les interfaces ville-campagne sont-elles gérées ?

Les interfaces entre la ville et la campagne sont assurées par une urbanisation maîtrisée sans étalement urbain disproportionné. Les extensions urbaines sont conçues en cohérence et dans le prolongement des tissus existants avec une relative compacité des formes bâties. Ces

interfaces peuvent souffrir d'une banalisation des formes bâties que ce soit pour les logements en entrée de village, ou les locaux d'activités en ville ; même si pour ces derniers, une amélioration est notée. Un traitement végétalisé plus important, notamment sur les axes routiers d'entrée de ville

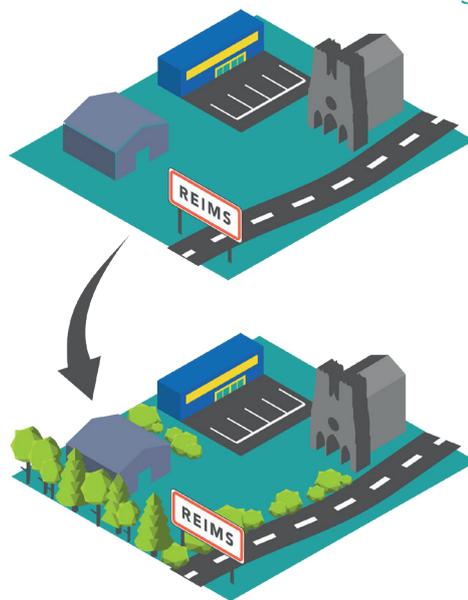
améliorerait la transition entre les franges urbaines et les espaces NAF<sup>3</sup> et par la même occasion la connexion de la ville à la trame verte. Les éléments naturels de la trame bleue qui structurent le paysage (ripisylves par exemple) sont maintenus de même que les axes paysagers majeurs des lignes de crête, massifs, buttes et lisières forestières qui sont protégés de l'urbanisation.

L'harmonie d'ensemble demeure présente à l'échelle du grand paysage qui ne souffre pas d'éléments perturbateurs pouvant contrarier la lisibilité des ouvertures visuelles, notamment au niveau du vignoble.

- **Les caractéristiques paysagères locales sont-elles préservées et valorisées ?**

La valorisation et la préservation des caractéristiques paysagères sont en partie abouties pour l'heure. Les axes paysagers majeurs et les sites à forte sensibilité sont préservés. Les nouvelles constructions s'intègrent majoritairement en extension des villes et villages, mais présentent une certaine banalisation. En revanche, les entrées de ville présentent un traitement urbain et paysager encore trop marqué par la présence de l'automobile. Leur aménagement manque de diversification avec du mobilier urbain de meilleure qualité, une végétalisation plus dense ainsi qu'un meilleur partage des usages (piétons, modes doux). Sauf rares exceptions, les formes bâties et le traitement architectural des bâtiments d'activités qui les composent manquent de diversité et d'originalité pour améliorer davantage leur intégration paysagère.

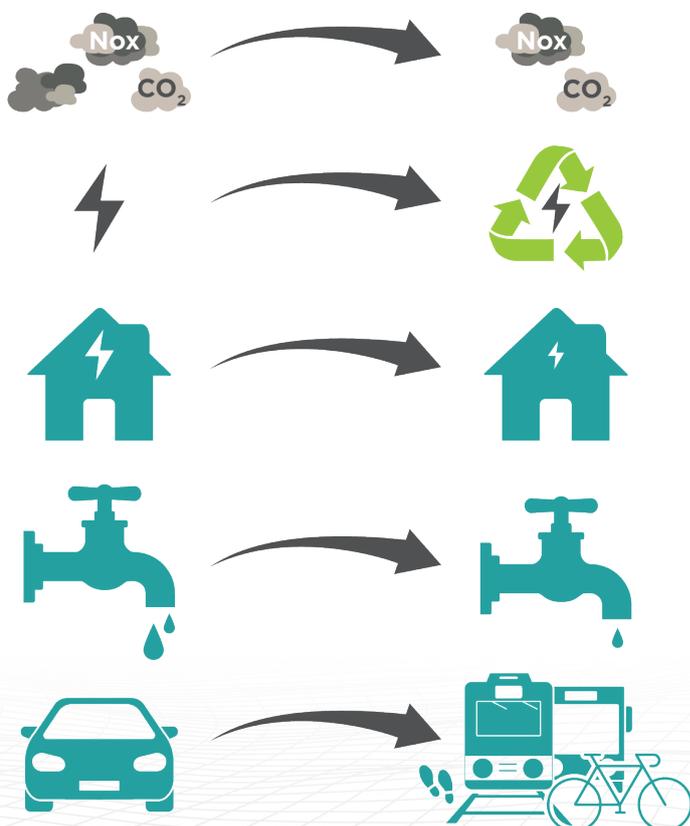
**Valorisation des entrées de villes et villages**



- **Les conditions pour une transition énergétique et climatique sont-elles favorisées ?**

Le SCoT2R s'est fixé plusieurs objectifs pour engager le territoire dans une transition énergétique et climatique. Sur de nombreux sujets, les indicateurs sont « au vert » et témoignent d'une transition énergétique et climatique déjà engagée. Afin de réduire les déplacements et favoriser les alternatives à la voiture individuelle, le SCoT préconise un développement urbain articulé avec la desserte en transports en commun (TC urbain et ferré). Sur ce point, on note néanmoins que toutes les nouvelles opérations réalisées ces 6 dernières années n'ont pas nécessairement accompagné le réseau TC. Ou inversement, le réseau n'a pas suffisamment anticipé les extensions urbaines, que ce soit pour les nouveaux logements ou les locaux d'activités. Cet objectif est pour l'heure respecté dans les bourgs structurants. Ce sont les pôles secondaires qui affichent les moins bons résultats. La desserte TC en zones d'activités reste insuffisante et n'offre pas d'alternatives à la voiture pour s'y rendre. L'offre en services et commerces de proximité est globalement en hausse pour l'ensemble des niveaux de l'armature, limitant ainsi les déplacements des habitants pour leurs besoins de quotidienneté.

**Une transition écologique engagée :**



Malgré un usage de l'automobile encore très présent, des actions sont menées pour développer davantage d'équipements interconnectés au réseau TC, favorisant

<sup>3</sup> Naturels, Agricoles et Forestiers

l'intermodalité. Ainsi, on note une augmentation des arceaux vélos, des bornes de recharge de véhicules électriques, de solutions d'autopartage et de vélos en libre-service, de parkings à proximité des gares et haltes ferroviaires dans le périurbain.

Autre marqueur de la transition écologique et climatique, la production des gaz à effet de serre est en diminution sur le territoire. La production d'énergies renouvelables (agrocarburants et bois) est en légère hausse et la consommation d'énergie est en baisse, grâce notamment à l'amélioration de la performance

énergétique des bâtiments. Enfin, le SCoT2R rappelle l'importance d'une gestion durable de la ressource en eau, qu'elle soit quantitative ou qualitative. Le développement urbain est subordonné à la capacité de la ressource en eau pour garantir l'alimentation de la population. Sur ce point, la consommation d'eau par habitant est en baisse. Si aucune situation de pénurie n'est relevée sur les dernières années, l'importation d'eau et le volume plus important distribué sur l'exercice 2020<sup>4</sup> constituent un point de vigilance à surveiller pour les années à venir.

- **La sensibilité du territoire aux risques naturels est-elle prise en compte ?**

L'exposition des populations et des biens aux risques naturels est prise en compte jusqu'ici. En effet, la majorité des nouvelles constructions réalisées ces dernières années s'opère dans des secteurs peu sujets à des risques naturels majeurs. Les constructions qui se réalisent dans des zones exposées potentiellement à un risque sont présentes dans des secteurs à forte contrainte foncière et où le développement urbain est pensé aux regards des contraintes connues (PPR, AZI). C'est le cas en Montagne de Reims avec des risques de mouvements de terrain ou dans la vallée de la Vesle avec des aléas inondation. Le risque inondation peut devenir à terme un enjeu en milieu urbain dense au regard de l'imperméabilisation des sols qui progresse. En effet, si la densification des tissus (comblement de dents creuses) est une réponse efficace aux objectifs de limitation

de l'étalement urbain, elle réduit malheureusement les capacités d'infiltration des espaces perméables en ville. Lors d'un épisode pluvieux de forte intensité, la capacité d'infiltration et de rétention des sols perméables en ville devient insuffisante pour contenir le ruissellement des eaux.

**Limiter le risque inondation**



## RÉSEAU DE MOBILITÉ : Support d'une urbanisation interconnectée

- **L'organisation urbaine favorise-t-elle l'accessibilité aux modes de transports alternatifs à la voiture ?**

Le SCoT2R ambitionne de réduire l'usage de la voiture individuelle par le déploiement de solutions de mobilités alternatives et un développement urbain articulé sur le réseau de transport collectif. La voiture reste le mode de transport utilisé par 73 % des actifs occupés pour se rendre sur leur lieu de travail (source INSEE). Cette part modale tend à se réduire et de manière assez importante sur le cœur d'agglomération (-13 points entre 2006 et 2021). La part modale des transports en commun est quant à elle stable (+0,5 points). La qualité de l'offre en bus et train s'est également améliorée. L'offre commerciale du réseau de bus et tramway est stable, la ponctualité du bus s'améliore et celle du tramway reste élevée (98 %). La mise en place du cadencement sur le réseau ferré a

permis d'augmenter de 36 % en moyenne l'offre sur l'étoile rémoise. Seule la ligne Reims-Épernay voit son offre légèrement diminuer. Une progression de l'offre en solutions alternatives à l'autosolisme est visible depuis plusieurs années (déploiement de pistes cyclables, arceaux vélos présents à proximité du réseau TC, stations vélos libre-service et autopartage, stationnement à proximité des gares dans le périurbain). Elle participe à la forte progression de la part modale vélo dans le cœur d'agglomération (1,1 % de part modale en 2006 à 2,7 % en 2021).

L'objectif d'articuler l'urbanisation nouvelle sur le réseau de transport en commun n'est pas suffisamment appliqué pour l'instant.

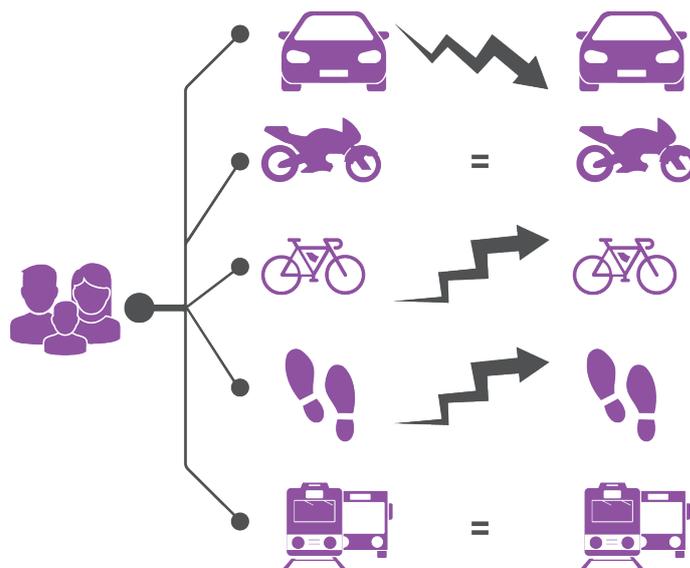
Les nouvelles constructions réalisées sur les pôles

<sup>4</sup>Année marquée par 2 confinements qui ont pu impacter la consommation des habitants davantage présents à leur domicile.

secondaires de l'armature territoriale manquent de desserte en TC. En revanche, les constructions réalisées sur les bourgs structurants sont davantage articulées avec le réseau ferroviaire.

L'inflexion récente de la part modale de la voiture répond dans les premières années de vie du SCoT aux objectifs inscrits dans le DOO. La diversité des actions mises en œuvre pour développer des solutions alternatives et les projets portés sur le territoire (Bus Haut Niveau de Service, transport à la demande dans le périurbain) sont des solutions qui permettront de maintenir cette tendance dans les années à venir. Il reste néanmoins à améliorer l'articulation du réseau TC avec le développement urbain, par une densification des secteurs déjà desservis ou l'anticipation par l'autorité organisatrice de la mobilité de la desserte des futures zones.

Évolution des parts modales :



## CONCLUSION

À l'issue de cette première évaluation à 6 ans, les objectifs et orientations fixés dans le DOO du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Reims suivent globalement la trajectoire souhaitée.

Le développement du territoire qui s'appuie sur l'armature urbaine, économique et commerciale est cohérent au regard des ambitions politiques inscrites dans le PADD. Les objectifs de création de logements sont respectés et ventilés par niveau d'armature pour offrir une réponse adaptée au parcours résidentiel des ménages, y compris dans les petites communes. L'offre en services et commerces de proximité renforce également le rôle des pôles du périurbain. Le pôle urbain concentre quant à lui les fonctions métropolitaines et la majeure partie des nouveaux emplois.

Le secteur primaire reste également une économie puissante sur le territoire avec les grandes cultures ou la viticulture. Celles-ci contribuent également à la préservation de l'identité patrimoniale et au fonctionnement écologique du territoire. Sur ce point, si la tendance générale n'est pas à la dégradation du fonctionnement écologique, l'entretien et la préservation de certains milieux (ouverts, humides) sont à renforcer pour atteindre les objectifs fixés à terme dans le DOO. Les grands paysages et les ouvertures paysagères sont préservés par un aménagement raisonné qui limite au maximum les constructions diffuses. Seules les transitions ville-campagne demandent un traitement davantage qualitatif, avec des entrées de ville moins banalisées dans

leurs formes bâties, un meilleur partage des espaces et un traitement des lisières avec davantage de végétation.

Le territoire est engagé dans une transition énergétique et écologique. La production d'énergies renouvelables progresse, la consommation énergétique des bâtiments est en diminution de même que la production de gaz à effet de serre. La part modale de l'automobile dans les déplacements des individus commence à diminuer et les mobilités douces progressent sur le cœur d'agglomération (marche et vélo). Il reste à améliorer l'articulation du réseau TC aux nouveaux projets d'aménagements.

Six ans après l'approbation du SCoT de la région de Reims, aucun indicateur n'indique pour l'heure de trajectoires antagonistes aux objectifs inscrits dans le DOO.

# SYNTHÈSE DES TRAJECTOIRES

| Questions évaluatives   | Indicateurs  | Trajectoires |
|---|--|--------------|
| L'objectif de 1 200 logements annuel est-il atteint ?   | Evolution et répartition de la construction de logements   |              |
| L'offre en logements répond-elle aux besoins de la population ?   | Evolution de la part des constructions individuelles et collectives                                  |              |
|   | Répartition des logements aidés  |              |
|   | Evolution du logement locatif  |              |
|   | Evolution de l'offre en hébergement pour personnes âgées   |              |
| La consommation foncière est-elle optimisée, au regard des enveloppes foncières ?                         | Evolution du rythme de la consommation foncière  |              |
|   | Densités produites dans les urbanisations en extension   |              |
|   | Evolution des surfaces d'espaces NAF   |              |
| L'activité économique est-elle renforcée en lien avec l'armature territoriale et commerciale ?            | Evolution et localisation des emplois dont les salariés privés                                       |              |
|   | Evolution du chômage   |              |
|   | Evolution du nombre d'établissements de commerces de proximité                                       |              |
| L'activité agro-viticole est-elle préservée ?   | Evolution du commerce de grandes surfaces  |              |
|   | Evolution de la SAU et de la production brute standard   |              |
| Le fonctionnement écologique du territoire est-il renforcé ?  | Evolution des exploitations et du nombre d'exploitants   |              |
|   | Permanence ou évolution des éléments naturels et forestiers nécessaires au fonctionnement écologique |              |
| Les caractéristiques paysagères locales sont-elles préservées et valorisées ?                             | Préservation et renforcement des corridors écologiques   |              |
|   | Localisation des implantations nouvelles par rapport aux secteurs à sensibilité paysagère            |              |
| Les interfaces ville-campagne sont-elles gérées ?   | Localisation des implantations nouvelles par rapport aux coupures non bâties                         |              |
|   | Éléments naturels liés au réseau hydrographique et à son cortège végétal                             |              |
|   | Evolution des linéaires et espaces favorisant l'ouverture paysagère                                  |              |
| Les conditions pour une transition énergétique et climatique sont-elles favorisées ?                      | Urbanisation des secteurs desservis par rapport aux transports collectifs                            |              |
|   | Exigences de stationnement à proximité des dessertes de TC   |              |
|   | Evolution des émissions de GES   |              |
|   | Evolution de la production d'énergies renouvelables et de la consommation d'énergie                  |              |
|   | Performance énergétique des bâtiments  |              |
|   | Evolution de la consommation en eau  |              |
|   | Evolution des établissements de proximité  |              |
| La sensibilité du territoire aux risques naturels est-elle prise en compte ?                              | Implantation de l'urbanisation nouvelle  |              |
|   | Evolution de l'imperméabilisation du sol   |              |
|   | Evolution de préservation des zones inondables   |              |
| L'organisation urbaine favorise-t-elle l'accessibilité aux modes de transports alternatifs à la voiture ? | Evolution de la part modale des transports alternatifs à la voiture dans les déplacements quotidiens |              |
|   | Evolution de la qualité de l'offre en bus et en trains   |              |
|   | Logements créés à proximité des arrêts de transports collectifs                                      |              |

Président de l'AUDRR : Cédric CHEVALIER

Directeur de publication : Christian DUPONT

## Ont collaboré à cette évaluation

Pour l'AUDRR : Amel Benchernine / Benoît Leboucher / Jérôme Boué / Justine Tigé / Lara Barhoum / Fifamè Accacha / Marie-Christelle Bocart / Oriane Crépeaux / Sarah Hinnrasky / Stéphane Bernard

Pour le Grand Reims : Silvina Rodrigues-Garcia / Michèle Delétang / Emilie Primault / Anne Guillaumot / Johan Totain / Jérôme Sené

Conception graphique : Mélanie TERRISSE / Léa ROUSSEAU