

Le transport comme outil du développement urbain et des liens métropolitains

L'évolution de la mobilité

On ne se déplace plus aujourd'hui comme il y a 10 ans ; les transports publics urbains ont été, ou sont encore parfois, organisés essentiellement en fonction de la desserte de la ville centre, des trajets domicile-travail et domiciles-études, des heures de pointe, du rythme des vacances scolaires... quelques repères pour illustrer le propos :

Le travail concerne 1 adulte sur 2 et 1 trajet sur 5. La faible part du travail comme raison des déplacements est due : à la désindustrialisation, à l'augmentation des emplois dans les services, aux flux tendus dans les entreprises, à la hausse du chômage, au développement du temps partiel, à l'entrée tardive des jeunes sur le marché du travail, aux 35 heures, à la RTT, à l'allongement de la durée de vie...

La conjugaison de tous ces facteurs a bousculé l'équilibre entre le travail et le temps libre. Selon le principe des vases communicants, le déclin du premier a engendré l'expansion du second, qu'il soit choisi ou subi. Aujourd'hui, à peine la moitié de la population de plus de 15 ans occupe un emploi et ceux qui en ont un n'y consacrent en moyenne que 36% de leur temps éveillé sur une année.

Le travail est donc loin d'occuper la première place dans la vie des français, il est minoritaire dans leur emploi du temps ;

Les trajets domiciles-travail représentent 20% des déplacements tous modes de transport confondus et ceux entre le domicile et le lieu des études 12% ;

Organiser les transports en commun sous le seul angle de la réponse aux flux domicile-travail ou domicile-études n'est plus suffisant pour accroître l'attractivité des transports publics.

Des rythmes de travail à géométrie variable : horaires atypiques, décalés, variables ou imprévisibles : les semaines de travail se suivent mais ne se ressemblent pas forcément ; « Métro, boulot, dodo » : cette formule consacrée pour résumer le rythme de vie des actifs n'est plus vraiment d'actualité. En 25 ans, le développement des métiers de services a modifié en profondeur les rythmes de travail. Aussi, le temps partiel, les activités saisonnières, le travail de nuit ou durant le week-end concernent un nombre croissant de salariés.

Résultat : la semaine de travail du lundi au vendredi, de 9h à 17h, n'est plus la norme pour une majorité d'ac-

tifs ; seulement un tiers d'entre eux arrive au travail et le quitte aux heures traditionnelles dites de pointe. Globalement, près d'un tiers des actifs ne travaille pas de manière régulière les cinq jours de la semaine et la moitié n'a pas d'horaire identique tous les jours.

Les rythmes scolaires impriment encore bien souvent le niveau d'offre des transports publics (baisse des fréquences de passages des transports pendant les vacances scolaires), or :

- 60% des salariés ne prennent pas de congés en février ou à Pâques ;
- 50% des salariés qui prennent des congés restent chez eux ;

Vacances ou pas, les besoins de déplacement des adultes comme des enfants sont presque similaires sauf entre 7h et 9h.

Cette tendance aux différents rythmes de travail plaide en faveur d'une offre de transports attractive tout au long de la journée, y compris le week-end et durant les vacances scolaires.

L'évolution de l'espace urbain a également modifié les flux de déplacements qui n'ont plus pour destination principale le centre-ville.

En 10 ans les zones commerciales se sont étendues et sont devenues des pôles d'attraction, où remplir son cadidie n'est plus le seul objectif (40% des visiteurs d'un centre commercial en sortent sans aucun achat apparent). Fréquentés aussi bien pour leurs offres commerciales que pour le loisir, ces nouveaux centres de vie méritent une desserte en transports en commun efficace et donc nécessitent encore une réflexion avec les opérateurs, aménageurs et collectivités pour mieux intégrer la combinaison transport public et marche à pied dans leur périmètre.

Le périurbain gagne du terrain : entre ville et campagne, porteur de rêves d'être propriétaire d'une maison (65% des citadins aimeraient habiter dans une maison et 51% en être propriétaire), attire toujours plus de candidats à une « meilleure qualité de vie » ; aujourd'hui chaque année, 90 000 personnes en France quittent les territoires urbains pour le périurbain : c'est plus que le rythme de l'exode rural au 19^{ème} siècle !

Cependant dans les enquêtes, pour les habitants du périurbain, la proxi-



mité des transports en commun n'est pas fondamentale : seulement 18% des personnes interrogées citent cet aspect !

Habiter le périurbain ne signifie pas nécessairement de longues distances pour aller au travail : depuis 20 ans une grande partie de la création des emplois des agglomérations a été concentré hors des villes centres ; Ainsi à Bordeaux entre 1990 et 2008, 8 000 emplois nouveaux ont été créés dans le centre-ville et 64 000 dans les autres communes de l'agglomération. À Angers, Orléans, Caen, deux tiers des nouveaux emplois sont créés dans les communes périphériques et sont donc relativement accessibles pour les habitants du périurbain.

De même habiter le périurbain ne nécessite pas plus de longues distances pour aller faire ses démarches administratives, ses courses ou se rendre sur ses lieux de loisirs.

Par ailleurs, la première destination des habitants du périurbain, en dehors des trajets liés au travail ou aux études, est le bourg structuré, qui dans certains cas est un chef-lieu de canton, situé à proximité de la commune de résidence. Les flux vers la ville centre n'arrivent qu'en troisième position, derrière ceux

vers les zones d'activité économique et commerciale périphériques situées sur l'axe naturel d'accès à la ville centre : signe que les besoins de mobilité se situent également en périphérie des villes-centres des territoires périurbain sans passer par la ville-centre.

Il ne faut pas dupliquer les standards d'offres de l'urbain dans le périurbain mais privilégier plutôt les connexions avec les TER et les lignes structurantes départementales et prévoir des Parcs-Relais aux entrées des agglomérations. En effet un mode de transport apporte rarement à lui seul la réponse à toutes les attentes de déplacement du monde urbain ou périurbain ; il faut pouvoir offrir une combinaison des différents modes : train métro, tramway, bus, voiture mais aussi de plus en plus le vélo sans oublier le cheminement « piéton » liant les différents modes.



Diagnostic : la structure des dessertes pour Reims, son agglomération et l'aire métropolitaine

Les dessertes aériennes de proximité n'existent pas car la concurrence avec les aéroports parisiens et les aéroports belges ou luxembourgeois est réelle ; Vatry n'arrive pas à trouver une véritable place. Globalement, l'aire métropolitaine possède un réseau routier et autoroutier dense lui permettant d'être reliée à toutes les principales destinations nationales et internationales avec les pays d'Europe du nord/nord-est. Concernant Reims, se pose toujours la question de la rocade périphérique : reste à achever l'aménagement de la liaison A34 et A26 et à qualifier la traversée d'agglomération de l'A4.

Les dessertes TGV permettent également des liaisons directes et rapides vers Paris ainsi que des facilités d'interconnexion vers d'autres villes françaises ainsi que des liaisons vers l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Les liaisons TER entre les principales villes de la Métropole existent. La desserte par autocar du Département de la Marne est réduite à son strict minimum de desserte essentiellement scolaire. Concernant la desserte par transports collectifs, les principales agglomérations de la Métropole possèdent des réseaux de bon niveau d'offre. Les agglomérations de : Reims, Châlons-en-Champagne et Epervain pour la Marne ; Charleville-Mézières pour les Ardennes ; Laon, Soissons et Château-Thierry pour l'Aisne. Elles ont la compétence transport avec des réseaux de bon niveau d'offre.

Plus spécifiquement le réseau de Reims a des atouts avec sa ligne de tramway et quelques lignes de bus avec de bonnes fréquences. Cependant la performance globale n'est pas optimisée. De vrais choix politiques restent encore à faire sur le principe de desserte de l'hyper-centre-ville ; se pose un vrai problème de santé publique : aujourd'hui les gens recherchent une qualité de vie au centre-ville avec moins de bruit et une meilleure qualité de l'air et sont d'ailleurs prêts à marcher plus (ce qui concourt également à l'amélioration de la santé) :

- faut-il laisser transiter dans les rues étroites de l'hyper-centre des bus à grande capacité ?
- ne faut-il pas à l'inverse privilégier, à l'instar de nombreuses villes, une desserte de l'hyper-centre par des modes doux : minibus électriques, vélos... ?

L'offre de transport est de bon niveau dans les quartiers à forte densité de population mais par contre parfois surdimensionnée dans certaines communes ou quartiers de l'agglomération ;

L'offre en Parcs Relais n'est certainement pas optimale pour favoriser le transfert modal vers les transports en commun quand on vient de l'extérieur de l'agglomération de Reims.

Concernant les déplacements par vélo, ceux-ci restent compliqués : peu ou pas de réelles pistes cyclables permettant de se déplacer en sécurité ; pas de système de location de courte, moyenne ou longue durée.

Les enjeux : quelques pistes de réflexion

Nécessité d'avoir une vision politique : l'agglomération de Reims ne peut se développer qu'en associant les communes du G10 dans une vision partagée sur une architecture des déplacements. Les transports publics sont un des leviers les plus importants qui permettent de donner une réalité à la Métropole ; Il sera bien évidemment nécessaire que les pouvoirs politiques aient une telle vision sur les grands principes d'une organisation des transports dont on évoquera quelques pistes plus loin.

Mais cette démarche sera vraisemblablement longue avant que la population en voit la réalité. Aussi nous semble-t-il primordial que des actes concrets donnent corps à cette volonté politique.

Des mesures concrètes :

- Pour ce faire nous proposons que le plus rapidement possible les collectivités (au niveau du G10) qui le souhaitent mettent en place un titre de transport unique permettant aux habitants concernés de se déplacer sur le réseau de leur agglomération ainsi que sur le ou les réseaux des agglomérations acceptant ce titre et naturellement sur les lignes

départementales ou les lignes TER reliant les agglomérations concernées ; cette initiative devant entraîner par la suite l'ensemble des collectivités de la métropole.

- Un autre signe fort de la réalité transport dans la Métropole serait naturellement l'existence d'une centrale d'information et d'un site internet commun permettant aux personnes d'accéder aisément à toutes les solutions optimisées de déplacement dans le périmètre concerné.

- Les principes devant guider la structuration d'une offre transport dans la métropole vers la ville-centre pour offrir une desserte alternative à la voiture :

- permettre l'accès à tous,
- offrir une desserte simple et lisible,
- avec des modes de transport adaptés selon les zones d'habitation plus ou moins peuplées.

L'offre métropolitaine

Celle-ci doit se décliner de façon hiérarchisée :

- Pour les liaisons inter-cités de la métropole, utiliser les dessertes TER existantes et créer des dessertes par mode routier sur les axes qui ne seraient pas desservis aujourd'hui (notamment au niveau du département de la Marne),

- Pour les communes suburbaines : Organiser la desserte des communes par des transports à la demande, quand les potentiels de population ne nécessitent pas une offre de transport systématique.

Ces transports à la demande pourront, selon les cas, être à destination :

- du bourg structuré où l'on trouve commerces (boulangerie, épicerie...) et services (cabinet médical, poste, banque...),
- de façon directe ou au contraire en rabattement sur les lignes TER ou sur les lignes structurantes routières pour rejoindre les zones d'activité commerciale et/ou la ville centre :

Favoriser la complémentarité avec les modes alternatifs : auto-partage, covoiturage, vélos, marche à pieds,

Faciliter l'utilisation du vélo pour les courtes distances ; pour les personnes résidant à une distance de l'ordre de un à deux km d'une correspondance avec une halte TER ou une ligne de bus : offrir des consignes à vélo sécurisées et abritées ;

Développer l'offre de stationnement en périphérie de la ville centre par la création de Parcs Relais en accès directe sur les lignes tramway ou sur les lignes de bus à au niveau de service (BHNS)

Offrir une desserte alternative à la voiture pour les communes suburbaines :

- En complétant la desserte ferroviaire sur l'axe Reims, Rethel,
- En proposant des rabattements par transport à la demande sur les axes TER ou autres lignes structurantes départementales à destination de la ville centre.

Pour l'ensemble de la Métropole :

- Offrir des modes d'information simples et complets sur les solutions transports pour chacun : centrale d'information et site internet unique à l'échelon métropolitain,
- Proposer une tarification unique et attractive pour l'ensemble de l'aire métropolitaine et un système billettique permettant de se déplacer simplement sans avoir à acquiescer des titres de transport différents selon la collectivité et le mode de transport utilisé.

L'offre pour Reims Métropole

De son côté l'agglomération de Reims doit faire évoluer son réseau de transport, poursuivre l'amélioration de l'offre transport urbain et plus largement sa politique des déplacements en conformité avec le PDU. Comme nous l'avons indiqué la prochaine étape pour l'agglomération de Reims serait :

- D'opérer de vrais choix d'aménagement de l'hyper-centre privilégiant l'accès aux modes doux : minibus à traction électrique et vélos, sans oublier de soigner les aménage-

ments de confort le long des cheminements piétonniers (bancs, éclairage, signalétique...). Toutes les villes de taille équivalente à celle de Reims qui ont fait le choix de redonner à leur hyper-centre la priorité à la marche à pied et aux modes doux ont vu leur fréquentation se développer et par voie de conséquence l'activité commerciale dynamisée ; il y a aujourd'hui une véritable aspiration des gens à pouvoir déambuler en toute quiétude dans les centres ville.

- Cela nécessite par ailleurs de repenser l'organisation des autres moyens de transports au centre-ville et de favoriser ainsi l'intermodalité ; en effet les gens utilisent de plus en plus une combinaison de modes de transport selon leurs besoins : marche à pieds, vélos transports en commun, voiture personnelle ou voiture partagée... l'idée serait alors de concevoir un espace d'intermodalité à proximité de la gare sncf qui accueillerait les lignes de bus (en les retirant notamment du secteur du théâtre), les autocars desservant les périmètres départementaux, régionaux, nationaux et internationaux, les taxis, les voitures (nécessité de relier le parking Effia côté Clairmarais par une passerelle permettant d'accéder aisément côté centre-ville), le co-voiturage, les vélos (offre de consignes à vélos et éventuellement de location) ;

Cet espace multimodal permettrait ainsi de libérer de l'espace urbain en libérant notamment des rues de l'hyper-centre du passage de grands bus et libérant également la place Saint-Symphorien des autocars qui y stationnent aujourd'hui ;

- Selon la qualification qui sera faite de l'A4 dans sa traversée de Reims (voie urbaine ?), mener une étude sur la pertinence d'utiliser cet axe en desserte transport collectif permettant éventuellement de relier rapidement la zone ouest de Reims/Tinqueux vers Cormontreuil, la zone Farman et la Croix Blandin,

- De redistribuer de façon plus performante l'offre de transport selon la densité de population de certains ou communes de l'agglomération : mise en place d'un véritable réseau hiérarchisé,

- De poursuivre la mise en place de transports en site réservé pour permettre l'amélioration des temps de déplacement et de garantir une meilleure régularité de passage des véhicules de transport en commun.

Globalement, cette évolution du réseau devrait se traduire par :

- Une refonte de la desserte bus de l'hyper-centre : moins de grands véhicules,

- La création d'un troisième axe lourd transport reliant l'ouest de l'agglomération (Tinqueux) vers l'est en direction du quartier Europe - Farman et anticipant l'urbanisation prévue à la Croix Blandin,

- La transformation progressive des lignes principales en BHNS offrant ainsi :

- des voies réservées sur l'ensemble du parcours et des priorités pour le franchissement des carrefours pour améliorer vitesse et régularité
- de fortes fréquences de passage et une permanence de l'offre toute l'année
- du matériel roulant au look proche du tramway et fonctionnant avec un mode d'énergie propre.

- Repenser la desserte des zones d'activité commerciale et d'activités situées en périphérie de l'agglomération avec création de P+R à proximité des axes forts TC et en pensant aux cheminements piétonniers entre le terminus des lignes et l'accès aux commerces.

- Compléter l'offre multimodale par :

- la création de haltes SNCF en priorité sur la zone Farman,
- le développement de l'offre en Parcs Relais sur les terminus des axes Tramway et BHNS.
- une véritable alternative « vélo » : systèmes de location en courte moyenne ou longue durée ; mise en place progressive d'un réseau continu de véritables pistes cyclables.