Observatoire des déplacements 2014

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MARNE
Direction Départementale des Territoires

Direction Départementale des territoires
Service Territorialité, Portage des Politiques / Cellule Ressources et Valorisation

Données 2013

Introduction

Dans la continuité de l'état des lieux des infrastructures et services de transports réalisé en 2011, la direction départementale des territoires de la Marne a souhaité mettre en place dès 2012, un observatoire des déplacements.

Ce document, réalisé en partenariat avec les gestionnaires des différents réseaux marnais, s'articule autour de deux parties. La première permet d'analyser l'offre multimodale et son usage. Elle concerne les migrations domicile/travail examinées sur 6 couloirs de déplacements différents. La deuxième partie est consacrées à une capitalisation d'expériences sur territoire marnais.

A partir d'indicateurs choisis pour leur représentativité et leur fiabilité, l'observatoire a pour objectif d'enrichir la connaissance de la thématique « déplacements » . A ce titre, il peut apporter les éclairages nécessaires à la mise en place des politiques locales.

La direction départementale des territoires de la Marne remercie tous les contributeurs qui ont permis de finaliser le document.

En 2014, à-partir des données de l'année 2013, l'observatoire des déplacements a permis de mettre l'accent sur les restructurations des lignes de bus, nombreuses à avoir été repensées en 2013.
Les tendances qui se dégagent des données récupérées par la DDT sont une certaine stagnation des trafics routiers entre 2012 et 2013, concomitante avec une hausse du trafic ferroviaire sur quatre des six axes suivis.

Le directeur départemental des territoires,

Patrick Cazin Bourguignon

Pour mieux comprendre

Définitions et Précisions

Rupture de charge : au cours d'un déplacement, étape durant laquelle un voyageur quitte un premier mode de transport pour en emprunter un deuxième.

Multimodalité : L'offre multimodale couvre l'ensemble des modes de transports :

- voiture ou transports collectifs de type : métro, tramway, bus, train, bateau, avion, covoiturage...
- modes alternatifs ou émergents : marche à pied, deux roues

(Source : CEREMA, Direction technique Territoires et Ville)

Mobulys : Transport public collectif adapté aux personnes à mobilité réduite, géré par le conseil général de la Marne. Grâce à un service de réservation gratuit ouvert du lundi au samedi de 8 h à 18 h, les personnes à mobilité réduite peuvent programmer leur déplacement librement.
Mobulys dessert tout le département de la Marne.

Mouvéo (Epernay), est le réseau de transport urbain géré par la communauté de communes d'Épernay Pays de Champagne. Il dessert, en 2013, les 16 communes faisant alors partie de la CCEPC soit :
- Bus : Chouilly, Épernay, Magenta, Mardeuil, Pierry.
-TAD : Brugny-Vaudancourt, Avize, Cramant, Cuis, Épernay, Cumières, Flavigny, Les Istres-et-Bury, Oiry, Plivot, Chouilly, Moussy, Vinay.

CITURA (Reims) est le réseau de transport urbain géré par Reims Métropole. Il dessert en 2013 :
- Bus : Bétheny, Bezannes, Champfleury ,Champigny, Cormontreuil, Reims, Saint-Brice-Courcelles, Sillery, Thillois, Taissy et Tinqueux .
-Tramway : Reims et Bezannes .
- TAD : Champfleury, Cernay-lès-Reims, Prunay, Puisieulx, Reims, Saint-Léonard, Sillery, Taissy, Trois-Puits, Villers-aux-Nœuds .

SITAC (Châlons-en -champagne) est le réseau de transport urbain en bus géré par la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne. Il dessert en 2013 les communes de : Châlons-en-Champagne, Compertrix, Fagnières, Recy, Saint-Martin-sur-le-Pré, Saint-Memmie et Sarry.

Courriers de l'Aube (société de transport régionale en Bus) exploite la ligne TransChampagneArdenne depuis le 1er septembre 2013.

Les sigles

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TER : Transport Express Régional (service de transport dont le conseil régional est l'autorité organisatrice et la SNCF l'exploitant)

STDM : Société des Transports Départementaux de la Marne

RTA : Régie départementale des Transports de l'Aisne

CRA : Courrier de L'Aube

Méthodologie :

Le nombre de trains et d'arrêts sur un axe a été recensé sur le site internet des horaires SNCF dans l'année définie.

Le nombre de bus et d'arrêts sur un axe a été recensé sur les sites internet ainsi que les horaires des organismes (STDM,RTA,TER (SNCF), gérant les bus dans l'année définie.
Le nombre de voyageurs pris en compte dans le calcul de la fréquentation des bus exclut les « scolaires ».
Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :

le matin 6 h/9h
le soir 16 h 30/19 h 30.

Modalités de calcul et de comparaison des différents trafics routiers :

1- sur un même axe, prise en compte du trafic relatif à chaque infrastructure (routière et/ou autoroutière) et calcul de la moyenne ou somme selon le cas.

2 – le calcul permettant de passer d'un TMJA à un nombre de « voyageurs /an » a été effectué comme suit :

Nombre de véhicules/jour circulant sur voie x 365 jours x 1,22 (taux de remplissage d'un véhicule - donnée CERTU 2008) (jours ouvrés et week-end compris)

L'analyse de chacun des six couloirs de déplacements est basée sur le même schéma :

- Description de l'offre
- Description du niveau de desserte en transports collectifs
  - Pour cet item, sont analysés le nombre de bus, de trains et d'arrêts intermédiaires dans les deux sens selon les conditions définies ci-avant ;
  - Ces données ont été recensées sur les sites Internet de la SNCF et des différentes entreprises de transport routier interurbain concernées, en 2013
- Analyse des temps de parcours suivant le(s) mode(s) de transport choisi(s)
  - Les temps de parcours indiqués ne prennent pas en compte, pour les transports en commun, les éventuels délais liés à la rupture de charge, ni, pour la voiture, les durées passées dans les encombrements (notamment en heures de pointe) ou à la recherche d'un stationnement. Pour la commodité de lecture, ces durées seront supposées égales.
  - Les temps de parcours en voiture et à pied ont été calculés via le site Internet www.mappy.fr, à l'exception du trajet piéton Hôtel de ville – gare de Reims, qui provient du site maps.google.fr prenant en compte les aménagements du parvis de la gare liés à l'arrivée du tramway.
- Analyse de l'usage des différents modes de transport
  Pour cet item, le nombre de voyages en voiture a été calculé selon les conditions définies ci-avant ;
- Ce qu'il faut retenir : les informations essentielles sur le couloir de déplacement

TABLE DES MATIÈRES

ANALYSE DE L'OFFRE MULTIMODALE SUR LES 6 COULOIRS DE DEPLACEMENTS

- Axe REIMS – CHALONS EN CHAMPAGNE
- Axe REIMS - EPERNAY
- Axe REIMS – FISMES
- Axe REIMS – CHARLEVILLE-MEZIERES
- Axe CHALONS EN CHAMPAGNE – VITRY LE FRANCOIS
- Axe CHALONS EN CHAMPAGNE - EPERNAY

RETOURS D'EXPÉRIENCE EN MATIERE DE MOBILITE DURABLE SUR LES TERRITOIRES URBAINS

- Réorganisation du réseau de transport interurbain marnais
- Transport à la demande dans les agglomérations marnaises

ANALYSE DE L'OFFRE MULTIMODALE SUR LES 6 COULOIRS DE DÉPLACEMENTS

Sources :

- Conseils Généraux de la Marne et de l'Aisne
- DIR Est
- DIR Nord
- Conseil Régional de Champagne-Ardenne
- SNCF
- SANEF

Axe Reims / Châlons-en-Champagne

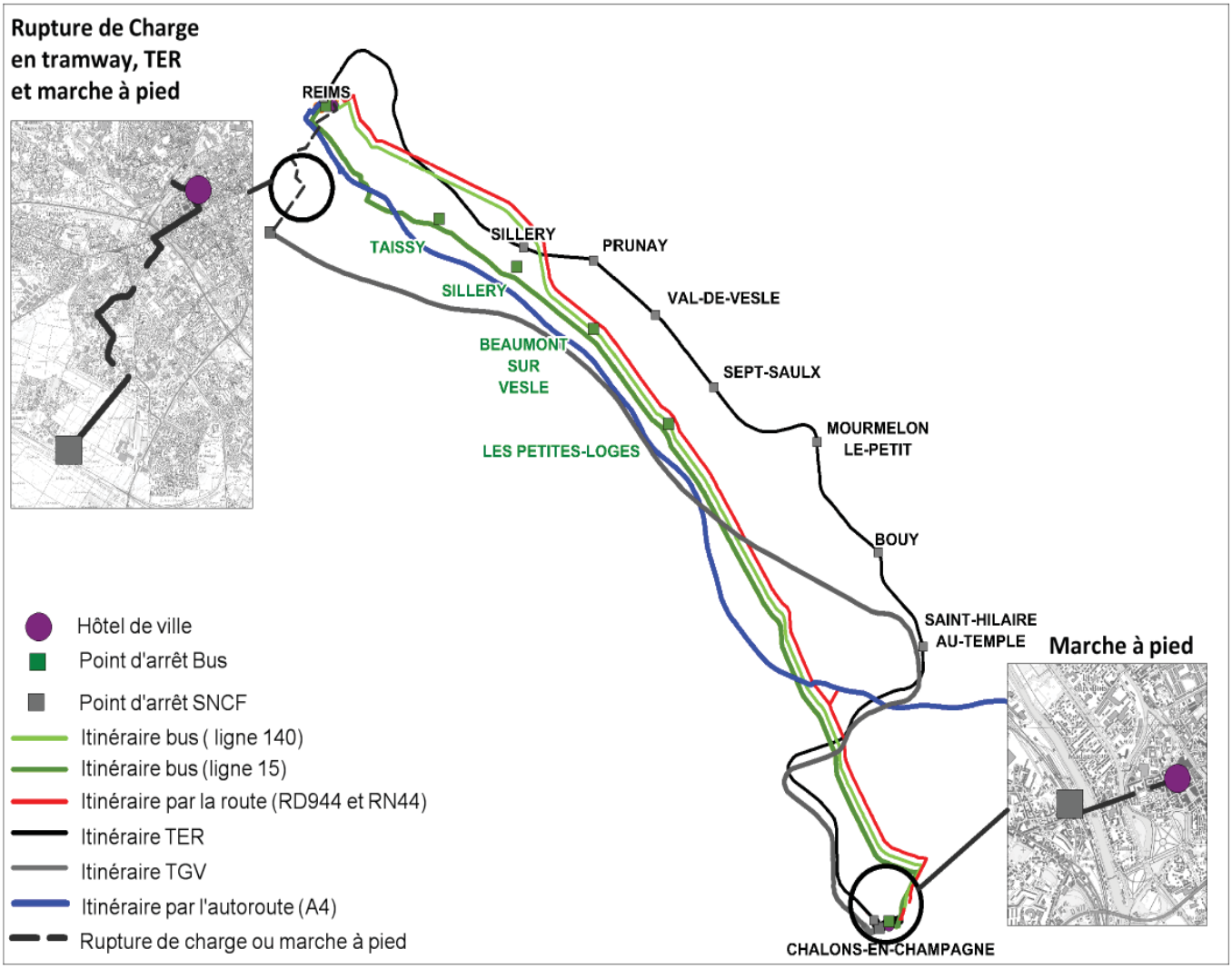
La desserte en bus des communes intermédiaires supprimées en automne 2013

L'axe Reims/Châlons-en-Champagne est desservi à la fois par l'autoroute, la route, le TER, le TGV et des lignes de bus. Étant donné le tracé de la ligne de chemin de fer, la desserte TER est moins directe que la route. Elle permet néanmoins de desservir 7 communes, plutôt rurales, situées à l'est de l'autoroute A4. Les réseaux routiers et autoroutiers sont plus directs. Deux lignes de bus circulent sur l'axe routier.

La commune de Sillery présentait une bonne desserte par le TER et le BUS jusqu'au 31/08/2013 .

Depuis le 1er septembre 2013, les arrêts intermédiaires entre Reims et Châlons-en-Champagne sont supprimés :

- navette direct de la ligne 140 (TransChampagne-Ardenne) entre Reims et Châlons .
- suppression de la ligne 15 STDM .



Axe Reims / Châlons-en-Champagne

Un axe mieux desservi en train qu'en bus

du 1er janvier au 31 août 2013

Depuis Reims vers Châlons, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Dans le sens Reims vers Châlons-en-Champagne, la desserte en bus est relativement faible, avec un seul bus permettant l'aller vers Châlons le matin et 2 permettant le retour vers Reims le soir.

La desserte en train est équilibrée entre le matin et le soir :

- 6 trains permettent de rejoindre Châlons-en-Champagne depuis Reims le matin et le soir.

Les communes intermédiaires sont néanmoins moins bien desservies avec en général 1 aller-retour, sauf pour Moumelon-le-Petit (avec 4 allers et 5 retours).

La liaison ne peut pas s'effectuer en TGV.

Depuis Châlons vers Reims, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Dans le sens Châlons-en-Champagne vers Reims, la desserte en train est également équilibrée, avec :

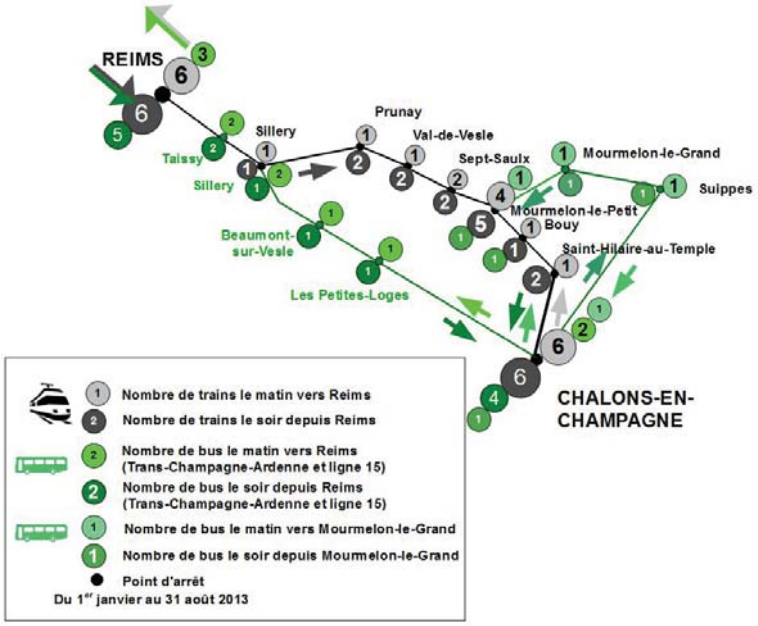
- 6 trains permettant de rejoindre Reims le matin depuis Châlons-en-Champagne et autant pour le retour vers Châlons-en-Champagne le soir.

La desserte en bus est également un peu plus importante avec :

- 2 bus permettant l'aller vers Reims le matin et

- 4 bus permettant le retour vers Châlons-en-Champagne le soir.

En 2013 la liaison est également possible en TGV avec un aller-retour par jour possible depuis Châlons-en-Champagne (non représenté sur le schéma).



Dans les deux sens, la desserte ferroviaire de l'axe est plus importante que celle en bus, (un seul bus circule du lundi au vendredi, les autres circulent du lundi au jeudi). On notera par ailleurs que la commune de Mourmelon-le-Petit est assez bien desservie en TER, notamment dans le sens Reims vers Châlons-en-Champagne . Sur cet axe, le nombre de bus n'a pas évolué entre 2012 et 2013. En revanche, pour la même période, le nombre de trains est en augmentation, et plus particulièrement en soirée dans le sens Châlons en champagne vers Reims .

Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :

le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Reims ou vers Châlons-en-Champagne

Axe Reims / Châlons-en-Champagne

Un axe mieux desservi en train qu'en bus

du 1er septembre au 31 décembre 2013

Depuis Reims vers Châlons, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Cette période voit la suppression, d'une part, de la ligne 15 STDM et, d'autre part, de la desserte des communes intermédiaires par le TransChampagne-Ardenne. Les communes situées sur cet axe entre ces deux agglomérations, ne sont de ce fait plus desservies. Un seul bus direct permettant l'aller vers Châlons le matin et 2 permettant le retour vers Reims le soir.

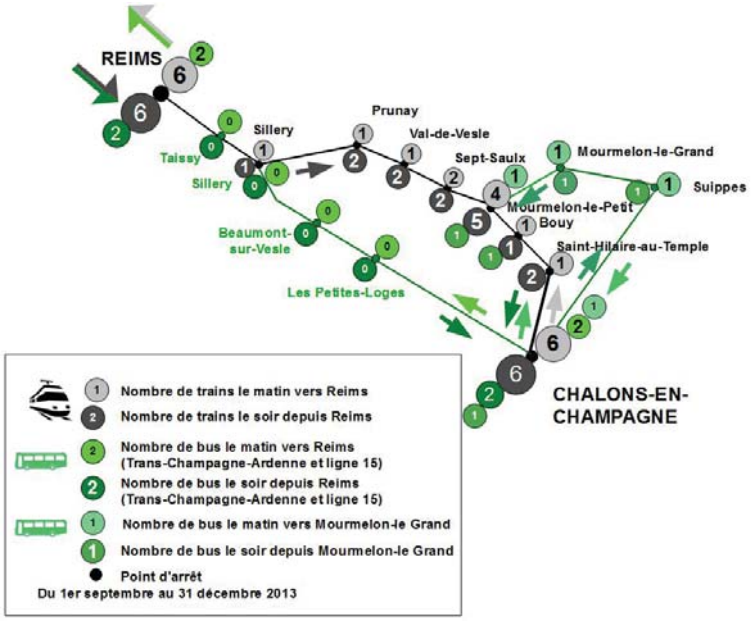
La desserte en train est inchangée

Depuis Châlons vers Reims, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

La desserte en bus est directe et équilibrée entre le matin et le soir :

- 2 bus permettant l'aller vers Reims le matin et 2 permettant le retour vers Châlons-en-Champagne le soir.

La desserte en train est inchangée.



Dans les deux sens, la desserte ferroviaire de l'axe est plus importante que celle en bus, (un seul bus circule du lundi au vendredi, les autres circulent du lundi au jeudi). On notera par ailleurs que la commune de Mourmelon-le-Petit est assez bien desservie en TER, notamment dans le sens Reims vers Châlons-en-Champagne . Sur cet axe, le nombre de bus n'a pas évolué entre 2012 et 2013. En revanche, pour la même période, le nombre de trains est en augmentation, et plus particulièrement en soirée dans le sens Châlons en champagne vers Reims.

Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :

le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Reims ou vers Châlons-en-Champagne

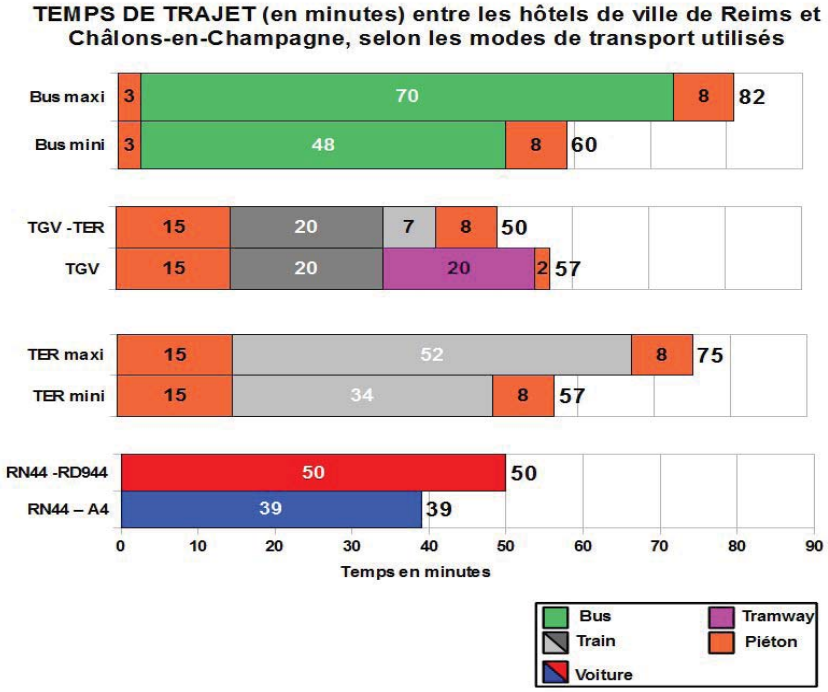
Axe Reims / Châlons-en-Champagne

Des transports alternatifs moins rapides que la voiture

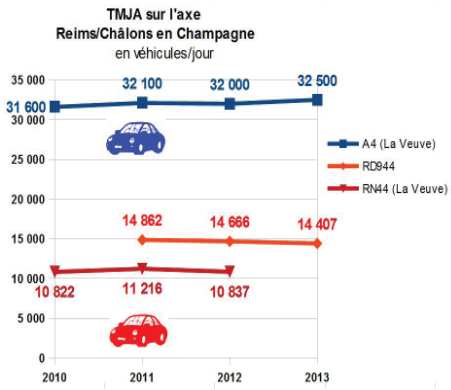
Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Châlons-en-Champagne et Reims. Pour les modes de transports collectifs, les temps d'approche à pied ou en tramway ont été ajoutés.

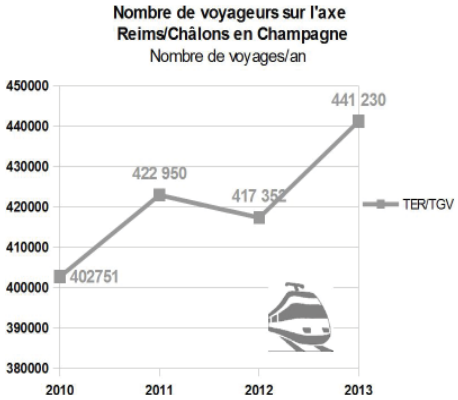
Le mode routier (RD944 ou A4) est le mode le plus rapide entre Reims et Châlons-en-Champagne.

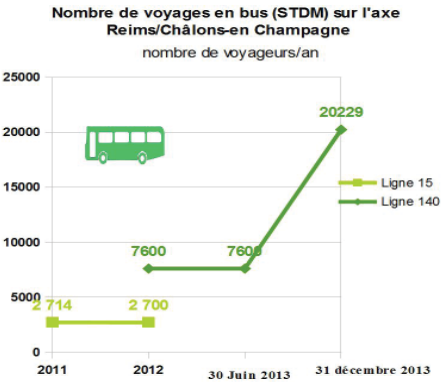
Les temps de trajets minimum en bus et en TER (dessertes directes) avoisinent celui du mode routier. Ces modes pourraient donc se montrer pertinents en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations rémoise et châlonnaise. Le TGV est particulièrement rapide et pourrait concurrencer la voiture, toutefois l'offre reste marginale et assez onéreuse (plus de 10 euros). Cette alternative apparaît donc limitée (un seul TGV dans le sens Châlons vers Reims matin et soir et aucun TGV dans l'autre sens aux heures de pointes).



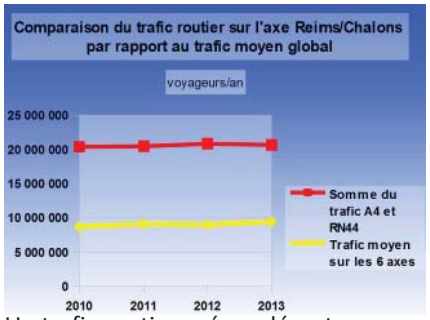
La fréquentation des transports collectifs en hausse mais un trafic routier largement prédominant



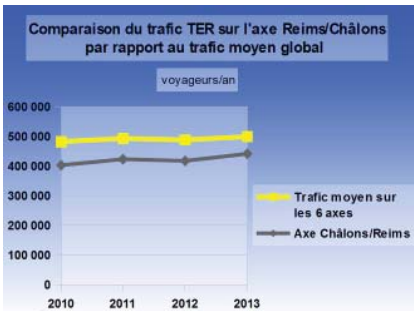




Le trafic routier demeure globalement stable entre 2010 et 2013 sur les trois routes étudiées.
Le trafic TER a augmenté de 9,6 % entre 2010 et 2013 malgré une diminution de 1,3 % entre 2011 et 2012 .
La fréquentation des cars interurbains entre Reims et Châlons-en-Champagne est très faible. Cela s'explique notamment par la vocation essentiellement scolaire des transports collectifs interurbains. Du fait de sa refonte – et la reprise du service par les Courriers de l'Aube au 1er septembre 2013 – la fréquentation du TransChampagneArdenne augmente néanmoins de manière conséquente au deuxième semestre 2013 (+ 166 %). En parallèle, la ligne 15 a été supprimée en cours de l'année 2013.



- Un trafic routier soutenu :
- Représentant plus du double de la moyenne globale des six axes pour le trafic routier (en ayant préalablement réalisé la moyenne de trafic A4 + RD944)
- Un trafic ferroviaire en retrait : 11,6 % en dessous de la moyenne globale des six axes pour le trafic TER.



Un trafic routier prépondérant :

- la part du trafic routier représente 97,9% contre 2,1% pour le trafic TER
- La part du trafic routier baisse de 0,2 point entre 2010 et 2013, en lien avec la hausse du trafic TER sur cet axe.

** seuls les modes de transports routier et ferroviaire ont été retenus en raison de leur importance.*

Axe Reims / Châlons-en-Champagne

Ce qu'il faut retenir :

- L'usage de la voiture se stabilise avec une légère baisse en 2013 . Il s'agit du principal mode de déplacement et de loin le plus important trafic par rapport aux six axes analysés.
- En se limitant au critère « temps de parcours », le train, et davantage encore le bus, ne concurrencent que difficilement l'usage de la voiture.
- La rupture de charge est importante en cas de déplacement par le train.
- La desserte en car a évolué à partir du deuxième semestre avec un changement d'exploitant « les courriers de l'Aube ».
- La gare TGV est excentrée du centre ville. Son usage est plutôt adapté à des déplacements hors du département.

N44 Châlons-en-Champagne/Reims

Gare de reims

Gare de Châlons-en- Champagne

Gare de Châlons-en- Champagne

Entrée de la Gare de Châlons-en- Champagne

Bus ligne 140 TransChampagneArdenne

Axe Reims / Epernay

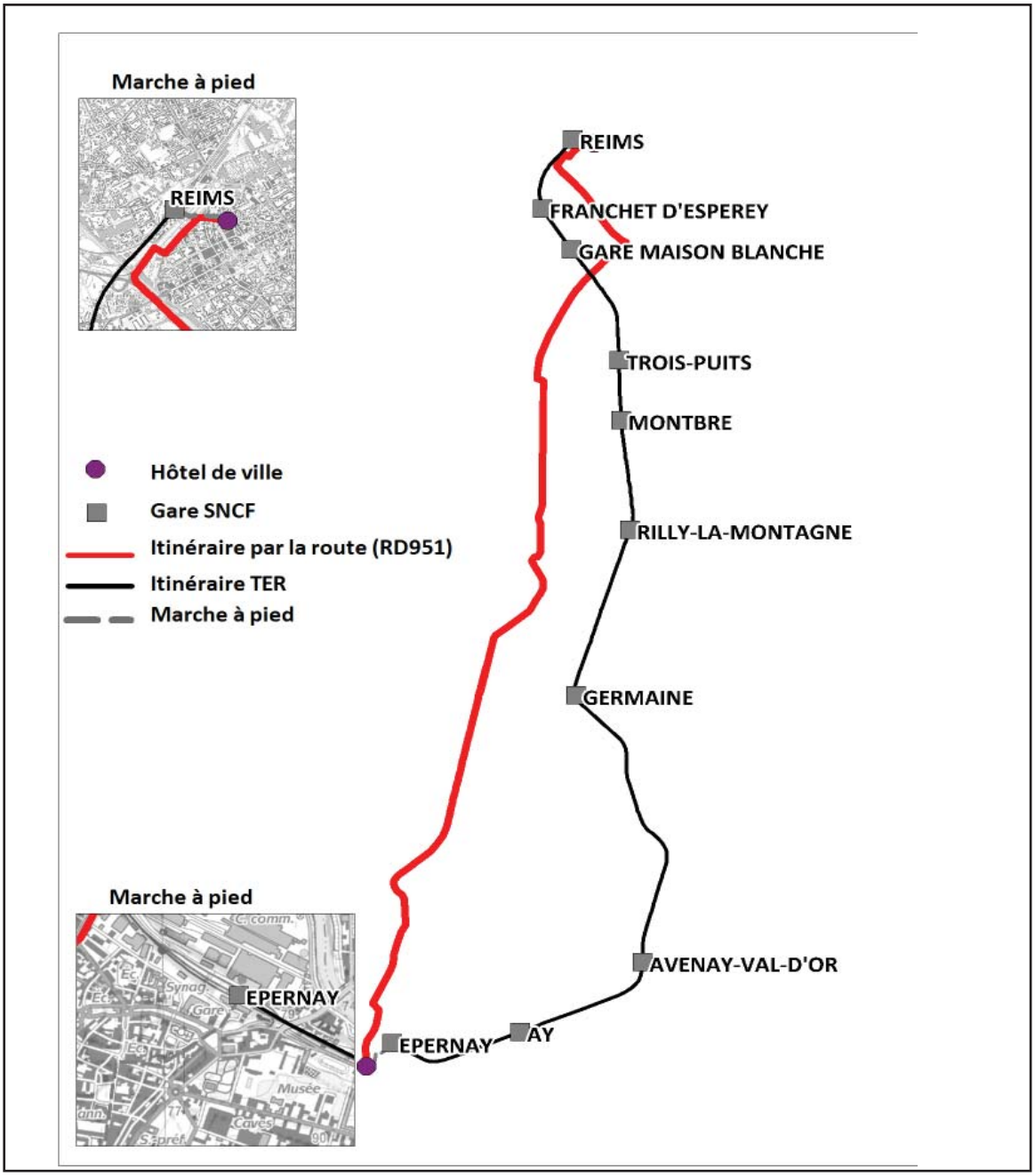
Une offre limitée à deux modes de déplacement

L'axe Reims/Épernay est desservi par une route départementale et par le TER. La desserte par route est plus directe. Néanmoins, le chemin de fer dessert 6 communes intermédiaires aux deux agglomérations et trois arrêts sont situés dans l'agglomération de Reims.

Très fréquentée, la RD 951 présente un trafic routier proche de la saturation engendrant des temps de parcours très aléatoires.

La portion Champfleury–Mont-Chenot est très accidentogène (8 accidents sur la route départementale 951 entre 2009 et 2013). Un projet d'aménagement à 2 x 2 voies est à l'étude par le conseil général.

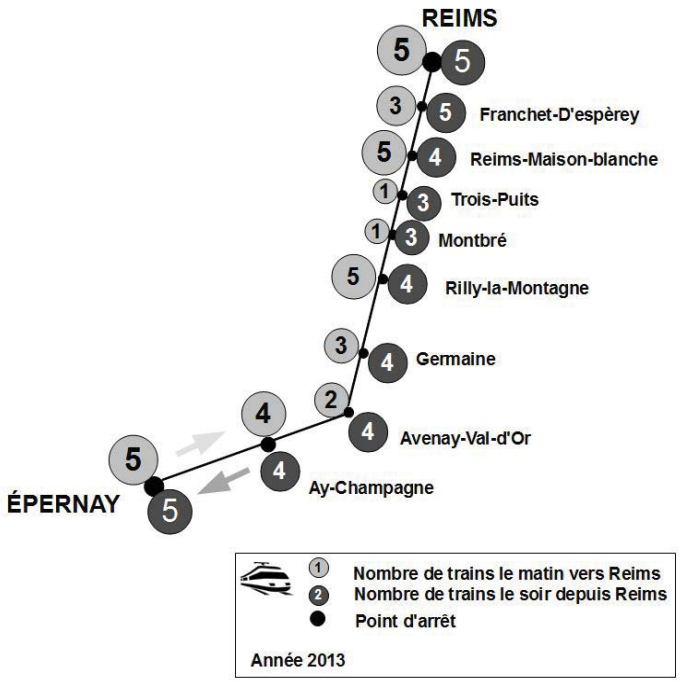
La seule desserte en bus entre Reims et Épernay est au service des personnes à mobilité réduite (MOBULYS).



Axe Reims / Epernay

Un axe mieux desservi le matin

Depuis Reims vers Epernay, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?



Il n'y a pas de desserte bus sur l'axe Reims Épernay. Seule l'offre TER peut concurrencer la voiture.

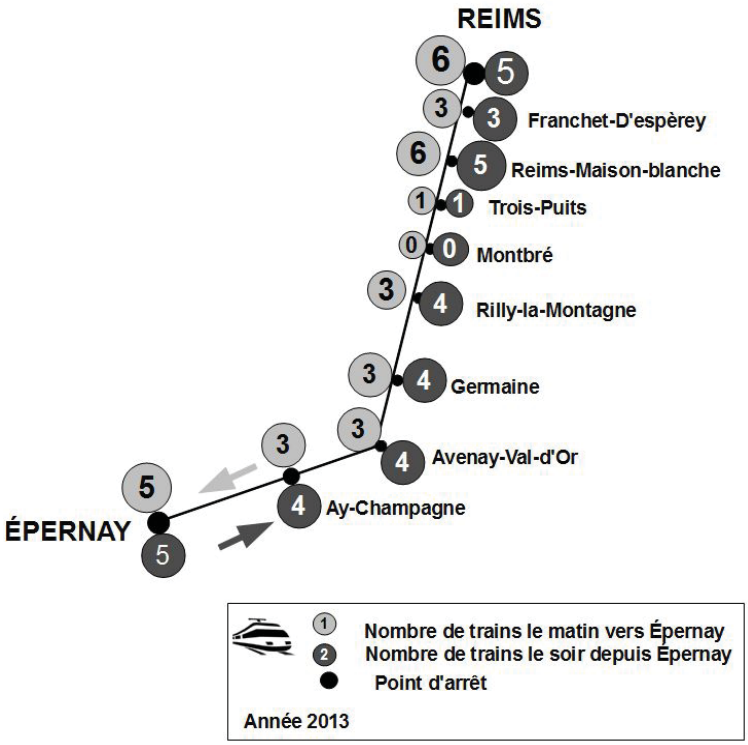
Dans le sens Reims vers Épernay, aucun train ne dessert Montbré aux heures considérées et une seule desserte est prévue matin et soir pour la communes de Trois-Puits. Pour les autres communes, la desserte est assez satisfaisante avec 3 trains pour aller vers Épernay le matin et 4 trains pour revenir le soir.

Depuis Epernay vers Reims, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Dans le sens Épernay vers Reims, une seule desserte est prévue le matin pour deux communes (Montbré, Trois-Puits).

Pour Rilly-la-Montagne la desserte du matin est légèrement supérieure à celle du soir.

Il y a un déséquilibre entre la desserte du matin et du soir.



Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Reims ou vers Epernay

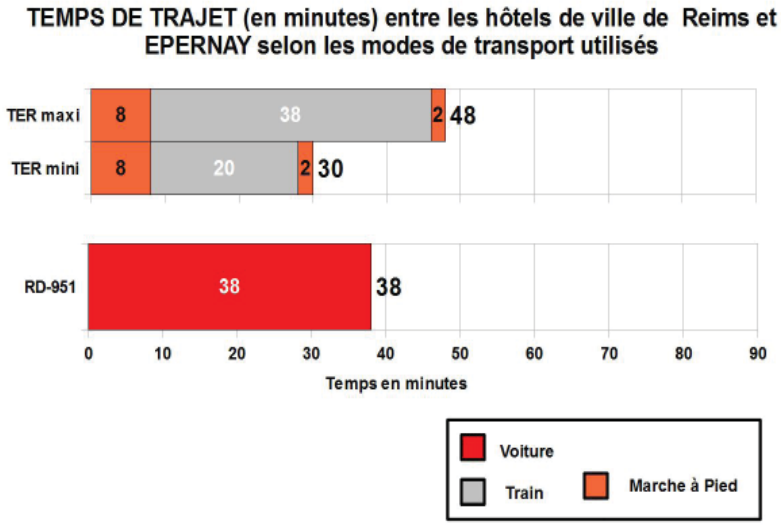
Axe Reims / Epernay

TEMPS DE PARCOURS

Une offre de transport ferroviaire parfois plus rapide que la voiture

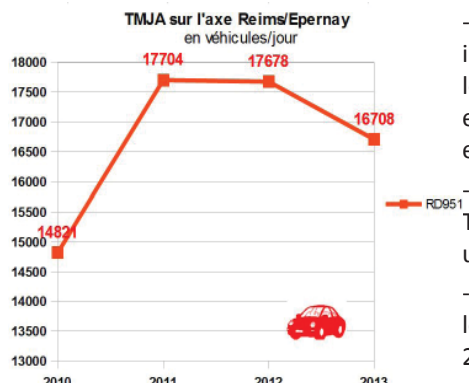
Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Reims et d'Épernay. Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajet en marche à pied ont été ajoutés.

Le temps de trajet minimum en TER (desserte directe) est plus rapide qu'en mode routier via la RD951. Ce mode se montre donc concurrentiel à la voiture en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations rémoise et sparnacienne.
La multiplicité des arrêts du TER dans les communes rurales améliore la desserte interurbaine mais peut augmenter de moitié le temps d'un trajet.

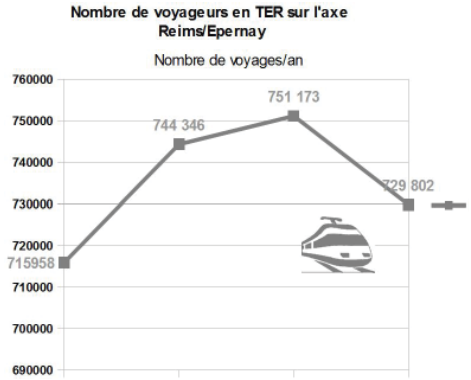


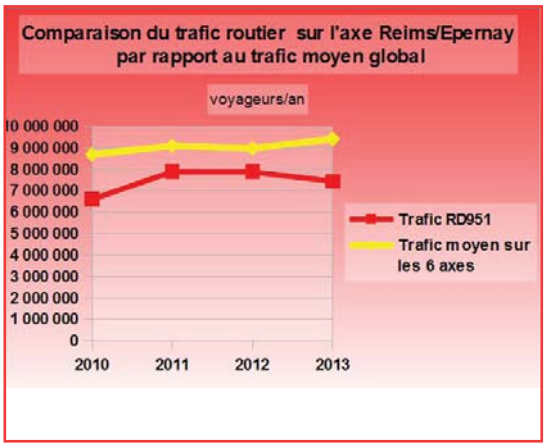
USAGES DES DIFFERENTS MODES

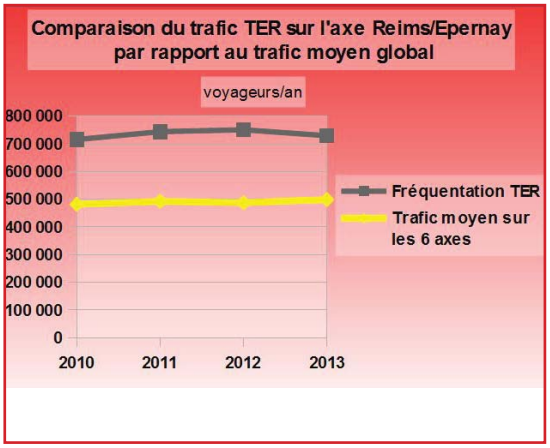
Un trafic routier et ferroviaire qui diminuent depuis 2012



- Après avoir connu une évolution importante (+19,4%) entre 2010 et 2011 le trafic routier se stabilise sur la RD 951 entre 2011 et 2012 et diminue de -5,5 % en 2013 .
- Bien que soutenue, la fréquentation des TER diminue de 2,8 % après avoir connue une hausse de 4,9 % entre 2010 et 2012.
- A noter également, un trafic poids-lourds moyen (755 PL/jour) soit 4,5% en 2013.







Un trafic routier qui se situe à 21 % en dessous de la moyenne globale des six axes en 2013 :
- La part du trafic routier représente 91,1% contre 8,9% pour le trafic TER
  Un trafic TER qui se situe à 46% au dessus de la moyenne globale :.
- La part du trafic routier augmente de 0,9 point entre 2010 et 2013, en lien avec la baisse du trafic TER sur cet axe.

Axe Reims / Epernay

Ce qu’il faut retenir :

L'usage de la voiture diminue en 2013. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe.

l’usage du train est en augmentation constante jusqu’en 2012 et diminue en 2013. Il peut constituer une alternative satisfaisante à l'usage de la voiture, si on se limite au critère « temps de parcours ».

Sur cet axe, le déplacement par le train occasionne un temps de marche à pied acceptable entre gares et hôtels de ville ou inversement.

Cet axe n'est pas desservi en bus interurbain : seul un service dédié aux personnes à mobilité réduite est organisé.

Axe Reims / Fismes

Un tracé similaire pour les trois itinéraires

L'itinéraire par le réseau ferré, proche du réseau routier, dessert 4 communes dont 3 plutôt rurales.

Les réseaux routier et ferré présentent un tracé similaire.

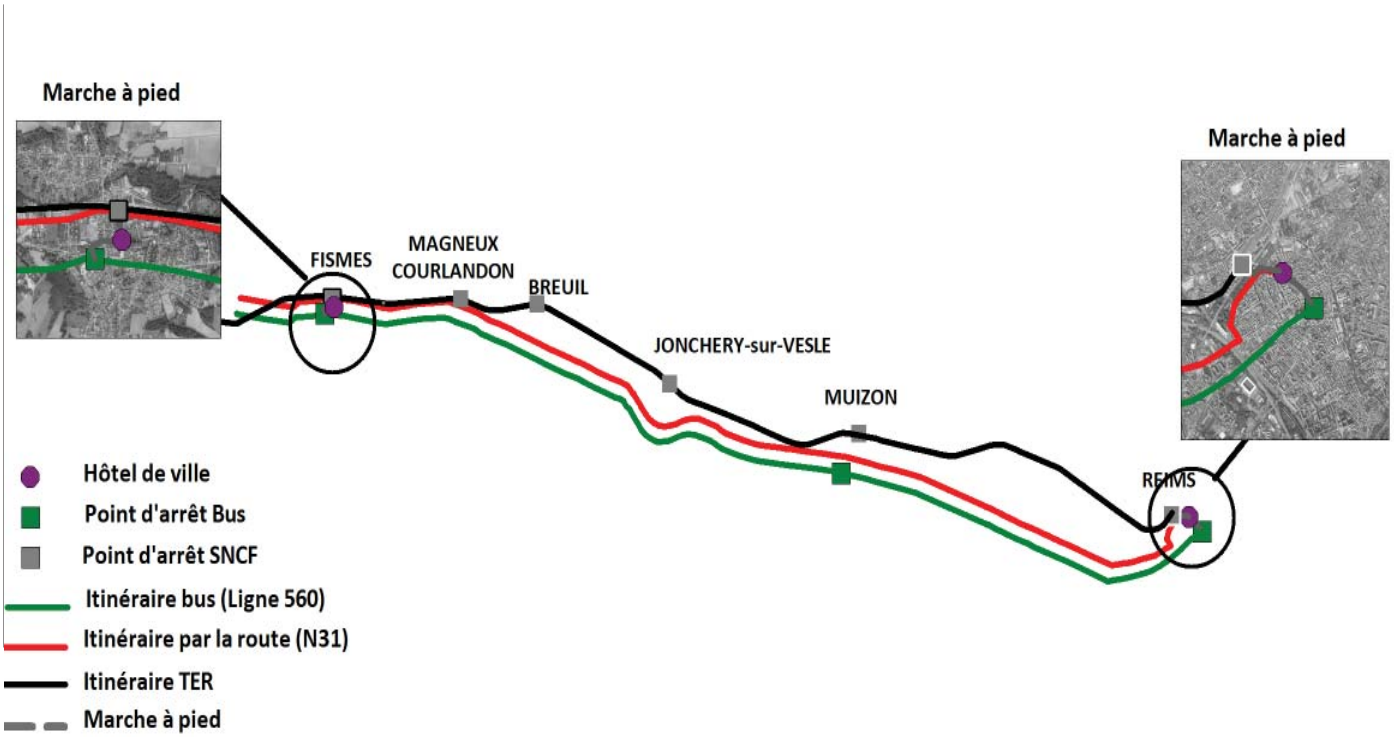
Le réseau bus ne dessert qu'un seul village (Muizon).

L'axe Reims/Fismes est desservi :

- par la route, nationale RN31 ;
- par le TER ;
- par le bus (ligne 560 RTA).

Les dessertes bus et train entre Reims et Fismes sont directes. La première emprunte l'axe routier principal entre Reims et Fismes (RN 31). La seconde s'effectue via la ligne de chemin de fer qui longe le réseau routier. Quatre communes sont ainsi desservies sur l'axe, dont 3 plutôt rurales.

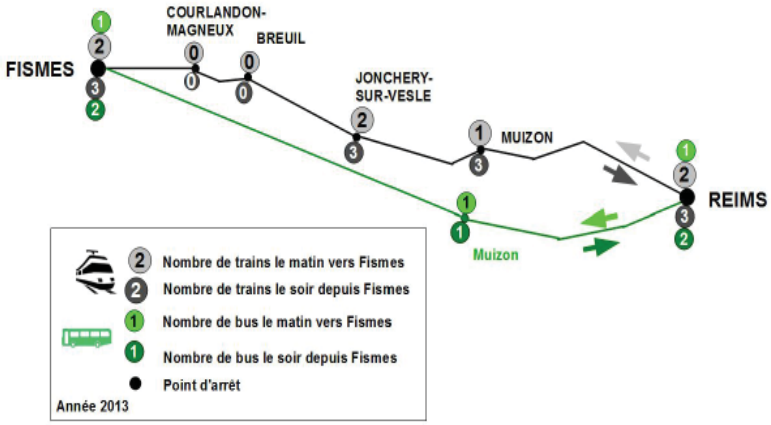
Le trafic routier est soutenu sur ce réseau (+ 20 % par rapport à la moyenne des 6 axes). Par ailleurs, l'accès à Reims par la zone de Thillois engendre des difficultés de circulation et des ralentissements.



Axe Reims / Fismes

Un axe mieux desservi dans le sens Fismes/Reims

Depuis Fismes vers Reims, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?



ans le sens Fismes/Reims le matin la desserte en TER est plus importante, que Reims/Fismes le soir (7 trains le matin et 4 le soir – avec desserte de toutes les gares intermédiaires). La desserte matinale augmentée de 75 % depuis l'année précédente.

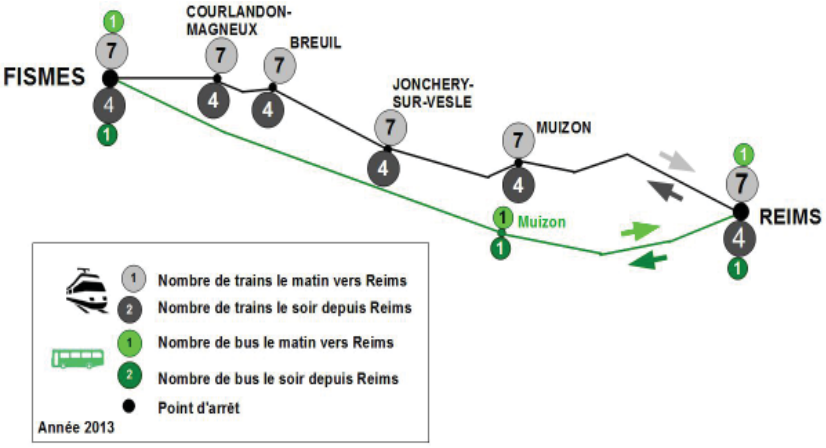
La desserte en bus est peu significative. Un seul bus est en service le matin et le soir dans les deux sens *.

Depuis Reims vers Fismes, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Seulement deux trains sont disponibles le matin, dans le sens Reims/Fismes et trois le soir, dans le sens Fismes/Reims (soit deux de plus que l'an passé).

Les communes de Breuil et Courlandon-Magneux ne sont plus desservies. Celles de Jonchery-sur-Vesle et de Muizon sont desservies dans des conditions satisfaisantes (1 ou 2 allers le matin pour trois retours le soir).

Un seul bus circule le matin et deux le soir*.



** au mois d'août, dans les deux sens, aucun bus ne circule le matin*

Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Reims ou vers Fismes

Axe Reims / Fismes

TEMPS DE PARCOURS

Une offre multimodale qui peut concurrencer la voiture

Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Reims et de Fismes.

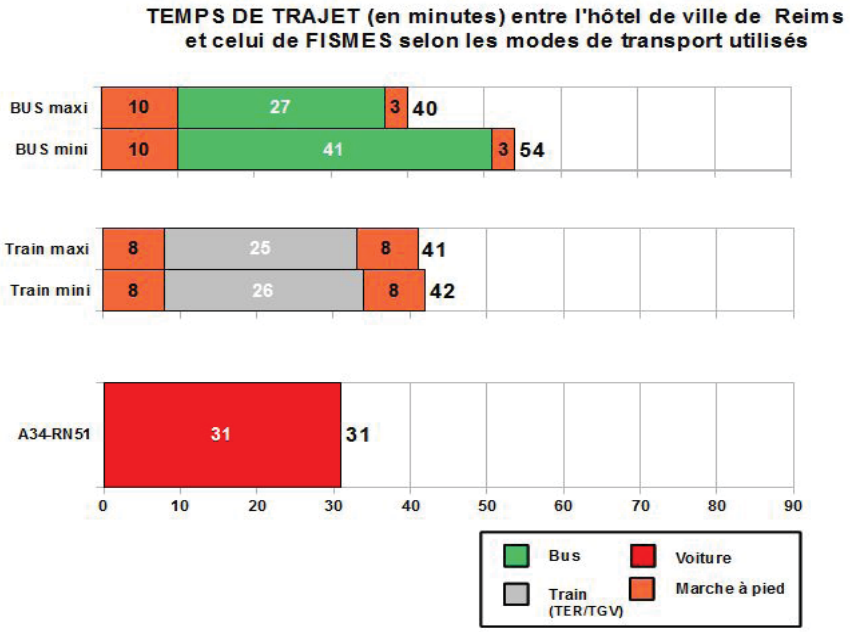
Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajets en marche à pied ont été ajoutés.

Sur cet axe, le mode routier (RN31) est concurrencé par les transport en commun (si on exclu la marche à pieds).

Le temps de trajet minimum en TER (desserte directe) se rapproche de celui de la voiture.

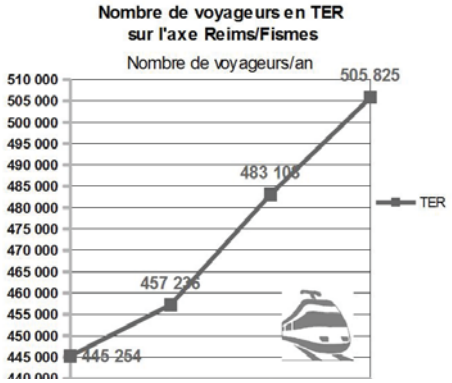
Ce mode pourrait donc se montrer pertinent en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein de l'agglomération rémoise et de la ville de Fismes.

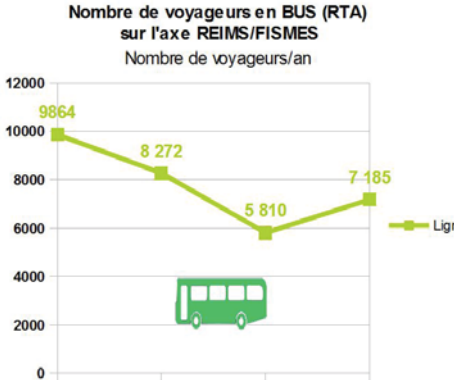
La multiplicité des arrêts du TER dans les communes rurales améliore la desserte interurbaine mais augmente d'un tiers le temps de trajet entre Reims et Fismes.



USAGES DES DIFFERENTS MODES

Un trafic ferroviaire croissant pour un trafic routier en baisse en baisse

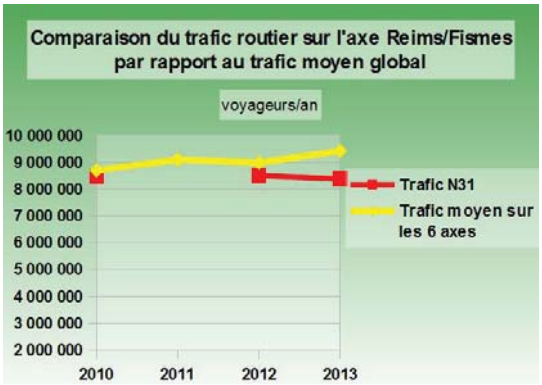




Un trafic routier en diminution entre 2009 et 2013 (-3% sur la RN31) .

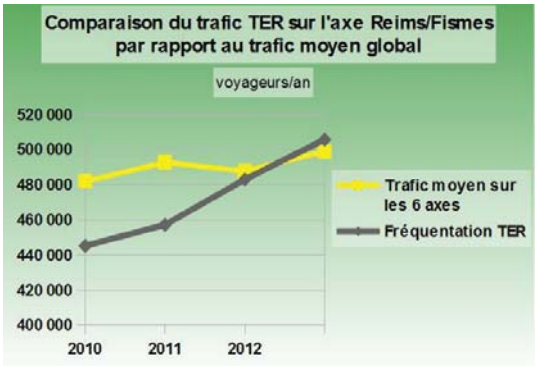
Un trafic TER moyen, mais en forte augmentation (+13,5 % par rapport à 2010).

Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport aux autres modes. Il diminue de 41 % de 2010 à 2012 et augment de 23,7 % en 2013.



Un trafic routier prédominant qui se situe à 11,5 % au dessous de la moyenne des 6 axes. .

Un trafic TER qui dépasse cette année la moyenne des 6 axes (-7% en 2010 et + 1,4 %).



- 94,3 % des voyageurs en déplacement sur l'axe ont choisi la voiture, contre 5,7 % le train.
- La part du trafic routier baisse de 0,7 point entre 2010 et 2013, en lien avec la hausse du trafic TER sur cet axe.
- La fréquentation de cars interurbains entre Reims et Fismes est très faible et est en augmentation entre 2012 et 2013 après 2 années de baisse continue.

Axe Reims / Fismes

Ce qu'il faut retenir :

L'usage de la voiture est en constante diminution depuis 2009. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe.

La fréquentation du train est en hausse constante entre 2010 et 2013

Sur cet axe, le train peut constituer une alternative satisfaisante à la voiture (le temps de marche à pied est toutefois important, plus de 15 minutes).

La desserte en bus sur l'axe est faible, un à deux bus desservant l'axe matin et soir (avec un seul arrêt intermédiaire dans un sens).

Arrêt de Bus RTA Fismes

RN31

Gare de Fismes

Gare de Fismes

Mairie de Fismes

Gare de Fismes

Gare de Muizon

Axe Reims / Charleville-Mézières

Une desserte en bus très limitée

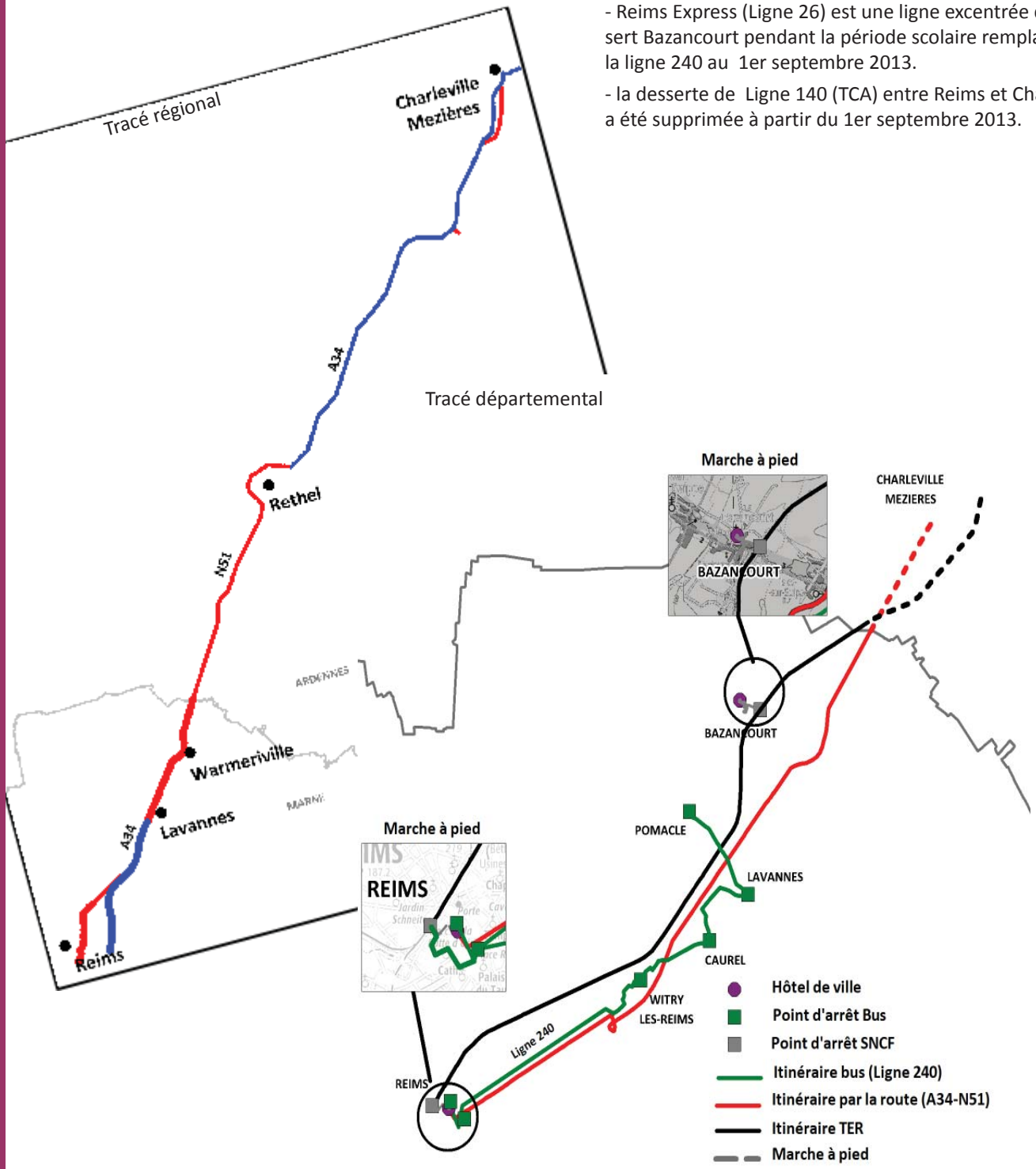
L'axe Reims /Charleville-Mézières est desservi par le TER, le TGV et par la RN 51 dont une portion est aménagée aux caractéristiques autoroutières (A 34, autoroute non concédée et gratuite).

La desserte par route et autoroute est plus directe que par voie ferrée .

Sur cet axe, seule la commune de Bazancourt est desservie par le train.

Il existe deux lignes de bus dans la Marne :

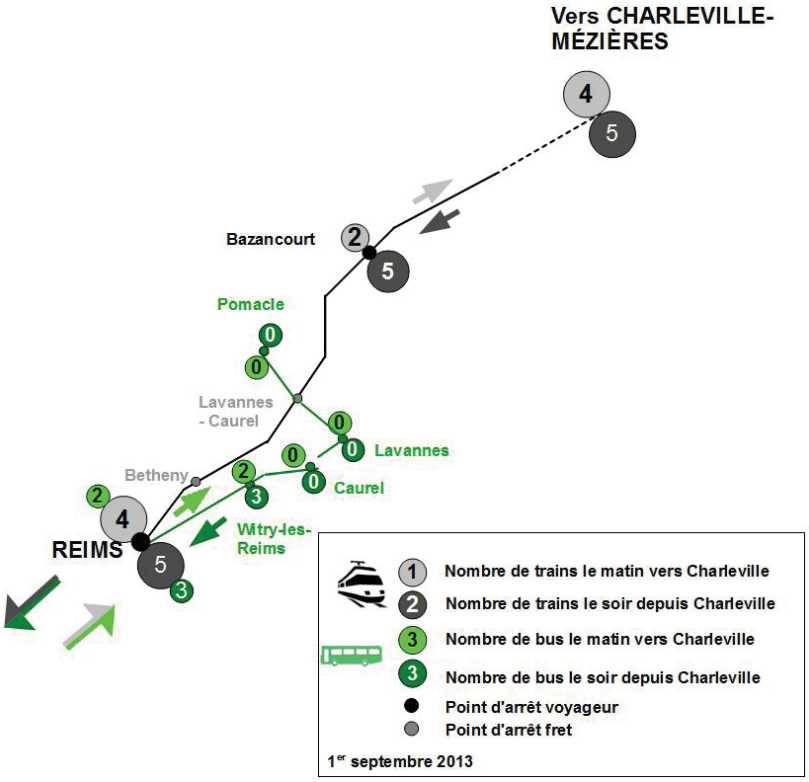
- Reims Express (Ligne 26) est une ligne excentrée qui dessert Bazancourt pendant la période scolaire remplacée par la ligne 240 au 1er septembre 2013.
- la desserte de Ligne 140 (TCA) entre Reims et Charleville a été supprimée à partir du 1er septembre 2013.



Axe Reims / Charleville-Mézières

Un axe essentiellement desservi par le train avec un seul arrêt possible à Bazancourt

Depuis Reims vers Charleville-Mézières, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?



La desserte en bus par la ligne 240 REIMS EXPRESS, dans les deux sens, est organisée pour l'usage des transports scolaires .
Depuis le 1er septembre seule la portion Reims/Witry-lès-Reims est desservie par le bus.
La desserte en train, en revanche, est homogène avec 4 trains le matin pour se rendre à Charleville-Mézières depuis Reims et 5 le soir pour en revenir. La commune de Bazancourt est également bien desservie avec 2 trains le matin vers Charleville-Mézières et 5 le soir pour en revenir.

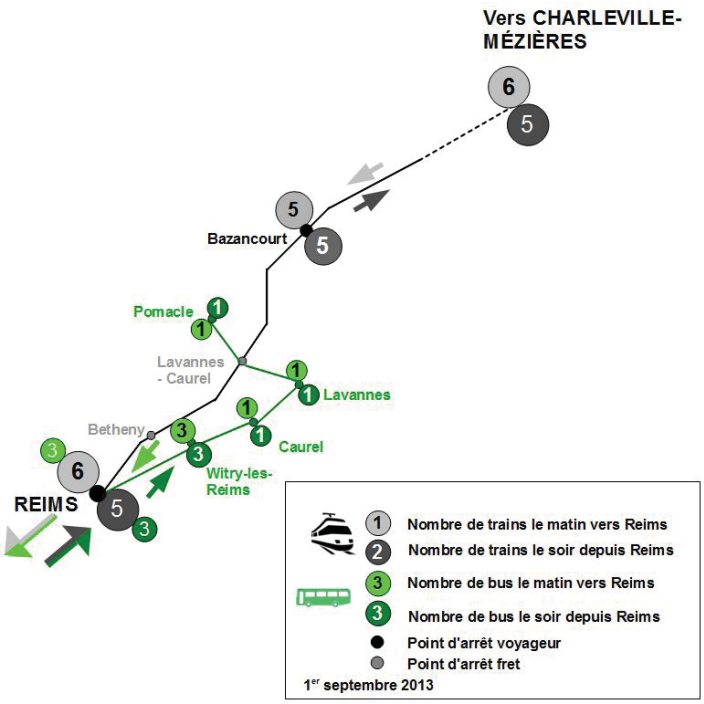
Depuis Charleville-Mézières vers Reims, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

Dans le sens Charleville-Mézières vers Reims le matin, et Reims vers Charleville-Mézières le soir, la desserte est équilibrée avec 6 trains le matin et 5 le soir.

La fréquence des trains est importante.

La commune de Bazancourt est bien desservie (cinq trains matin et soir) dans ce sens.

Depuis le 1er septembre, dans ce sens les commune de Pomacle, Lavannes, Caurel, sont desservies en bus (1 matin et soir).



Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Reims ou vers Charleville-Mézières

Axe Reims / Charleville-Mézières

TEMPS DE PARCOURS

Une offre de transports ferroviaire parfois plus rapide que la voiture

Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Reims et de Charleville-Mézières.

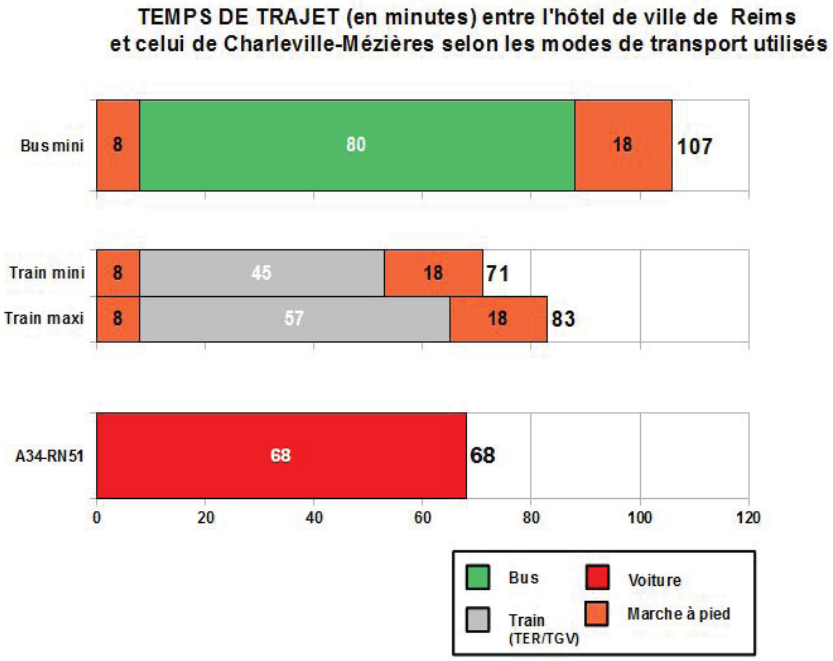
Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajet en marche à pied ont été ajoutés.

Le temps de trajet minimum en « TER + marche » se rapproche de celui de la voiture.

Ce mode pourrait donc se montrer pertinent en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations rémoise et carolomacérienne.

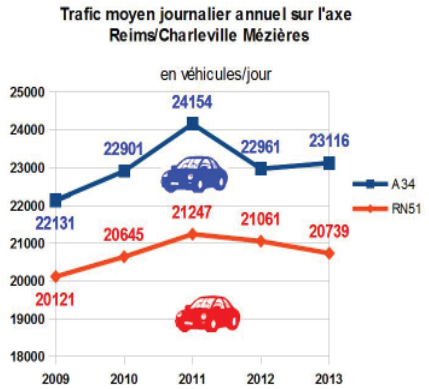
Un seul point d'arrêt TER dans la commune de Bazancourt (11 minutes de la gare de Reims en train) n'incite pas à l'utilisation des transports ferroviaires en milieu rural pour les communes situées le long de cet axe. Cette configuration permet toutefois de garantir des temps de parcours concurrentiels à l'usage de la voiture.

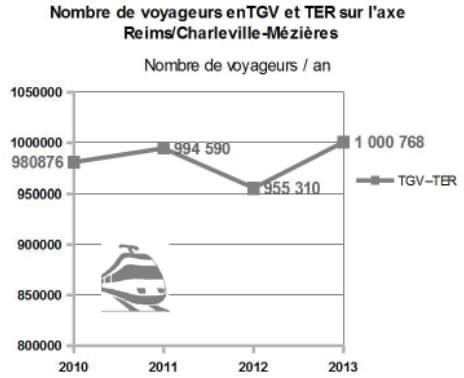
L'utilisation du bus est davantage orientée vers les déplacements scolaires.

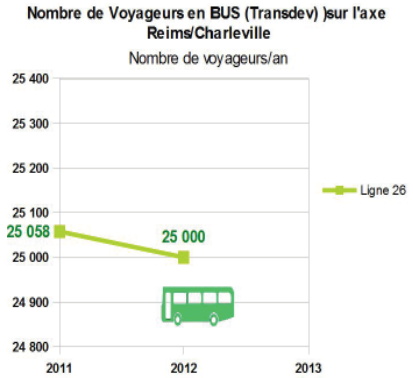


USAGES DES DIFFERENTS MODES

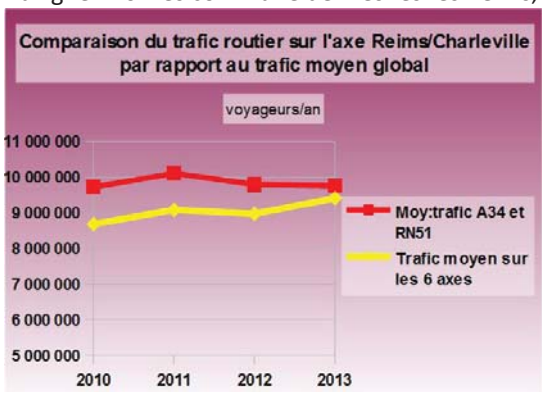
Des trafics autoroutier et ferroviaire en hausse





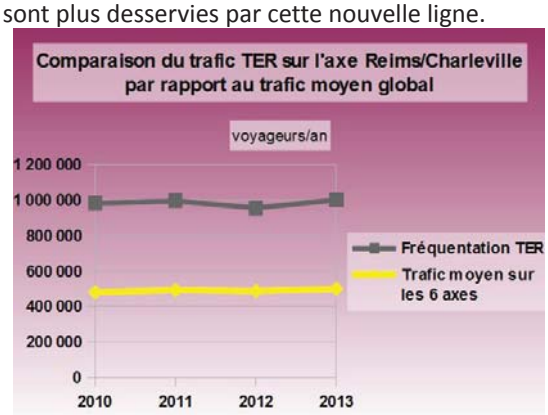


- Sur l'autoroute A34, le nombre de véhicules augmente de 4,5% en 2013 par rapport à 2012, mais est en baisse de 4,3 % par rapport au trafic de 2011.
- Sur la RN51 le TMJA augmente de 5,6% entre 2009 et 2011 et diminue (-2,4 %) entre 2011 et 2013 .
- Le trafic ferroviaire TGV/TER est important. Il croit de 1,4% entre 2010 et 2011 mais diminue de 4 % entre 2011 et 2012 pour atteindre un niveau identique à celui de 2011 (+0,5%). Le trafic ferroviaire TGV/TER est important et dépasse en 2013 le million de voyages. Après une baisse de 33 % en 2012, la fréquentation croît de 4,3 % en 2013.
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport à celui du train et de la voiture. La ligne 26 a été remplacée par la ligne 240. Les commune de Fresnes-les Reims, Bourgogne, Bazancourt ne sont plus desservies par cette nouvelle ligne.



Un trafic très important entre les deux agglomérations :

- 3,3% au dessus de la moyenne globale des six axes représentés.pour le trafic routier.
- le double de la moyenne globale pour le trafic TGV et TER.



- La ligne bus 140 (TransChampagneArdenne) entre Reims et Charleville-Mézières a été supprimée.
- La part de trafic routier représente 90,7% contre 9,3 % pour le TGV et le TER
- La part du trafic routier diminue de 0,1 point entre 2010 et 2013, en lien avec la hausse des trafics ferrés sur cette période.

Axe Reims / Charleville-Mézières

Ce qu'il faut retenir :

L'usage de la voiture se stabilise sur l'autoroute A34 en 2013 et reste le principal mode de déplacement sur cet axe.

L'usage du train est en hausse et peut constituer une alternative satisfaisante à l'usage de la voiture tant en fréquentation qu'en temps de trajet (le temps de marche à pied est toutefois important, plus de 25 minutes).

Une seule commune intermédiaire est desservie par le train.

Le déplacement en bus a été mis en place essentiellement pour les transports scolaires et la liaison entre Reims et Charleville-Mézières a été supprimée depuis le 1er septembre 2013.

Gare de Charleville-Mézières

Gare de Bazancourt

Gare de Bazancourt

A34

Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

Une desserte multimodale bien structurée

L'axe Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François est desservi par les routes RD2, RN44 et par train (TER-TGV).

La desserte par voie ferroviaire est plus directe que par voie routière .

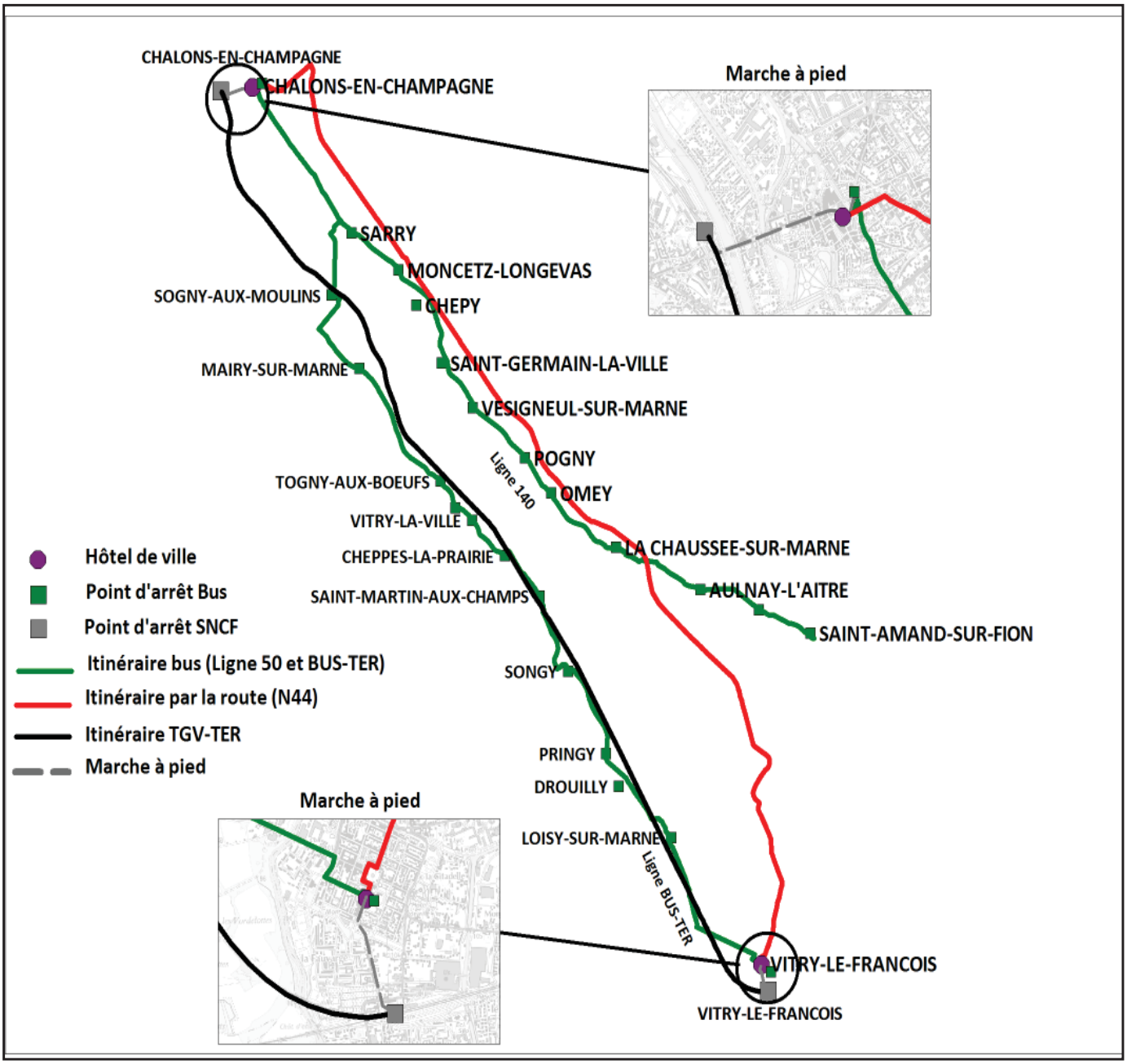
Sur cet axe, aucune commune intermédiaire n'est desservie par le train.

Il existe deux lignes de bus entre ces deux agglomérations :

- Depuis le 1er septembre 2013 :

- la ligne Bus TER a été remplacée par la nouvelle ligne STDM 145 et chemine en identique sur la RD2 en desservant 10 communes intermédiaires.

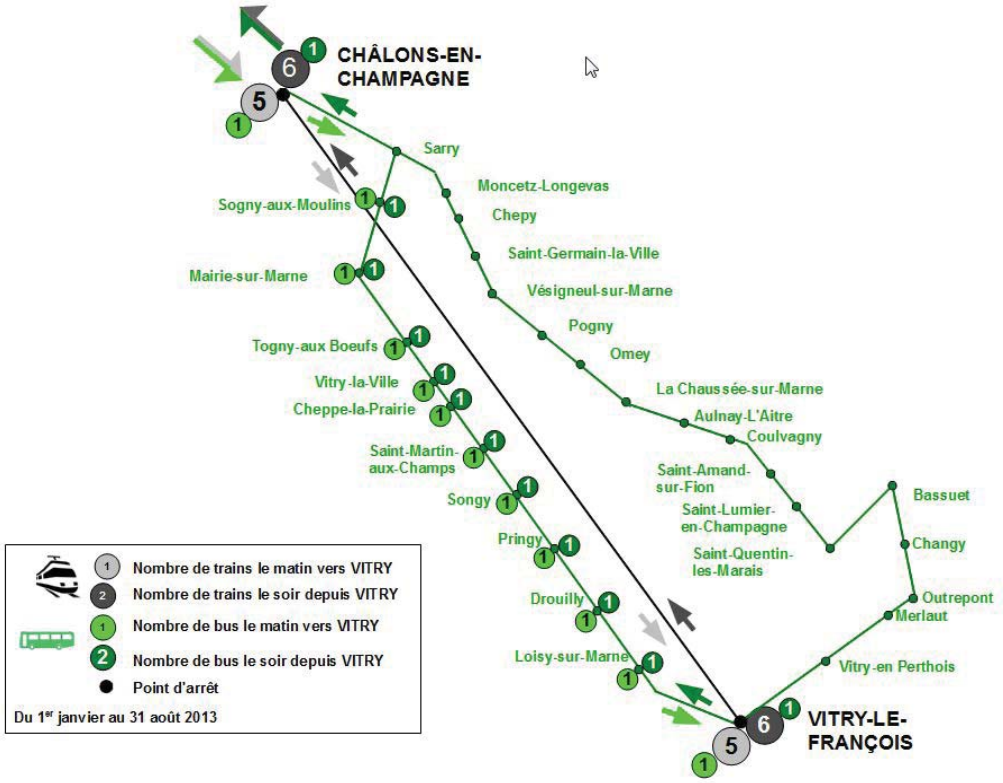
- la ligne 50 a été supprimée et remplacée par la ligne 140 qui dessert les communes situées sur l'axe entre Saint-Amand-sur-Fion et Châlons-en-Champagne.



Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

Une desserte directe en TER/TGV, avec un axe mieux desservi en bus dans le sens Vitry-le-François/Châlons

Depuis Châlons vers Vitry-le-François, quel est le niveau de desserte en train et en bus dans la période du 1er janvier au 31 août



Une seule ligne de bus TER dessert le sens Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François avec une faible fréquence (1 bus le matin et soir).

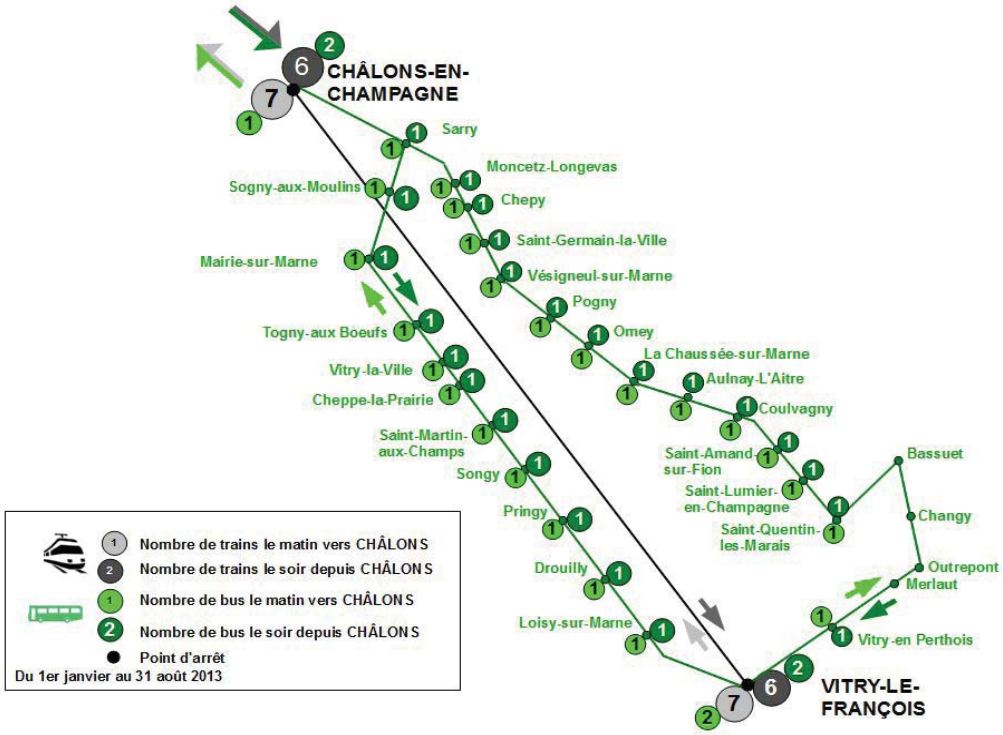
A l'exception du jeudi matin 8 h 00, la ligne 50 ne propose qu'un bus le matin pour se rendre à Vitry depuis Châlons, pendant les 5 jours ouvrés.

Il y a une bonne fréquence des trains TER/TGV sur cet axe que ce soit dans le sens Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François ou dans le sens Vitry-le-François/Châlons-en-Champagne (5 trains quotidiens le matin et 6 le soir).

Depuis Vitry-le-François vers Châlons, quel est le niveau de desserte en train et en bus ? Dans la période du 1er janvier au 31 août

Les deux lignes de bus desservent le sens Vitry-le-François/Châlons-en-Champagne, avec une faible fréquence (1 seul bus matin et soir).

En train, la desserte entre Vitry-le-François et Châlons est bonne avec 7 trains le matin pour Châlons et 6 trains le soir pour revenir sur Vitry-le-François.



Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Châlons-en-Champagne ou Vitry-le-François

Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

Une desserte directe en TER/TGV, avec un axe mieux desservi en bus dans le sens Vitry-le-François/Châlons

Depuis Châlons vers Vitry-le-François, quel est le niveau de desserte en train et en bus

du 1er septembre au 31 décembre 2013

Une ligne bus STDM 145 a été ajoutée à la ligne de bus TER et dessert le sens Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François avec une faible fréquence (1 bus le matin et 1 le soir).

La ligne bus 50 a été remplacée par la ligne 140 et démarre de Saint-Amand sur-Fion. Elle ne propose aucun bus le matin pour se rendre à Saint-Amand-sur-Fion depuis Châlons ni le soir pour se rendre à châlons depuis Saint-Amand-sur-Fion.

En train, la desserte entre Vitry-le-François et Châlons est identique à celle de la période du 1er janvier au 31 août 2013..

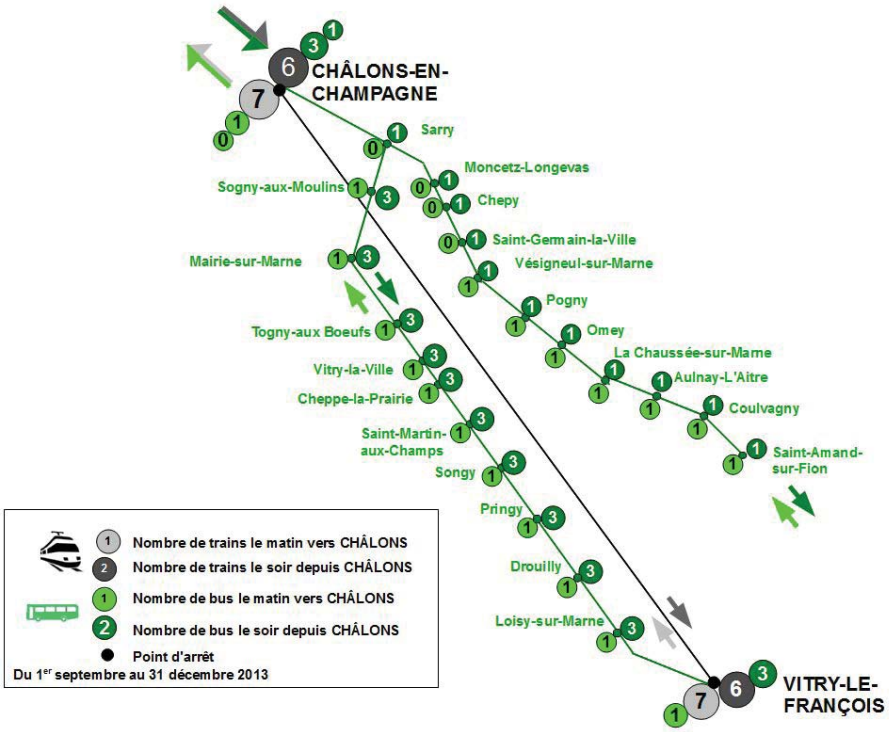
Depuis Vitry-le-François vers Châlons, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?

du 1er septembre au 31 décembre 2013

Une ligne bus STDM 145 a été ajoutée à la ligne de bus TER et dessert le sens Vitry-le-François /Châlons-en-Champagne avec une faible fréquence (1 bus le matin et 3 le soir).

La ligne bus 50 a été remplacée par la ligne 140 et démarre de Saint-Amand sur-Fion. Elle ne propose que 1 bus le matin pour se rendre de Saint-Amand-sur-Fion à Châlons et le soir pour se rendre de Châlons à Saint-Amand-sur-Fion.

En train, la desserte entre Vitry-le-François et Châlons est identique celle de la période du 1er janvier au 31 août 2013.



Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :

le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Châlons-en-Champagne ou Vitry-le-François

Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

Une offre ferroviaire particulièrement rapide

Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Châlons-en-Champagne et de Vitry-le-François.

Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajet en marche à pied sont ajoutés.

Sur cet axe, le mode routier (RN44) est concurrencé par le mode ferroviaire.

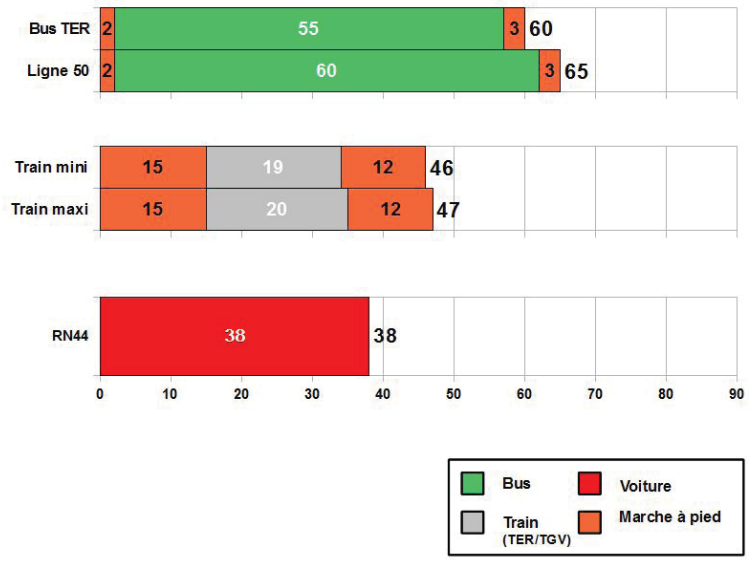
Les temps de trajet en TER/TGV « directs » (sans la marche à pied) peuvent être deux fois plus rapides qu'en mode routier.

Toutefois, le temps de marche à pied est 1,5 fois plus élevé que le temps de trajet de gare à gare.

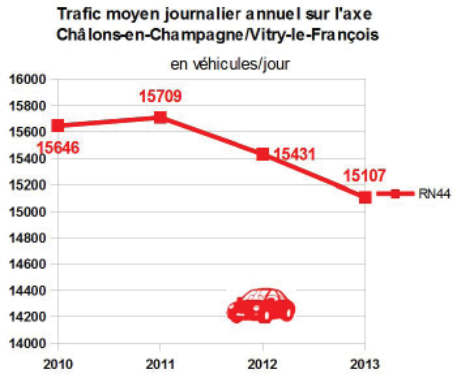
Les modes TGV et TER pourraient néanmoins se montrer pertinents en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations châlonnaise ou vitryate.

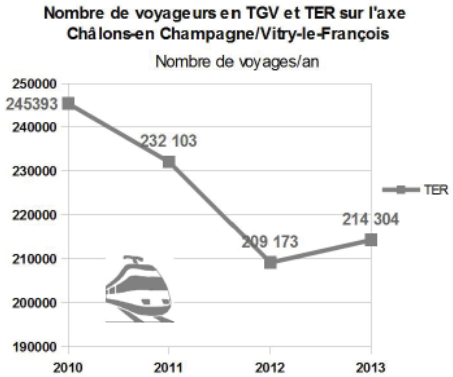
Les deux lignes de bus desservent plus de dix communes, ce qui rallonge le temps de parcours sur cet axe.

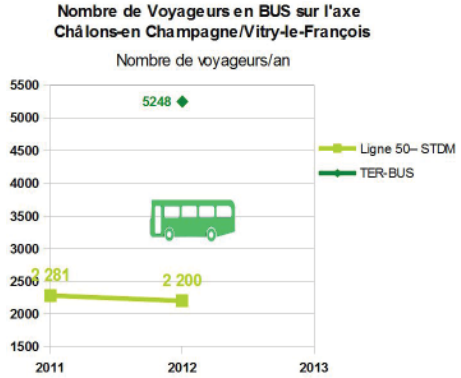
TEMPS DE TRAJET (en minutes) entre l'hôtel de ville de Châlons-en-Champagne et celui de Vitry-le-François selon les modes de transport utilisés.



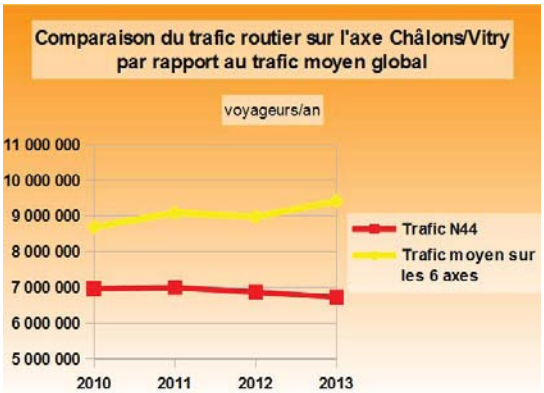
Un trafic routier en baisse constante





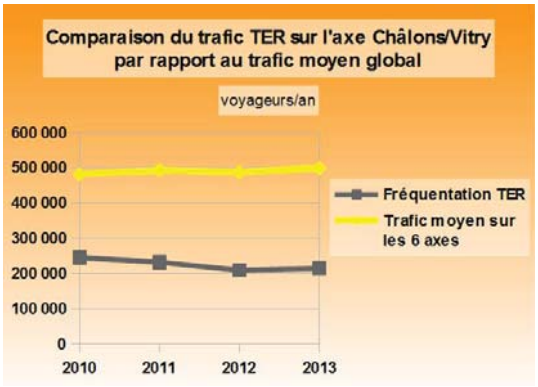


- Le trafic routier tous véhicules a diminué de -3,8 % entre 2011 et 2013.
- Le nombre de voyageurs en TGV et TER augmente de 2,5 % en 2013 après avoir baissé de 14,8% entre2010 et 2012.
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport à ceux du train et de la voiture. Une ligne STDM 145 a été ajoutée sur l'axe de la ligne Bus TER. La ligne 50 a été remplacée par la ligne 140 qui s'arrête à Saint-Amand-sur-Fion.



Un trafic en dessous de la moyenne globale

- 28,9% sous la moyenne globale pour le trafic routier ;
- 57,1% en dessous de la moyenne globale pour les trafics ferrés ; malgré l'absence d'arrêt entre ces deux agglomérations, le trafic reste assez moyen.



- La part du trafic routier représente 97,1 % contre 2,9 % pour le TER
- La part du trafic routier augmente de 0,5 point en lien avec la baisse du trafic TER entre 2010 et 2012 .

* *le mode de transport par bus n'a pas été retenu en raison de sa faible importance.*

Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

Ce qu'il faut retenir :

L'usage de la voiture est en baisse sur la route RN44 en 2013. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe.

L'usage du train progresse légèrement en 2013 . Il peut concurrencer l'usage de la voiture pour des trajets directs entre Châlons et Vitry-le-François, en fonction de l'origine et de la destination des déplacements au sein des agglomérations.

Aucune commune n'est desservie par le train entre Châlons et Vitry-le-François.

L'axe présente une desserte en bus, avec néanmoins une faible fréquence.

Gare de Vitry-le-François

Gare de Vitry-le-François

Gare de Vitry-le-François

Arrêt de bus en gare de Vitry-le-François

Mairie de Vitry-le-François

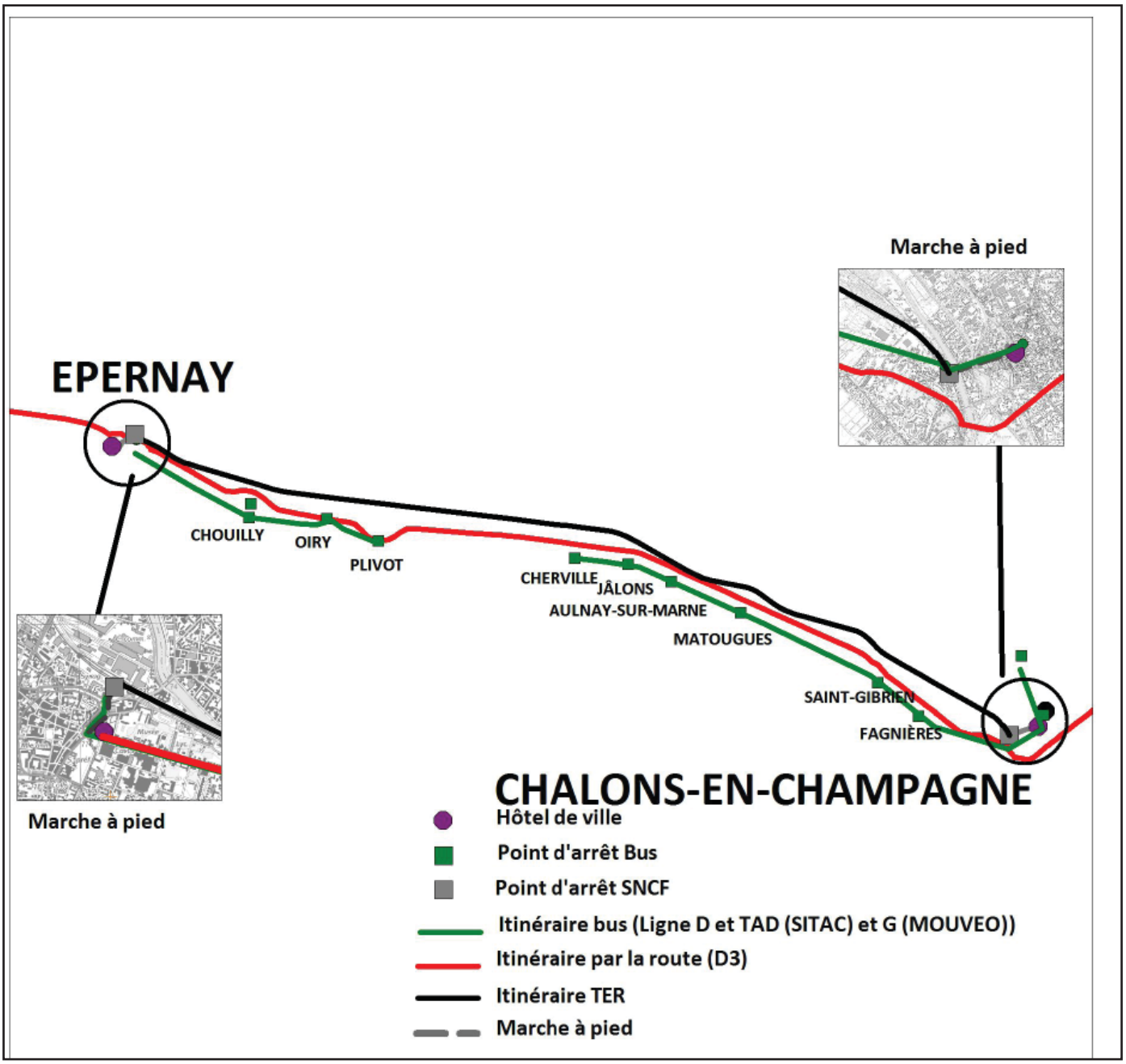
RN44

Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Des trajets rectilignes

L'axe Châlons-en-Champagne/Épernay est desservi par la route RD3 (tous véhicules, notamment bus) et par la voie ferroviaire (TER).
Les axes ferroviaire ou routier sont rectilignes.
Aucune commune n'est desservie par le train entre les deux agglomérations.
Il n'existe qu'une desserte en bus entre les deux villes :
- la ligne 52, qui suivait un parcours rectiligne et desservait 10 communes intermédiaires, est supprimée à partir du 1er septembre

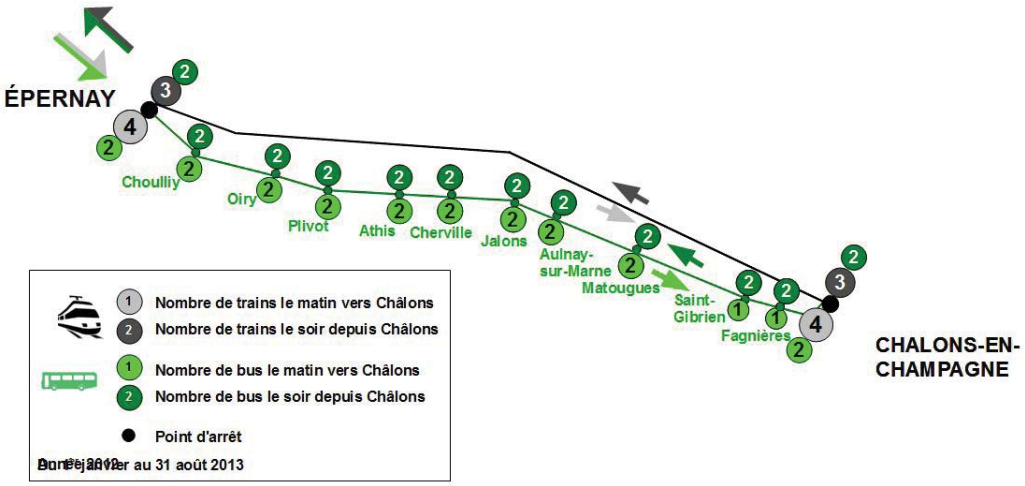
A Châlons-en-Champagne, elle desservait la gare, l'hôtel de ville et se poursuit jusqu'à la zone de Saint-Martin-sur- le-Pré (nord de la ville), arrêt Oehmichen.
Au 1er septembre 2013, la liaison bus entre Châlons-en Champagne et Épernay n'est plus assuré.



Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Une desserte bus relativement faible et une ligne TER directe

Depuis Épernay vers Châlons-en Champagne, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?
Dans la période du 1er janvier au 31 août



Dans le sens Épernay vers Châlons-en-Champagne, la desserte en bus est relativement faible : 2 bus permettent d'effectuer l'aller-retour.

La desserte en train est plus fréquente mais déséquilibrée entre le matin (4) et le soir (3), si l'on se réfère aux plages horaires retenues.

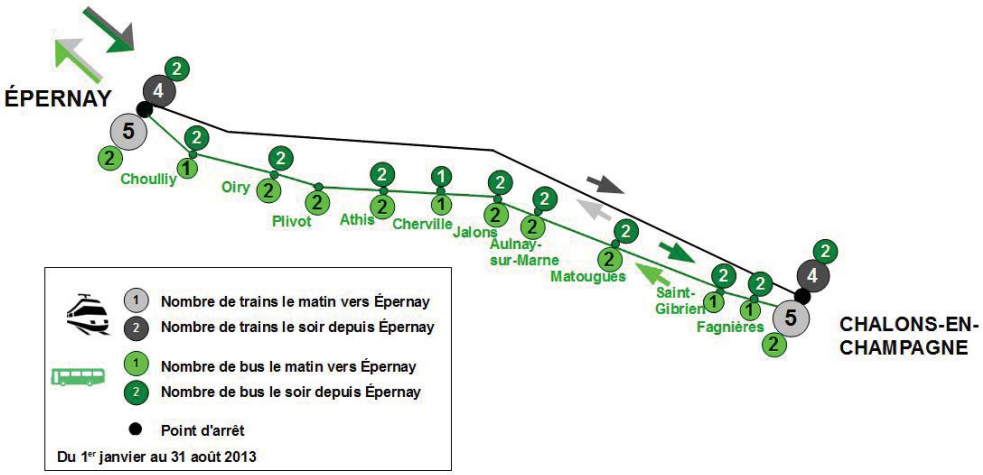
Par ailleurs, entre le point de départ et le point d'arrivée, elle ne dessert aucune commune sur l'axe.

Dans les deux sens, le matin, la desserte ferroviaire de l'axe est deux fois plus importante que celle en bus.

Depuis Châlons-en Champagne vers Épernay, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?
Dans la période du 1er janvier au 31 août

Dans le sens Châlons-en-Champagne vers Épernay, la desserte en bus est relativement faible. 2 bus permettent d'effectuer l'aller-retour.

La desserte en train est plus fréquente mais légèrement déséquilibrée entre le matin (5) et le soir (4), si l'on se réfère aux plages horaires retenues. Aucune commune n'est desservie sur l'axe entre le point de départ et le point d'arrivée.

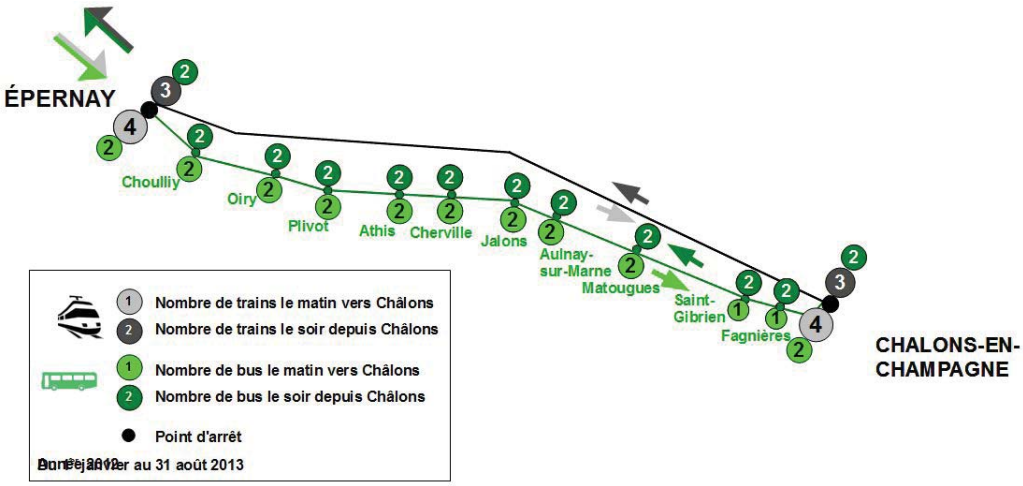


Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Châlons-en-Champagne ou Epernay

Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Une desserte bus relativement faible et une ligne TER directe

Depuis Épernay vers Châlons-en Champagne, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?
Dans la période du 1er janvier au 31 août



La ligne STDM 52 a été remplacée par la ligne D de SITAC côté Châlons et dessert les commune jusqu'à Cherville. La desserte est relativement faible : 2 bus permettent d'effectuer l'aller-retour de Cherville à Chalons.

Sur la ligne G Il n'y a aucun bus dans le sens Épernay vers Plivot le matin, et Plivot vers Châlons le soir.

Dans cette période la desserte en train est identique.

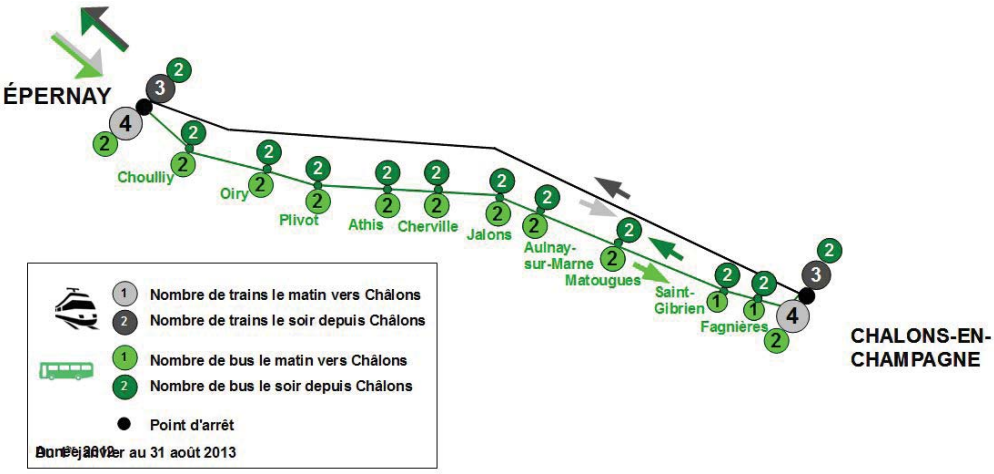
Dans les deux sens, le matin, la desserte ferroviaire de l'axe est deux fois plus importante que celle en bus.

Depuis Châlons-en Champagne vers Épernay, quel est le niveau de desserte en train et en bus ?
Dans la période du 1er janvier au 31 août

Il n'y a aucun bus dans le sens Châlons-en-Champagne vers Cherville le matin, et Cherville vers Châlons le soir.

Sur la ligne G il n'y a que 1 bus dans le sens Épernay vers Plivot le matin, et Plivot vers Épernay le soir.

Dans cette période, la desserte en train est identique.



Les plages horaires retenues pour l'exploitation des schémas sont :
le matin 6 h/9h, et le soir 16 h 30/19 h 30, suivant le sens, vers Châlons-en-Champagne ou Epernay

Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Une offre de transport ferroviaire plus rapide que la voiture

Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Châlons-en-Champagne et d'Épernay.

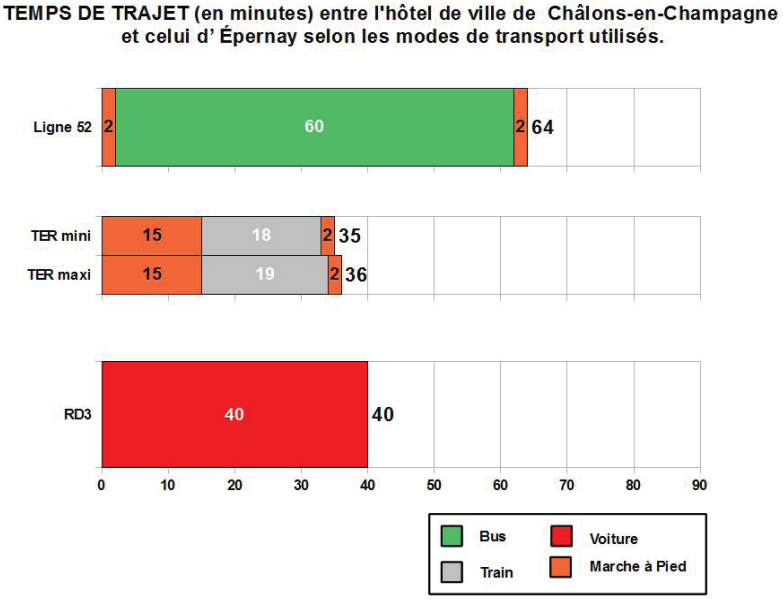
Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajet en marche à pied ont été ajoutés.

Le mode routier (RD3) est concurrencé par le mode ferroviaire, malgré les temps d'approche en marche à pied.

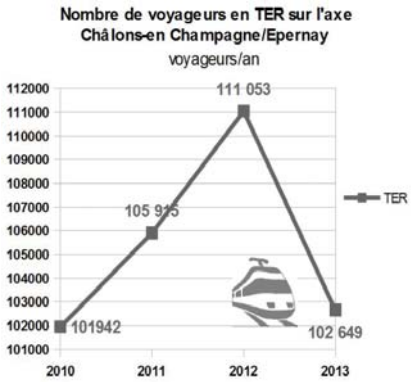
Ce mode se montre donc pertinent, en termes de durée de parcours et en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations châlonnaise ou sparnacienne.

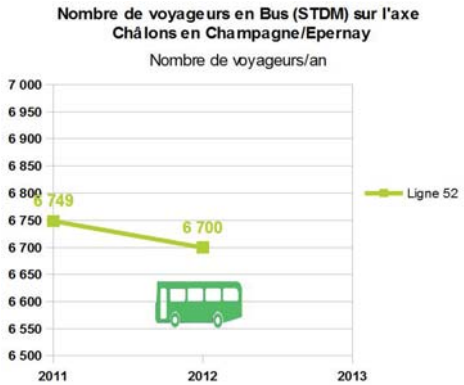
Les TER sont directs ce qui réduit le temps de trajet entre ces deux agglomérations.

Le temps de parcours en bus est élevé, car la ligne 52 dessert 10 communes entre les deux agglomérations.

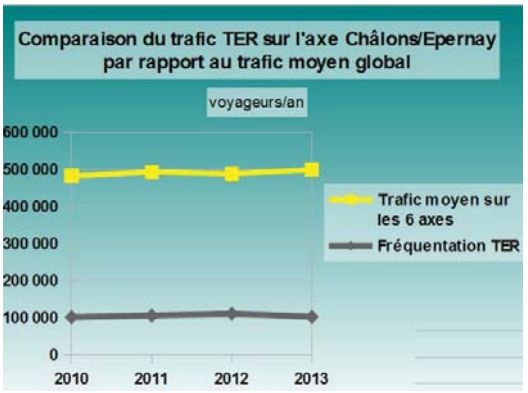


Un trafic routier en progression constante et un trafic ferroviaire en baisse





- Le trafic routier est en augmentation constante (46,8 % de 2010 à 2013).
- Le trafic ferroviaire évolue de + 8,9% de 2010 à 2012 et baisse de 7,6 % en 2013, pour atteindre un niveau proche de celui de 2010.
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport aux autres modes.



- Malgré l'augmentation constatée entre 2010 et 2013, le trafic routier sur la RD3 est de 62,5% en dessous de la moyenne globale des axe représentés.
- Relativement aux autre couloirs de déplacement, la ligne TER est très faiblement fréquentée : le trafic y est inférieur de 79,4% à la moyenne des six axes.
- La part du trafic routier représente 97,2% contre 2,8 % pour le trafic TER.
- En 2013, la part du trafic ferroviaire diminue de 0,2 point du fait de la baisse de fréquentation du TER.

Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Ce qu'il faut retenir :

La fréquentation de la voiture est en hausse constante entre 2010 et 2013. Malgré les temps de parcours rapides, la ligne TER reste peu fréquentée.

Sur cet axe, les temps de trajets en TER sont plus rapides qu'en mode routier.

L'utilisation du bus est :

- insignifiante par rapport aux deux autres modes de transport
- à vocation principalement scolaire

La desserte en bus est homogène (deux bus matin et soir dans les deux sens dans la période du 1er janvier au 30 août 2013). Elle a été supprimée à partir du 1er septembre 2013.

Dans les deux sens, la desserte Châlons/Épernay n'est plus assurée. Une desserte incomplète existe toutefois via le transport à la demande : entre Châlons et Cherville (ligne D) et entre Épernay et Plivot (ligne G).

gare d'Épernay

RD3

gare d'Épernay

gare d'Épernay

Arrêt de bus
en gare d'Épernay

gare de
Châlons-en Champagne

RETOURS D'EXPÉRIENCE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS DANS LES TERRITOIRES URBAINS MARNAIS

Réorganisation du réseau de transport interurbain marnais

Rédacteur de la fiche : DAUCHY REMI
Date : 08/12/2014

Identification

Maître d'ouvrage **CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MARNE, service Transport & Mobilité**

Territoire concerné **DÉPARTEMENT DE LA MARNE**

Présentation synthétique

Le Département de la Marne est, conformément au Code des Transports, compétent pour l'organisation des services non urbains, réguliers ou à la demande.

La réorganisation du réseau interurbain marnais datait des années 1990 et mêlait les circuits scolaires et les lignes destinées aux voyageurs.

Afin de s'adapter aux nouveaux enjeux de la mobilité et d'aménagement du territoire, le Département a réorganisé son réseau de transport interurbain autour de 13 lignes voyageurs, distinctes des circuits scolaires.

Opportunité

Contexte local et enjeux

Le Département de la Marne est, conformément au Code des Transports, compétent pour l'organisation des services non urbains, réguliers ou à la demande.

La réorganisation du réseau interurbain marnais datait des années 1990 et mêlait encore les circuits scolaires et les lignes interurbaines destinées aux voyageurs.

Le Département a décidé en 2012 de réorganiser son réseau de transport interurbain afin de s'adapter aux nouveaux enjeux de la mobilité et d'aménagement du territoire :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Assurer une desserte cohérente de l'ensemble du territoire marnais

Objectifs

Dans le cadre du schéma de mobilité, la réorganisation des lignes interurbaines a les objectifs suivants :

- Améliorer la complémentarité avec les autres réseaux de transports existants (SNCF, Région…)
- Renforcer les liaisons périurbaines <> urbaines pour les grandes villes avec un cadencement plus important
- Transformer les lignes de voyageurs peu fréquentées en circuits scolaires
- Permettre une meilleure lisibilité du réseau par la mise en place d'une nouvelle identité graphique

Description

Organisation retenue

Le service des Transports et de la Mobilité a travaillé en interne sur la réorganisation de ce réseau, qui a été présenté et validé par les élus de l'Assemblée Départementale à la session d'octobre 2012.

Cette réorganisation s'est envisagée en 2013 par l'attribution d'un nouvel appel d'offres constitué de deux lots :

- un premier lot pour le secteur de Châlons
- un second lot pour le secteur de Reims

Deux prestataires ont été retenus : STDM et Champagne Mobilités pour un marché d'une durée de 7 ans (2013-2020).

Résultats obtenus / Suites données

Il est précisé que le Département mène actuellement un bilan chiffré et précis de son nouveau réseau en matière de fréquentation et de satisfaction dont les résultats devraient être connus au cours de l'année 2015.

Renforcer les liaisons périurbaines

La ligne *Reims Express* a été décomposée en 3 lignes distinctes permettant de desservir plus de communes de l'aire urbaine de Reims, avec notamment la création d'un cadencement horaire de Witry-lès-Reims à Reims.

Des liaisons quotidiennes ont été créées entre Mourmelon, Suippes et Châlons-en-Champagne.

Transformer les lignes peu fréquentées en circuits scolaires

Certaines liaisons dont la fréquentation était quasi-exclusivement le fait de scolaires ont été transformées par des circuits scolaires. Ainsi, leur fréquence horaire a été réduite et s'est limitée à un aller-retour par jour vers les établissements d'enseignement. C'est le cas notamment des liaisons Montmirail <> Épernay ou Champaubert <> Épernay ou encore Fleury-la-Rivière <> Épernay.

Ces lignes restent toutefois ouvertes aux voyageurs, dans la limite des places disponibles, comme pour tous les circuits scolaires.

Améliorer la complémentarité avec les autres réseaux de transports existants (SNCF, Région...)

Il a été recherché en particulier une complémentarité avec le réseau SNCF.

Des rabattements vers les gares ont été créés, notamment de Sermaize-les-Bains vers la gare de Vitry-le-François, ou depuis Witry-lès-Reims vers la gare Champagne-Ardenne-TGV.

Des lignes très peu fréquentées reliant des villes pour lesquelles il existe déjà une liaison SNCF ont été supprimées : Dormans <> Épernay ou Épernay <> Châlons-en-Champagne.

La liaison Reims <> Châlons-en-Champagne déjà assurée par la SNCF et la ligne régionale *TransChampagneArdenne* a été supprimée.

Permettre une meilleure lisibilité du réseau par la mise en place d'une nouvelle identité graphique

En juillet 2014, une nouvelle identité graphique a été définie : Marne Mobilité. Cette identité graphique est déclinable sur l'ensemble des supports de communication (dépliants, site internet, fiches horaires…) mais également sur les véhicules.

À ce jour, l'action du Département en matière de transport interurbain est clairement lisible pour les habitants.

Éléments financiers

Il est difficile d'évaluer le coût de l'ancien réseau de lignes interurbaines dans la mesure où ce dernier était mêlé aux circuits scolaires.

En revanche, le nouveau marché permet de mieux connaître la dépense du Département en matière de lignes interurbaines. En 2013, cette dépense s'élevait à 1,5 millions d'euros sur un budget départemental dédié aux transports de 19,5 millions d'Euros.

Éléments de planning

Septembre 2013 : lancement des nouvelles lignes

Septembre 2014 : lancement de la nouvelle ligne graphique + mise en service de la ligne Sermaize-les-Bains <> Vitry-le-François

Premier trimestre 2015 : bilan du nouveau réseau

Points forts de l'expérience / difficultés rencontrées

La gestion des lignes interurbaines est facilitée, car elles sont liées à un marché spécifique, indépendant des circuits scolaires. Les éléments de communication et les bilans annuels sont plus faciles à élaborer, améliorant le pilotage du réseau.

La nouvelle identité graphique est mieux perçue par les usagers et permet d'identifier le Département comme un acteur important des déplacements.

Néanmoins, la suppression des lignes régulières peu fréquentées, et leur transformation en circuit scolaire, n'a pas toujours fait l'objet de communication auprès des communes concernées. Le fait que les usagers voyageurs peuvent quand même emprunter les cars scolaires (dans la limite des places disponibles) n'est pas totalement assimilé par les habitants.

Informations complémentaires

Contact pour plus d'informations

Conseil général de la Marne, service Transport & Mobilité

Rémi DAUCHY, responsable du service, 03 26 69 34 01 , dauchyr@cg51.fr

Steve HENDRICK, adjoint Pôle Transport, 03 26 69 52 67, hendricks@cg51.fr

Liens vers plus d'informations

www.marnemobilite.fr

www.marne.fr

Transports à la demande dans les agglomérations marnaises

Synthèse de la fiche : Fabien GUILLEMAUT (DDT)
d'après les rédactions de
Roxane BLONDY (CA de Châlons-en-Champagne)
Alain MARTIN (CC Épernay Pays de Champagne)
Catherine METREAU (Reims Métropole)

Date : février 2015

Identification du projet, de l'étude, de la réflexion…

Maîtres d'ouvrage

Reims Métropole (RM), communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne (CAC) et communauté de communes Épernay Pays de Champagne (CCEPC)

Territoires concernés

Espaces périurbains des agglomérations de Reims, Châlons-en-Champagne et Épernay

Présentation synthétique

Les autorités organisatrices des transports d'Épernay, de Reims et de Châlons-en-Champagne ont successivement mis en place des services de transport à la demande (TAD) pour assurer la meilleure adéquation possible entre une offre raisonnable et raisonnée de transport en commun et une demande lacunaire et éparpillée sur des territoires périurbains peu denses et éloignés des centres-villes.

Opportunité du projet, de l'étude, de la réflexion…

Contexte local et enjeux

À l'échelle de ces trois territoires, la décision de créer ces types de service a été concomitante avec de nouvelles organisations intercommunales.

Ainsi, quelques mois après avoir transformé deux lignes régulières en TAD (lignes des coteaux ouest et de la ZI de Oiry en juillet 2006), la CCEPC crée en octobre trois services de TAD pour desservir les communes ayant intégré la communauté (Avize, Cuis, Cramant ; Les Istres-et-Bury, Flavigny ; Cumières). De même, les communes de Brugny-Vaudancourt, Vinay et Moussy ayant intégré la CCEPC début 2011, sont desservies par TAD depuis avril 2011 et les communes de Chavot-Courcourt, Monthelon, Morangis, d'une part, et Grauves, Montgrimaux, Mancy, d'autre part, ayant intégré la CCEPC début 2014 sont desservies par TAD depuis décembre 2014.

De la même manière, 9 des 10 communes (Cernay-lès-Reims, Champfleury, Prunay, Puisieulx, Saint-Léonard, Sillery, Taissy, Trois-Puits et Villers-aux-Nœuds) ayant intégré RM au 1er janvier 2013 ont bénéficié d'un service de TAD dès l'été 2013. L'extension du périmètre de la CAC de 14 à 38 communes au 1er janvier 2014 a obtenu un effet similaire avec de la mise en place de TAD à l'été 2014.

Objectifs

Proposer une offre de transport adaptée aux populations des communes incluses dans les périmètres de transport urbains, qui ne bénéficiaient jusqu'alors d'aucun service de transport en commun urbain.

Description du projet, de l'étude, de la réflexion…

Organisation retenue

La CCEPC et RM ont engagé des discussions avec leurs exploitants respectifs pour définir les meilleures conditions de desserte de ces « nouvelles » communes. Les élus de RM ont, en sus, pu échanger avec leurs homologues de Mulhouse et déterminer les avantages et inconvénients de cette formule lors d'une visite de terrain. Outre la desserte, les conditions de fréquence et de budget ont également été négociées entre les autorités organisatrices et leurs exploitants.

Le cas de la CAC est différent. Les élus ont profité du renouvellement de la délégation de service public (DSP) pour accroître substantiellement les services apportés aux habitants. La signature de cette DSP au 1er juillet 2013 a préparé le déploiement d'un nouveau réseau et de nouveaux services à l'été 2014. Outre la mise en place du TAD, la récente « DSP mobilité » a assuré l'extension du réseau urbain à trois nouvelles communes, la mise en place d'un site de covoiturage et d'un service de location de vélos.

Pour ce qui est du TAD, les trois agglomérations ont retenu le principe de la « Ligne de transport en commun virtuelle ». Ce service nécessite une inscription préalable, à l'exception de la CAC. Les arrêts et horaires sont fixés, mais le transport n'est déclenché que lorsque une demande spécifique a été effectuée. Un service TAD, sur inscription, en porte-à-porte a également été organisé pour les personnes à mobilité réduite dans l'agglomération châlonnaise, aux mêmes fréquences que le service décrit ci-avant, sous conditions. Le service préexistant de TAD pour personnes à mobilité réduite sur le territoire de RM a par ailleurs été étendu aux 10 nouvelles communes composant le PTU.

Modalités

Réseau	Châlons-en-Champagne	Reims	Épernay
Communes concernées	29	9	21
Lignes	5 lignes	3 zones (Cernay, sud, sud-est)	10 lignes
Réservation	La veille avant 17h Une seule réservation pour tout voyage régulier sur une période donnée	Du lundi au vendredi, 9h à 17h, 2h avant départ La veille pour un départ le matin	Du lundi au samedi, 3h avant départ La veille pour un départ le matin
Tarification	Abonnement, tickets à l'unité et validation identiques au réseau urbain		Pas d'abonnement Tickets à l'unité et validation identiques au réseau urbain
Fréquence (AR = aller-retour)	2 à 5 AR en semaine 3 à 6 AR le mercredi 2 à 3 AR le samedi 1 AR par jour ouvré en vacances scolaires	1AR par heure	2 à 3 AR par jour (7 allers / 5 retours sur la ligne F)

Résultats obtenus / Suites données

Mis en place progressivement, ces différents services de TAD n'en sont pas tous au même niveau de maturité et de reconnaissance par le public. En conséquence de quoi, les diverses lignes mises en place par les trois agglomérations n'atteignent pas forcément les objectifs assignés et peuvent encore être en période de montée en puissance du service.

RM a recensé en 2013 (septembre à décembre) 461 inscriptions pour environ 180 utilisateurs réguliers, effectuant plus d'un millier de voyages par mois.

Hors services pour personnes à mobilité réduites, la CAC a enregistré 285 voyages entre juillet et décembre 2014. C'est le mois d'octobre qui a compté le plus de voyages (106, soit le tiers des voyages de la période). Parmi les 5 lignes mises en place, la quasi-totalité des services est réalisée sur deux lignes : la ligne C (sud) concentre 62 % des voyages, alors que la ligne B (nord-ouest) en accumule un tiers.

C'est la CCEPC qui réalise les meilleures performances, eu égard à la population concernée, probablement grâce à l'ancienneté de son réseau. En 2014, ces services de TAD ont roulé 25 654 km (soit 2150 km par mois) pour 3108 courses (259 par mois) et 4447 validations (370 par mois).

Rappel de la chronologie

- Juillet 2006, CCEPC : transformation des lignes régulières « Coteaux Ouest » et « ZI Oiry » en TAD
- Octobre 2006, CCEPC : création de 3 TAD pour desservir Avize, Cuis, Cramant ; Les Istres-et-Bury, Flavigny ; Cumières
- Août 2009, CCEPC : transformation des lignes régulières « ZI Mardeuill » et « Plivot, Oiry, Chouilly » en TAD
- Avril 2011, CCEPC : création d'un TAD pour desservir Brugny-Vaudancourt, Vinay, Moussy
- Janvier 2013, RM : extension du périmètre de transport urbain de 6 à 16 communes
- Septembre 2013, RM : mise en œuvre du TAD sur 9 communes
- Septembre 2013, CAC : signature de la nouvelle « DSP mobilité »
- Janvier 2014, CAC : extension du périmètre de transport urbain de 14 à 38 communes
- Juillet 2014, CAC : mise en œuvre du TAD sur 29 communes
- Décembre 2014, CCEPC : création de 2 TAD pour desservir Chavot-Courcourt, Monthelon, Morangis ; Grauves, Montgrimaux, Mancy

Points forts de l'expérience / difficultés rencontrées

Au vu des différences temporelles de mise en œuvre de ces services, il est difficile d'en tirer des conclusions. Quelques éléments semblent toutefois émerger de ces trois expériences.

C'est l'extension des périmètres de transport urbain vers des communes peu denses qui est souvent à l'origine de la mise en place de services de TAD. Ces services permettent une desserte assez fine des territoires, pour des fréquences (et donc des coûts pour la collectivité) en adéquation, d'une part, avec la densité des zones traversées et, d'autre part, avec les horaires scolaires ou de bureaux.

Dans ce domaine, le partage d'expériences paraît souhaitable (comme les élus rémois ont pu échanger avec les élus de Mulhouse) pour éviter certains écueils de ces services relativement nouveaux et délicats à mettre en place.

Il est encore trop tôt pour tirer de solides enseignements sur RM et la CAC à ce sujet. Une analyse fine à horizon 2015/2016 sera à effectuer sur ces deux réseaux pour en dégager les points forts et les faiblesses. Une fois cette analyse effectuée se posera la question de la modification de l'offre pour répondre au mieux aux besoins qui auront été identifiés. Des campagnes d'information, peut-être ciblées, seront malgré tout encore nécessaires pour inciter les usagers à utiliser ces services.

Le TAD est affaire de compromis. Il faut concilier la volonté légitime de proposer une offre identique sur l'ensemble du territoire et pour tous ses habitants (particulièrement pour les communes sur lesquelles a été étendu le versement transport), et la demande réelle des usagers.

Informations complémentaires

Contact pour plus d'informations

Roxane BLONDY
Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne
tel : 03-26-26-17-71

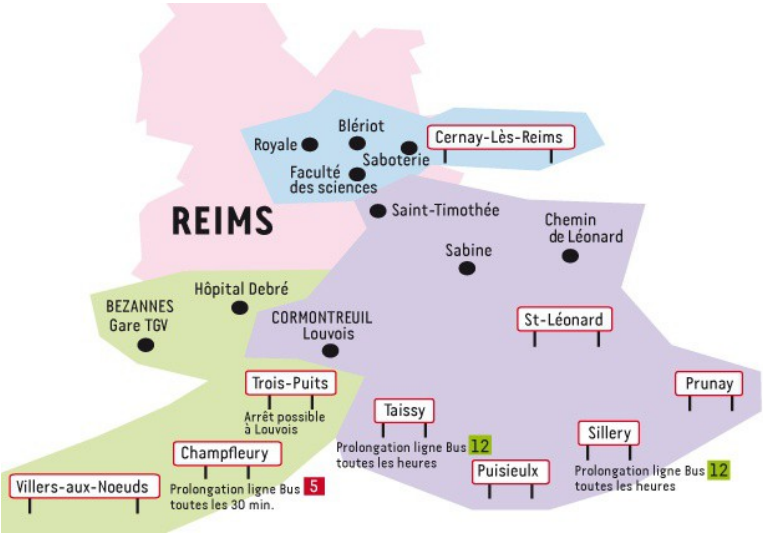
Alain MARTIN
Communauté de communes Épernay Pays de Champagne
tel : 03-26-56-47-39

Catherine METREAU
Reims Métropole
tel : 03-26-35-37-60

Liens vers plus d'informations

Sites Internet	Reims Métropole	CA de Châlons-en-Champagne	CC Épernay Pays de Champagne
Autorité organisatrice	www.reimsmetropole.fr	www.citesenchampagne.net	www.ccepc.fr
Exploitant	CITURA www.citura.fr	SITAC www.sitac.net	MOUVEO www.bus-mouveo.com

Réseau de transport à la demande de la CAC



Réseau de transport à la demande de RM

CHAMPAGNE ARDENNE