

Observatoire des déplacements

2013





Introduction

La direction départementale des territoires (DDT) de la Marne a mis en place en 2012, en partenariat avec les acteurs de la mobilité, un observatoire des déplacements. Constatant son intérêt, l'ensemble des partenaires a décidé mi-2013 de reconduire cette expérience pour une deuxième année. Ce document contient ainsi, sur un format similaire, la mise à jour 2012 des indicateurs choisis pour la première édition.

Au travers de l'analyse des données fournies par les autorités organisatrices des transports et les gestionnaires d'infrastructures, cet observatoire permet de définir l'évolution des niveaux et pratiques de mobilité de chacun des six couloirs de déplacements sélectionnés. Cette analyse est complétée de plusieurs retours d'expériences dans le domaine des déplacements fournis par les partenaires de la DDT.

En 2014, nous demeurons mobilisés sur ce sujet prépondérant. Une première étude sur la vulnérabilité énergétique des ménages dans leurs déplacements domicile/travail sera ainsi effectuée, dans la continuité de l'étude 2012 consacrée au volet « habitat » de la précarité énergétique réalisée par la DDT. Une analyse complémentaire des indicateurs de ce présent document sera en outre menée afin de gagner en cohérence et en pertinence dans la connaissance de ce vaste sujet.

Je tiens ici à remercier l'ensemble des personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette deuxième édition et vous en souhaite une bonne lecture.

Le directeur départemental des territoires

Patrick CAZIN-BOURGUIGNON



Pour mieux comprendre

Les définitions

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.

Les sigles

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TER : Transport Express Régional (service de transport SNCF, géré par le Conseil Régional)

STDM : Société des Transports Départementaux de la Marne

RTA : Régie départementale des Transports de l'Aisne



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 2012
- 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

- Code de la rue-ville de Reims

- Bilan à 1 an des impacts de la 1ère ligne du Tramway de Reims

RETOUR D'EXPÉRIENCE EN MATIERE DE MOBILITE DURABLE SUR LES TERRITOIRES RURAUX

- "Ligne des bulles" - Un projet alliant la mobilité durable et le développement touristique



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

Une desserte multimodale complète mais moins directe pour le TER

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 présente une bonne desserte en transports collectifs : elle est à la fois desservie par le TER et la ligne 15 de la STDM.

Le TGV dessert également l'axe mais sans liaison directe avec la gare Reims Centre.

L'arrêt à la gare Champagne Ardenne TGV induit une rupture de charge pour rejoindre le centre ville. Le tramway et la navette TER permettent toutefois la liaison entre les deux gares.

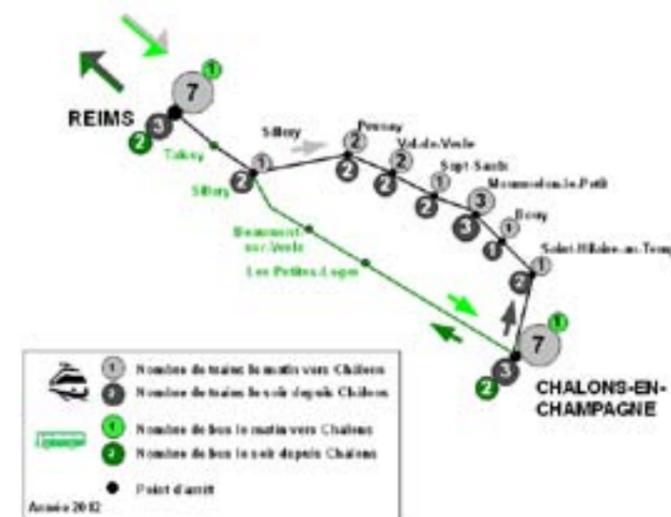
- la ligne 140 Trans-champagne-Ardenne, sans arrêt intermédiaire entre Reims et Châlons-en-Champagne
- la ligne 15 de la STDM, qui dessert 4 communes entre Reims et Châlons-en-Champagne



Axe Reims / Châlons-en-Champagne

Un axe mieux desservi dans le sens Châlons-en-Champagne vers Reims

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 plus fréquente mais déséquilibrée entre le matin et le soir :

- 7 trains permettent de rejoindre Châlons-en-Champagne depuis Reims le matin,
- Seulement 3 permettent le retour vers Reims le soir.

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 plus équilibrée, avec :

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

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



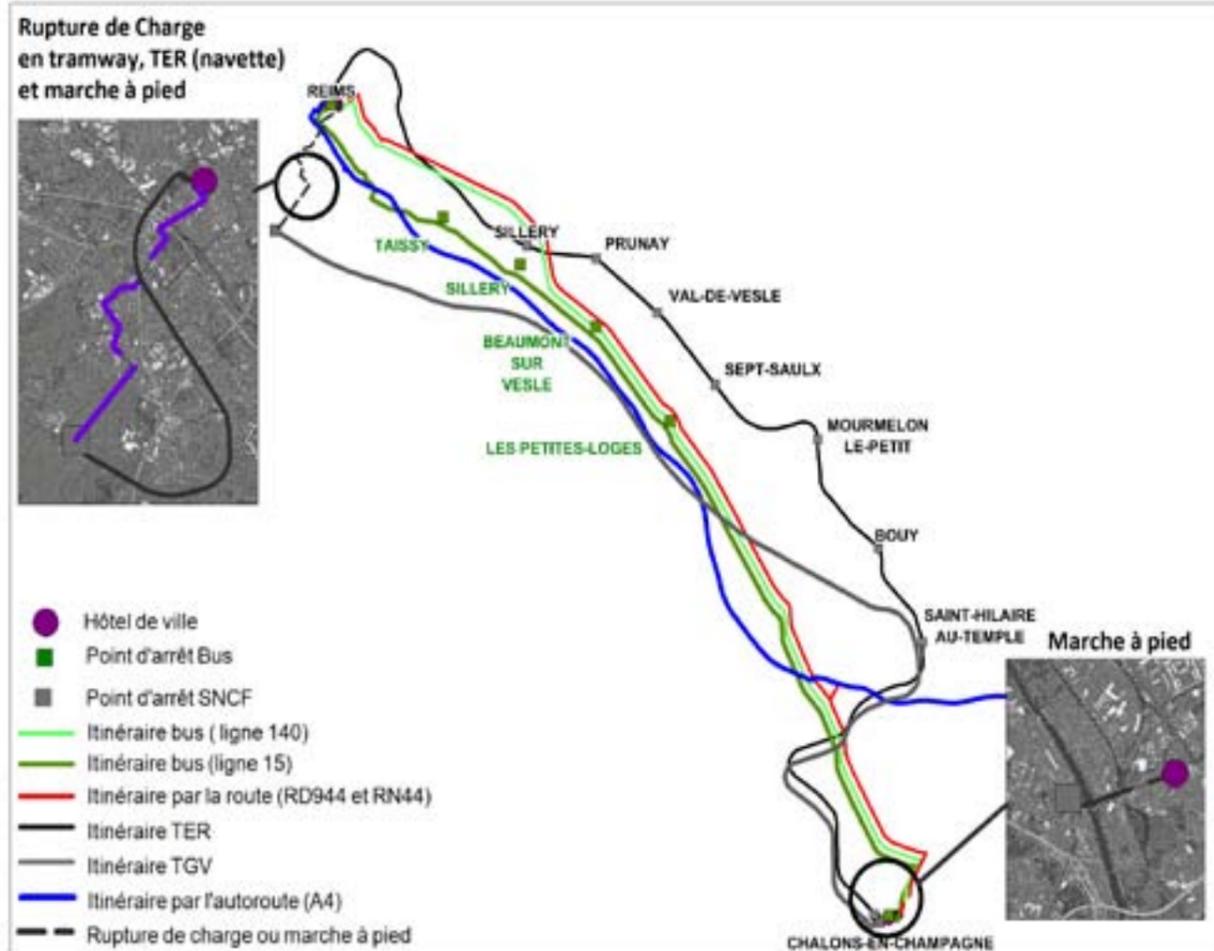
Dans les deux sens, la desserte ferroviaire de l'axe est plus importante que celle en bus.

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 (un seul bus circule du lundi au vendredi, les autres circulent du lundi au jeudi).

Sur cet axe, le nombre de bus n'a pas évolué entre 2010 et 2012. En revanche, pour la même période, le nombre de trains est en augmentation, et plus particulièrement en soirée.

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

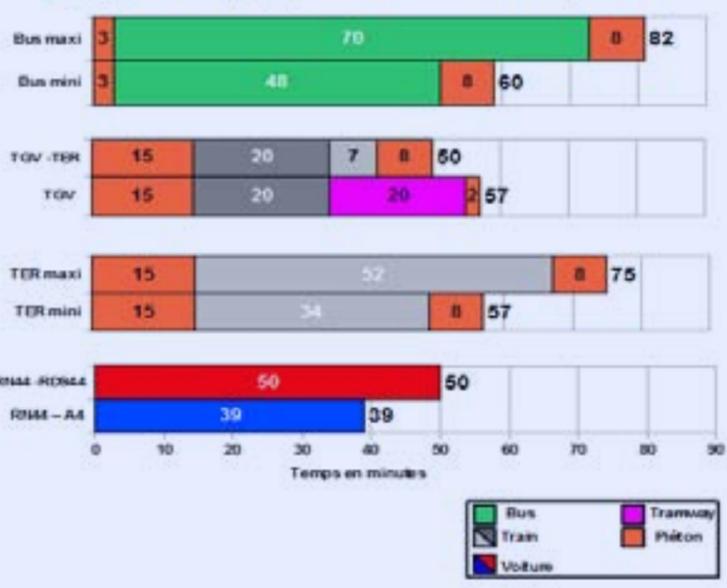
Des transports alternatifs moins rapides que la voiture

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) se rapprochent néanmoins de 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, assez onéreuse (plus de 10 euros). Cette alternative apparaît donc limitée (un seul TGV en direction de Châlons vers Reims matin et soir et aucun TGV dans l'autre sens aux heures de pointes).

TEMPS DE TRAJET (en minutes) entre les hôtels de ville de Reims et Châlons en Champagne, selon les modes de transport utilisés



Un trafic routier largement prédominant



Le trafic routier demeure globalement stable entre 2010 et 2012 sur les trois routes étudiées, avec tendance à la baisse entre 2011 et 2012 (-1 % en moyenne sur cette période).

Le trafic TER diminue de 1,3 % entre 2011 et 2012 après avoir noté une hausse de 5 % l'année précédente.

La fréquentation des cars interurbains entre Reims et Châlons-en-Champagne est très faible (10 300 voyages/jour, soit 51,5 pour jour ouvré). Cela s'explique notamment par la vocation essentiellement scolaire des transports collectifs interurbains sur le TransChampagneArdenne.



- Un trafic routier soutenu :
- le double de la moyenne globale des six axes pour le trafic routier (en ayant préalablement réalisé la moyenne de trafic A4 + RD944)
- Un trafic TER 15% 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 diminution des trafics routier et ferré dans les mêmes proportions ont assuré la stabilité de ces parts modales.

* 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 2012 . 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 le bus concurrencent difficilement l'usage de la voiture.
- La rupture de charge est importante en cas de déplacement par le train.
- Cet axe est peu desservi en bus dont l'offre n'évolue pas.
- La gare TGV est excentrée du centre ville. Son usage est plutôt adapté à des déplacements hors du département.





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.

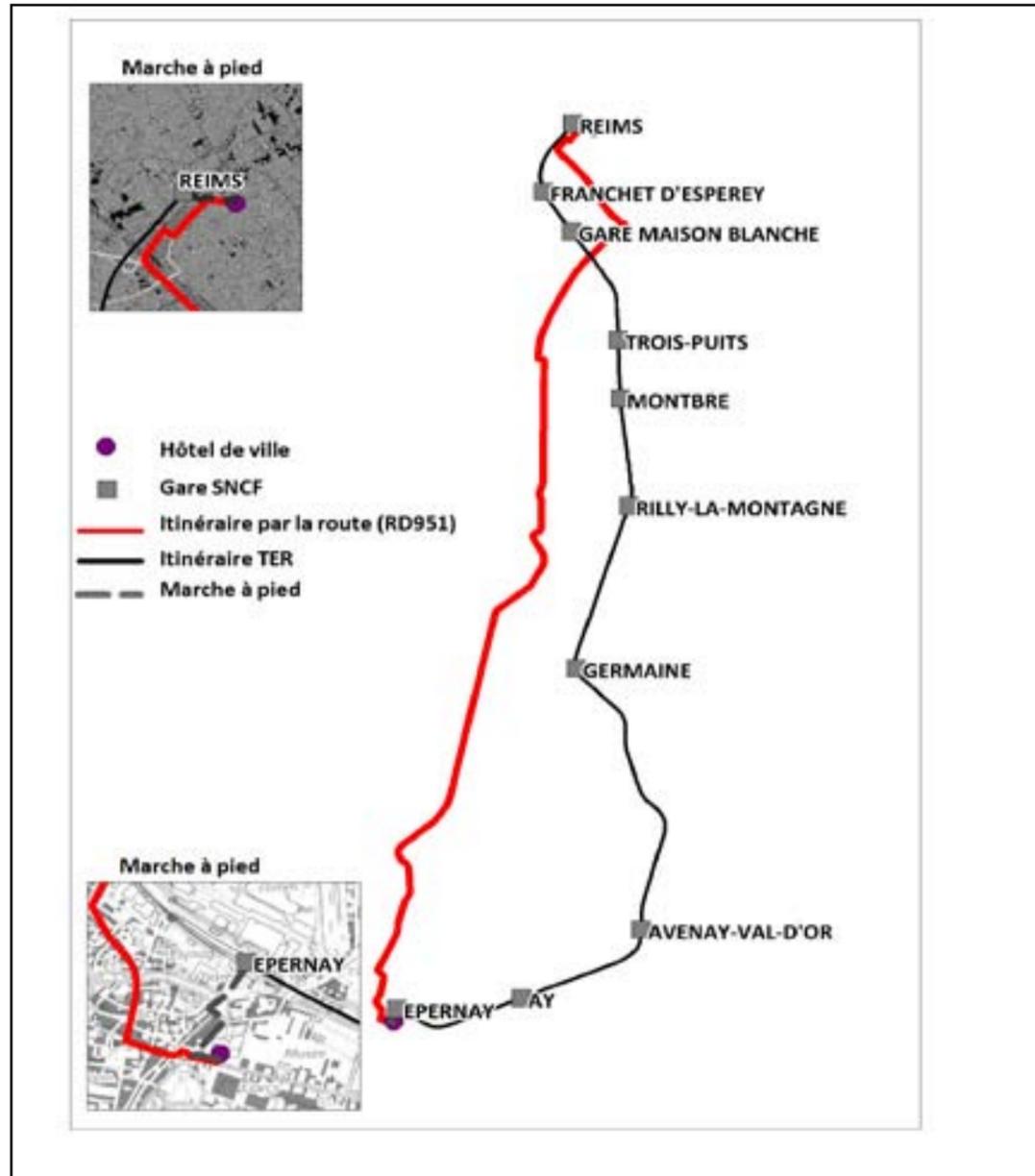
La desserte par route est plus directe.

Néanmoins, celle du 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-Montchenot est très accidentogène.

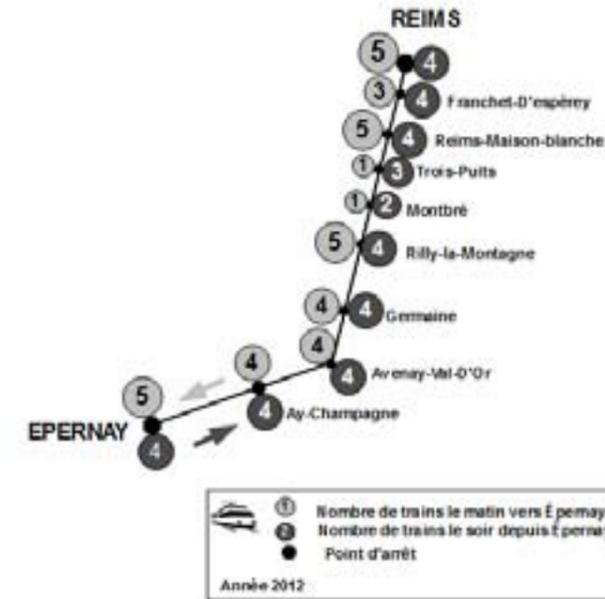
La seule desserte en bus entre Reims et Épernay est au service des personnes à mobilité réduite (MOBULYS).



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.

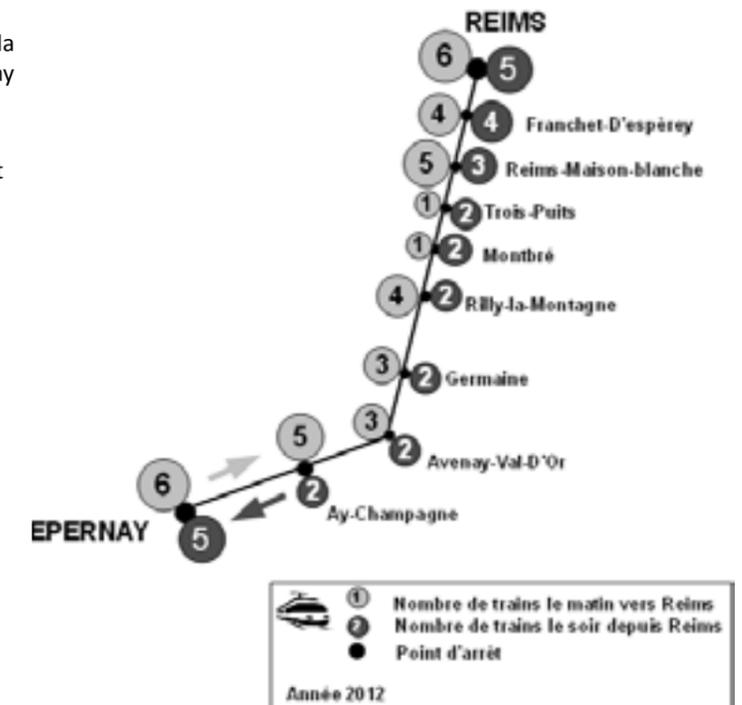
Dans le sens Reims vers Épernay une seule desserte est prévue le matin pour deux communes (Trois-Puits, Montbré).

Pour les autres communes, la desserte est assez satisfaisante avec 3 à 5 trains pour aller vers Épernay le matin ou en revenir le soir. Elle est également bien équilibrée entre le matin et le soir.

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

Dans le sens Épernay vers Reims, nous retrouvons la même tendance que la desserte Reims vers Épernay - une seule desserte est prévue le matin pour deux communes (Montbré, Trois-Puits).

Pour les autres communes la desserte du matin est légèrement supérieure à celle 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

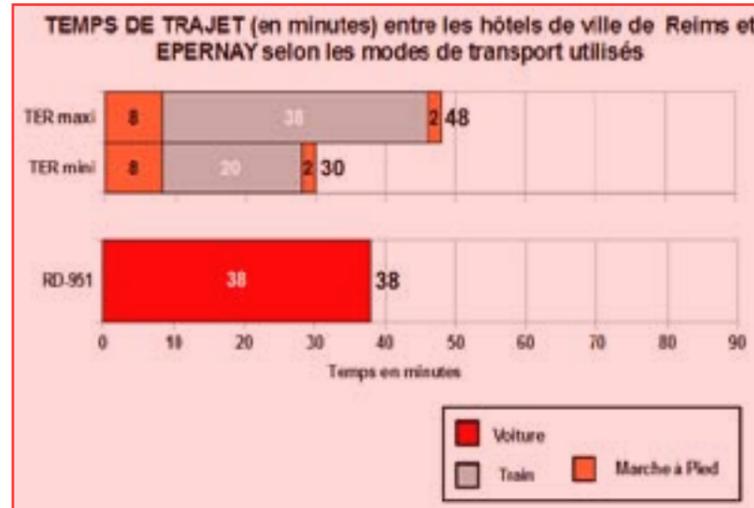
Une offre de transport ferroviaire parfois plus rapide que la voiture

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.

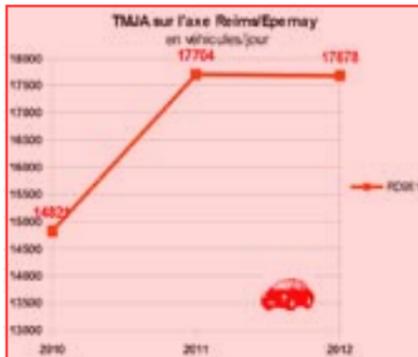
Le temps de trajet minimum en TER (desserte directe) est plus rapide qu'en mode routier via la RD 951.

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.



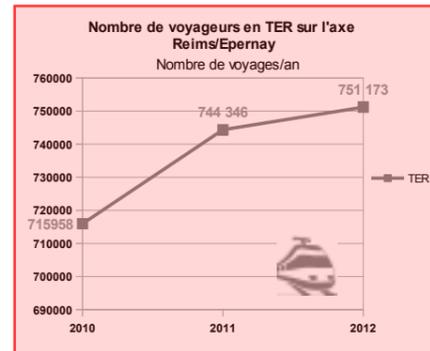
Un trafic routier qui se stabilise



- Après avoir connu une évolution importante (+19,4%) entre 2010 et 2011 le trafic routier se stabilise sur la RD 951.

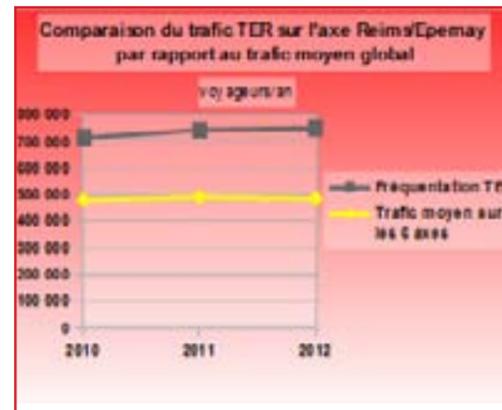
- Le trafic TER est soutenu et évolue de +5% par rapport à 2010.

- A noter également, un trafic poids lourds moyen (1015 PL/jour) dont la part de ce trafic représente 5,7 % en 2012.



Un trafic routier qui se situe à 16,3 % en dessous de la moyenne globale des six axes en 2012 :

- La part du trafic routier représente 91,3% contre 8,7 % pour le trafic TER



Un trafic TER qui se situe à plus de 50 % au dessus de la moyenne globale :

- La part du trafic routier diminue de 0,1 point entre 2011 et 2012, en lien avec la croissance du trafic TER sur cet axe.



Axe Reims / Epernay

Ce qu'il faut retenir :

- L'usage de la voiture se stabilise en 2012. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe.
- L'usage du train est en augmentation constante et 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.

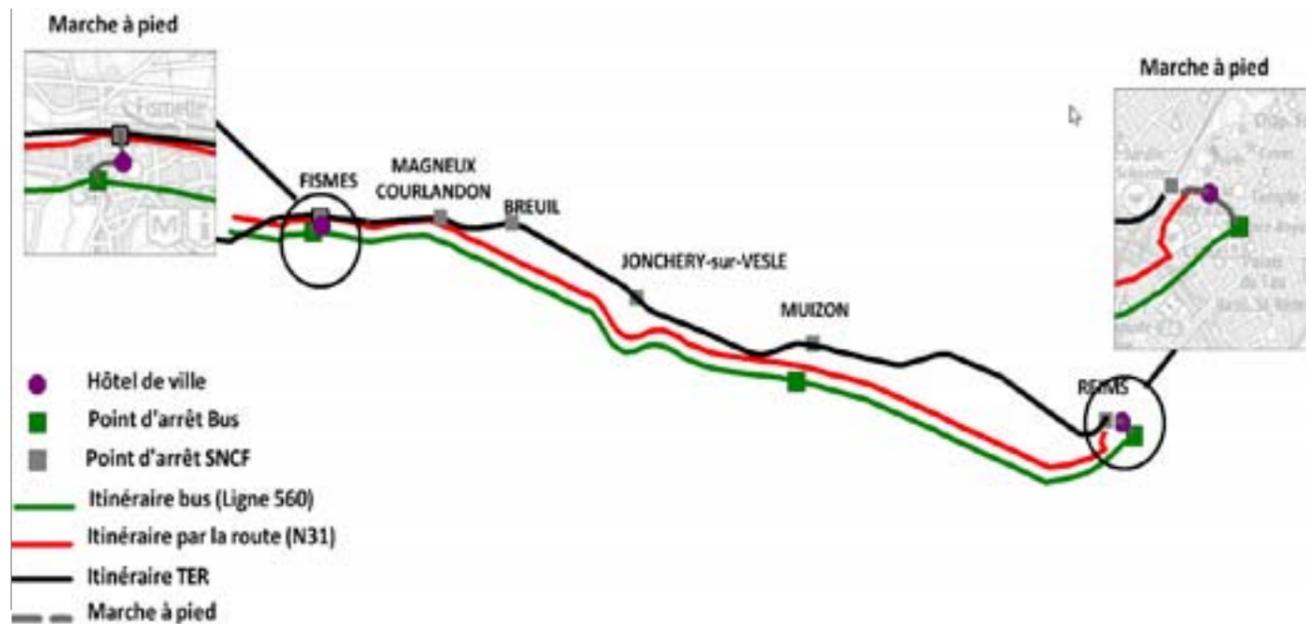
Le réseau bus ne dessert qu'un seul village (Muizon) en direction de Fismes vers Reims, et le soir de Reims vers Fismes (si voyageur).

L'axe Reims/Fismes est desservi :

- par la route, via 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). A noter qu'une seule commune (Muizon) est desservie entre Reims et Fismes. 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.

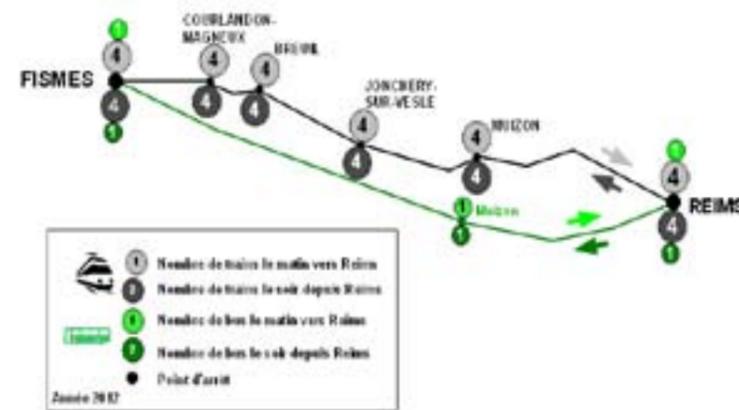
Le trafic routier est soutenu sur ce réseau. Par ailleurs, l'accès à Reims par la zone de Thillois engendre des difficultés de circulation et des ralentissements.



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 ?



Dans le sens Fismes/Reims le matin, et Reims/Fismes le soir, la desserte en TER est homogène (4 trains omnibus matin et soir).

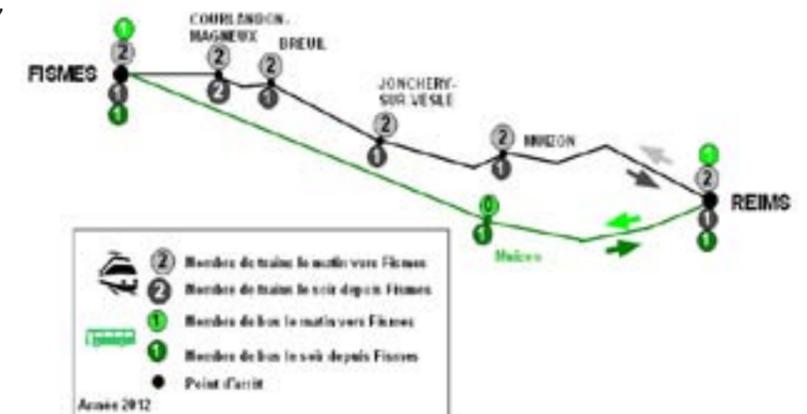
La desserte en bus est peu significative. Un seul bus est en service le matin et le soir dans les deux sens*.

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.

La fréquence est réduite à un seul train, le soir, dans le sens Fismes/Reims.

Un seul bus circule le matin et 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

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.

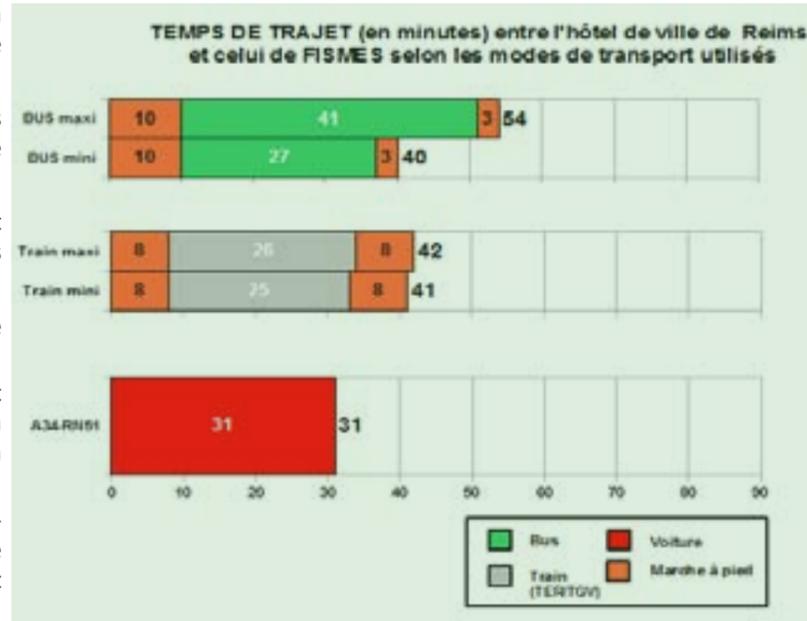
Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajets en marche à pied ont été ajoutés.

Sur cet axe, le mode routier (RN31/A34) est concurrencé par les transport en commun (hors rupture de charge).

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.



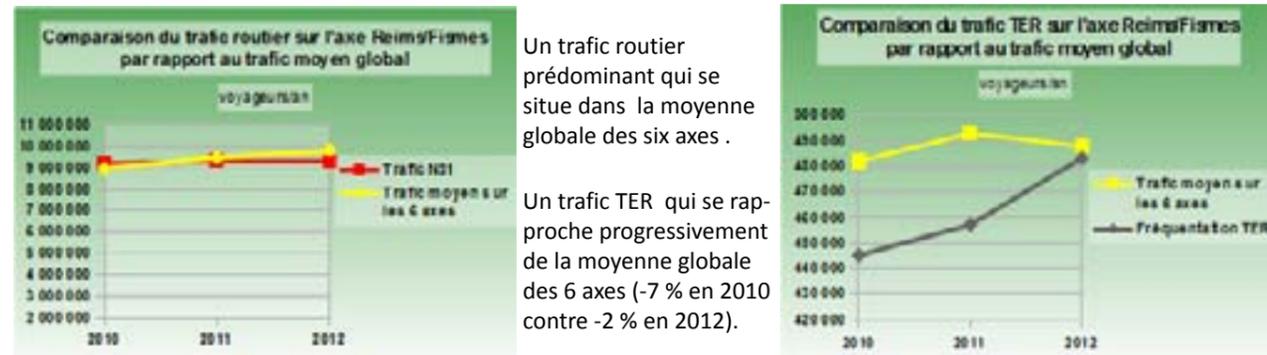
Un trafic ferroviaire croissant pour un trafic routier stabilisé



Un trafic routier qui se stabilise sur la RN31 (+0,8 % entre 2011 et 2012 mais -0,7 % entre 2011 et 2012).

Un trafic TER moyen, en forte augmentation (+8,5 % par rapport à 2010).

Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport aux autres modes et ne cesse de diminuer depuis 2010 (-41 %).



Un trafic routier prédominant qui se situe dans la moyenne globale des six axes.

Un trafic TER qui se rapproche progressivement de la moyenne globale des 6 axes (-7 % en 2010 contre -2 % en 2012).

- 95 % des voyageurs en déplacement sur l'axe ont choisi la voiture, contre 5 % au train.
- La stabilité du trafic routier en parallèle de la croissance des trafics TER ont fait évoluer la part modale de la route de -0,4 point entre 2010 et 2012.
- La fréquentation de cars interurbains entre Reims et Fismes est très faible et est en constante diminution depuis 2010.

Axe Reims / Fismes

Ce qu'il faut retenir :

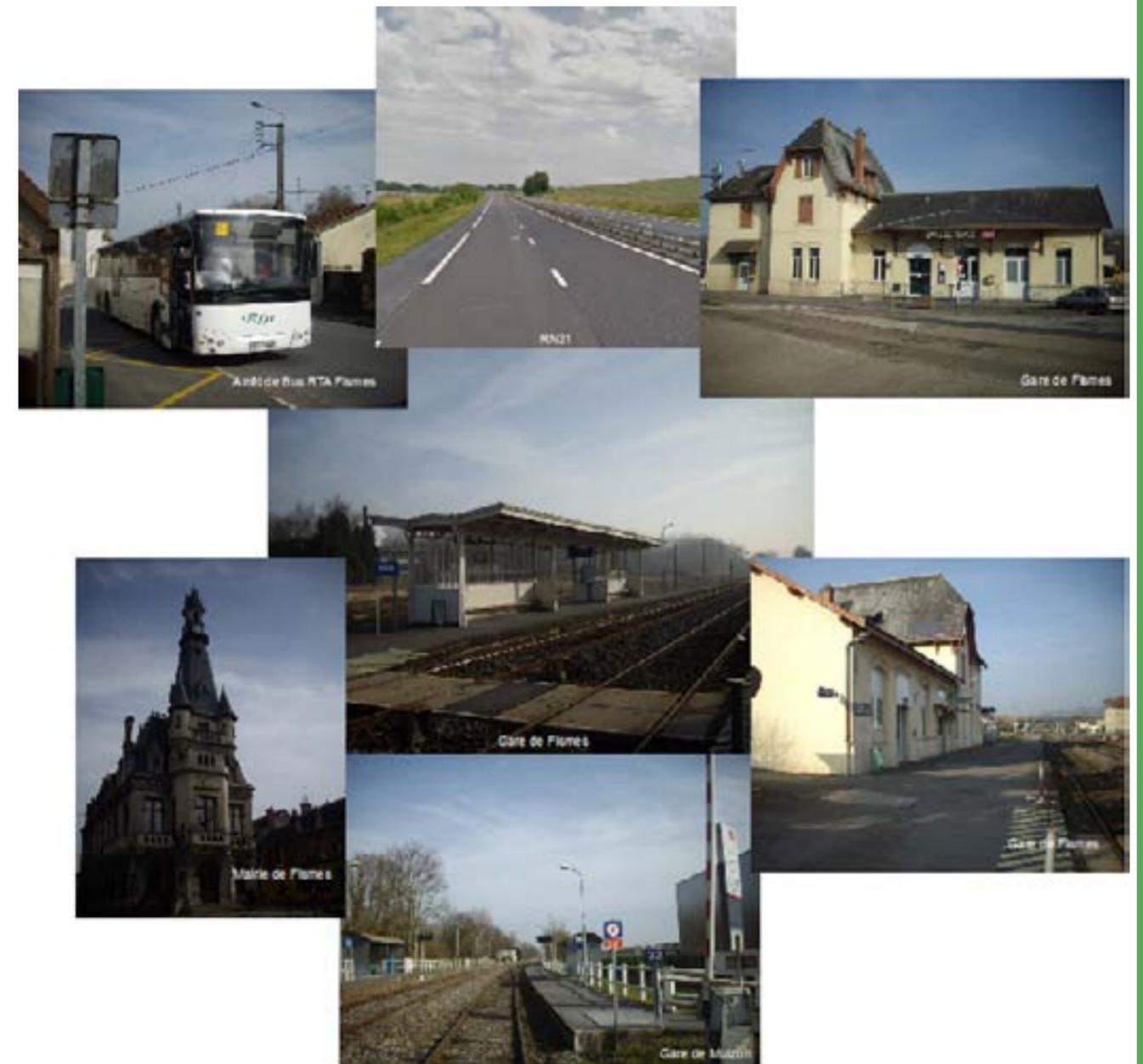
L'usage de la voiture se stabilise. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe

La fréquentation du train est en hausse constante entre 2010 et 2012

Selon l'origine et la destination au sein des agglomérations, le train peut concurrencer le mode routier, si on se limite au critère « temps de parcours ».

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 seul bus desservant l'axe matin et soir (avec un seul arrêt intermédiaire dans un sens).





Axe Reims / Charleville-Mézières

Une offre de transports ferroviaire parfois plus rapide que la voiture

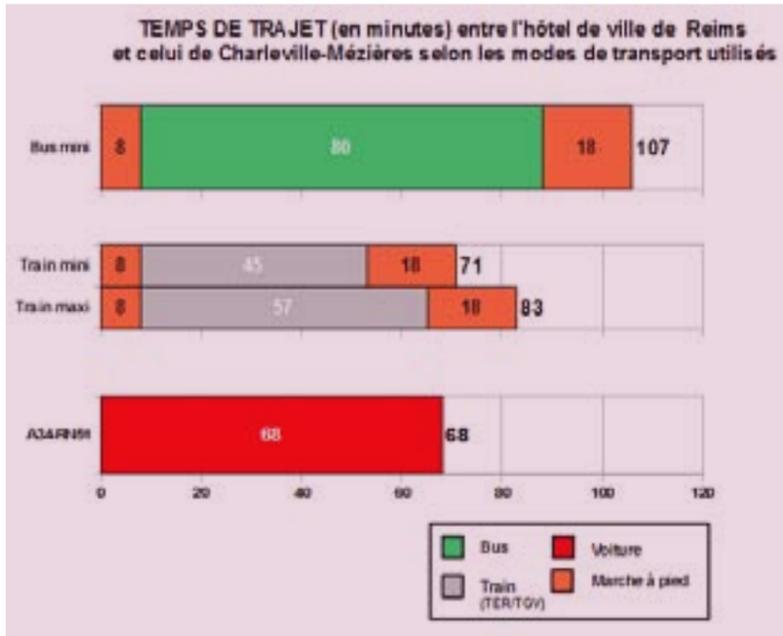
Le graphique ci-contre présente une estimation du temps de parcours entre les hôtels de ville de Reims et de Charleville-Mézières.

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

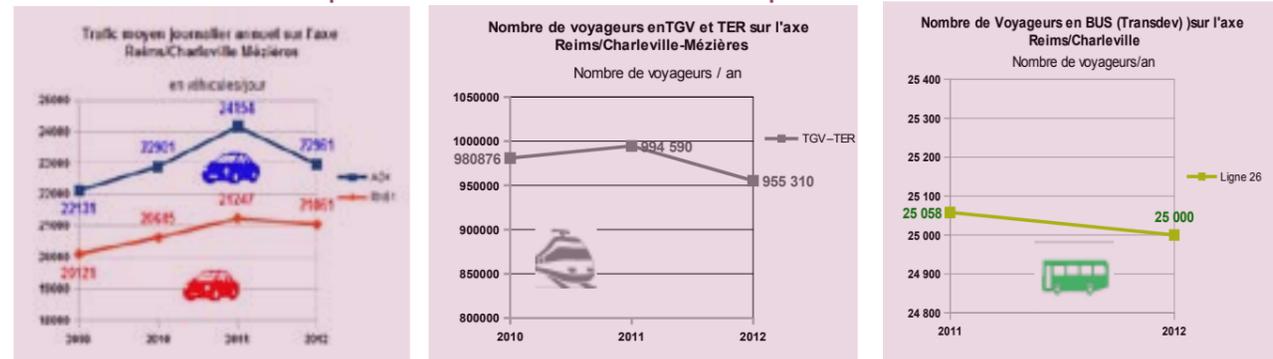
Le temps de trajet minimum en « TER + marche » se rapproche de celui de la voiture.

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.



Des trafics en baisse pour tous les modes de transport



- Sur l'autoroute A34, le TMJA a augmenté de 9 % entre 2009 et 2011 avant de décroître en 2012 (-5%) pour atteindre un niveau de trafic identique à celui de 2010.
- Sur la RN51, le TMJA augmente de 5,6% entre 2009 et 2011 et se stabilise en 2012 (< à -0,9 %).
- Le trafic ferroviaire TGV/TER est important. Il croit de 1,4% entre 2010 et 2011 mais diminue de 4 % entre 2011 et 2012.
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport à celui du train et de la voiture.



Un trafic très important entre les deux agglomérations :

- 4,2% au dessus de la moyenne globale des six axes représentés sur les deux tronçons de route ;
- près du double de la moyenne globale pour le trafic TGV et TER.



- Cet axe accueille le trafic bus le plus important des six couloirs analysés.
- La part de trafic routier représente 91,5% contre 8,5 % pour le TGV et le TER
- La part du trafic routier augmente de 0,2 point entre 2010 et 2012, en lien avec la baisse des trafics ferrés sur cette période.

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



Axe Reims / Charleville-Mézières

Ce qu'il faut retenir :

L'usage de la voiture est en baisse sur l'autoroute A34 en 2012, mais reste le principal mode de déplacement sur l'axe Reims/Charleville-Mézières.

L'usage du train est en baisse 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.

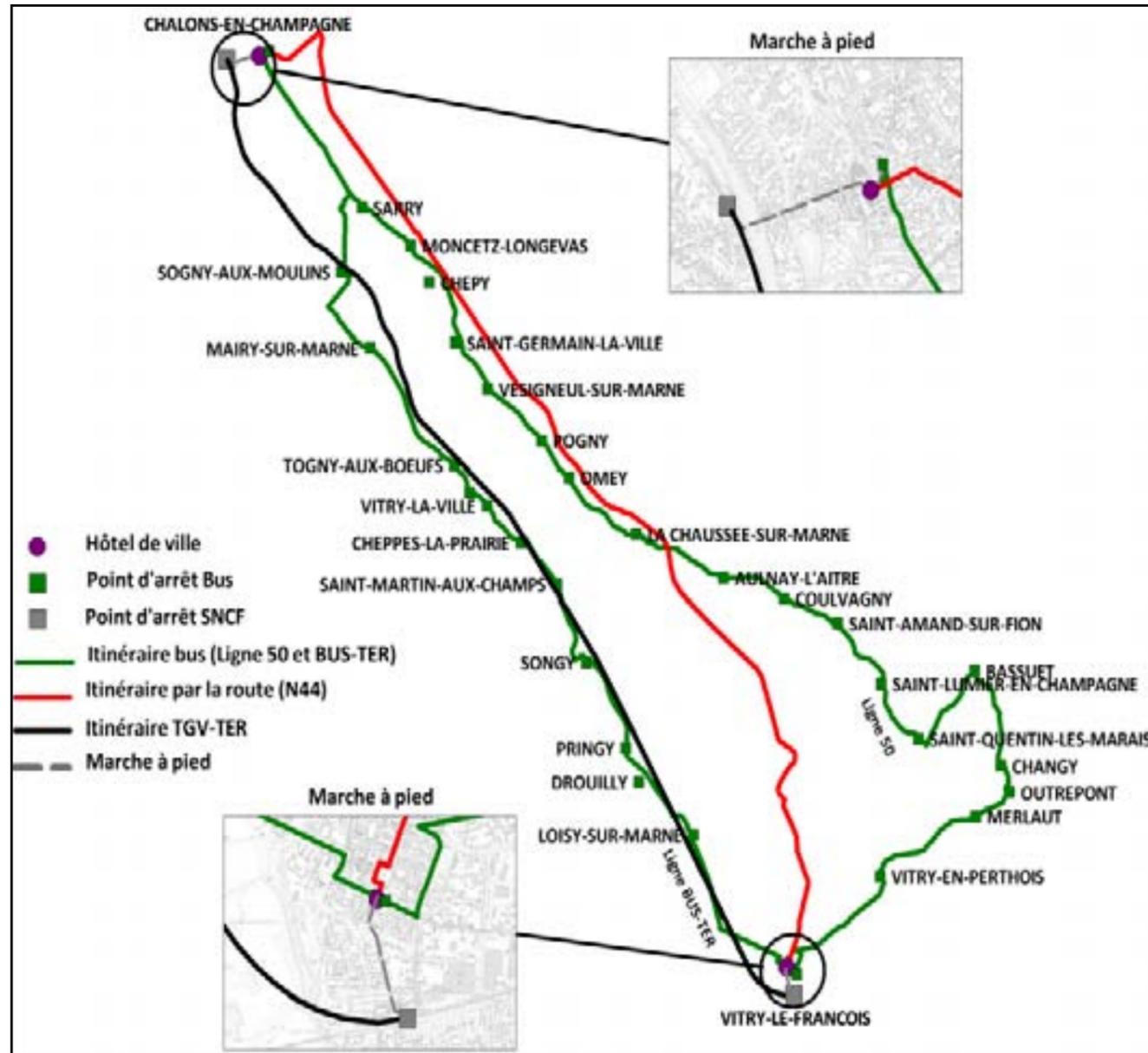




Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

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 :
 - la ligne 50 est excentrée et dessert 18 communes intermédiaires.
 - la ligne Bus TER chemine sur la RD2 et dessert 11 communes intermédiaires.



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 ?



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

A l'exception du jeudi matin 8 h 00, la ligne 50 ne propose aucun bus 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 matin et soir).

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

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 6 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 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.

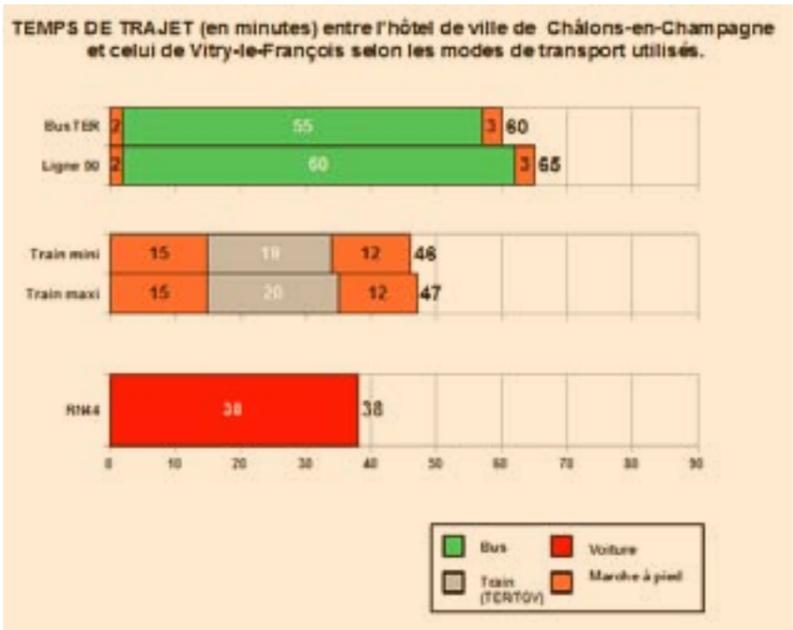
Sur cet axe, le moderoutier (RN44) est concurrencé par le mode ferroviaire.

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.

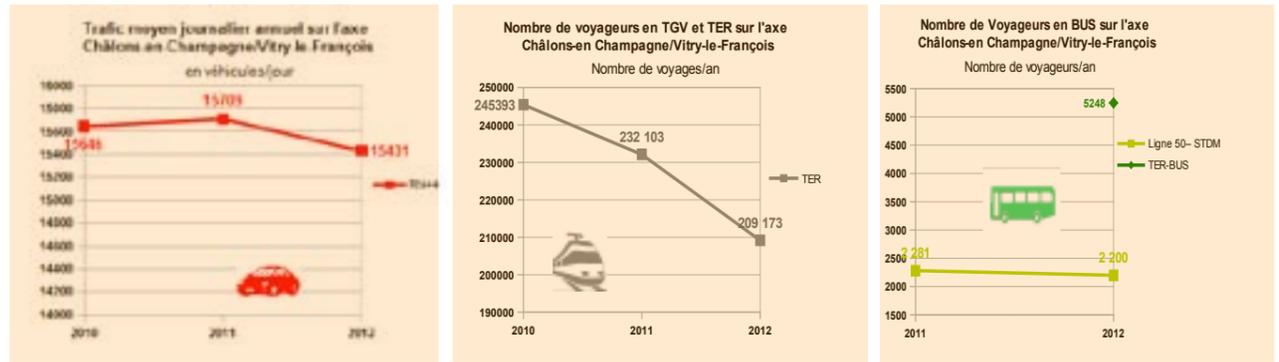


Axe Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François

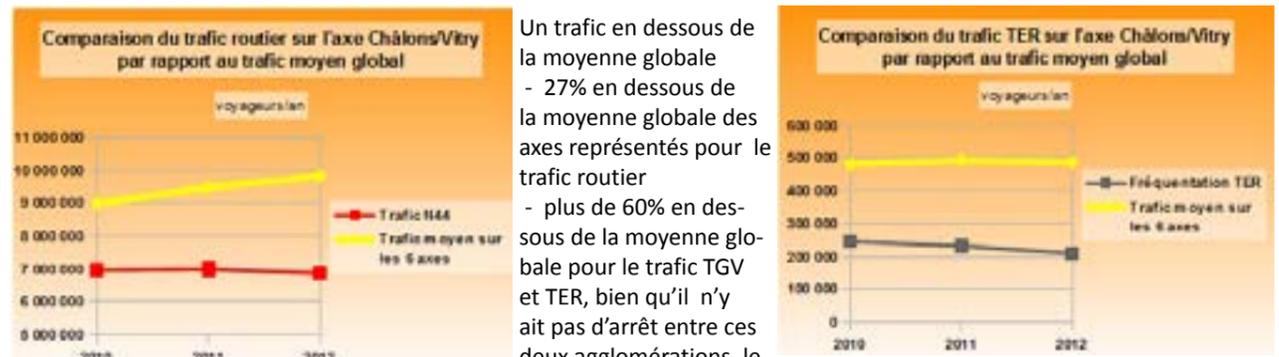
Ce qu'il faut retenir :

- L'usage de la voiture est en baisse sur la route RN44 en 2012. Il s'agit du principal mode de déplacement sur cet axe.
- L'usage du train est également orienté à la baisse en 2012. 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.

Un trafic routier et ferroviaire en baisse



- Le trafic routier tous véhicules a légèrement diminué : -1,8 % entre 2011 et 2012.
- La diminution de trafic est plus sensible encore si l'on ne considère que les poids lourds : -3,6 %, tandis que le flux de véhicules légers diminue de 0,7 % (source : DIR EST).
- en 2012, le nombre de voyageurs en TGV et TER baisse de 9,9 % par rapport à 2011 (- 14,8% par rapport à 2010).
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport à ceux du train et de la voiture.



Un trafic en dessous de la moyenne globale - 27% en dessous de la moyenne globale des axes représentés pour le trafic routier - plus de 60% en dessous de la moyenne globale pour le trafic TGV et TER, bien qu'il n'y ait pas 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 / 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).

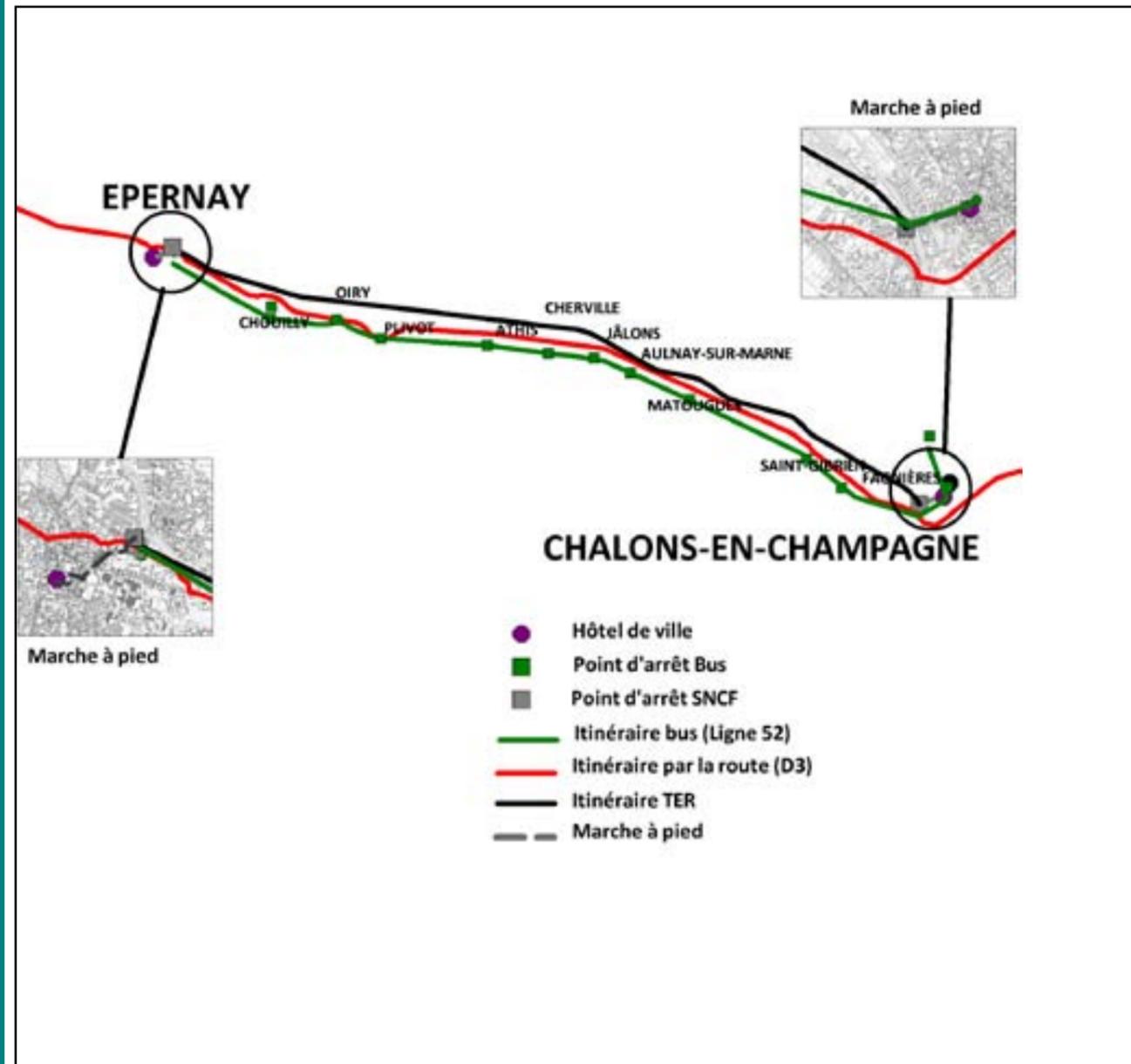
Les axes ferroviaire ou routier sont rectilignes.

Dans le département de la Marne, entre les deux agglomérations, aucune commune n'est desservie par le train.

Il n'existe qu'une desserte en bus entre ces deux agglomérations :

- la ligne 52 suit un parcours rectiligne et dessert 10 communes intermédiaires.

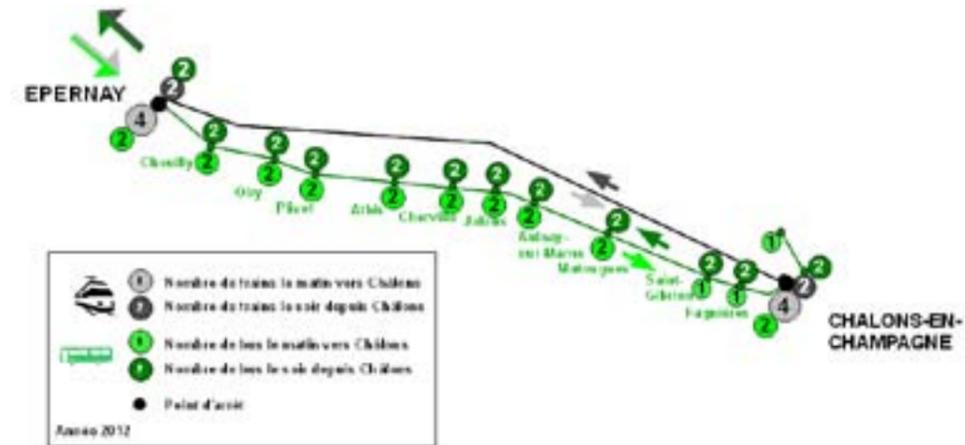
A Châlons-en-Champagne, elle dessert la gare, l'hôtel de ville et se poursuit jusqu'à la zone de Saint-Martin-sur-le-Pré (nord de la ville), arrêt Oehmichen.



Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Une desserte bus relativement faible et une ligne TER directe

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



Dans le sens Epernay 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 (2), si l'on se réfère aux plages horaires retenues.

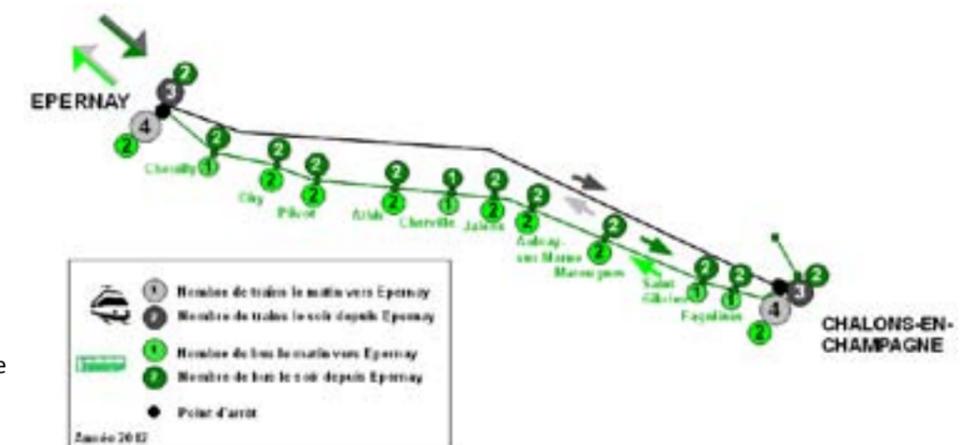
Par ailleurs, entre le point de départ et le point d'arrivée, elle ne dessert aucune commune sur l'axe.

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

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

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 (4) et le soir (3), 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 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.

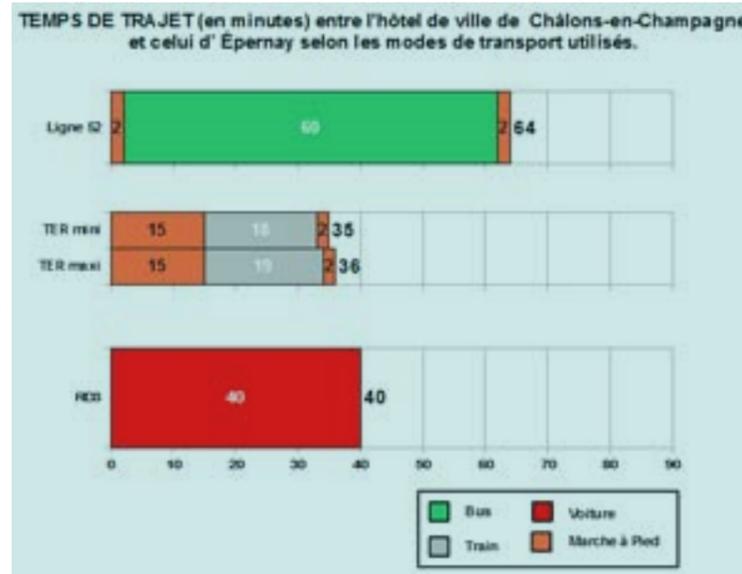
Pour les modes de transports collectifs, les temps de trajet en marche à pied ont été ajoutés.

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

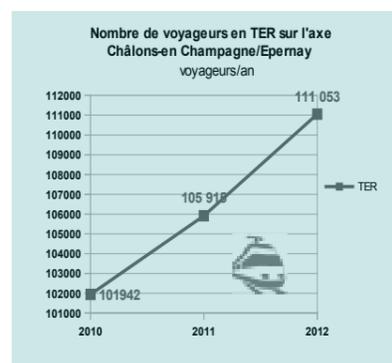
Ce mode se montre donc pertinent, en termes de durée de parcours et en fonction de l'origine et de la destination du déplacement, au sein des agglomérations châlonnaise ou sparnacienne.

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 dessert 10 communes entre les deux agglomérations.



Un trafic routier et TER en progression constante

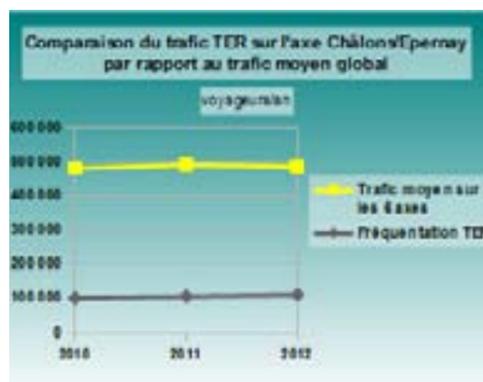


- Le trafic routier est en augmentation constante en 2011 (+35,6%) et en 2012 (+7,8%).
- Le trafic ferroviaire évolue de + 8,9% par rapport à 2010.
- Le nombre de voyageurs en bus est insignifiant par rapport à celui du train et de la voiture



- Malgré l'augmentation constatée entre 2010 et 2012, le trafic routier sur la RD3 est de 62,5% en dessous de la moyenne globale des axes représentés.

- Relativement aux autres couloirs de déplacement, la ligne TER est très faiblement fréquentée : le trafic y est inférieur de 80 % à la moyenne des six axes.



- La part du trafic routier représente 97%. La part du trafic TER représente 3 %.
- En 2012, la part des trafics ferroviaires (- 0,08 %) et routiers (+0,08 %) reste stable .

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

Axe Châlons-en-Champagne / Epernay

Ce qu'il faut retenir :

Le trafic routier est en hausse constante entre 2010 et 2012.

La fréquentation du train est en hausse constante entre 2010 et 2012. 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.



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



Code de la Rue-Ville de Reims

Rédacteur de la fiche : Carine ALAVANT
Date : 03/03/2014

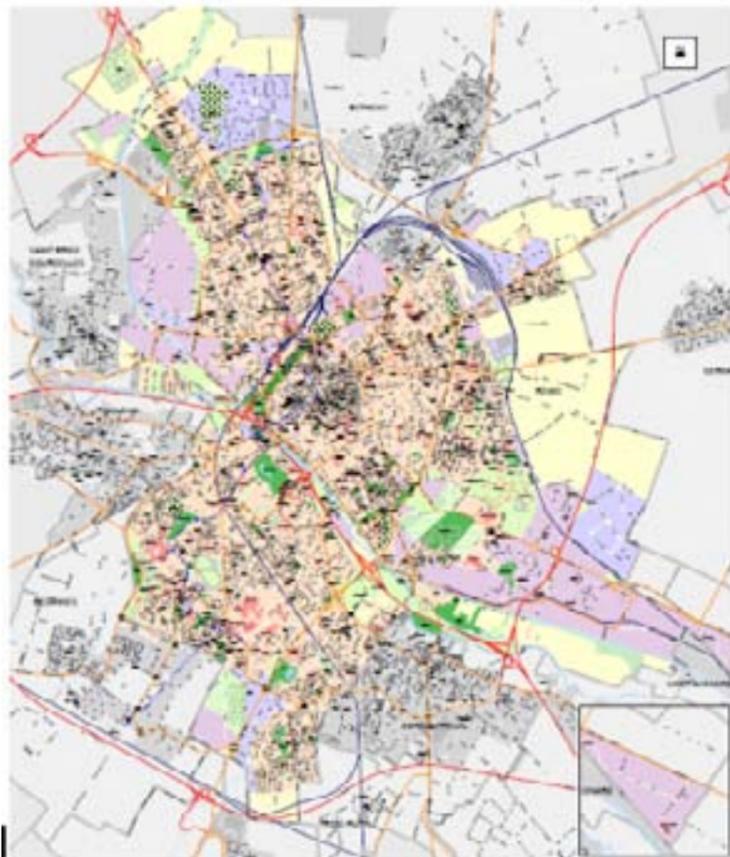
Identification du projet, de l'étude, de la réflexion...

Maître d'ouvrage

Ville de Reims

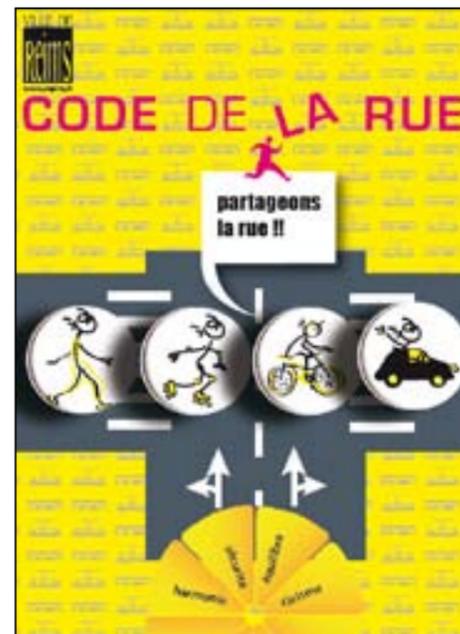
Territoire concerné

Ville de Reims



Présentation synthétique

Description synthétique de l'objet de la fiche



La ville de Reims a souhaité élaborer et coproduire avec de nombreux acteurs du territoire le Code de la rue Rémois. Ce document pédagogique et accessible à tous a pour objet de rappeler les droits et devoirs de chacun sur les espaces publics et expliquer les nouveaux aménagements ainsi que la réglementation récente.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Code de la Rue-Ville de Reims

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

Contexte local et enjeux

Depuis quelques années, de nombreuses modifications et de nouveaux aménagements sur la voirie et les espaces publics impliquent des changements profonds pour les usagers de la route rémois.

Plus particulièrement, en avril 2011, la mise en service de la première ligne de tramway et l'ouverture de près de 40 zones 30 en double sens cyclable, ont amené de nouvelles signalisations et réglementations peu connues par les habitants.

Egalement, la volonté politique de développement et promotion des modes actifs sur le territoire afin d'améliorer sensiblement le cadre de vie à Reims doit se concrétiser en préservant la sécurité de tous.

Des problématiques d'insécurité et d'incivilités routières sur le territoire, le plus souvent liées à la méconnaissance des aménagements et de la réglementation (vitesse excessive, non respect de la signalisation, stationnement gênant, ...), sont fréquemment remontées au sein des instances de concertation existantes de la ville de Reims et de Reims Métropole (Conseils de Quartiers, Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH)), malgré une accidentologie qui reste maîtrisée sur Reims (84 accidents en 2011).

Objectifs

L'analyse qui a été faite par les services de la collectivité, en concertation avec les habitants, a démontré un déficit important d'informations et d'explications accessibles à tous, concernant les droits et devoirs de chaque usager et citoyen sur l'espace public.

Le partage de la rue est souhaité par tous. Or, les incivismes récurrents, volontaires ou non, dégradent profondément la qualité de vie des habitants en développant un sentiment d'insécurité routière très présent. Par conséquent, les principaux objectifs de ce document sont :

- Une meilleure information des usagers et citoyens sur les règles d'usage et de citoyenneté sur l'espace public ;
- Une sensibilisation de tous les publics au partage de l'espace public ;
- La promotion des modes alternatifs à la voiture et notamment par l'information des aménagements existants sur le territoire.

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

Organisation retenue

L' élu pilote sur ce dossier est Eric Quénard, 1^{er} adjoint à la maire de Reims et le projet a été mené par Carine Alavant de la Direction des Déplacements et des Etudes sur les Espaces Publics.

Afin que les actions imaginées soient les plus concrètes et efficaces possibles, le collège de partenaires, souhaité le plus large possible par les élus, a été amené à échanger au sein du Comité de Pilotage (COFIL) « Code de la rue ». Il a donc réuni élus, techniciens, associations d'usagers de l'espace public et représentants des instances de concertation existantes de la Ville de Reims et de Reims Métropole.

Méthodologie suivie

La méthodologie choisie a été celle du travail autour d'un texte martyr proposé à tous les membres du comité de pilotage.

Plus d'une centaine de contributions des différents partenaires ont été soumises à discussion, échanges puis validation du comité de pilotage.

La première réunion a permis de présenter le texte de base, et rappeler à tous les objectifs du document.

La seconde réunion a permis de recueillir et échanger sur les propositions de modifications et d'ajouts.

Enfin, la dernière réunion sur le texte a permis de le valider afin qu'il puisse être mis en forme.

La conception graphique et la mise en page ont été soumises pour avis aux différents membres du COFIL avant édition.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Code de la Rue-Ville de Reims

Résultats obtenus

Le résultat obtenu est un document accessible à tous, simplifié et attractif (code couleur, photos, schémas, pictogramme, ...) de 20 pages

→ internet : www.reims.fr rubrique : cadre de vie & environnement > mobilité > déplacements

Suites données

>>Distribution active place d'Erlon lors de la semaine de la mobilité 2012 ;

>>Envoi d'un exemplaire aux établissements scolaires et aux auto-écoles de la ville de REIMS, puis transmission d'exemplaires supplémentaires à la demande ;

>>Mise à disposition aux lieux habituels de diffusion (Hôtel de ville, Mairies annexes, Etablissements culturels et sportifs, ...).

>>Présentation dans tous les conseils de quartiers et les établissements scolaires qui en ont fait la demande. (Environ 15 présentations réalisées)

Les impacts sur le territoire sont, pour le moment, difficiles encore à évaluer. Toutefois, l'accueil public du document et les retours qui sont faits lors des présentations est toujours très positif.

Éléments financiers

- Conception graphique = 4 545 euros TTC
- Edition de 10 000 exemplaires = 2 100 euros TTC
- Total de l'opération = 6 645 euros TTC

Éléments de planning

- Elaboration du texte d'octobre 2011 à février 2012 (3 COPIL)>>5 mois
- Conception graphique de mars 2012 à septembre 2012 (1 COPIL)>>6 mois

Points forts de l'expérience / difficultés rencontrées

Ce projet a été réalisé dans le cadre d'une co-construction du document par un COPIL élargi à de nombreux acteurs peu impliqués habituellement. De plus, cela a débouché sur un document accessible à tous, simplifié et attractif (code couleur, photos, schémas, pictogramme ...).

La difficulté principale a été de garder la cohérence du document compte tenu de la multiplicité des acteurs et des divergences de point de vue. Le fait d'avoir une date butoir (semaine de la mobilité) et des axes clairs pour les objectifs et les résultats attendus ont permis de mener le projet dans de bonnes conditions.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Code de la Rue-Ville de Reims

Informations complémentaires

Illustrations éventuelles

Cartographies, schémas, photos

Sommaire du document



Contact pour plus d'informations

Alavant Carine

Liens vers plus d'informations

Liens vers des sites internet pour des informations complémentaires sur le projet, l'étude, la réflexion

http://www.reims.fr/fileadmin/reims/MEDIA/Cadre_de_vie_Environnement/Mobilite/2012-CodeDeLaRue-2.pdf

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

Rédacteur de la fiche : Pauline Foulon

Date : 20/02/2014

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

Maître d'ouvrage

Reims Métropole

Territoire concerné

Reims Métropole



Présentation synthétique

La première ligne de tramway de l'agglomération de Reims est entrée en service en avril 2011.

Une première analyse des effets liés à la mise en service du tramway a été réalisée après un an de mise en service afin de comparer les effets attendus de l'infrastructure lors de l'évaluation a priori du projet et les évolutions constatées suite à sa mise en service en avril 2011.

Cette étude a été formalisée dans le cadre d'un bilan LOTI réalisé après 1 an de mise en service, transmis aux services de l'Etat en décembre 2012. Un second bilan doit être réalisé entre trois et cinq ans de mise en service.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

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

Contexte local et enjeux

Le projet de tramway pour l'agglomération de Reims prend forme en 2001 lors de l'approbation du PDU, qui visait à permettre une diminution du trafic automobile, ainsi que le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants. Le projet de mise en œuvre d'un tramway à Reims est affirmé lors de la révision du PDU en 2006. Le document d'évaluation du PDU souligne notamment la nécessité de mettre en œuvre la première ligne de tramway afin de pallier le déficit d'attractivité des transports urbains de l'agglomération et contrer la baisse constatée des vitesses commerciales. Le PDU révisé fait également apparaître le besoin de lignes de transports collectifs urbains structurantes.

Trois principaux objectifs se sont inscrits dans le projet de T.C.S.P. (transports collectifs en site propre) :

- Un objectif de mixité sociale et de liens socio-professionnels

A travers le projet de T.C.S.P., il s'agissait de relier deux quartiers en périphérie Nord et Sud de Reims, par un tracé long de 10km, et de desservir entre 24 et 25 stations, y compris le centre-ville de Reims, la faculté de Droit et de Lettres et la gare SNCF historique. Le tracé choisi illustre cette volonté de créer un lien social entre les quartiers éloignés, le centre-ville, les lieux d'enseignements et la gare.

- Un objectif de requalification urbaine

La mise en service du tramway de Reims s'est accompagnée de trois actions de renouvellement urbain à travers :

- La rénovation de façades le long d'un axe historique rémois : l'axe Cardo.
- Un programme de renouvellement dans le cadre de l'Association Nationale pour le Renouvellement Urbain (ANRU).
- En tant qu'outil de mobilité intra-urbaine, le tramway est également un moteur de la requalification urbaine, en canalisant les actions de modernisation des voiries et du bâti autour de son tracé.

- Un objectif environnemental de fluidité des déplacements

Le tramway a pour vocation d'offrir un mode de transport plus respectueux de l'environnement, rapide et fiable.

La création du tramway vient abonder une volonté générale de permettre l'accès aux principaux pôles de déplacements avec le meilleur temps de parcours possible. Le tramway a pour ambition de devenir un maillon important d'une chaîne de déplacements multimodale. Dans cette optique, tous les modes de déplacements bénéficient d'interfaces avec lui : voiture, train, vélo et marche à pieds.

Le tracé du tramway a été conçu avec la volonté d'améliorer les transports collectifs urbains de l'agglomération. Il est venu répondre à une demande forte en transport en commun notamment dans sa partie Sud (desserte des campus et de l'hôpital notamment) et englobe une grande partie des pôles générateurs de déplacements (zones denses en terme de population et des activités). Il est venu se superposer à certaines lignes de bus préexistantes entraînant une réorganisation du réseau de transport en commun rémois. Cette réorganisation a été guidée par les principes suivants :

- Amélioration de l'offre globale y compris pour les lignes de bus ;
- Un réseau basé sur un principe de contact autour et avec l'axe de tramway ;
- Maintien des liaisons bus directes ;
- Amélioration de l'offre pour toutes les communes et quartiers, notamment les plus denses.

La création de la ligne de tramway a également été l'occasion de repenser la distribution de l'espace public. Une partie de l'espace dédié à l'automobile a été redistribuée en faveur des autres modes de déplacement (des espaces réservés au tramway mais également des itinéraires cyclables, des trottoirs plus confortables...) ou d'autres usages (espaces plantés...).

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

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

Organisation retenue

Le projet est porté par la Communauté d'Agglomération de Reims (CAR) devenue Reims Métropole le 21 novembre 2005.

Reims Métropole a eu recours à une concession globale qui a permis de confier à une entreprise concessionnaire, non seulement la maîtrise d'ouvrage, incluant conception, financement et réalisation, mais également son exploitation et sa maintenance, en échange de quoi, la collectivité s'engage à verser au concessionnaire une redevance globale dont le montant et la durée ont été fixés préalablement par contrat.

Reims Métropole a ainsi confié au concessionnaire, le groupement d'entreprises MARS, la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien du système complet du tramway, ainsi que l'exploitation du réseau de transport en commun.

Méthodologie suivie

La synthèse de l'avant-projet, soumise aux élus en 2005, avait prévu les effets suivants : une fréquentation attendue estimée à 45 000 voyageurs par jour, une fréquence de 5 minutes en heure de pointe, et une vitesse commerciale de 19km/h.

Un an après la mise en service, la fréquentation est estimée à environ 42 500 voyages par jour ouvré, soit 5,5 % de moins qu'estimé.

Le choix technique d'un tramway de type ferré s'est imposé de lui-même, en accord avec les offres commerciales des groupements retenus pour ce projet.

La concession a été octroyée à la société MARS, et est entrée en vigueur le 1er août 2006. L'obtention du permis de construire, le montage financier du projet et la réalisation du Dossier Projet sont finalisés au 30 juin 2008. Démarrent alors les travaux de conception et de réalisation, qui dureront 29 mois.

Après 3 mois d'essais, la mise en marche à blanc démarre le 28 février 2011, et conduira au début de l'exploitation du tramway le 18 avril 2011, pour une concession accordée jusqu'au 17 avril 2041.

Résultats obtenus

Les données disponibles après un an de mise en service sont essentiellement axées sur la dimension transport.

L'offre kilométrique et la vitesse commerciale sont en progression depuis la mise en service du tramway et se rapprochent des performances envisagées par la DUP.

L'offre en termes de services et de fréquence est adaptée à l'usage attendu du tramway selon les jours de la semaine (déplacements quotidiens du lundi au vendredi, achats et loisirs les samedis...) et l'heure (correspondance avec les horaires des TGV en gare de Bezannes).

La politique tarifaire du transport en commun est bien intégrée. Un même billet permet d'accéder à l'ensemble du réseau. Elle est également incitative de par son prix qui reste l'un des moins chers de France pour l'utilisateur.

La fréquence annuelle de la première année de service du tramway est légèrement inférieure à ce qui était initialement prévu. La compréhension de ces résultats nous invite à conduire une étude plus approfondie sur les motifs d'usage et de report modal. La faible fréquentation des parcs-relais doit par ailleurs faire l'objet d'une analyse globale. Le tramway de Reims est fiable et son taux de panne très faible.

Des mesures ont été prises pour garantir la régularité de passage du tramway, notamment par la gestion des feux.

La ponctualité du tramway s'améliore de façon continue.

Les premières données disponibles relatives au bruit, à l'accidentologie et au partage de l'espace public permettent d'apprécier l'impact du tramway sur les différentes fonctions urbaines de façon partielle.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

Le bruit induit par le tramway se situe en dessous des seuils réglementaires. La gêne occasionnée reste cependant étroitement liée à la perception individuelle des personnes exposées et des mesures ont été prises pour pallier à certaines difficultés comme le grincement des rails dans certains virages.

Une augmentation du nombre d'accidents sur l'agglomération a suivi la mise en service du tramway. Ces accidents sont à mettre en relation avec les changements d'habitudes induits par l'apparition de ce nouveau mode de transport dans l'espace public. Le nombre d'accidents est globalement en baisse et on ne déplore aucun accident mortel après un an d'exploitation.

La création de la ligne de tramway a été l'occasion de repenser la distribution de l'espace public. Une partie de l'espace dédié à l'automobile a été redistribuée en faveur des autres modes de déplacement : des espaces réservés au tramway mais également des itinéraires cyclables, des trottoirs plus confortables ; ainsi que d'autres usages tels que les espaces plantés.

Concernant les impacts du tramway sur les autres fonctions urbaines, entre autre économiques et commerciales, ils feront l'objet d'un approfondissement et viendront alimenter le bilan LOTI (Loi d'orientation sur les transports intérieurs, 1982) qui sera formalisé après cinq ans de mise en service.

Éléments financiers

Une des particularités du tramway de Reims réside dans le montage juridique et financier du projet.

Reims Métropole a ainsi confié au concessionnaire, le groupement d'entreprises MARS, la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien du système complet du tramway, ainsi que l'exploitation du réseau de transport en commun :

- Les infrastructures (plateforme, ouvrages d'art, atelier-dépôt, appareils de voie, stations voyageurs...) ainsi que trois parcs-relais ;
- Les installations techniques et de sécurité (installations électriques de traction, de commande, de contrôle et de communication, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière) ;
- Le matériel roulant (dix-huit rames de tramway) ;
- L'exploitation et la maintenance du système de tramway ;
- La restructuration du réseau de bus ;
- Les équipements communs à la première ligne de tramway et au réseau de bus restructuré, notamment le système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs, le système billettique, le Poste de Commande Centralisé (à Bezannes).

Le concessionnaire supporte toutes les charges de la concession, correspondant à l'exécution de ses missions principales et associées.

Reims Métropole a versé une subvention nette de taxes de 174 millions d'euros répartie sur les six premières années du contrat.

Compte tenu des charges importantes du service public de transports urbains de personnes et des sujétions d'intérêt général, une subvention forfaitaire d'exploitation est versée par Reims Métropole à MARS, afin de contribuer à l'équilibre financier du contrat, notamment à la couverture des charges d'amortissement des investissements réalisés

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

Éléments de planning

Planning de réalisation du tramway :



Planning de réalisation du bilan intermédiaire du tramway :



Cette étude a permis à l'autorité organisatrice des transports, Reims Métropole, de commencer à mettre en balance les effets attendus de l'infrastructure lors de l'évaluation a priori du projet et l'évolution constatée après sa mise en service.

La réalisation du diagnostic doit faire l'objet d'une démarche partenariale importante.

Les données présentées dans cette étude sont issues des services de Reims Métropole, de ses partenaires institutionnels, ainsi que du concessionnaire MARS.

L'étude est structurée selon la grille d'évaluation thématique définie par le CERTU. Cependant, un certain nombre d'indicateurs ont dû être adaptés au contexte rémois. Ce travail d'adaptation a été mené en association avec les services de l'Etat.

Le document du bilan LOTI intermédiaire, qui a permis de formaliser les données de l'étude, a été co-rédigé par Reims Métropole et l'Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims.

Une des difficultés principale dans la récolte de données est d'obtenir non seulement des données après mise en service mais également un T.O avant mise en service. Ce T.O est indispensable pour réaliser des comparaisons et constater des évolutions. Il est donc important de penser dans la mesure du possible au suivi du projet le plus en amont possible et d'engager les démarches nécessaires à la création de données.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



Bilan à 1 an des impacts de la 1^{ère} ligne du Tramway de Reims

Informations complémentaires

Illustrations éventuelles



Pour les automobilistes, trois parkings relais ont été construits dans le but de désengorger la circulation en centre-ville (exemple ci-contre)

Reims Métropole 2012

Rue de Vesle (ci-contre à gauche), Avenue du Général Eisenhower (ci-contre au milieu) et arrêt Boulingrin (ci-contre à droite).



La construction de la première ligne de tramway s'est accompagnée d'une volonté affirmée de qualité architecturale et paysagère, d'homogénéité des aménagements et de distinction du tracé dans le paysage de la ville par l'usage de matériaux, de mobilier et des couleurs propres au corridor du tramway. Ainsi, 60% du tracé est engazonné.

En centre-ville, sur les deux kilomètres reliant les stations Boulingrin et Comédie, l'Alimentation Par le Sol (APS) a été préférée afin de garantir une meilleure intégration dans l'environnement et le patrimoine urbain.

Reims Métropole 2012



Photographies de l'arrêt « Campus Croix Rouge » - Reims Métropole 2012.



Contact pour plus d'informations

Pauline Foulon, Cellule Mobilités, Direction des déplacements et des études sur les espaces publics, Reims Métropole

Liens vers plus d'informations

Bilan LOTI intermédiaire du Tramway de Reims, décembre 2012

<http://www.mars-reims.fr/page.php?r=7>

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais

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



"Ligne des bulles"

Un projet alliant la mobilité durable et le développement touristique

Rédacteur de la fiche : MC Mouny, O Zrim
Date : 3 mars 2014

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

Maître d'ouvrage

SNCF Gares et connexions (Reims)

Territoire concerné

Parc naturel régional de la Montagne de Reims et ses villes portes de Reims et d'Eprenay

Présentation synthétique

Un exemple de mobilité durable à destination des voyageurs et des touristes.

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

Contexte local et enjeux

Le Parc Naturel de la Montagne de Reims est traversé par une ligne TER qui relie 2 villes portes : Reims et Eprenay.

Cette ligne essentiellement utilisée aujourd'hui pour des déplacements domicile-travail et domicile-études représente toutefois un potentiel touristique important, de par la richesse des territoires qu'elle traverse.

Dans le cadre du soutien au projet de candidature « coteaux, maisons et caves de Champagne », cette ligne a été baptisée en septembre dernier « Ligne des bulles ».

La SNCF souhaite redynamiser son réseau et en particulier les tronçons situés dans des zones remarquables. Elle crée en 2013 une ligne commerciale, intitulée « La ligne des bulles », sur le territoire labellisé du Parc naturel régional de la Montagne de Reims, au départ des villes portes du Parc que sont Reims et Eprenay. Un des objectifs est de sensibiliser les visiteurs et les touristes à utiliser les transports en commun pour se rendre sur ce territoire.

Le Parc naturel régional, associé à l'opération, a créé des panneaux d'information touristique sur l'ensemble des 4 gares situées dans son périmètre (Rilly-la-Montagne, Germaine, Avenay-Val-d'Or et Ay), des gares TER de Reims, Eprenay et Châlons-en-Champagne, ainsi que de la gare TGV Champagne-Ardenne.

Objectifs

L'objectif est double, d'une part accroître la fréquentation TER au détriment de la voiture individuelle et d'autre part optimiser la fréquentation des sites et des activités touristiques de la Montagne de Reims.

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

Organisation retenue

L'opération a été menée conjointement par SNCF (Gare et Connexions et TER Champagne-Ardenne) et par le Parc Naturel de la Montagne de Reims.

Résultats obtenus / Suites données

Le lancement officiel de l'opération a été réalisé conjointement avec l'association Paysages du Champagne qui porte le projet de candidature « Coteaux, Maisons et Caves de Champagne » au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Une convention tarifaire est en cours de signature entre la Région, SNCF, le Comité Départemental du Tourisme de la Marne et l'office de Tourisme Eprenay-Pays de Champagne, pour concrétiser la mise en place d'une offre touristique packagée visant à favoriser la découverte de ce territoire.

Points forts de l'expérience / Difficultés rencontrées

Première opération d'un processus de partenariat lancé entre le Parc naturel régional et la SNCF Gares et connexions.

Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais



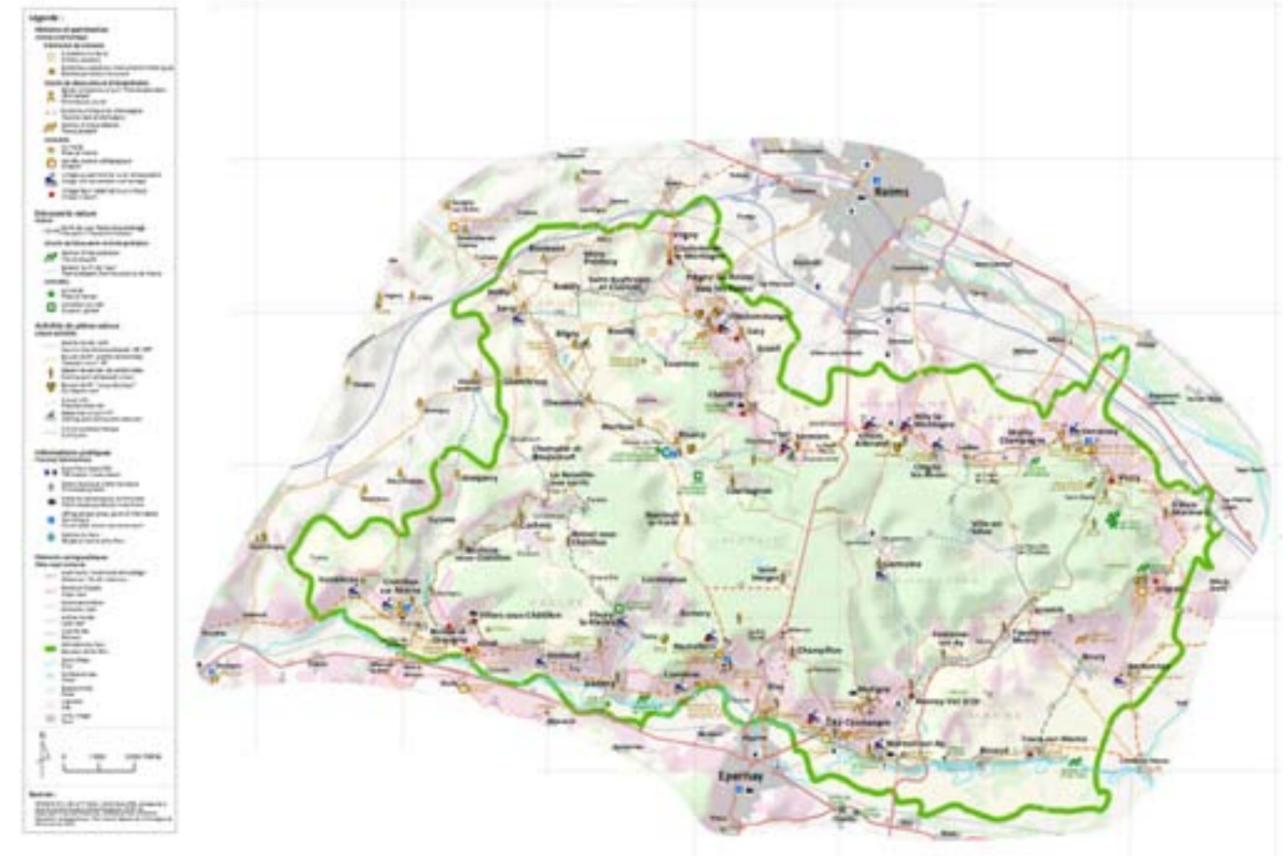
"Ligne des bulles"

Un projet alliant la mobilité durable et le développement touristique

Informations complémentaires

Illustrations éventuelles

1/ tracé de la ligne



Déplacements dans les territoires urbains et ruraux marnais

2/ exemple de panneau

Contacts pour plus d'informations

Marie-Claude Mouny, chargée de communication
Parc naturel régional de la Montagne de Reims
mc.mouny@parc-montagnedereims
Krystel DOOSTERLINCK, Chargée de qualité, valorisation, communication
SNCF Gares et connexions
krystel.doosterlinck@sncf.fr



