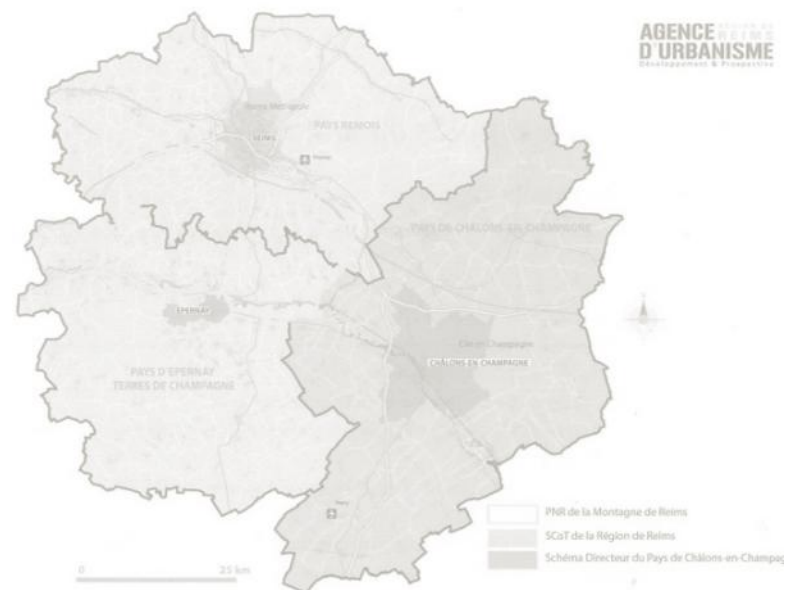




Etude et préconisation en faveur d'une mobilité durable sur les bassins rémois, sparnacien et châlonnais

Atelier 1



ITEM Etudes & Conseil
27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

ORGANISATION DE CET ATELIER DE TRAVAIL

Objectif global de l'atelier : partager des constats, des priorisations thématiques et travailler sur les actions

1/ **Rappel des objectifs de l'étude et du planning**

2/ **Temps d'identification des mots clés de manière individuelle** : ce qui caractérise le mieux la mobilité sur le territoire et le système global de déplacement

3/ **Présentation des principaux constats du diagnostic** sur l'organisation globale des déplacements à l'échelle de la totalité du territoire

4/ **Présentation des actions** et travail spécifique sur certaines par groupes

5/ **Conclusion**

- Résultats de la vision à travers les mots clés
- Synthèse des travaux par groupe



Rappel de l'étude, de ses objectifs, du planning



1 – Les objectifs de l'étude

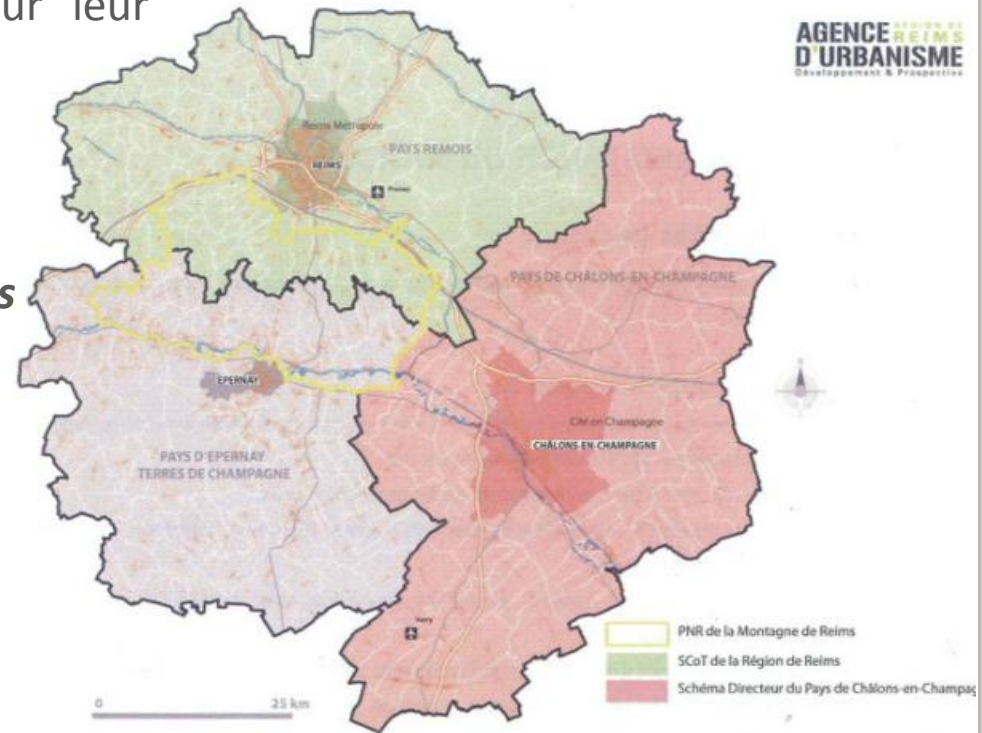
Six structures pour une meilleure connaissance et une rationalisation de la mobilité des personnes sur leur territoire :

- Le Pays rémois
- Le Pays d'Epernay
- Le Pays de Châlons en Champagne
- Le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims
- L'agglomération de Reims
- L'agglomération de Châlons en Champagne

- 472 000 habitants
- 355 communes

Quatre enjeux pour cette étude :

- Environnemental** : diminution de la circulation, du bruit, amélioration du cadre de vie
- Social** : le coût de la dépendance à la voiture, une ségrégation liée à la possession d'un véhicule, à la capacité à conduire
- Economique** : le poste de dépense transport de plus en plus important
- **Aménagement du territoire** et son lien avec les transports



1 – Planning

➤ Une démarche en trois phases :

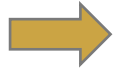


	Mars 2013	Avril 2013	Mai 2013	Juin 2013	Juillet 2013	Août 2013	Septembre 2013	Octobre 2013	Novembre 2013	Décembre 2013
Démarrage de l'étude	Réunions de lancement									
Phase 1 : Diagnostic Phase 2 : Définition des enjeux				Comité technique fin juin	Comité de pilotage Mi juillet					
Phase 3 : Définition de la stratégie et des plans d'actions							Comité technique fin septembre		Groupes de travail	Comité de pilotage -Validation

*Des mots clés qui caractérisent la situation
actuelle*



2 – Les mots clés



Vous allez individuellement caractériser l'organisation et les conditions de déplacements sur l'ensemble des 355 communes à partir de mots / phrases clés...

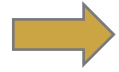
Vous pouvez conserver plusieurs affirmations pour chaque thème.

Objectif : partager / échanger sur la vision des déplacements, du territoire avant d'avoir une présentation des éléments de diagnostic

C'est votre ressenti actuel !
Ce qui caractérise le mieux la situation ressentie.

Comment : en rayant les affirmations que vous ne partagez pas !

2 – Les mots clés



Thème 1 : L'organisation du territoire, l'aménagement

- ✓ Les actifs travaillent de plus en plus loin de leur domicile
- ✓ Les actifs résident majoritairement près de leur lieu de travail
- ✓ Le choix du lieu de résidence se fait en fonction de l'offre de transport en commun
- ✓ Le choix du lieu de résidence se fait en fonction du budget global (incluant les transports)
- ✓ Un choix de résidence à proximité des villes principales
- ✓ Un choix de résidence dans les communes éloignées des villes centres
- ✓ Il y a assez de pôles d'équilibre sur le territoire
- ✓ Il faut renforcer certain pôles d'équilibre notamment au niveau des infrastructures et des équipements
- ✓ Il faut éviter les pôles d'équilibres et davantage renforcer les pôles principaux

Pour une meilleure compréhension

Pôle principal : commune proposant l'ensemble des services à la population (commerces, loisirs), de l'emploi, des établissements d'enseignement secondaires. Exemple : Reims, Epernay, Châlons

Pôle d'équilibre : commune d'appui proposant un nombre limité d'emplois, des commerces de base (supermarché, commerces de proximité), éventuellement de l'établissement secondaire. Exemple : Dormans, Fismes, Suippes, Vertus,...

2 – Les mots clés

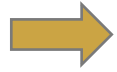
➡ **Thème 2 : L'offre ferroviaire sur le territoire**

- ✓ Toutes les gares du territoire répondent à un besoin de déplacements
- ✓ Il y a trop de gares sur le territoire
- ✓ Le maillage des gares est déséquilibré sur le territoire
- ✓ La fréquence des trains est suffisante
- ✓ La fréquence des trains est insuffisante
- ✓ Les gares sont toutes bien équipées, visibles, pratiques
- ✓ Le train est concurrentiel par rapport à la voiture entre Reims et Châlons
- ✓ Le train est concurrentiel par rapport à la voiture entre Epernay et Châlons
- ✓ Le train est concurrentiel par rapport à la voiture entre Epernay et Reims

➡ **Thème 3 : Les transports en commun routiers**

- ✓ Il n'y a pas assez d'offre de transport en commun sur le territoire
- ✓ Le réseau interurbain est majoritairement organisé vers les déplacements des scolaires et des captifs
- ✓ Le tracé des lignes départementales peut répondre aux besoins des pendulaires
- ✓ L'offre interurbaine ne dessert pas assez de communes
- ✓ Les services interurbains ne sont pas concurrentiels de la voiture en raison du trop grand nombre d'arrêts
- ✓ Je ne connais pas le réseau départemental
- ✓ Les transports en commun coûtent chers
- ✓ Les transports en commun sont intéressants financièrement pour l'utilisateur

2 – Les mots clés



Thème 4 : L'intermodalité

- ✓ *Les nœuds d'intermodalité sont visibles sur le territoire*
- ✓ *Les gares locales sont de qualité*
- ✓ *Les gares locales doivent être améliorées*

- ✓ *Il faut développer de véritables quartiers (logements, bureaux,...) autour des gares locales*

- ✓ *Le rabattement sur les gares secondaires du territoire est aisé en modes doux*
- ✓ *Le rabattement sur les gares secondaires du territoire est difficile en modes doux*

- ✓ *Il y a suffisamment de parking relais sur Reims*
- ✓ *Les parkings relais de Reims sont bien jalonnés*
- ✓ *Il faut développer des parkings relais autour de Châlons*
- ✓ *Il faut développer des parkings relais autour d'Epernay*

- ✓ *La tarification intermodale est adaptée pour des déplacements à l'échelle régionale*
- ✓ *La tarification est adaptée pour des déplacements à l'échelle départementale*
- ✓ *La tarification est adaptée pour des déplacements très locaux*

2 – Les mots clés

➡ **Thème 5 : Les autres modes alternatifs**

- ✓ *Les aires de covoiturage informelles sont suffisantes*
- ✓ *Les aires de covoiturage doivent être officialisées et aménagées*
- ✓ *Il est facile de faire du covoiturage sur le territoire (mise en relation, point de rencontre,...)*
- ✓ *Je ne connais pas trop le covoiturage*

- ✓ *L'autostop, c'est pratique*
- ✓ *L'autostop, c'est dangereux*

- ✓ *Le télétravail contribue à limiter le nombre de déplacements domicile-travail*
- ✓ *Le télédiagnostic médical peut être une solution pour limiter les déplacements dans les milieux ruraux*
- ✓ *Le haut débit est une réelle opportunité pour limiter les besoins de déplacements*

➡ **Thème 6 : Information et communication**

- ✓ *VITICI est très pratique pour les déplacements en transports en commun*
- ✓ *Je n'utilise pas VITICI*
- ✓ *L'information affichée aux arrêts des cars est suffisante pour me déplacer*
- ✓ *Je me repère facilement dans les différentes offres de transport en commun du territoire*
- ✓ *Je ne me repère pas facilement dans les différentes offres de transport en commun du territoire*

Les principales caractéristiques du territoire



3 – Les caractéristiques du territoire

■ Démographie

- 472 000 habitants dans 355 communes

- 85 % des communes ont moins de 1 000 habitants

- une stagnation de la population (+0,2 %) mais un développement dans les espaces les plus éloignés des centres bourgs

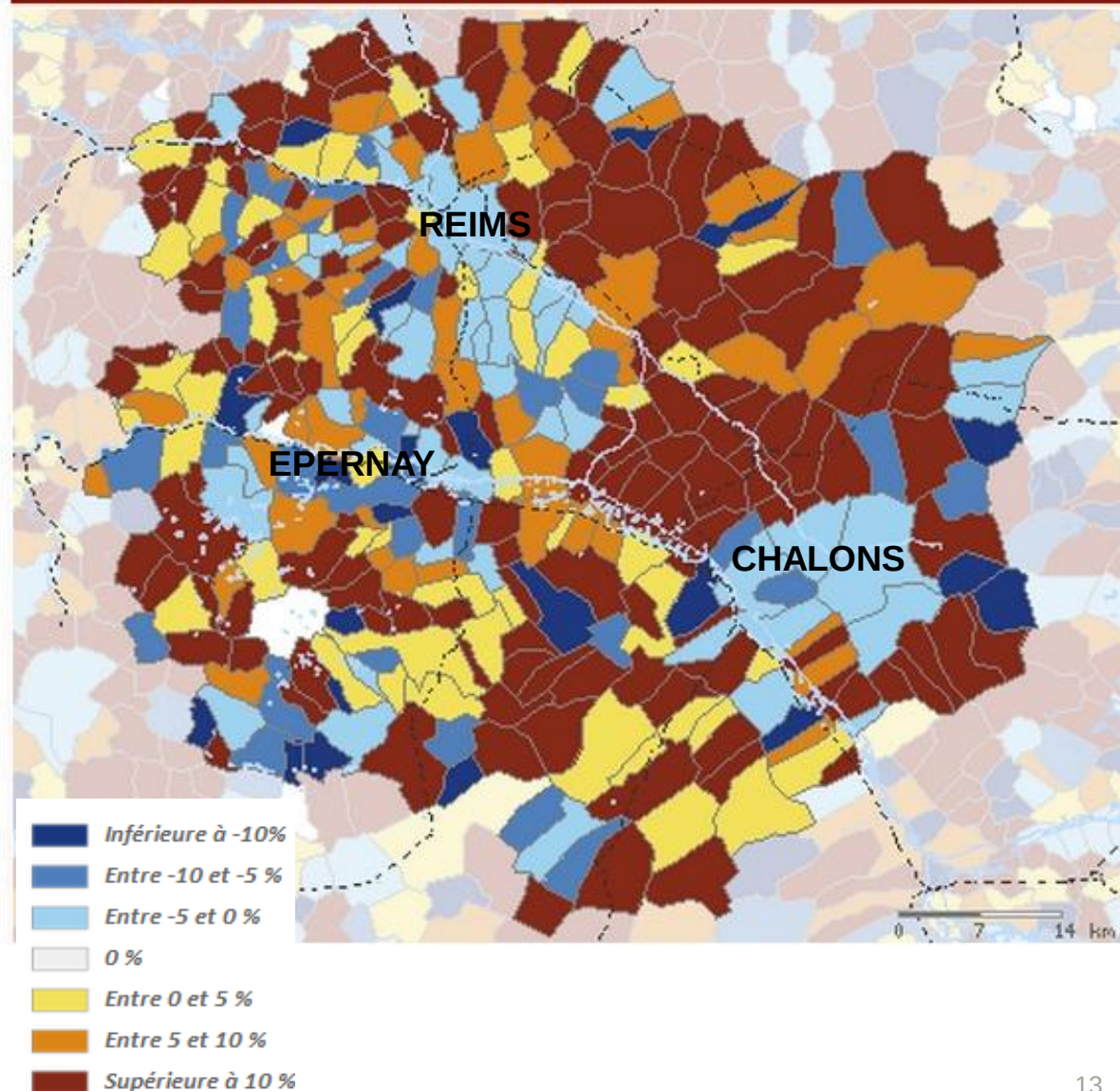
■ Motorisation

- 1 ménage sur 5 non motorisé (surtout à Reims)

- 1,17 de taux de motorisation, supérieur à la Région

=> **MAIS** de fortes différences selon les communes

Evolution de la population (99-2009)



3 – Les caractéristiques du territoire

■ Les flux d'actifs du territoire

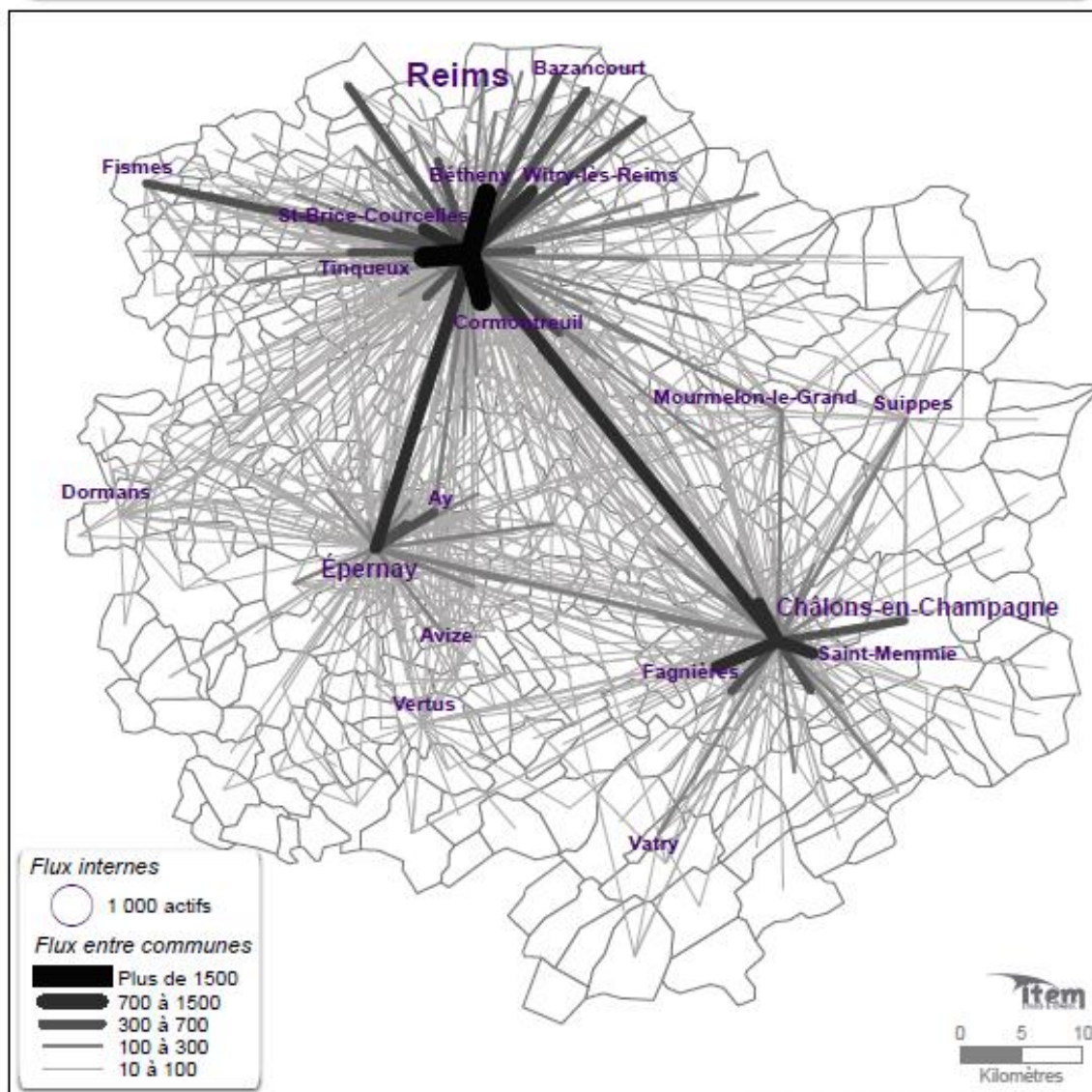
- 95 % des actifs restent travailler dans le territoire

- 51 % travaille dans leur commune de résidence soit un actif sur 2 qui réalise un déplacement relativement court

■ Les principaux échanges ont lieu avec Reims

- Reims et Witry : 1 750 actifs
- Reims et Epernay : 1 750 actifs
- Reims et Châlons : 1 550 actifs

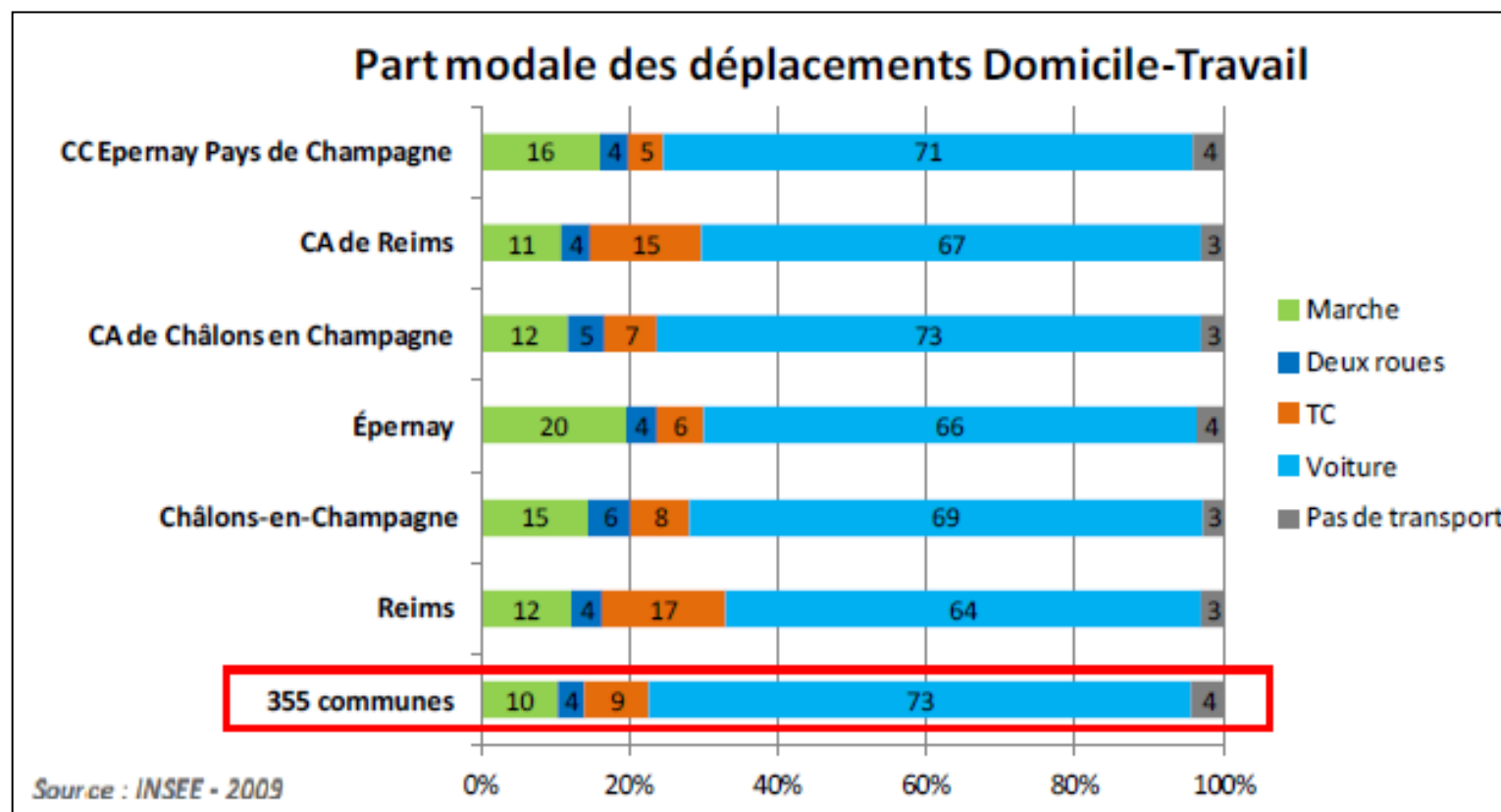
Les flux d'actifs internes au territoire



3 – Les caractéristiques du territoire

- Une prédominance de la voiture

- 73 % des déplacements pendulaires sont réalisés en voiture



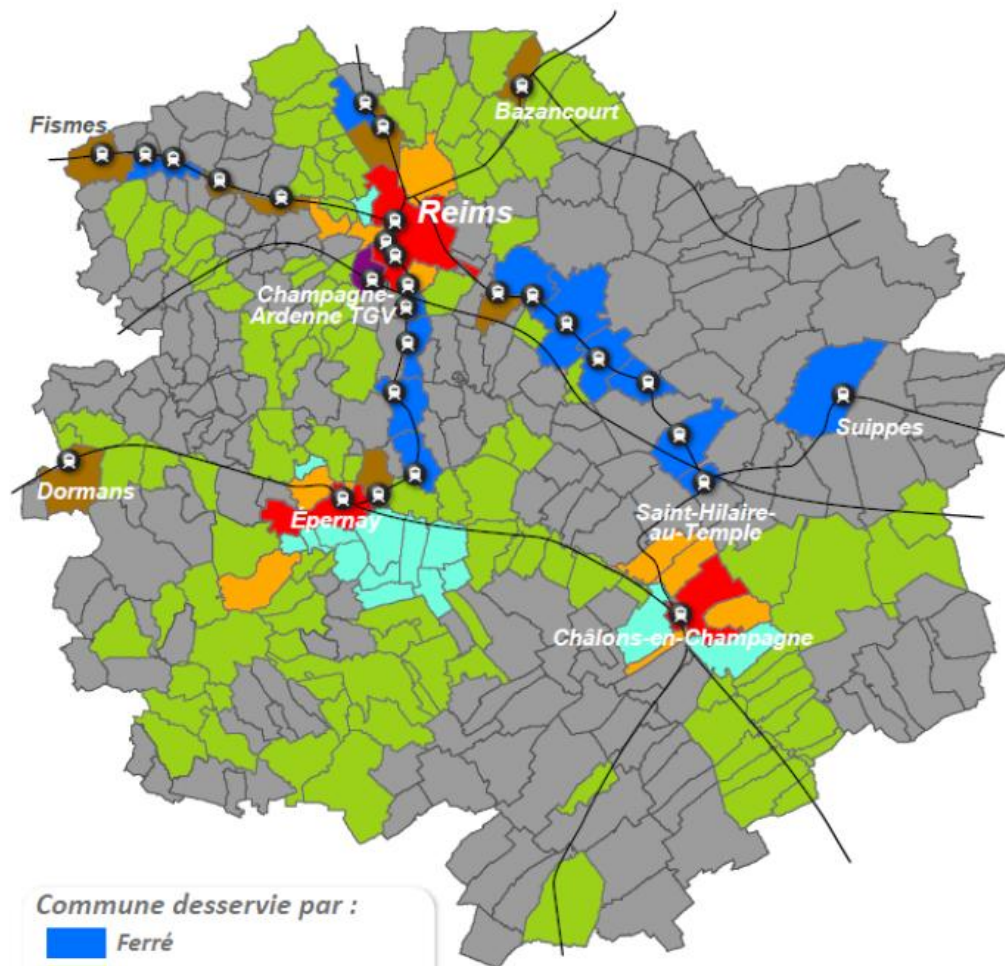
3 – Les caractéristiques du territoire

▪ La desserte en transport en commun

- 156 communes sur les 355 sont **desservies**, mais elles comptent **86 % de la population** du territoire

- 29 gares sur le territoire dans 27 communes

Les réseaux Transports en commun desservant les communes



Commune desservie par :

- Ferré
- Routier interurbain
- Urbain
- Routier Interurbain - Urbains
- Routier Interurbain - Ferré
- Ferré - Urbain
- Routier - Ferré - Urbains
- Pas de desserte

Source : Région Champagne-Ardenne, Conseil Général de la Marne, CITURA, SITAC, Mouvéo
Réalisation : ITEM

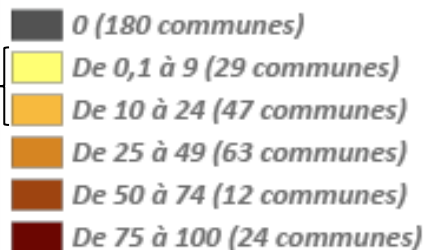
3 – Les caractéristiques du territoire

▪ La qualité de la desserte

- *Présence ou accès en TC aux équipements (commerces, hypermarché, santé, hôpital, cinéma, piscine), aux pôles scolaires et aux pôles d'emplois*

=> *Note de qualité de desserte de la commune*

Note sur 100



Ni services ni offre de TC

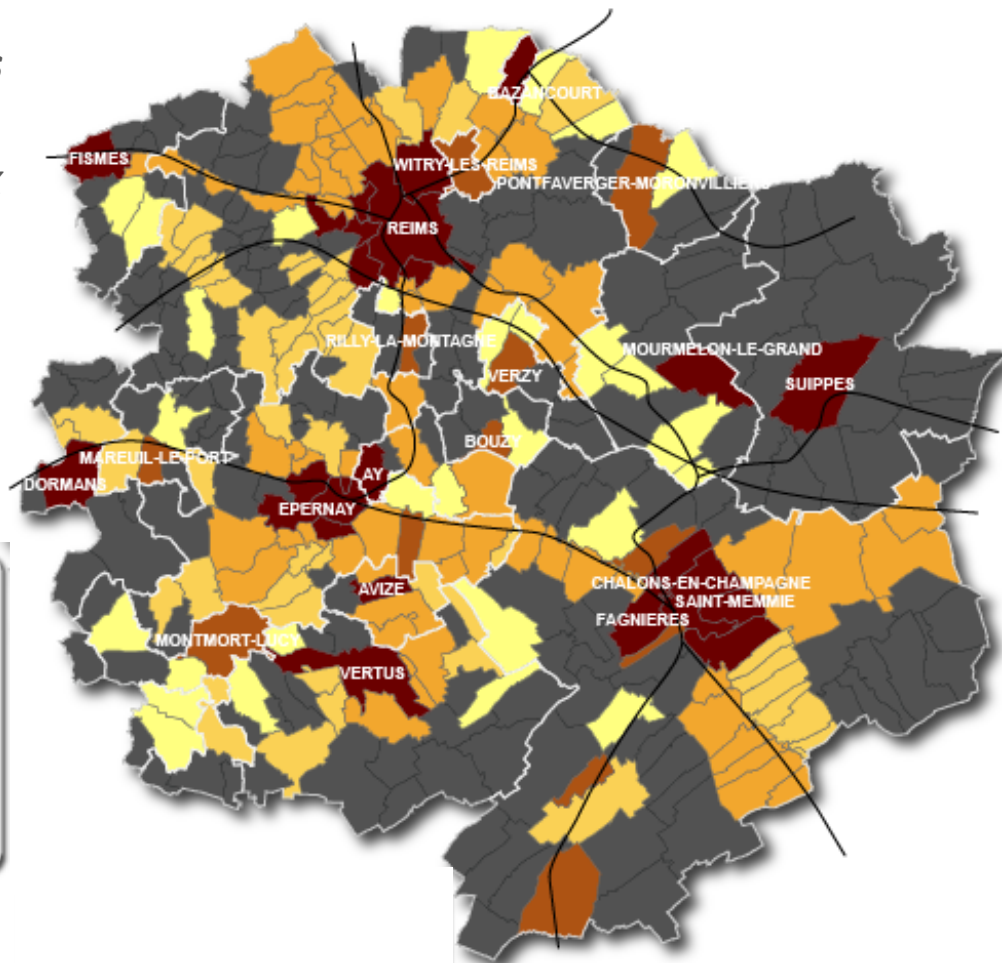
Forte carence

Carence

Accès aux services acceptable

Accès aux services de qualité

Note d'accès aux services des communes



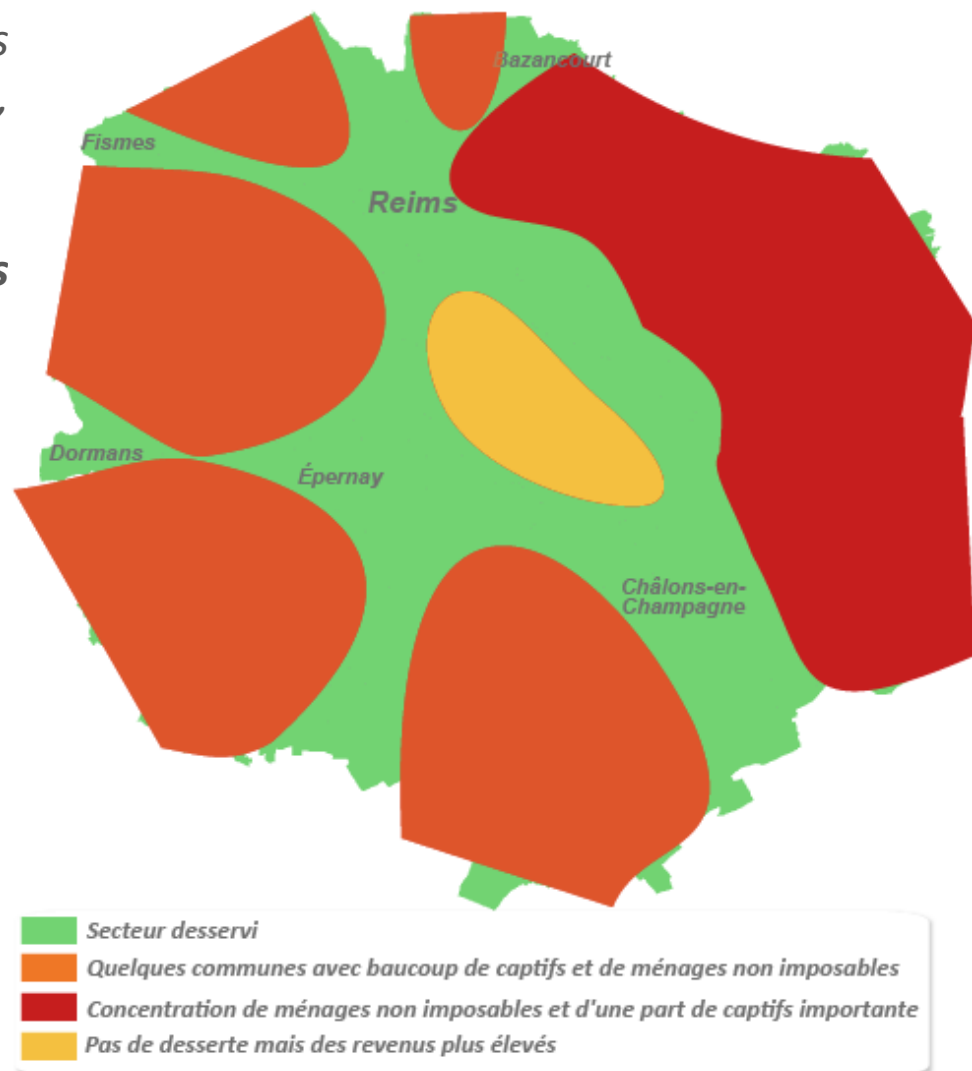
3 – Les caractéristiques du territoire

▪ Les communes carencées et les captifs

- en regardant la note de la commune et les caractéristiques de la population (motorisation, revenus, âge)

=> difficulté dans le nord est et certaines communes rurales du sud et de l'ouest

Les difficultés selon les secteurs



3 – Les enjeux retenus en phase 2

Enjeu global : limiter l'impact des transports sur l'environnement

Objectif du PCAER : moins 20 % d'émissions de GES et de consommation d'énergie pour 2020.

=> Pour atteindre cet objectif, un meilleur choix modal s'impose, limiter l'usage de la voiture particulière permet

- de diminuer les émissions de polluants et les gaz à effet de serre
- de limiter le bruit
- de diminuer le nombre d'accidents
- de diminuer la place dévolue à la voiture sur l'espace public
- de sécuriser les déplacements piétons/vélos
- de limiter la pollution de l'eau aux hydrocarbures

=> d'améliorer le cadre de vie

Enjeu 1 : adapter les modes de déplacements aux distances et aux besoins

Favoriser une prise de conscience pour aller vers une meilleure pratique de la mobilité individuelle :

- moins de 1 Km = je marche
- une voiture par ménage c'est bien
- j'habite de préférence dans une commune bien accessible en transports collectifs

Enjeu 2 : Organiser et mettre en cohérence les territoires et les bassins de vie identifiés autour du triptyque : habitat/emploi/équipement

La séparation de l'habitat, de l'emploi et des zones d'activité a conduit à une augmentation du nombre de déplacements et des distances. La mobilité est directement influencée par l'environnement résidentiel.

3 – Les enjeux retenus en phase 2

▪ Les objectifs qui découlent de ces actions

- **1. Améliorer l'offre de transports alternatifs à la voiture individuelle sur le territoire**, en consolidant l'offre de transport en commun existante, en lançant de initiatives de covoiturage, autopartage, en améliorant l'intermodalité.

Il convient d'améliorer l'offre dans les secteurs où le potentiel existe. Cette offre doit s'organiser pour répondre aux besoins de déplacements internes et externes au territoire.

- **2. Réglementer et proposer un système d'organisation/de gouvernance** qui permet de prendre en compte le lien urbanisme/transport en favorisant le développement dans les secteurs bien desservis en transport en commun mais également en trouvant une organisation qui facilite une cohérence de l'aménagement sur le territoire.

Il faut organiser le territoire en s'appuyant sur l'offre actuelle alternative à l'automobile afin d'avoir une certaine rationalité économique.

Les SCoT et PLU notamment permettent de lier urbanisme et déplacements.

L'articulation entre urbanisme et déplacements doit se trouver sur la façon de développer le territoire (quelle croissance et où l'accueillir) en fonction des potentialités en matière de transport

- **3. Informer et communiquer** auprès de la population, des élus sur leurs choix modaux en proposant des systèmes d'informations innovants et complets.

Afin de changer la pratique modale, il faut changer les comportements, faire connaître et populariser les solutions alternatives à l'automobile.

Un travail sur les actions



Présentation de certaines actions et travail sur 3 types d'actions spécifiques

4 – Les actions

Actions	Travaillée en Atelier 1	Travaillée en Ateliers 2
<u>ACTION 1</u> : Réorganiser la hiérarchisation du réseau de transport		X
<u>ACTION 2</u> : Etendre certains réseaux urbains		X
<u>ACTION 3</u> : Définir un degré d'intermodalité en gare selon le statut de la gare		X
<u>ACTION 4</u> : Aller vers une réorganisation de l'offre ferrée au niveau local	X	X
<u>ACTION 5</u> : Développer l'offre de service en gare		
<u>ACTION 6</u> : Aller vers une unité tarifaire pour l'ensemble des transports collectifs circulant sur le territoire		
<u>ACTION 7</u> : Tester la mise en place d'un TAD couplé à de la livraison		X
<u>ACTION 8</u> : Limiter l'autosolisme sur le territoire		X
<u>ACTION 9</u> : Proposer une offre d'autopartage à l'échelle régionale (voir de vélos en libre service)		
<u>ACTION 10</u> : Lancer une communication sur l'autostop solidaire		
<u>ACTION 11</u> : Mettre en place des contraintes pour faire fonctionner ces actions		
<u>ACTION 12</u> : Créer autour des gares renforcées, de véritables quartiers		
<u>ACTION 13</u> : quid de la totale liberté du choix résidentiel sans informations sur les dépenses liées à la mobilité	X	
<u>ACTION 14</u> : Faciliter l'accès aux équipements et aux services		
<u>ACTION 15</u> : Aller vers un territoire Métropole à long terme ?	X	
<u>ACTION 16</u> : Faire de VITICI une réelle plateforme de mobilité informant sur l'ensemble des modes de déplacements		
<u>ACTION 17</u> : Lancer des applications locales permettant de faciliter les déplacements des habitants du territoire		

4 – Les actions

▪ **ACTION 6 : Aller vers une unité tarifaire pour l'ensemble des transports collectifs circulant sur le territoire**

La complexité des tarifications sur le territoire peut être un frein à l'usage des transports en commun. Il faut, petit à petit, **aller vers une interopérabilité billettique** pour proposer un support commun aux réseaux TER, départementaux et urbains. Un travail sur les tarifs doit être fait pour plus de lisibilité. Il faut **tendre vers un billet unique** comprenant l'ensemble des réseaux ou certains réseaux en ayant qu'un seul titre de transport.

La mise en place du support unique est un processus long à réaliser au fur et à mesure du renouvellement des DSP par exemple.

Freins : organisationnel/financier



La carte KorriGo en Bretagne



La carte Oura Région Rhône-Alpes

Actions liées :
1, 8, 11, 15, 16

4 – Les actions

■ **ACTION 9 : Proposer une offre d'autopartage à l'échelle régionale (voir de vélos en libre service)**

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle, l'essentiel du temps immobile, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin et non pas pour sa possession. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres.

Aucune offre d'autopartage sur le territoire, mais de nombreuses agglomérations proposent aujourd'hui ce type de mode de transport au vu de ses avantages. Outre la possibilité de se passer d'un deuxième véhicule, cela permet également de posséder un véhicule pour les usages les plus courants et d'en louer un pour un usage plus exceptionnel.

En effet, **un ménage a besoin** :

- Une **citadine** pour les courses et les trajets quotidiens ;
- Un **monospace** pour les sorties du week-end et les vacances ;
- Un **utilitaire** occasionnellement.

Généralement, il base son achat sur le véhicule qui correspondra à son besoin de capacité le plus grand. L'autopartage permet d'acheter le véhicule le plus utilisé : citadine et donc de **limiter le coût et la pollution** engendrée par la possession d'un véhicule de plus grande capacité.

Au vu des nombreuses relations entre les 355 communes, on peut envisager **un système commun à l'ensemble du territoire** à la fois **dans les trois villes centres** mais aussi **au sein de communes moins importantes** comme Fismes, Dormans,...

Ainsi, une personne abonnée au système dans sa commune de résidence peut utiliser son abonnement dans la commune où elle travaille, où elle fait ses achats.

L'abonnement pourrait être **inclus dans l'abonnement TC**, comme le fait l'agglomération montpelliéraine par exemple.

Le même système pourrait être envisagé pour des vélos en libre service.

Freins : organisationnel/administratif

Actions liées :
8, 11, 16, 17



Le réseau France Autopartage

4 – Les actions

▪ **ACTION 10** : Lancer une communication sur l'autostop solidaire

Il s'agit d'une forme de covoiturage ne nécessitant pas de réservation et fonctionnant selon le mode de l'autostop mais avec davantage de garantie selon le mode de fonctionnement choisi : rémunération du chauffeur, inscription préalable des passagers et des conducteurs qui implique la signature d'une charte, arrêts fixes,...

Ce type d'action est **particulièrement adapté au milieu périurbain voir rural** où les flux de circulation sont importants mais l'offre de transport quasi inexistante.

Ce sont généralement des associations qui portent ce type de projet.

Freins : trouver un organisme portant le projet

Actions liées :
8, 16, 17



4 – Les actions

▪ **ACTION 11** : *Mettre en place des contraintes pour faire fonctionner ces actions*

*Les actions de limitation de l'autosolisme, de développement de l'offre de transport en commun,... ne pourront fonctionner que si des **contraintes à l'usage de la voiture** sont mises en place :*

*-**Limiter le stationnement** dans les cœurs de ville en baissant le volume de places, en augmentant les tarifs...*

*-**Limiter l'efficacité de la circulation** par une limitation de la vitesse, une baisse de la capacité de la voirie*

Ces deux exemples doivent aller de pairs avec l'ensemble des actions précédentes. Ainsi, le poids de la voiture pourra être réellement limité au profit des autres modes de déplacements.

***Freins** : la politique de stationnement est toujours un sujet très délicat politiquement*

Actions liées :
1, 2, 3, 4, 6, 8, 9

4 – Les actions

▪ **ACTION 12 : Créer autour des gares renforcées, de véritables quartiers**

*Il s'agit de créer autour de ces lieux d'intermodalité de **véritables quartiers qui accueilleraient des logements, des bureaux, des services, des commerces** afin de **renforcer le rôle de la gare** dans sa commune et de privilégier les déplacements à proximité d'une desserte en transport en commun de qualité. Il faudra toutefois veiller à ce que ce quartier gare soit lié à son tissu environnant.*

*Afin de faciliter le développement urbain autour des gares, il s'agit d'inscrire dans les documents d'urbanisme, les secteurs où l'urbanisation doit être privilégiée en indiquant par exemple un **minimum de densité** en lien avec le niveau de desserte en transport en commun.*

Exemple : A partir de X emplois créés, de X logements pour une opération immobilière, d'une surface commerciale d'au moins X m², l'implantation du projet doit être à moins de 300 m d'un arrêt de bus ou de car et moins de 900 m d'une gare TER.

Freins : le caractère décisif du choix des secteurs à urbaniser

Actions liées :

3, 4, 5, 8

4 – Les actions

▪ **ACTION 13** : Mettre en place une étiquette de mobilité/transport sur le territoire

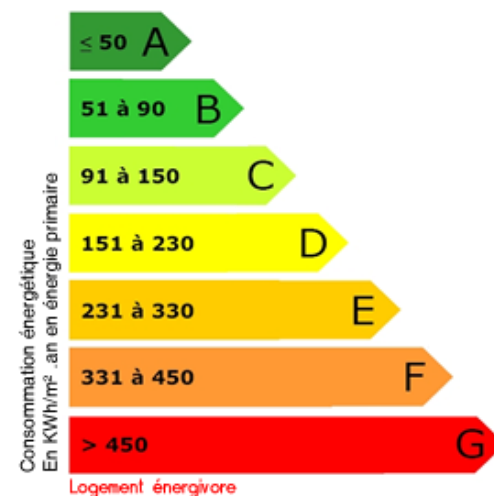
La périurbanisation est le fruit d'un foncier et de logements chers dans les agglomérations en comparaison des espaces périurbains. Cependant, l'individu ne se rend pas toujours compte de la contrainte automobile qu'il s'impose en devant réaliser des distances importantes pour le moindre motif de déplacements. Ceci a un coût économique et environnemental.

Informar la population sur l'impact de la localisation de son choix résidentiel

L'idée est de **proposer, par secteur/bassin, une étiquette énergétique** liée au transport afin **d'informer le foyer sur ses possibilités de déplacements**.

Ceci permet **d'avertir** le nouveau résident du territoire sur l'offre de transport disponible selon les localités et sur le **risque de dépendance à l'automobile** et de **précarité énergétique** auquel il s'expose selon son choix résidentiel.

Freins : le risque de stigmatisation de certains territoires



Actions liées :

1, 14

4 – Les actions

▪ **ACTION 14** : **Faciliter l'accès aux équipements et aux services**

L'organisation actuelle de l'aménagement du territoire permet aux communes de décider individuellement de leurs équipements, commerces,... Ceci ne **permet pas de hiérarchisation des communes** au sein d'un territoire, qui organiserait les déplacements des habitants.

L'exemple des écoles : au sein de communautés de communes, chaque commune souhaite garder une classe => les élèves sont transportés à travers toutes les communes de l'EPCI le matin, le midi et le soir...

Afin de **permettre une rationalisation des déplacements** dans une logique d'économie, **l'aménagement du territoire doit être optimisé au niveau local pour proposer une structure cohérente en terme de services**. Ceci est le rôle du SCoT qui propose des pôles d'équilibre du territoire.

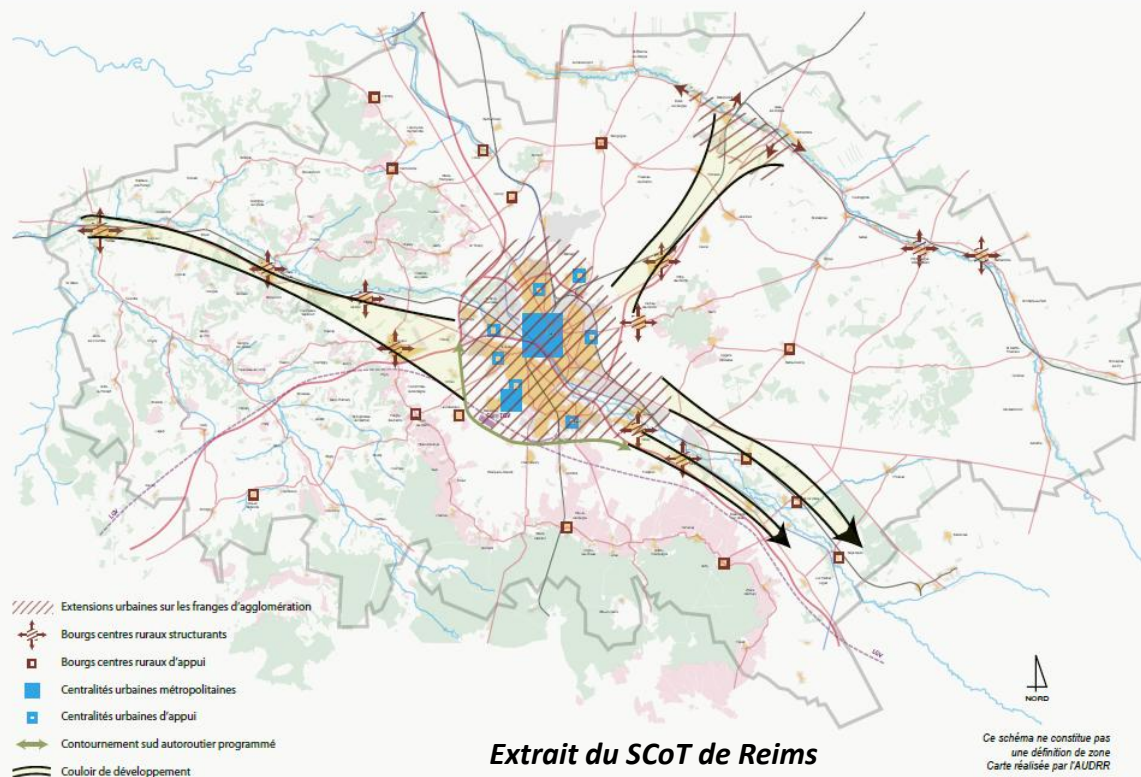
On peut même aller jusqu'à envisager la fusion de certaines communes.

Freins : choix des communes pôles

Actions liées :

8, 13, 15

Schéma de l'organisation et structuration des espaces



4 – Les actions

▪ **ACTION 15 : Aller vers un territoire Métropole à long terme ?**

Au vu des relations entre les 3 pays, et notamment des importants flux de déplacements domicile-travail, se pose la **question de la gouvernance de ce territoire**.

Faut-il évoluer vers un territoire métropole sur ces 355 communes ce qui permettrait notamment une **meilleure cohérence en terme de transport mais également en terme d'aménagement du territoire** et par conséquent la relation urbanisme-transport.

Dans un but de limitation de l'étalement urbain, cet ensemble métropolitain devient cohérent dans la mesure où la majorité des déplacements se réalise en interne au territoire.

On peut envisager, dans le cadre de notre étude, un **observatoire des déplacements** à l'échelle des 3 pays qui gagnerait à être précédé d'une vaste enquête ménages déplacements.

Les communes du territoire aurait ainsi un **poids plus important auprès des partenaires** pour faire valoir leur projet, on pense notamment à la question de l'amélioration du ferroviaire.

Freins : organisationnel

Actions liées :

1, 6, 8, 14

4 – Les actions

▪ Réflexion : vers une gouvernance à l'échelle des 355 communes

Une logique de transport à cette échelle

- ✓ **95 % des actifs du territoire travaillent dans le territoire** => cohérence à gérer les transports à cette échelle
Ceci permet plus de complémentarité entre les réseaux proposés
- ✓ Sur le territoire aujourd'hui : 3 AOT urbaines, le Conseil Général et la Région. Ces deux dernières n'ont pas vocation à proposer une desserte locale. Ainsi, de nombreuses communes se trouvent privées d'une desserte fine à l'échelle intercommunale par exemple
- ✓ **Créer des AOT de second rang.** Les EPCI n'ont pas forcément les moyens humains et financiers pour cela. Faut-il voir plus grand ? à l'échelle des 355 communes ?
Les réseaux urbains restent dans leurs EPCI mais on peut envisager une gestion des lignes locales commune afin de mettre en œuvre un réseau cohérent et équitable sur tout le territoire.
- ✓ **Avantages** : plus de cohérence, une intermodalité facilitée avec possibilité d'évoluer vers une unité tarifaire, limitation des doublons d'offre, un intérêt financier avec optimisation de l'offre, possibilité de gérer autre chose que les TC (PDE, autopartage, covoiturage,...), ...
- ✓ **Inconvénients** : une organisation complexe, une nouvelle strate administrative, une légitimité à trouver, ...

4 – Les actions

▪ Réflexion : vers une gouvernance à l'échelle des 355 communes

Vers quel type de compétence transport ?

- ✓ 1 ou plusieurs AOT sur le territoire ?
- ✓ Quelle relation avec les AOT urbaines ?
- ✓ Quelle relation avec CG et Région ?
- ✓ Quelle structure mettre en place ?

Des compétences au-delà des transports ? Vers une métropole ?

✓ **Aménagement et urbanisme**

- Définition du SCoT et donc des zones à urbaniser
- Contrôle de la prise en compte du PLU dans les SCoT
- Mise en place d'une politique foncière sur la métropole

Un **Supra – SCoT**, quel rôle par rapport aux SCoT des pays ?

Localiser de manière générale les secteurs à urbaniser, les pôles à renforcer, ...

- ✓ **Environnement** : lancement d'une politique environnementale à l'échelle des 355 communes
- ✓ **Scolaire** : permet notamment la gestion de la localisation des établissements et les ramassages scolaires
- ✓ **Social** : proposer une politique global sur les 355 communes
- ✓ **Equipement** : complémentarité des grands équipements sur le territoire

Opportunité du G10 ?

4 – Les actions

▪ **ACTION 4 : Aller vers une réorganisation de l'offre ferrée au niveau local**

En favorisant la desserte de certaines gares par rapport à d'autres et en limitant ainsi le nombre d'arrêts sur certaines lignes TER, le **gain en vitesse commerciale** ne serait pas négligeable. Ceci **implique d'aller vers la fermeture de certaines haltes au profit d'autres**.

On facilite ainsi le rabattement sur celles-ci de même que leur équipement (stationnement, information,..) puisque le nombre de gares à desservir/aménager est plus limité.

On peut également envisager **l'ouverture/réouvertures de haltes sur des secteurs en croissance démographique ou en croissance d'emplois** : Witry lès Reims, halte Farman à Reims.

Exemple : la ligne Reims-Châlons dessert 7 gares intermédiaires dont certaines ont moins de 10 voyageurs par jour.

Freins : un choix des gares difficiles, choix politique



Ancienne gare de Witry lès Reims

Actions liées :
1, 3, 5, 8, 11, 12

4 – Les actions

▪ **ACTION 5 : Développer l'offre de service en gare**

Faire de la gare un lieu de vie pour la commune, en y développant des services, permet de faire revivre ce lieu qui n'est actuellement qu'un lieu de passage. De plus, cela redynamise/améliore l'usage des transports en commun en proposant à leurs usagers des services qui limitent les petits déplacements du quotidien : poste, pressing, boulangerie, garderie,...

***Exemple** : mise en place d'une conciergerie aux heures de pointe qui propose de déposer/récupérer colis et courrier, partenariat avec un boulanger/maraîcher qui propose ses produits en gare, utiliser le bâtiment désaffecté de la gare pour mettre en place une crèche,...*

***Freins** : trouver des partenaires pour lancer la démarche*



Panier de légumes en gare de Thionville

Actions liées :
3, 4, 12

4 – Les actions

▪ Réflexion en groupe : le devenir des gares

Réfléchissez au devenir du réseau ferré du territoire

Sur la carte fournie, mettez en avant quatre types de gares :

- ☐ Les gares principales
- ☐ Les gares/haltes locales
- ☐ Les gares/haltes dont la question du maintien est posée
- ☐ Les gares/haltes à créer

4 – Les actions

▪ **ACTION 16** : **Faire de VITICI une plateforme multimodale**

VITICI propose aujourd'hui la quasi-totalité de l'information transport en commun sur la Région (à l'exception du département de l'Aube). Afin de proposer un bouquet d'offre de mobilité et de pouvoir comparer les différents modes, il est nécessaire d'aller vers une **intégration des modes alternatifs** et notamment des modes doux. Ainsi, l'utilisateur pourra comparer son temps de parcours en voiture, en transport en commun, en vélo, à pied. On peut également envisager d'informer sur le taux d'émissions de CO2 du mode choisi.

De même, une rubrique au covoiturage présentant à minima les aires de la région mais pouvant également proposer une mise en relation doit être intégrée au site.

Freins : organisationnel/récupération des données

Actions liées :
1, 3, 6, 8, 9, 10, 17

4 – Les actions

■ **ACTION 17** : Lancer des applications locales permettant de faciliter les déplacements des habitants du territoire

Différents modes de transports peuvent faire l'objet d'une application mais l'on peut envisager de manière plus ambitieuse, une **application liée à VITICI** proposant les mêmes services que le site.

Mais des **applications propres à un mode de transport** peuvent être proposées :

- Le **covoiturage** dynamique qui permet la mise en relation instantanée entre le chauffeur et le passager selon l'origine-destination
- Le **stationnement**, en indiquant à l'automobiliste les places disponibles via une application, on évite aux voitures de réaliser des distances inutiles pour chercher une place.

Exemple : Rennes Métropole a mis à disposition l'ensemble de ses données en open source ce qui permet à un certain nombre de développeurs de proposer des applications sur la base de ces données. Ce système à l'avantage de ne pas nécessiter de financement public mais la collectivité n'a plus la main sur les applications développées tant que les données sont ouvertes.

Freins : l'ouverture des données au grand public

Actions liées :
8, 9, 10, 16

Exemple d'applications développées sur Rennes Métropole



RennesBus

publiée par ockermann le 15/06/2011

Si vous vous demandez à quelle heure passe le prochain bus, cette appli répond à votre question. Grâce à une interface facile à utiliser, vous pourrez identifier rapidement l'arrêt que vous cherchez, accéder aux horaires et pour vos arrêts fréquents, les enregistrer sur votre mobile. En plus, cette appli...



eo'City

publiée par ericnewlc le 24/05/2011

Toutes les données transport de Rennes Métropole dans votre poche avec eo'City: Parcs Relais, Velo Star, Bus et Metro. Votre iPhone ou smartphone Android vous informe en permanence sur les disponibilités, les horaires, les correspondances, etc....



ArceauVélo

publiée par Maxcom le 21/05/2012

Pour la ville de Rennes, localisez sur une carte les emplacements de supports à vélo dans votre proximité immédiate.

Au lancement, la carte est automatiquement centrée sur votre dernière géolocalisation connue et les arceaux autour de vous sont matérialisés par des icônes.

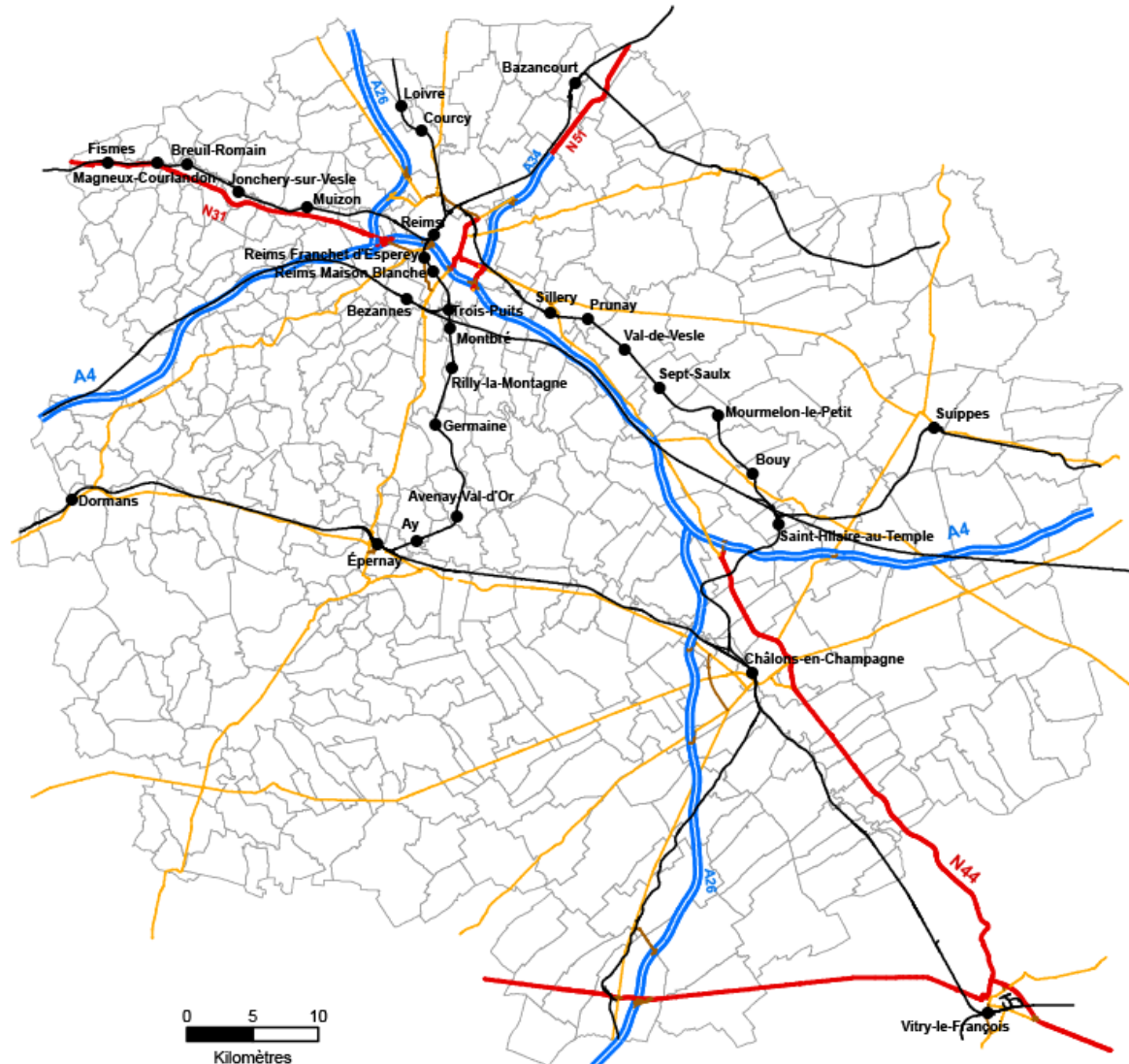
Synthèse des travaux par groupe



Une personne par groupe propose une restitution du travail effectué

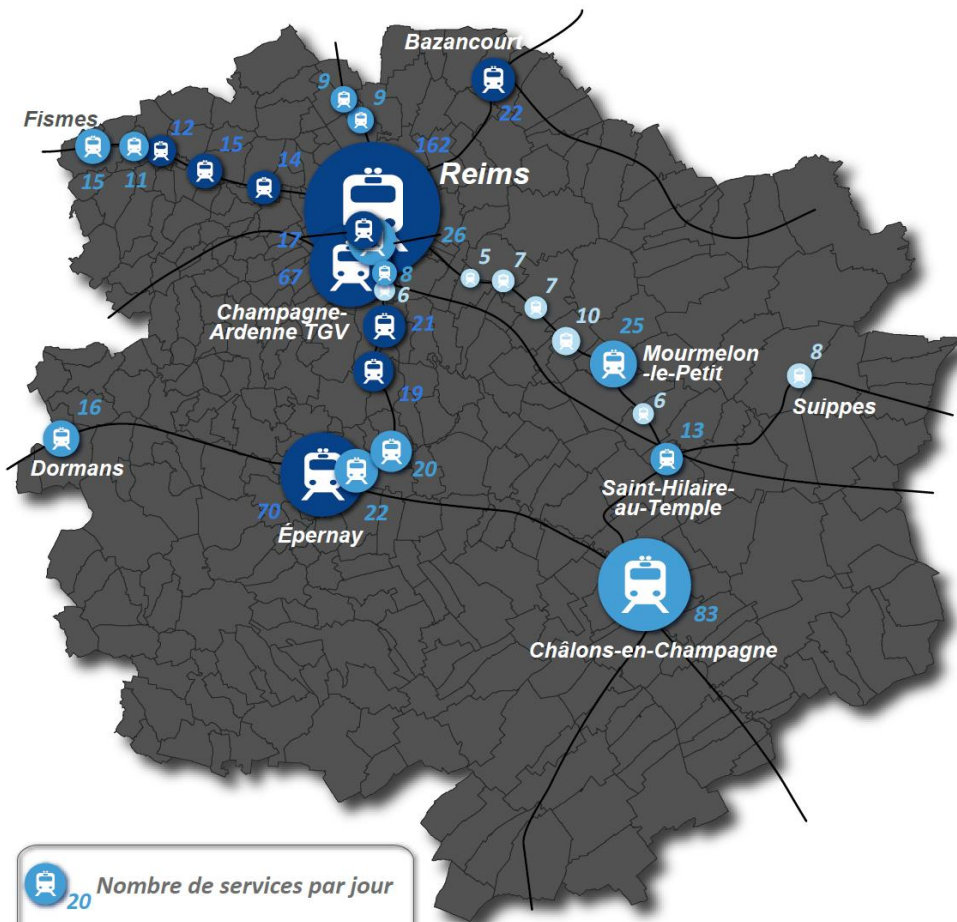
Fond de carte pour l'action sur les gares

Travail sur les gares



Fond de carte pour l'action sur les gares

Nombre de services par gare sur un Jour Ouvrable de Base
et qualité de l'intermodalité



 20

Nombre de services par jour

Qualité de l'intermodalité

Intermodalité de qualité

Intermodalité moyenne

Mauvaise intermodalité

GARES	Services/ jour en semaine
Reims	162
Châlons-en-Champagne	83
Epernay	70
Champagne Ardenne TGV	67
Reims Maison Blanche	26
Mourmelon-le-Petit	25
Bazancourt	22
Ay	22
Rilly-la-Montagne	21
Avenay-Val-d'Or	20
Germaine	19
Reims Franchet d'Esperey	17
Dormans	16
Fismes	15
Jonchery-sur-Vesle	15
Muizon	14
Saint-Hilaire-au-Temple	13
Breuil-Romain	12
Magneux-Courlandon	11
Sept-Saulx	10
Loivre	9
Courcy	9
Suippes	8
Trois-Puits	8
Val-de-Vesle	7
Prunay	7
Bouy	6
Montbré	6
Sillery	5