

ATELIER N°1

Mobilité et accessibilité : cohérence et complémentarité des politiques de transport public et d'infrastructures.

Président : Jean-Louis SCHNEITER,
Maire de Reims, Président de Reims
Métropole.

Rapporteur : Jean-Claude DANIEL,
Président du Pays Chaumontais, Maire de
Chaumont.

Animateur : Laurent ROUSSEAU, consultant
Cabinet ISIS

Éléments de problématique

Un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports a pour objectif prioritaire « d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs. »

Tous les partenaires, Etat, Départements, agglomérations, gestionnaires et exploitants des réseaux d'infrastructures, sont invités à participer à un exercice de prospective animé par la Région, à élaborer des propositions, à rechercher la complémentarité de leurs actions, dans le respect des responsabilités de chacun.

Catalyseur et « entremetteur » entre les différents niveaux de pouvoir et d'organisation territoriale, le SRIT doit favoriser les coopérations entre acteurs, entrepreneurs, gestionnaires, financeurs et décideurs et l'émergence de structures de concertation. C'est aussi un outil d'aménagement du territoire.

Le premier enjeu identifié à l'issue du diagnostic est le développement nécessaire des complémentarités entre les différents réseaux de transport public pour un meilleur service aux usagers en terme de mobilité et une meilleure accessibilité pour tous, notamment les personnes à mobilité réduite

Le transport public : une organisation en plusieurs strates

En Champagne Ardenne il y a quatre niveaux d'autorités organisatrices de transports :

L'Etat, la Région, quatre Départements et neuf autorités organisatrices de transports urbains. Mais la coordination des différentes Autorités Organisatrices est encore relativement peu développée sur le territoire (peu de pôles d'échanges, tarification intermodale encore limitée).

Il faut prendre en compte les prérogatives de chaque autorité organisatrice pour lesquelles les obligations locales peuvent entrer en contradiction avec des volontés de leurs partenaires.

A l'échelle nationale et internationale, la Champagne-Ardenne est desservie par le réseau ferroviaire, avec une offre Grandes Lignes essentiellement orientée Est-Ouest, avec Paris-Bâle et Paris-Strasbourg, bientôt remplacé par le TGV Est.

A l'échelle régionale, le réseau ferroviaire TER de la région couvre l'ensemble des agglomérations. Le TER est particulièrement utilisé sur les liaisons Reims – Charleville, Reims – Vitry-le-François et sur le « Y » ardennais.

A l'échelle départementale, les services sont majoritairement organisés en étoile sur les principales agglomérations. La spécificité de l'intervention des départements est la réponse quasi exclusive aux besoins de transport des scolaires. Les lignes régulières représentent en effet moins de 10% de l'offre.

A l'échelle urbaine, il existe 9 Autorités organisatrices de transports urbains. Elles concernent le transport de près de la moitié de la population de la région. Mais les périmètres desservis ne coïncident plus toujours exactement avec les bassins de vie des agglomérations.

Progressivement, une politique en faveur du développement des transports urbains se met en place, mais elle rencontre encore de nombreux obstacles locaux.

Des complémentarités existent avec le TER, par contre très peu d'intermodalité avec les réseaux départementaux.

A l'échelle des zones moins denses, on dénombre relativement peu d'expériences de transport à la demande. Pourtant, il existait une dynamique intéressante, mais toute une série de projets ont été arrêtés, par manque de porteurs.

Une intermodalité encore peu développée : La coordination des différents modes de transports est une action complexe, se situant dans le cadre de la LOTI et des lois de décentralisation qui n'ont pas fixé de règles de collaboration ou de hiérarchie d'une collectivité sur l'autre, laissant ainsi la négociation l'emporter sur toute autre considération.

Cela dit, l'ensemble des acteurs du transport public champardennais reconnaissent l'utilité de développer des points d'interconnexion entre leurs réseaux. Mais concrètement, il en existe relativement peu en activité sur la région (Epernay, Reims,...). Plusieurs études sont en cours comme sur Charleville-Mézières, Troyes,.....

A noter que la gare de Bezannes est le seul point d'interconnexion TER-TGV dans l'Est de la France

En terme de tarification, il existe des expériences entre le TER et des réseaux urbains, mais celles-ci ne sont pas étendues à l'ensemble de la région.

Les axes de réflexion de l'atelier

L'objectif n'est pas d'analyser finement le fonctionnement d'une organisation de transport public mais bien de **mettre en évidence les mesures ou leviers d'actions** qui permettront de mieux organiser la nécessaire complémentarité des réseaux de transport public. Avec l'objectif que le plus grand nombre d'usagers puisse disposer d'une offre de transport attractive.

Quel maillage des transports publics pour assurer une desserte optimale du territoire champardennais ?

Quelle continuité de transport pour les communes voisines des périmètres de transport public urbain ?

Réflexions menées à partir des cas de Reims, Troyes et Charleville-Mézières. Quel type de transport dans un pays ? quels sont les besoins, quelles sont les possibilités d'organisation de transport à travers ces structures ? Réflexions menées à partir du cas du Pays Chaumontais.

Comment valoriser et consolider le réseau TER actuel ?

Quelle vocation pour le TER pour une desserte urbaine et périurbaine ? Réflexions menées à partir des nouveaux points d'arrêts projetés dans l'agglomération rémoise.

Comment valoriser l'utilisation de l'axe Reims – Châlons-en-Champagne ?

Quelle complémentarité entre le TER et les transports départementaux ? Réflexions menées à partir des différents pôles d'échanges existants ou en projet sur la région

Quel type de desserte des zones d'activités excentrées ?

Quel type de transport peut-être efficace pour les zones d'activités excentrées ? Quel moyen faut-il mettre en œuvre pour accompagner le développement du transport public ? Réflexions menées à partir des cas de Vatry et de zones logistiques existantes.

Quelle place pour le transport à la demande en Champagne-Ardenne ?

Comment redynamiser le transport à la demande, peu utilisé actuellement ? Quelles sont les démarches et les clés de financement possibles ? Réflexions menées à partir de cas concrets mis en place dans la Région Nord-Pas-de-Calais.

Quel est le type d'informations nécessaire pour valoriser les réseaux de transports publics de la région ?

Quelle est l'échelle la plus pertinente pour une bonne information ? Quel est le rôle d'une centrale de mobilité ? Qui doit mener le projet ?

Comment favoriser la coopération entre les autorités organisatrices de transport ?