

30/08/2014

## Reims : faut-il y mettre les pieds ?



### La politique des déplacements de l'agglomération

#### *Une histoire récente mouvementée*

La communauté d'agglomération **Reims Métropole** est responsable de la mise en œuvre des services de transports collectifs dans les 16 communes de cette intercommunalité qui regroupe 220 000 habitants (Reims : 185 000). La politique qu'elle a conduite en matière de déplacements a connu de fortes fluctuations.

L'exploitant qui gérait le réseau de bus depuis 1952 avait été racheté en 1990 par Keolis - qui s'appelait alors VIA GTI. Du fait d'un dérapage des coûts jugé excessif par l'Agglomération qui avait dû doubler sa subvention d'équilibre en dix ans, Keolis a été évincée le 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour être remplacée par un partenariat public-privé d'une rare complexité : celui-ci repose sur une concession de 34 ans accordée à un consortium composé d'un constructeur de tramway et poseur de voie (Alstom Transport), d'un opérateur (Transdev), d'entreprises de BTP (Bouygues, Quille, Pertuy Construction, Colas), de sociétés d'ingénierie (SNC Lavalin, Pingat) et d'investisseurs financiers (Natixis, la Caisse d'épargne Lorraine-Champagne-Ardenne et la Caisse des dépôts). Baptisé « **MARS** » (Mobilité Agglomération RémoiSe), ce consortium gère le tramway de Reims et le réseau d'autobus. Il encaisse les recettes de la vente de billets et reçoit une subvention forfaitaire d'exploitation annuelle (environ 50 millions d'euros) de Reims Métropole.

La croissance de la fréquentation étant restée largement en dessous des prévisions et la productivité du réseau (en km parcouru par conducteur) étant l'une des plus faibles de France selon les statistiques du Certu, le réseau accuse de lourdes pertes structurelles. La renégociation, engagée au début du second trimestre 2014 comme il avait été prévu, du partenariat passé entre Reims Métropole et Mars sera amenée à tenir compte de ce constat.

Le tramway lui-même a connu un mouvement de va-et-vient : un premier projet présenté au public en 1986 et approuvé par l'État en 1990, qui avait valu un « prix orange » de la part de la Fnaut, a ensuite été annulé à la suite de l'opposition de commerçants et de riverains, renforcée par des querelles politiques. L'idée

du tramway a refait surface en 2001 lors de l'approbation du Plan de Déplacements Urbains, puis a été confirmée lors de la révision du PDU en 2007, celle-ci mettant l'accent sur le déficit d'attractivité des transports urbains et la baisse constatée des vitesses commerciales. L'inauguration a eu lieu en avril 2011. La mise en service du tramway s'est traduite par une extension de l'offre de transport par bus, en particulier en soirée. Un projet de seconde ligne de tramway reste dans les cartons, en attente notamment de financement.

La nouvelle municipalité UMP élue en 2014 entend réviser la politique des déplacements conduite en ville par la municipalité sortante PS : elle entend « *mettre fin à la chasse à l'automobile* » dans le centre-ville, fluidifier la circulation des voitures, augmenter le nombre de places arrêt-minute et mettre des bus plus petits et électriques dans l'hyper-centre ; elle dénonce la réduction du nombre de places de stationnement depuis 2008, la hausse de leurs tarifs et l'extension de la zone payante. Elle est opposée à la transformation de l'autoroute urbaine dite « Voie Taittinger », qui traverse la ville d'est en ouest, en boulevard urbain « *pour ne pas porter préjudice à l'économie locale* ».

### ***Le réseau de transports collectifs***

Le réseau, aujourd'hui connu sous le nom de **CITURA** se compose :

- d'une ligne de tramway nord-sud fonctionnant avec des intervalles de passage de 5 à 6 minutes, qui se dédouble au sud en deux branches : la A desservant l'hôpital Debré, la B desservant la gare Champagne TGV à Bezannes,
- de 18 lignes de bus dont les plus fréquentes ont des intervalles de passage en heures de pointe de 8-10 minutes pour les lignes 1 à 5, de 12-15 minutes pour les lignes 6 à 12 ; 8 lignes fonctionnent en soirée,
- d'une desserte de centre-ville constituée par une ligne appelée Citadine 1 dans un sens, Citadine 2 dans l'autre,
- d'un service de transport à la demande permettant de relier 9 communes de l'agglo aux trois communes de Reims, Bezannes et Cormontreuil, avec des arrêts matérialisés. La réservation se fait à partir d'un numéro de téléphone, jusqu'à deux heures avant l'heure de départ souhaitée,
- d'un service adapté aux personnes en situation permanente ou temporaire de handicap, fonctionnant en porte à porte sur réservation : Tréma. Son accès est soumis à l'accord de la commission d'admission.

Le tramway circule dans le centre en alimentation par le sol. En prévision d'une extension éventuelle de capacité, les stations sont dimensionnées pour des rames de 45 mètres, alors que les 18 Citadis actuelles sont en configuration 32 m.

### ***Intermodalité***

Trois parcs relais sont implantés sur le parcours du tramway. Pour un prix forfaitaire de 3,20€, on gare sa voiture et on reçoit un ticket aller-retour de tram-bus pour tous les occupants du véhicule voyageant ensemble dans la même journée. Les parcs relais sont gratuits pour les abonnés mensuels et annuels.

Les trois gares SNCF Centre, Champagne-Ardenne et Franchet d'Esperey sont reliées au tramway, ainsi qu'à au moins une ligne de bus (6 lignes pour la gare Centre).

### ***À vélo***

Sur son site, Reims Métropole fait état de plus de 100 km d'itinéraires cyclables (bandes, pistes et trottoirs partagés avec et sans séparation), de doubles sens cyclables, de 4 couloirs de bus ouverts aux cycles, de tourne-à-droite cyclistes et de 1 850 arceaux à vélo. Un « Schéma cyclable » a été lancé début 2009.

### ***Quels résultats ?***

Au moment de la signature du partenariat public-privé en 2008, le consortium MARS qui a donné naissance à CITURA avait pris l'engagement d'augmenter le trafic de 40 % à l'horizon 2016 : de 30 à 42 millions de voyages par an sur l'ensemble du réseau tram+bus.

La croissance est restée largement en dessous des prévisions. Selon les chiffres de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), 33,8 millions de voyages ont été assurés par Citura en 2012, soit juste un peu plus

qu'en 2011 (32 millions) et dans la lignée des années précédentes (29 millions en 2010, 30,4 millions en 2009 et 29 millions en 2008). En avril 2014, les chiffres 2013 n'étaient pas encore publiés, mais devraient rester assez proches de ceux de 2012.

La densité de population de Reims Métropole, la plus élevée de France après celle de l'agglomération parisienne, lui donne pourtant la possibilité de desservir un maximum de personnes par son réseau de transport. Deux explications (contradictoires) viennent à l'esprit pour expliquer la stabilité du trafic : un niveau déjà élevé d'abonnements (du fait notamment de tarifs forfaitaires bas : l'abonnement annuel catégorie 26-60 ans est de 365 €) ; un usage de la voiture individuelle trop favorisé, au détriment des modes mieux adaptés à la ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs (Reims est second au palmarès 2014 établi par 40 millions d'automobilistes pour les villes de plus de 100 000 habitants « où il fait bon rouler »).

### ***Que pensent de tout cela les usagers ?***

Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs : pour chacun d'entre eux, nous présentons les aspects « positifs » et « négatifs », et concluons, comme nous le faisons pour toutes les études urbaines, par l'attribution par un jury de **pieds** (appréciations globales positives) et de **pots d'échappement** (appréciations globales négatives).

## **Déplacements quotidiens**

### ***Aspects positifs***

On a su ici éviter le réseau tram-bus à deux vitesses : les lignes de bus jouent un rôle majeur, et non pas de simple rabattement vers le tramway. Elles irriguent assez bien la périphérie et permettent de la relier au centre sans rupture de charge.

Les fréquences sont satisfaisantes en heures de pointe pour le tramway (5 à 6 minutes) et les 5 lignes de bus principales (8 à 10 minutes). Le service se poursuit jusqu'à 0 h 30 pour le tramway et pour huit lignes de bus, avec une coordination assurée en soirée des passages bus-tram à Opéra (mais la fréquence dans cette période est insuffisante : 25 minutes pour le tram et 50 minutes pour les bus, ce qui est dissuasif pour qui va au théâtre ou passe la soirée chez des amis). Tous les services sont maintenus le dimanche.

Sur le tronçon commun nord-sud des bus dans le centre-ville, le transit par les véhicules particuliers est dissuadé au bénéfice des autres modes : la rue de Talleyrand est réservée aux bus, vélos, riverains et véhicules utilitaires ; les rues de Chanzy et Gambetta sont à sens unique sortant avec un couloir à contre-sens pour les bus.

Les arrêts de bus les plus récemment équipés - qu'on trouve dans le centre et aux pôles d'échange - sont bien conçus : quais fortement rehaussés avec paroi incurvée vers le bas pour faciliter l'approche du bus, bande podotactile très palpable au bord du quai, abribus avec protection efficace contre vent et pluie, vitres colorées sur le toit, bancs confortables en bois doublés parfois de bancs à l'extérieur, un petit plan de quartier, affichage des lignes de bus classées par fréquences.

Les arrêts de tram sont également attrayants : une bonne dizaine de places assises, un plan de quartier très lisible avec les arrêts bus indiqués, un plan du tramway et un plan tram + bus.

Les conditions d'abonnement sont incitatives, avec des tarifs bas et six catégories bénéficiant de tarifs sociaux. Une offre combinée Pass'Actif permet d'utiliser pour les déplacements domicile-travail les réseaux TER Champagne-Ardenne et Citura Reims à des conditions très attrayantes. Le système de billetterie est innovant : outre le simple ticket sans contact, on peut se procurer une « carte GRAND R » permettant de charger tous les titres de transport. Le rechargement peut se faire à chaque arrêt du tramway, auprès de 80 revendeurs agréés équipés du terminal ad hoc, dans 12 distributeurs bancaires, enfin par Internet grâce à un lecteur de carte connecté à l'ordinateur par câble USB.

### ***Aspects négatifs***

Ne bénéficiant pas de priorité aux feux, les bus n'ont pas un fonctionnement très régulier. Le système de régulation « Rémi », mis en place à une époque déjà ancienne où le maître-mot était la « fluidité » tous modes

mélangés, commande les feux à partir de la détection de la présence de voitures ; ce faisant, il n'accorde aucune préférence à la circulation prioritaire par rapport à la circulation générale, et le bus est souvent obligé d'attendre aux feux.

Si de nombreux abribus ont des quais surélevés, le programme de mise en accessibilité généralisée est loin d'être achevé. D'autre part, les bandes podotactiles permettant de repérer le bord du quai sont souvent usées.

Là où il n'y a pas la place pour installer un abribus, on trouve certes des poteaux au design élégant, avec un plan de quartier et des horaires très lisibles. Mais il y manque un auvent protégeant de la pluie, et il n'y a en général pas de banc à proximité. Le plan géométrique tram-bus affiché est très peu lisible et est placé trop bas.

Il n'y a en général pas d'affichage des temps d'attente aux arrêts bus ; quand il y en a, ils sont peu lisibles.

Les bus sont assez bruyants, et on y est souvent très secoués du fait du mauvais état de la chaussée. Et on a parfois droit à la radio du conducteur !

Il n'y a que trois parcs relais - deux au nord et un au sud, sur la ligne de tramway (alors qu'une agglomération de taille comparable comme Orléans en a créé 12 le long de ses deux lignes de tram). Il est vrai que la ville est compacte et qu'on n'est pas loin du centre, si bien que les trois parcs existants sont sous-utilisés. Une politique plus dissuasive de l'entrée des voitures les rentabiliserait sans doute. De plus, celui de Neuchâtel n'est pas signalé depuis la rocade, et il souffre d'une image d'insécurité. Au contraire, si le projet de « Bus à haut niveau de service » sur l'autoroute urbaine qu'on déclasserait - projet soutenu par l'APUTCRE - était réalisé, des parcs relais à ses deux extrémités seraient probablement rentables.

Autre défaut d'intermodalité : les deux liaisons autocar, départementale Reims-Witry les Reims et régionale Reims-Troyes, n'ont pas d'arrêt commun avec le réseau Citura et ne sont pas mentionnés sur ses plans.

### ***Points particuliers***

Les aménagements au niveau de la gare SNCF centre sont tout-à-fait défailants : pas de gare routière qui pourrait assurer la correspondance avec les cars départementaux et régionaux, pas de passerelle reliant les quais au parking Effia, garage à vélos trop petit et non sécurisé, parvis envahi par les cars de tourisme des clients de l'hôtel Ibis et par les véhicules individuels. Une présence insuffisante de police municipale fait que ces derniers mettent impunément en danger les piétons et bloquent le cheminement des bus et taxis.

Aux abords de la gare, un arrêt bus commun à 4 lignes (2, 6, 7, 9) offre un seul abri avec seulement 4 places assises. D'autres arrêts situés sur le tronç commun nord-sud (Étape, Opéra direction sud, Rockefeller, Saint-Maurice) ou sur le tronç commun est-ouest (Briand) présentent le même défaut. En revanche, l'arrêt Opéra direction nord offre au total plus de 20 places assises dans l'abri ou à proximité, ceci sur des bancs en bois confortables.

Le réseau ne fonctionne pas le 1<sup>er</sup> mai : punition imméritée pour les usagers, mais une occasion pour les cyclistes craintifs de rouler dans des rues calmes où tout est fermé !

## **Déplacements occasionnels**

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même de Rémois effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, piéton ...

### ***Aspects positifs***

Le plan bus-tram est assez clair (sauf au niveau du centre-ville : voir ci-après, et avec la réserve que les lignes TER sont peu voyantes). Le site internet fournit un plan général du réseau et de toutes les lignes, un plan de quartier pour chaque arrêt de tram (avec les correspondances bus), un calculateur d'itinéraire, l'indication du temps d'attente à chaque arrêt. Une application sur téléphone mobile, Mobitrans, affiche l'arrêt le plus proche, les temps d'attente à un arrêt, des informations trafic.

De nombreuses formules tarifaires sont proposées en dehors des tarifs d'abonnement : 1 heure, 2x1 heure, 10x1 heure, 24/48/72 heures, 4 formules de groupe.

Un service de transport à la demande desservant des arrêts situés dans neuf communes périphériques permet de relier leurs habitants à une correspondance du réseau bus-tram sur simple réservation (jusqu'à deux heures à l'avance). Dommage qu'il ne fonctionne pas le dimanche !

### ***Aspects négatifs***

L'information à l'intérieur des bus laisse à désirer : souvent pas de plan de ligne, pas d'affichage écran (ou un seul dans les bus à deux caisses), parfois pas d'annonce sonore. Pour la qualité de l'info dans les bus, Citura devrait prendre exemple sur Dijon !

Les petits plans de quartier affichés dans les abribus ignorent... les lignes de bus. Ainsi, si plusieurs lignes se croisent avec des arrêts distincts - par ex. à Comédie ou à Dauphinot -, on cherche en vain sur le plan de quartier leurs tracés et leurs arrêts. Heureusement, à Comédie, l'arrêt de tram situé à proximité vous en informe !

L'affichage écran dans les tramways est réalisé sous forme de pointillés peu voyants.

Le plan bus-tram du centre-ville affiché aux arrêts de bus est peu lisible. Celui sur papier n'indique que la ligne de tram et les deux lignes Citadine, les autres lignes n'étant indiquées que par leurs arrêts : c'est tout de même plus lisible quand on voit les tracés. Là où l'arrêt de bus est marqué par un simple poteau, il n'y a pas de plan général tram-bus, alors qu'il y a de la place sur un côté du poteau. Enfin, les correspondances avec les lignes de car départementales n'apparaissent sur aucun plan.

Les distributeurs automatiques sont peu lisibles (encore moins quand ils sont mal placés par rapport au soleil), et sont souvent en panne. Il n'y en a pas aux arrêts de bus (sauf au point central Opéra).

### ***Points particuliers***

La correspondance à Bezannes entre la gare TGV Champagne-Ardenne et le tram B est très peu commode : elle nécessite un long cheminement en pente forte, qui n'est même pas couvert, et dont le bas recueille deux à trois centimètres de gravillons descendus de la pente, qui empêchent de faire rouler les valises.

Depuis le parvis de la gare centrale, l'arrêt de tramway, situé à cent mètres de là, est invisible et n'est pas fléché, de même que les arrêts 3-4-7-9 du bus, situés d'ailleurs à un autre endroit.

La gare SNCF de Maison Blanche n'est desservie que par une ligne de bus éloignée de 500 mètres. Il faut aussi savoir qu'on doit descendre à l'arrêt Machet, et non pas Maison Blanche !

La gare SNCF de Franchet d'Esperey est au contraire bien desservie. L'arrêt de tramway du même nom est situé tout près de l'escalier qui conduit aux quais de la gare.

## **Jeunes**

### ***Aspects positifs***

Deux lignes à horaires limités, également ouvertes au grand public, desservent l'une le collège Pierre de Coubertin, l'autre le collège Trois Fontaines.

Le titre de transport JUNIOR permet aux élèves scolarisés dans les collèges et lycées d'emprunter le réseau CITURA, le service de transport à la demande et les lignes de car départementales desservant Reims.

Un titre trimestriel est accordé aux collégiens et lycéens habitant à plus de 5 kilomètres de leur établissement, à un prix symbolique.

### ***Aspects négatifs***

L'action pour la sécurité des enfants aux abords des écoles est insuffisante. Zones 30, ralentisseurs, éclairage des traversées piétonnes, doubles sens cyclables devraient y être généralisés, à l'exemple de ce qui a été réalisé Boulevard Charles Arnoult et rue Émile Zola.

L'utilisation de la voiture pour déposer l'enfant à l'école ne l'aide pas à se comporter de manière autonome, à « apprendre » la ville et à favoriser son éveil.

Il serait utile de mettre à l'étude des mesures telles que :

- l'aménagement systématique de cheminements spécifiques aux abords de chaque école,

- l'interdiction corrélative du « dépose-minute » devant l'école, générateur d'insécurité,
- des appels multipliés au volontariat, ou l'emploi de personnes en insertion, pour des accompagnements collectifs d'enfants sur des trajets à pied ou en vélo (opérations « pédibus » ou « vélobus » déployées à Lyon, Toulouse, Rennes, ...)
- au minimum, la mise systématique en zone 30 du quartier dans lequel se situe l'école.

## À pied

### **Aspects positifs**

La ville de Reims a édité un Code de la rue où sont décrits tous les aménagements existants et précisés les droits attachés à chaque catégorie d'usagers. En fin de document, un tableau illustre les durées de trajet de deux kilomètres pour chaque mode, et inversement la distance parcourue par chacun en 15 minutes. Malheureusement, le Code de la rue ne s'impose qu'à la ville de Reims qui l'a rédigé.

Le tramway a permis de réaménager des parcours piétons agréables, notamment rues de Vesle et Jean-Baptiste Langlet.

Trait d'union entre l'est et l'ouest de la ville, la coulée verte qui évolue entre la Vesle et le canal est un espace qui, au fil de l'eau, se prête aux pratiques sportives, à la promenade, aux animations.

### **Aspects négatifs**

Les espaces piétons se limitent essentiellement aux abords de la Cathédrale, à la place Drouet d'Erlon et à ses arêtes latérales, ainsi qu'au parcours du tramway. Des places élégantes comme la place Royale ou celle de l'Hôtel de Ville pourraient être piétonnes : elles sont envahies de voitures. La précédente municipalité avait prévu de réaménager 14 places en donnant beaucoup plus de place aux piétons : 5 seulement l'ont été à ce jour, et la « réhabilitation » de la voiture en centre-ville prônée par la nouvelle équipe municipale risque de remettre en cause le réaménagement des autres.

Les zones pavées, si elles permettent de maintenir l'aspect des rues d'autrefois, sont inconfortables et bruyantes. On pourrait envisager la mise en place de traversées plus lisses (pavés plats) tout en étant acceptables visuellement. Le raccordement des pavés est mal conçu, compliquant de ce fait le déplacement des personnes en fauteuil roulant ou avec une canne : il faudrait en effet combler beaucoup mieux l'interstice entre eux, comme cela a été fait avec bonheur dans la cour d'entrée du château de Versailles ou au Mont-Saint-Michel.

De nombreux trottoirs sont loin d'atteindre les 1,40 mètres minimum préconisés pour que piétons, fauteuils roulants, poussettes etc. puissent aisément s'y croiser. Sur des trottoirs plus larges, on a affaire à des panneaux publicitaires Decaux extrêmement gênants (par ex. au pont de Vesle). Aux traversées, le plan incliné raccordant le bord du trottoir à la chaussée devrait être en pente beaucoup plus douce (comme à Paris, Nantes, ...).

La traversée piétonne sans îlot de protection d'artères importantes comme les boulevards Lundy, de la Paix, Pasteur, Pommery, etc. est dangereuse.

À de nombreux carrefours à feux, le temps de vert attribué au piéton est dérisoire : de l'ordre de 10 secondes pour une durée de cycle d'au moins 90 secondes.

Le stationnement sur les trottoirs devrait être dissuadé par un renforcement de la présence de police municipale plutôt que par la multiplication des obstacles physiques, qui rétrécissent le trottoir et sont dangereux pour les personnes mal- ou non-voyantes.

### **Points particuliers**

Rue Chanzy, l'abribus placé sur le trottoir gêne les très nombreux passants, lesquels se heurtent aux tout aussi nombreux voyageurs qui attendent là les bus empruntant le tronç commun sud-nord. Il conviendrait peut-être de supprimer les trottoirs et d'interdire cette rue à la circulation générale.

## À vélo

### **Aspects positifs**

Le réseau cyclable a été étendu de manière importante à Reims, passant de 45km à 90km au cours des six dernières années. Dans la même période, la ville a mis en place un nombre important de sas, double-sens cyclables et tourne-à-droite aux carrefours (mais il en manque encore, par exemple rue Clovis Chézel).

Les vélos sont autorisés dans le tramway en dehors des heures de pointe (mais celles-ci s'étendent sur une plage assez grande : ne faudrait-il pas un peu plus de souplesse dans les règlements ? Citura a refusé la demande de Vél'Oxygène d'assouplissement des règles d'embarquement des vélos et vélos pliants dans les tram et bus).

### **Aspects négatifs**

Un questionnaire de Vél'Oxygène auquel ont répondu 115 cyclistes révèle chez beaucoup d'entre eux un sentiment d'insécurité dû aux aménagements manquants aux endroits difficiles (carrefours, ponts,...), à la discontinuité entre les aménagements existants et au non-respect de ceux-ci par de nombreux automobilistes. Les critiques portent aussi sur la difficulté d'accès aux sas et aux feux munis de tourne-à-droite - du fait de l'absence de bande ou piste cyclable ou de leur interruption systématique avant un carrefour -, sur la rareté des panneaux informant sur les itinéraires, sur le manque d'arceaux hors du centre. Les voitures restent prioritaires : ce sont elles qui commandent les feux, et non pas les vélos dont la masse métallique légère n'est pas détectée par le système Rémi (conçu d'ailleurs à une époque où le vélo était ignoré).

Les bandes cyclables implantées sur de nombreux trottoirs sont peu appréciées des piétons et cyclistes du fait d'une largeur insuffisante pour permettre une cohabitation harmonieuse entre les deux, surtout lorsque la séparation n'est pas tracée. Des trottoirs comme ceux du pont de Vesle sont même dangereux. Le franchissement d'autres ponts comme celui de Bétheny est une épreuve : les aménagements du type de ceux qui ont été réalisés à la hauteur du pont Fléchambault y font défaut.

Un boulevard comme celui de la Paix est très pénible : il comporte certes une piste cyclable, mais on y subit un stop à chaque croisement, et le cycliste se voit souvent couper sa piste par des voitures quittant leur stationnement.

Des pistes sont insuffisamment surveillées et respectées des automobilistes, par exemple place Luton, rue Émile Zola devant l'école et entre la rue Goulin et la rue Pierret. Il ne semble pas que la police ait des ordres pour verbaliser.

Les marques cyclistes à la peinture sont insuffisamment entretenues.

Contrairement à des agglomérations de taille comparable comme Dijon ou Orléans, Reims n'offre ni vélos en libre-service, ni vélos en location, ni parcs surveillés.

## Livraisons

Il y a malheureusement peu d'avancées dans ce domaine, qui pourtant représente 20 % du trafic, 30 % de l'occupation de la voirie et des taux de pollution générés en conséquence.

Il est vrai que Reims n'est pas logé à moins bonne enseigne que la plupart des autres agglomérations françaises, les « espaces logistiques urbains » mis en place à La Rochelle, Monaco, Lyon restant des exceptions.

La ville a pourtant la chance d'être reliée au réseau ferroviaire par cinq branches et d'être traversée en plein dans son milieu par un canal. Elle pourrait grâce à cela monter un système d'approvisionnement écologique et économique utilisant le fer, la voie d'eau et des modes légers (tricycles, camionnettes à moteur « propre ») pour la desserte terminale dans les quartiers. La capitale s'y est mis depuis peu, avec succès : pourquoi ne pas mettre à profit son expérience ?

En attendant, les entreprises n'ayant pas d'autre incitation dans le choix de leur mode de transport, le camion reste la solution de facilité.

## **Décisions du jury**

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné à Reims Métropole les hautes distinctions suivantes :

### **Pieds :**



Pour des fréquences satisfaisantes de desserte en heures de pointe par le tramway et les principales lignes de bus, et le maintien en soirée d'un service étendu,



Pour des arrêts de tram bien conçus ; il en est de même des abribus les plus récemment équipés : aménagements permettant une bonne accessibilité pour handicapés et non-voyants, bancs confortables en bois doublés parfois de bancs à l'extérieur, information satisfaisante,



Pour le service de transport à la demande mis à disposition de neuf communes périphériques, permettant de relier leurs habitants à une correspondance du réseau bus-tram sur simple réservation.

### **Pots d'échappement :**



Pour des bus insuffisamment incitatifs : fonctionnement irrégulier dû à un système de régulation des feux n'accordant aucune préférence à la circulation prioritaire par rapport à la circulation générale, véhicules bruyants où l'on est souvent secoué,



Pour une qualité de l'information laissant à désirer : généralement pas d'affichage des temps d'attente aux arrêts de bus, écrans dans les véhicules ne fonctionnant pas, plans de quartier dans les abribus ignorant les bus, plan bus-tram du centre-ville peu lisible.



Pour une politique des déplacements favorisant trop l'automobile par rapport à la marche et au vélo : espaces piétons insuffisants, trottoirs étroits ne permettant pas à deux fauteuils ou poussettes de se croiser, traversées de boulevards souvent dangereuses, aménagements cyclables interrompus à chaque carrefour, conflits avec les piétons provoqués par leur report fréquent sur les trottoirs.

Enquête menée en collaboration avec

l'Association des Piétons et des Usagers des Transports Collectifs de Reims et des Environs (**APUTCRE**)

9 rue Antoine Goussiez 51100 REIMS

Courriel : [aputcre@free.fr](mailto:aputcre@free.fr) Site : [aputcre.free.fr](http://aputcre.free.fr)

en charge du dossier "accessibilité – mobilité pour tous" :

Jean-Claude Dupuis, 69 bd Pommery 51100 Reims Courriel : [j.c.dupuis@orange.fr](mailto:j.c.dupuis@orange.fr)

### **VÉL'OXYGÈNE**

Maison de la vie associative - Boîte 26, 122 bis rue du Barbâtre 51100 REIMS

Courriel : [vel.oxygene@wanadoo.fr](mailto:vel.oxygene@wanadoo.fr) Site : [reims.fubicy.org](http://reims.fubicy.org)

Décisions du jury validées par la **Délégation régionale de Champagne-Ardenne**